Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2025/2453

30.12.2025

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2025/2453 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 26ης Νοεμβρίου 2024

στην υπόθεση SA.101557 (2023/NN, πρώην 2022/PN) — Γαλλία — Θαλάσσια συγκοινωνία με την Κορσική (2023-2030)

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2024) 8473]

(Το κείμενο στη γαλλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα εν λόγω άρθρα ([1]), και αφού έλαβε υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

1.1. Στάδιο προ της κοινοποίησης

(1) Με επιστολή της 17ης Ιανουαρίου 2022 οι γαλλικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι η Office des transports de la Corse (υπηρεσία μεταφορών Κορσικής, στο εξής: **OTC**) είχε ξεκινήσει διαδικασία για να εξακριβώσει αν υφίστατο ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε σχέση με τη θαλάσσια συγκοινωνία μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας. Στις 19 Ιανουαρίου 2022 η Επιτροπή κίνησε διαδικασία προ της κοινοποίησης, η οποία πρωτοκολλήθηκε με αριθμό SA.101557. Με επιστολές της 19ης, της 25ης και της 27ης Ιανουαρίου 2022 οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν τις αρχικές παρατηρήσεις τους στην Επιτροπή.

(2) Με επιστολές και ηλεκτρονικά μηνύματα της 4ης και της 15ης Φεβρουαρίου καθώς και της 22ας Μαρτίου 2022 η Επιτροπή ζήτησε πρόσθετες πληροφορίες από τις γαλλικές αρχές. Οι γαλλικές αρχές απάντησαν στις 15 Φεβρουαρίου καθώς και στις 7 και την 31η Μαρτίου 2022.

(3) Με επιστολές της 15ης Μαρτίου, της 8ης Απριλίου καθώς και της 19ης και της 20ής Μαΐου 2022 οι γαλλικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή για την πρόθεσή τους να συνάψουν πέντε συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, για διάστημα οκτώ ετών (2023-2030), για τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και καθενός από τους πέντε λιμένες του Αιακίου, της Bastia, του Porto-Vecchio, του Propriano και της L'Île-Rousse (στο εξής: «**ΣΑΔΥ**» ή «**μέτρα**»).

(4) Με επιστολές και ηλεκτρονικά μηνύματα της 20ής Απριλίου, της 30ής Μαΐου, της 12ης Ιουλίου, της 11ης Αυγούστου, της 3ης, της 18ης, της 21ης, της 23ης και της 30ής Νοεμβρίου καθώς και της 1ης και της 2ας Δεκεμβρίου 2022, η Επιτροπή ζήτησε πρόσθετες πληροφορίες από τις γαλλικές αρχές. Οι γαλλικές αρχές απάντησαν με επιστολές και ηλεκτρονικά μηνύματα της 7ης και της 22ας Ιουνίου, της 22ας και της 27ης Ιουλίου, της 10ης, της 13ης και της 14ης Οκτωβρίου, της 8ης, της 10ης, της 11ης, της 17ης, της 22ας, της 24ης, της 25ης και της 30ής Νοεμβρίου καθώς και της 1ης και της 2ας Δεκεμβρίου 2022.

(5) Κατά τη διάρκεια του σταδίου προ της κοινοποίησης, η Επιτροπή και οι γαλλικές αρχές πραγματοποίησαν συναντήσεις την 1η, στις 17 και στις 22 Φεβρουαρίου, στις 18 Μαρτίου, στις 5 Απριλίου, στις 28 Ιουνίου, στις 11 Ιουλίου καθώς και στις 15, την 21η και στις 30 Νοεμβρίου 2022. Ενόψει των εν λόγω συναντήσεων και κατόπιν αυτών, οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν πρόσθετες πληροφορίες την 21η Φεβρουαρίου, στις 22 Μαρτίου και στις 12 Ιουλίου 2022.

([1]) ΕΕ C, C/2024/2266, 22.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2266/oj.

(6) Συγχρόνως, η Επιτροπή έλαβε γενικές πληροφορίες από έναν τρίτο στις 14 Απριλίου, στις 17, την 21η, στις 22 και στις 30 Ιουνίου, στις 25 Ιουλίου, στις 2 και στις 30 Σεπτεμβρίου, στις 5 και στις 26 Οκτωβρίου και στις 2 Δεκεμβρίου 2022, καθώς και στις 30 και την 31η Ιανουαρίου 2023.

1.2. **Κοινοποίηση των μέτρων από τις γαλλικές αρχές και καταγγελία της Corsica Ferries**

(7) Στις 27 Δεκεμβρίου 2022 οι γαλλικές αρχές κοινοποίησαν, μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, τις ΣΑΔΥ στην Επιτροπή. Δεδομένου ότι η κοινοποίηση ήταν ελλιπής, στις 16 Φεβρουαρίου 2023 η Επιτροπή ζήτησε πρόσθετες πληροφορίες από τις γαλλικές αρχές. Οι γαλλικές αρχές συμπλήρωσαν την κοινοποίησή τους με ηλεκτρονικά μηνύματα της 5ης Απριλίου και της 2ας Μαΐου 2023.

(8) Στις 23 Μαρτίου 2023 η Corsica Ferries υπέβαλε επίσημη καταγγελία στην Επιτροπή με την οποία αμφισβήτησε τη νομιμότητα και τη συμβατότητα των μέτρων σε σχέση, ειδικότερα, με τη νομοθεσία για τις κρατικές ενισχύσεις.

(9) Η Επιτροπή διαβίβασε την καταγγελία στις γαλλικές αρχές και ζήτησε πρόσθετες πληροφορίες στις 11 Απριλίου και στις 5 Ιουνίου 2023. Οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την καταγγελία καθώς και πρόσθετες πληροφορίες στις 28 Ιουνίου, στις 28 Ιουλίου και στις 27 Οκτωβρίου 2023.

(10) Η Corsica Ferries υπέβαλε επίσης πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με την καταγγελία της με ηλεκτρονικά μηνύματα της 13ης Οκτωβρίου και της 20ής Δεκεμβρίου 2023. Η Επιτροπή διαβίβασε τις πρόσθετες πληροφορίες στις γαλλικές αρχές την 21η Δεκεμβρίου 2023 και οι γαλλικές αρχές απάντησαν με ηλεκτρονικό μήνυμα της 6ης Φεβρουαρίου 2024.

1.3. **Κίνηση από την Επιτροπή της επίσημης διαδικασίας έρευνας σχετικά με τα μέτρα**

(11) Με επιστολή της 23ης Φεβρουαρίου 2024, η Επιτροπή ενημέρωσε τις γαλλικές αρχές για την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: **ΣΛΕΕ**) σχετικά με τις ΣΑΔΥ (στο εξής: **απόφαση κίνησης της διαδικασίας**).

(12) Η απόφαση κίνησης της διαδικασίας δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ([2]). Η Επιτροπή κάλεσε τις γαλλικές αρχές και τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τις ΣΑΔΥ.

(13) Στις 27 Μαρτίου 2024 η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από τις γαλλικές αρχές. Μετά την παραλαβή των εν λόγω παρατηρήσεων, η Επιτροπή απέστειλε στις γαλλικές αρχές αιτήματα παροχής πληροφοριών στις 23 Απριλίου, στις 13 και στις 30 Μαΐου, στις 14 και την 21η Ιουνίου καθώς και στις 2 και στις 9 Ιουλίου 2024, οι δε γαλλικές αρχές απάντησαν στις 23 και την 31η Μαΐου, στις 13 Ιουνίου καθώς και στις 9, στις 11, στις 12 και στις 17 Ιουλίου 2024, αντιστοίχως.

(14) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη, και ειδικότερα την Corsica Ferries (22 Απριλίου 2024), την Corsica Linea (29 Απριλίου 2024), τη La Méridionale (29 Απριλίου 2024) και τον όμιλο Stef (29 Απριλίου 2024) ([3]).

(15) Η Επιτροπή διαβίβασε στη Γαλλία τις παρατηρήσεις της Corsica Ferries (στις 23 Απριλίου 2024) και τις παρατηρήσεις της Corsica Linea, της La Méridionale και του ομίλου Stef (στις 30 Απριλίου 2024) και έδωσε στη Γαλλία τη δυνατότητα να απαντήσει στις εν λόγω παρατηρήσεις. Η Γαλλία απάντησε στις παρατηρήσεις της Corsica Ferries στις 25 Ιουνίου και στις 11 Ιουλίου 2024. Η Γαλλία δεν απάντησε στις παρατηρήσεις των λοιπών ενδιαφερόμενων μερών.

([2]) ΕΕ C, C/2024/2266, 22.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2266/oj.

([3]) Η Corsica Linea, η La Méridionale και ο όμιλος Stef ζήτησαν, με ηλεκτρονικά μηνύματα της 8ης, της 15ης και της 16ης Απριλίου 2024, αντιστοίχως, παράταση της προθεσμίας υποβολής παρατηρήσεων. Η Επιτροπή χορήγησε παράταση έως τις 29 Απριλίου 2024.

2. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΕΤΑΞΥ ΚΟΡΣΙΚΗΣ ΚΑΙ ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ

2.1. Κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά της Κορσικής

(16) Η Κορσική είναι νησί της Γαλλίας στη Μεσόγειο. Το έδαφος είναι ορεινό, υπάρχουν προστατευόμενες περιοχές και ιδιαιτέρως εκτενείς αγροτικές περιοχές ([4]). Το νησί έχει πληθυσμό σχεδόν 350 000 κατοίκων, εκ των οποίων περίπου το 53 % ζουν σε αστικές περιοχές και το 47 % σε αγροτικές περιοχές ([5]). Οι ανωτέρω γεωγραφικοί περιορισμοί καθιστούν την Κορσική μια από τις πιο αραιοκατοικημένες περιοχές της Γαλλίας με πυκνότητα πληθυσμού 39 κατοίκων ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο. Η αναλογία αυτή είναι κατά πολύ κατώτερη του μέσου όρου της Γαλλίας (105 κάτοικοι ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο) ([6]).

(17) Η χαμηλή πυκνότητα πληθυσμού σημαίνει ότι οι αποστάσεις που πρέπει να διανύονται μεταξύ τόπου κατοικίας και τόπου εργασίας ή τόπου αναψυχής είναι μεγάλες. Στην Κορσική πραγματοποιούνται περισσότερες και μεγαλύτερες, σε διάρκεια και απόσταση, μετακινήσεις σε σύγκριση με τον εθνικό μέσο όρο ([7]). Επιπλέον, κατά το INSEE ([8]), η τοπογραφία και ο αγροτικός χαρακτήρας των δήμων καθώς και η έλλειψη δημόσιων συγκοινωνιών συνεπάγονται τη χρήση περισσότερων επιβατικών οχημάτων για τις καθημερινές μετακινήσεις (86 % σε σύγκριση με 72 % στη μητροπολιτική Γαλλία) ([9]).

(18) Η Κορσική δεν διαθέτει υποδομές αυτοκινητοδρόμων. Διαθέτει περιορισμένο οδικό δίκτυο το οποίο περιλαμβάνει περίπου 10 δημοτικές οδούς καθώς και νομαρχιακές οδούς. Οι δρόμοι έχουν πολλές στροφές, στοιχείο το οποίο επιμηκύνει τη διάρκεια των μετακινήσεων ([10]), δυσχεραίνει τις συνθήκες κυκλοφορίας ([11]) και αυξάνει τον κίνδυνο τροχαίων ατυχημάτων. Η Κορσική έχει το μεγαλύτερο ποσοστό θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων στη Γαλλία ([12]). Σύμφωνα με το Παρατηρητήριο για την οδική ασφάλεια, στα ανωτέρω χαρακτηριστικά προστίθενται οι ροές τουριστών. Το Παρατηρητήριο για την οδική ασφάλεια εκτιμά ότι κάθε έτος η άφιξη και η αναχώρηση περίπου 500 000 αυτοκινήτων που μεταφέρονται με τις τακτικές θαλάσσιες συγκοινωνίες σχεδόν διπλασιάζει τη μέση ημερήσια κυκλοφορία στους δρόμους της Κορσικής κατά τη θερινή περίοδο ([13]).

(19) Η οικονομία της Κορσικής βασίζεται κυρίως στον τριτογενή τομέα ([14]). Από τις υπηρεσίες, ο τουρισμός ([15]) και το λιανικό εμπόριο ([16]) είναι οι κύριοι παράγοντες δημιουργίας πλούτου και θέσεων απασχόλησης στο νησί. Η τοπική οικονομία εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις εισαγωγές από την ηπειρωτική Γαλλία. Το 2019 οι εισαγωγές από την ηπειρωτική χώρα ήταν σχεδόν πενταπλάσιες των εξαγωγών ([17]).

([4]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (προσπελάστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024).

([5]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (προσπελάστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024). Συγκριτικά, ο εθνικός μέσος όρος είναι 67 % για τις αστικές περιοχές και 33 % για τις αγροτικές περιοχές. Επομένως, η Κορσική έχει πολύ πιο αγροτικό χαρακτήρα από την υπόλοιπη Γαλλία.

([6]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (προσπελάστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024).

([7]) Βλ., για παράδειγμα, γενικό έγγραφο καθοδήγησης για τη νότια Κορσική του 2023-2027 (σ. 6), το οποίο κατάρτισε το γαλλικό Observatoire national interministériel de la sécurité routière (εθνικό διυπουργικό παρατηρητήριο για την οδική ασφάλεια, στο εξής: Παρατηρητήριο για την οδική ασφάλεια), διατίθεται στη διεύθυνση: https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-linsecurite-routiere/diagnostics-et-politiques-locales-de-securite-routiere/2a-corse-du-sud-document-general-dorientations (προσπελάστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024).

([8]) Institut national de la statistique et des études économiques (εθνικό ίδρυμα στατιστικής και οικονομικών μελετών).

([9]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021 (προσπελάστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024).

([10]) Στο περιφερειακό σχέδιο υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών της Τοπικής Αρχής Κορσικής για το 2015 επισημαίνεται ότι «οι μεγάλοι ορεινοί όγκοι στην Κορσική δυσχεραίνουν ιδιαιτέρως τις εσωτερικές επικοινωνίες. Το οδικό και το σιδηροδρομικό δίκτυο έχουν πολλές στροφές και οι αποστάσεις μετρώνται περισσότερο βάσει του χρόνου που απαιτείται για να διανυθούν παρά σε χιλιόμετρα» (https://www.aue.corsica/attachment/619085/, σ. 9, προσπελάστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024). Βλ. επίσης γενικό έγγραφο καθοδήγησης για τη νότια Κορσική του 2023-2027 (σ. 6), το οποίο κατάρτισε το Παρατηρητήριο για την οδική ασφάλεια (βλ. υποσημείωση 7).

([11]) Βλ. τη σειρά ρεπορτάζ του κρατικού τηλεοπτικού σταθμού «France 3 Corse» σχετικά με την κατάσταση των δρόμων στην Κορσική: https://france3-regions.francetvinfo.fr/corse/dossier-etats-des-lieux-des-routes-de-corse-et-enjeux-2730762.html (προσπελάστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024).

([12]) Βλ. την ιδιαιτέρως σοβαρή κατάσταση το 2022, όταν το ποσοστό των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων στην Κορσική ήταν 2,5 φορές υψηλότερο από τον εθνικό μέσο όρο: https://www.corsematin.com/articles/le-lourd-bilan-de-2022-sur-les-routes-corses-135750 (προσπελάστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024). Βλ. επίσης γενικό έγγραφο καθοδήγησης για τη νότια Κορσική του 2023-2027 (σ. 6), το οποίο κατάρτισε το Παρατηρητήριο για την οδική ασφάλεια (βλ. υποσημείωση 7).

([13]) Βλ. γενικό έγγραφο καθοδήγησης για τη νότια Κορσική του 2023-2027 (σ. 6), το οποίο κατάρτισε το Παρατηρητήριο για την οδική ασφάλεια (βλ. υποσημείωση 7).

([14]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006425?sommaire=6006454 (προσπελάστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024).

([15]) Βλ. αναλύσεις του INSEE σχετικά με τη σημασία του τουρισμού για την απασχόληση στην Κορσική: https://www.insee.fr/fr/statistiques/6439057 (προσπελάστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024).

([16]) Κατά το INSEE, το λιανικό εμπόριο αντιπροσωπεύει το 67 % του εμπορίου του νησιού, ποσοστό κατά εννέα μονάδες υψηλότερο από τον μέσο όρο της Γαλλίας (https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006439?sommaire=6006454, προσπελάστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024).

([17]) Παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών οι οποίες υποβλήθηκαν στις 5 Απριλίου 2023.

(20) Στη γνώμη της 17ης Νοεμβρίου 2020 σχετικά με τη συγκέντρωση των αγορών στην Κορσική και τον σχετικό αντίκτυπο στον τοπικό ανταγωνισμό (στο εξής: **γνώμη της Αρχής Ανταγωνισμού**) ([18]), η γαλλική Αρχή Ανταγωνισμού επισημαίνει ότι «ο νησιωτικός χαρακτήρας είναι ο κύριος συγκεκριμένος περιορισμός για την ανάπτυξη της οικονομίας του νησιού, καθώς η πρόσβαση στις αγορές μπορεί να περιορίζεται λόγω των πρόσθετων εξόδων που συνεπάγεται η γεωγραφική απομόνωση» ([19]). Επομένως, η Αρχή Ανταγωνισμού εκτιμά ότι «ο νησιωτικός χαρακτήρας και η γεωγραφική απόσταση από την ηπειρωτική Γαλλία αυξάνουν το κόστος εφοδιασμού, καθώς η χρήση των θαλάσσιων μεταφορών είναι πιο δαπανηρή από διαρθρωτικής απόψεως». Κατά συνέπεια, «οι οικονομικοί φορείς περιορίζονται λόγω της αλυσίδας εφοδιασμού η οποία είναι πιο περίπλοκη από εκείνη της ηπειρωτικής Γαλλίας» ([20]).

(21) Για παράδειγμα, στον τομέα της διανομής καυσίμων, η Αρχή Ανταγωνισμού παρατηρεί σημαντική διαφορά μεταξύ της τιμής των καυσίμων που καταβάλλουν οι καταναλωτές στην Κορσική και της τιμής που καταβάλλουν οι καταναλωτές στην ηπειρωτική χώρα ([21]). Κατά την Αρχή Ανταγωνισμού, η διαφορά οφείλεται εν μέρει στο γεγονός ότι η Κορσική εφοδιάζεται με καύσιμα μόνον διά της θαλάσσιας οδού, στοιχείο το οποίο αυξάνει την τελική τιμή. Η οδική μεταφορά καυσίμων σε πρατήρια καυσίμων είναι επίσης πιο δαπανηρή, καθώς το ορεινό ανάγλυφο αυξάνει τους χρόνους μεταφοράς. Τέλος, ο εποχιακός χαρακτήρας της ζήτησης, ο οποίος συνδέεται με τη θερινή τουριστική περίοδο, συνεπάγεται τη διαχείριση των αποθεμάτων σε ακριβόχρονη βάση καθώς και κίνδυνο επιβολής ποσοστώσεων, οι οποίες μπορεί να προκαλέσουν πρόσθετα έξοδα, καθώς η δυναμικότητα των χώρων αποθήκευσης πετρελαίου στην Κορσική είναι περιορισμένη ([22]).

(22) Ομοίως, τα τρόφιμα και τα καταναλωτικά αγαθά κοστίζουν πολύ πιο ακριβά στην Κορσική από ό,τι στην υπόλοιπη Γαλλία, με διαφορές που ανέρχονται σε 14 % και 11 %, αντιστοίχως ([23]). Κατά τη γνώμη της Αρχής Ανταγωνισμού, τούτο οφείλεται εν μέρει σε διαρθρωτικούς παράγοντες που σχετίζονται με τον νησιωτικό και εποχιακό χαρακτήρα. Η αλυσίδα εφοδιασμού από τα κέντρα αγορών στη νότια Γαλλία επιμηκύνεται επίσης λόγω της αναγκαίας χρήσης θαλάσσιων μεταφορών ([24]). Η περιορισμένη δυνατότητα αποθήκευσης την οποία διαθέτουν τα καταστήματα στην Κορσική συνεπάγεται επίσης ότι τα εμπορεύματα πρέπει να παραδίδονται με μεγαλύτερη συχνότητα από ό,τι στην ηπειρωτική χώρα και εμποδίζει τα καταστήματα της Κορσικής να τύχουν των ίδιων εκπτώσεων, από τα κέντρα αγορών, με τα καταστήματα που βρίσκονται στην ηπειρωτική χώρα ([25]).

(23) Γενικά, το INSEE επισημαίνει ότι η Κορσική είναι η φτωχότερη περιοχή της μητροπολιτικής Γαλλίας: το 2018 το 18,5 % των κατοίκων της Κορσικής ζούσε κάτω από το όριο της φτώχειας σε σύγκριση με το 14 % σε εθνικό επίπεδο. Η οικονομική και κοινωνική κατάσταση επιδεινώθηκε επίσης ως αποτέλεσμα της πανδημίας της COVID-19 το 2020 και το 2021 ([26]) και του υψηλού πληθωρισμού που προέκυψε κυρίως από τις αυξήσεις των τιμών της ενέργειας και των τροφίμων από το 2022 και έπειτα ([27]).

([18]) Γνώμη 20-A-11 της 17ης Νοεμβρίου 2020. Η Αρχή Ανταγωνισμού διευκρινίζει ότι εξέδωσε τη γνώμη της κατόπιν αιτήματος του υπουργού Οικονομίας. Το αίτημα υποβλήθηκε προκειμένου οι δημόσιες αρχές να ενημερωθούν σχετικά με διάφορα ζητήματα που αφορούν τον ανταγωνισμό, και ειδικότερα σχετικά με την αγοραστική δύναμη των κατοίκων.

([19]) Ό.π., σκέψη 25.

([20]) Ό.π., σκέψη 26.

([21]) Η Αρχή Ανταγωνισμού παρατηρεί ότι, λόγω της γεωγραφίας της Κορσικής και της ελλιπούς ανάπτυξης των δημόσιων συγκοινωνιών, τα νοικοκυριά στην Κορσική εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τα αυτοκίνητα. Ωστόσο, μολονότι ο συντελεστής ΦΠΑ είναι κατά 7 ποσοστιαίες μονάδες χαμηλότερος στο νησί, υπάρχει πολύ σημαντική διαφορά στην τιμή των καυσίμων μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλία, ήτοι περίπου + 6,7 % για το πετρέλαιο ντίζελ και + 5,3 % για την αμόλυβδη βενζίνη 95. Τούτο επιβεβαιώθηκε επίσης από το INSEE (https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8, προσπελάστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024).

([22]) Για περισσότερες λεπτομέρειες, βλ. τομεακή εστίαση αριθ. 2 της γνώμης της Αρχής Ανταγωνισμού.

([23]) Βλ. μελέτη του INSEE σχετικά με τα επίπεδα τιμών στην Κορσική το 2022 σε σύγκριση με τα επίπεδα τιμών στην ηπειρωτική Γαλλία: https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8 (προσπελάστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024). Συνολικά, οι τιμές είναι κατά 7 % υψηλότερες στην Κορσική και η διαφορά διευρύνθηκε από το 2015, παρά τον σημαντικά μειωμένο συντελεστή ΦΠΑ που εφαρμόζεται στην Κορσική επί των προϊόντων που προορίζονται για ανθρώπινη κατανάλωση (2,1 % αντί 5,5 % ή 20 % στην ηπειρωτική χώρα αναλόγως της κατηγορίας προϊόντων).

([24]) Γνώμη της Αρχής Ανταγωνισμού, σημεία 590-594. Η Αρχή Ανταγωνισμού παρατηρεί ότι το κόστος των θαλάσσιων μεταφορών είναι ένα από τα σημαντικότερα πρόσθετα έξοδα που επιβαρύνουν τις μεγάλου και μεσαίου μεγέθους υπεραγορές: αντίθετα προς τη συνήθη εμπορική πρακτική, κατά την οποία οι τιμές αγοράς περιλαμβάνουν το κόστος παράδοσης έως τον προβλεπόμενο προορισμό των εμπορευμάτων, το κόστος θαλάσσιας μεταφοράς δεν περιλαμβάνεται συστηματικά στην τιμή αγοράς. Ως εκ τούτου, τα καταστήματα στην Κορσική επιβαρύνονται τα ίδια με το κόστος του θαλάσσιου ναύλου μεταξύ ηπειρωτικής χώρας και Κορσικής.

([25]) Γνώμη της Αρχής Ανταγωνισμού, σημεία 595-598. Κατά την Αρχή Ανταγωνισμού, οι παραδόσεις εμπορευμάτων στην Κορσική απαιτούν περισσότερο χρόνο από τις παραδόσεις σε οποιονδήποτε άλλον τόπο στη μητροπολιτική Γαλλία. Συνήθως απαιτούν τρεις ημέρες, δηλαδή κατά μέσο όρο μία ημέρα περισσότερο από ό,τι για ένα κατάστημα στην ηπειρωτική χώρα. Επιπλέον, τα καταστήματα στην ηπειρωτική χώρα διαθέτουν καλύτερα συστήματα εφοδιαστικής για τα εμπορεύματά τους, ενώ τα καταστήματα στην Κορσική περιορίζονται από τον χρόνο που απαιτείται για τη θαλάσσια μεταφορά (εκφόρτωση σκαφών και οδική μεταφορά). Τέλος, η Κορσική δεν διαθέτει τοπικές υποδομές εφοδιαστικής (υπάρχουν λιγοστοί χώροι αποθήκευσης). Οι τρεις ανωτέρω παράγοντες έχουν δύο συνέπειες για τα καταστήματα στην Κορσική. Πρώτον, απαιτούνται συχνά ταξίδια προς και από την ηπειρωτική χώρα προκειμένου να εξασφαλίζεται ο ανεφοδιασμός των καταστημάτων, με αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους εφοδιασμού. Δεύτερον, τα κέντρα αγορών στην ηπειρωτική χώρα προσφέρουν μικρότερες εκπτώσεις στα καταστήματα της Κορσικής, λόγω των μικρών όγκων των παραγγελιών τους, ο οποίος συνδέεται ειδικότερα με τον περιορισμένο αποθηκευτικό χώρο των καταστημάτων.

([26]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/5386057 (προσπελάστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024).

([27]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021#tableau-figure3 (προσπελάστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024). Από το γράφημα 4 του φακέλου του INSEE προκύπτει ότι πολλές ενώσεις δήμων στην Κορσική είναι υπέρμετρα εκτεθειμένες στον πληθωρισμό, ιδίως το σύνολο σχεδόν του βόρειου ημίσεος του νησιού και η ένωση δήμων Sartenais-Valinco-Taravo στα νότια του νησιού, όπου κυριότερος δήμος είναι το Propriano.

2.2. **Λιμενικές υποδομές οι οποίες χρησιμοποιούνται για τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ ηπειρωτικής Γαλλίας και Κορσικής**

2.2.1. *Οι λιμένες της ηπειρωτικής χώρας*

(24) Οι λιμένες της ηπειρωτικής χώρας που χρησιμοποιούνται για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ της Κορσικής και της ηπειρωτικής Γαλλίας είναι οι λιμένες της Μασσαλίας, της Τουλόν και της Νίκαιας (στο εξής: **λιμένες της ηπειρωτικής χώρας**).

(25) Η Μασσαλία απέχει περισσότερα από 60 χιλιόμετρα από την Τουλόν (περίπου 45 λεπτά οδικώς μέσω του αυτοκινητοδρόμου A50 και λιγότερο από μία ώρα σιδηροδρομικώς ([28])) και σχεδόν 200 χιλιόμετρα από τη Νίκαια (περίπου 2 ώρες και 30 λεπτά οδικώς μέσω του αυτοκινητοδρόμου A8). Η Τουλόν βρίσκεται σε απόσταση 150 χιλιομέτρων από τη Νίκαια (περίπου 1 ώρα και 45 λεπτά οδικώς μέσω των αυτοκινητοδρόμων A57 και A8 και 1 και 45 λεπτά σιδηροδρομικώς ([29])).

Γράφημα 1

Οι λιμένες της ηπειρωτικής χώρας και οι λιμένες της Κορσικής



Πηγή: Gecodia.

2.2.1.1. Ο λιμένας της Μασσαλίας

(26) Ο λιμένας της Μασσαλίας είναι ένας από τους μεγαλύτερους της Γαλλίας. Παρέχει μεγάλο αριθμό εθνικών και διεθνών θαλάσσιων συνδέσεων και βρίσκεται κοντά στην πόλη της Μασσαλίας, τη δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Γαλλίας από πληθυσμιακής απόψεως.

(27) Η λιμενική αρχή Μασσαλίας (Grand Port Maritime de Marseille) είναι δημόσιος οργανισμός βιομηχανικού και εμπορικού χαρακτήρα.

([28]) Βλ. ιστότοπο της σιδηροδρομικής εταιρείας SNCF, διατίθεται στη διεύθυνση: https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-toulon-marseille (προσπελάστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024). Καθημερινά εκτελούνται σχεδόν 20 δρομολόγια μεταξύ Μασσαλίας και Τουλόν, μέσης διάρκειας μίας ώρας.

([29]) Βλ. ιστότοπο της SNCF, διατίθεται στη διεύθυνση: https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-nice-toulon (προσπελάστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024). Καθημερινά εκτελούνται περίπου 15 δρομολόγια μεταξύ Τουλόν και Νίκαιας, μέσης διάρκειας δύο ωρών.

(28) Ο λιμένας της Μασσαλίας είναι παγκόσμιος λιμένας με υποδομές που καθιστούν δυνατό τον χειρισμό κάθε είδους κυκλοφορίας. Έχει δύο κύριες αποβάθρες:

— τις ανατολικές αποβάθρες (δυτικά της Μασσαλίας), με δέκα θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς, οι οποίες χρησιμοποιούνται κυρίως από πορθμεία, πλοία μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων και κρουαζιερόπλοια και διαθέτουν ναυπηγείο·

— τις δυτικές αποβάθρες (Fos-sur-Mer) οι οποίες προορίζονται για μεγάλες διηπειρωτικές διακινήσεις εμπορευμάτων (ενέργεια, αυτοκίνητα, εμπορευματοκιβώτια, ειδικά εμπορεύματα κ.λπ.).

(29) Οι ανατολικές αποβάθρες διαθέτουν τέσσερις τερματικούς σταθμούς για πορθμεία και πλοία μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων των δύο εθνικών τερματικών σταθμών Joliette και Arenc που εξυπηρετούν ειδικότερα την τρέχουσα θαλάσσια συγκοινωνία με την Κορσική (διαθέτουν περισσότερες από 10 θέσεις αγκυροβολίας). Οι δύο αυτοί τερματικοί σταθμοί συνδέονται άμεσα με τρεις αυτοκινητοδρόμους: τον αυτοκινητόδρομο A7, ο οποίος διασχίζει ολόκληρο τον διάδρομο του Ροδανού από τη Λυών έως τη Μασσαλία· τον αυτοκινητόδρομο A50, ο οποίος συνδέει τη Μασσαλία με την Τουλόν στα ανατολικά· και τον αυτοκινητόδρομο A55, ο οποίος συνδέει τη Μασσαλία με τη Martigues στα δυτικά.

2.2.1.2. Ο λιμένας της Τουλόν

(30) Ο λιμένας της Τουλόν παρέχει εθνικές και διεθνείς θαλάσσιες συνδέσεις (Ισπανία, Ιταλία). Διαθέτει τέσσερις τερματικούς σταθμούς γύρω από τον κόλπο της Τουλόν: δύο τερματικούς σταθμούς στο Brégaillon και δύο τερματικούς σταθμούς στο κέντρο της πόλης της Τουλόν και στη La Seyne-sur-Mer, αντιστοίχως. Τον λιμένα της Τουλόν διαχειρίζεται το Chambre de commerce et d'industrie (εμπορικό και βιομηχανικό επιμελητήριο) Var (στο εξής: **CCI Var**).

(31) Ο νότιος τερματικός σταθμός στο Brégaillon προορίζεται αποκλειστικά και μόνο για τη μεταφορά βαρέων δεμάτων, ενώ ο βόρειος τερματικός σταθμός (στο εξής: **Τουλόν-Brégaillon**) διαθέτει μία θέση αγκυροβολίας αποκλειστικά και μόνο για τις εμπορευματικές μεταφορές. Ο τερματικός σταθμός στη La Seyne-sur-Mer χρησιμοποιείται αποκλειστικά και μόνο για κρουαζιερόπλοια, ενώ ο τερματικός σταθμός στο κέντρο της πόλης (στο εξής: **Τουλόν-Port de Commerce**), ο οποίος διαθέτει τρεις θέσεις αγκυροβολίας, χρησιμοποιείται για πορθμεία, κρουαζιερόπλοια και πλοία μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων. Ο τερματικός σταθμός Τουλόν-Port de Commerce διεκπεραιώνει επί του παρόντος όλες τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ Τουλόν και Κορσικής. Ο λιμένας της Τουλόν βρίσκεται σχετικά κοντά στον αυτοκινητόδρομο A50 και στον σιδηροδρομικό σταθμό της Τουλόν.

2.2.1.3. Ο λιμένας της Νίκαιας

(32) Ο λιμένας της Νίκαιας βρίσκεται στο κέντρο της πόλης. Τον διαχειρίζεται το chambre de commerce et d'industrie Nice Côte d'Azur (εμπορικό και βιομηχανικό επιμελητήριο Νίκαιας Κυανής Ακτής) (στο εξής: **CCI Νίκαιας Κυανής Ακτής**). Ο λιμένας διαθέτει δύο τερματικούς σταθμούς, καθένας εκ των οποίων έχει δύο θέσεις αγκυροβολίας, οι οποίες μπορούν να εξυπηρετήσουν πορθμεία και σκάφη μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων. Αμφότεροι οι τερματικοί σταθμοί χρησιμοποιούνται κυρίως για κρουαζιερόπλοια και διακίνηση επιβατών και, σε μικρότερο βαθμό, για διακίνηση εμπορευμάτων. Ο λιμένας της Νίκαιας απέχει από υποδομές αυτοκινητοδρόμων (περίπου δέκα χιλιόμετρα), ενώ ο σιδηροδρομικός σταθμός βρίσκεται σε σχετικά μικρή απόσταση.

2.2.2. *Οι λιμένες της Κορσικής*

(33) Οι λιμένες της Κορσικής που παρέχουν θαλάσσιες συνδέσεις με την ηπειρωτική Γαλλία είναι οι λιμένες της Bastia, του Αιακίου, της L'Île-Rousse, του Porto-Vecchio και του Propriano (στο εξής: **λιμένες της Κορσικής**).

(34) Το Propriano είναι ο μόνος λιμένας της Κορσικής με ένα μόνο δρομολόγιο σύνδεσης με την ηπειρωτική Γαλλία (με τη Μασσαλία). Καθένας από τους λοιπούς λιμένες της Κορσικής συνδέεται με τους τρεις λιμένες της ηπειρωτικής χώρας (Μασσαλία, Τουλόν, Νίκαια).

(35) Τους λιμένες της Κορσικής διαχειρίζεται το Chambre de commerce et d'industrie (εμπορικό και βιομηχανικό επιμελητήριο) Κορσικής (στο εξής: **CCI Κορσικής**).

(36) Η πόλη της Bastia βρίσκεται στη βορειοανατολική Κορσική. Απέχει περίπου 70 χιλιόμετρα από την L'Île-Rousse (1 ώρα και 40 λεπτά με αυτοκίνητο και σχεδόν 2 ώρες με δημόσια συγκοινωνία), η οποία βρίσκεται στη βόρεια Κορσική· 145 χιλιόμετρα από το Porto-Vecchio, στη νοτιοανατολική Κορσική, και 150 χιλιόμετρα από το Αιάκιο. Η πόλη του Αιακίου, στη δυτική-κεντρική Κορσική, απέχει περίπου 70 χιλιόμετρα από το Propriano (περίπου 1 ώρα και 30 λεπτά με αυτοκίνητο και 2 ώρες με δημόσια συγκοινωνία), το οποίο βρίσκεται στη νοτιοδυτική Κορσική, και 140 χιλιόμετρα από το Porto-Vecchio. Το Propriano και το Porto-Vecchio απέχουν μεταξύ τους 70 χιλιόμετρα (περίπου 1 ώρα και 30 λεπτά με αυτοκίνητο και 2 ώρες με δημόσια συγκοινωνία).

(37) Σιδηροδρομικός σταθμός υπάρχει μόνο στη Bastia, στο Αιάκιο και στη L'Île-Rousse. Στο Porto-Vecchio, υπάρχουν υπεραστικά λεωφορεία που εκτελούν δρομολόγια προς το Αιάκιο, το Propriano και τη Bastia, ενώ στο Propriano υπάρχουν υπεραστικά λεωφορεία που εκτελούν δρομολόγια προς το Αιάκιο και το Porto-Vecchio. Στον Πίνακας 1 και στον Πίνακας 2 παρουσιάζονται οι εκτιμώμενες αποστάσεις μεταξύ τόπων με δημόσια συγκοινωνία και η συχνότητα των δρομολογίων:

Πίνακας 1

Σιδηροδρομικές υπηρεσίες στην Κορσική

	Αριθμός δρομολογίων μετ' επιστροφής ([1]) ημερησίως	Διάρκεια ταξιδιού
Αιάκιο–Bastia	5	4 ώρες
Αιάκιο–L'Île-Rousse	2	4 ώρες 45 λεπτά – 5 ώρες
Bastia–L'Île-Rousse	3	3 ώρες 15 λεπτά

([1]) Ένα δρομολόγιο μετ' επιστροφής αντιστοιχεί σε δύο ταξίδια.
Πηγή: Σιδηρόδρομοι Κορσικής.

Πίνακας 2

Υπηρεσίες υπεραστικών λεωφορείων στην Κορσική (πούλμαν)

	Αριθμός δρομολογίων μετ' επιστροφής ημερησίως	Διάρκεια ταξιδιού
Αιάκιο–Propriano	5	1 ώρα 45 λεπτά
Αιάκιο–Porto-Vecchio	4	3 ώρες 30 λεπτά
Propriano–Porto-Vecchio	3	1 ώρα 45 λεπτά
Bastia–L'Île-Rousse	2	1 ώρα 30 λεπτά

Πηγή: Τοπική Αρχή Κορσικής.

2.2.2.1. Ο λιμένας της Bastia

(38) Η Bastia είναι ο μεγαλύτερος λιμένας στης Κορσικής από απόψεως όγκων επιβατών και φορτίου και αντιπροσωπεύει σχεδόν το 60 % της συνολικής κυκλοφορίας μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής χώρας. Είναι διεθνής λιμένας, δεδομένου ότι, επιπλέον των δρομολογίων προς τη Μασσαλία, την Τουλόν και τη Νίκαια, εξυπηρετεί επίσης δρομολόγια με την Ιταλία.

(39) Ο λιμένας της Bastia διαθέτει θαλάσσιο τερματικό σταθμό με οκτώ θέσεις αγκυροβολίας, οι οποίες μπορούν να υποδεχθούν πορθμεία και σκάφη μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων. Επί του παρόντος, εξετάζονται σχέδια επέκτασης ή κατασκευής μεγαλύτερου λιμένα, καθότι η συμφόρηση στον υφιστάμενο λιμένα είναι μεγάλη ([30]). Ο λιμένας βρίσκεται στο κέντρο της πόλης και εξυπηρετείται από τη δημοτική οδό 20 από τη Bastia έως το Αιάκιο.

2.2.2.2. Ο λιμένας του Αιακίου

(40) Το Αιάκιο είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος λιμένας της Κορσικής από απόψεως όγκων επιβατών και φορτίου. Επιπλέον των τακτικών θαλάσσιων συνδέσεων με τη Μασσαλία, την Τουλόν και τη Νίκαια, ο λιμένας του Αιακίου παρέχει επίσης εποχιακά δρομολόγια προς το Porto Torres (Σαρδηνία), το Calvi και το Propriano.

(41) Ο λιμένας του Αιακίου διαθέτει θαλάσσιο τερματικό σταθμό με έξι θέσεις αγκυροβολίας, οι οποίες μπορούν να υποδεχθούν πορθμεία και σκάφη μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων. Βρίσκεται στο κέντρο της πόλης και εξυπηρετείται από τη δημοτική οδό 20 προς τη Bastia στα βορειοανατολικά και από τη δημοτική οδό 40 προς το Bonifacio στο νότιο άκρο του νησιού.

([30]) http://www.bastia.port.fr/developpement/ (προσπελάστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024).

2.2.2.3. Ο λιμένας της L'Île-Rousse

(42) Ο λιμένας της L'Île-Rousse βρίσκεται στο κέντρο της πόλης και διαθέτει θαλάσσιο τερματικό σταθμό με δύο θέσεις αγκυροβολίας για πορθμεία και σκάφη μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων. Είναι ο μόνος λιμένας της Κορσικής ο οποίος διαθέτει άδεια χειρισμού επικίνδυνων εμπορευμάτων κλάσης 1 (εκρηκτικές ύλες και είδη). Παρέχει ταχεία πρόσβαση στη δημοτική οδό 30 η οποία συνδέει το Calvi (25 χιλιόμετρα δυτικά) με το Ponte-Leccia στην κεντρική Κορσική.

2.2.2.4. Ο λιμένας του Porto-Vecchio

(43) Ο λιμένας του Porto-Vecchio βρίσκεται στο κέντρο της πόλης και διαθέτει θαλάσσιο τερματικό σταθμό με δύο θέσεις αγκυροβολίας για πορθμεία και σκάφη μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων. Παρέχει σχετικά ταχεία πρόσβαση στη δημοτική οδό 10 προς το Bonifacio στα νότια και προς τη Bastia στα βόρεια.

2.2.2.5. Ο λιμένας του Propriano

(44) Ο λιμένας του Propriano βρίσκεται στο κέντρο της πόλης και διαθέτει θαλάσσιο τερματικό σταθμό με δύο θέσεις αγκυροβολίας για πορθμεία και σκάφη μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων. Παρέχει σχετικά ταχεία πρόσβαση στη δημοτική οδό 40 που συνδέει το Bonifacio στα νότια και το Αιάκιο στα βόρεια.

2.3. **Υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας**

(45) Οι γαλλικές αρχές περιέγραψαν τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών που παρέχονταν στο διάστημα από το 2016 έως το 2020 ([31]). Από το 2016 έως το 2020, τρεις φορείς εκμετάλλευσης θαλάσσιων μεταφορών παρείχαν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας: η Corsica Ferries (από την Τουλόν και τη Νίκαια), η Corsica Linea και η La Méridionale (από τη Μασσαλία). Ένας τέταρτος φορέας εκμετάλλευσης, η Moby Line, παρείχε επίσης υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ Νίκαιας και Κορσικής στο διάστημα από το 2016 έως το 2019.

2.3.1. *Θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές*

(46) Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ο κυριότερος τρόπος μεταφοράς εμπορευμάτων μεταξύ ηπειρωτικής Γαλλίας και Κορσικής. Γενικά, το επίπεδο των θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής χώρας είναι σχετικά σταθερό καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Δεν μειώθηκε σημαντικά κατά τη διάρκεια της υγειονομικής κρίσης της πανδημίας της COVID-19.

2.3.1.1. Στοιχεία σχετικά με τις θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας

(47) Μεταφορές φορτίων στην Κορσική διά θαλάσσης πραγματοποιούνται μόνο από την ηπειρωτική Γαλλία στα δρομολόγια που εκτελούνται μεταξύ των λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και των λιμένων της Κορσικής.

(48) Όσον αφορά τους λιμένες της ηπειρωτικής χώρας, το μεγαλύτερο μέρος των εμπορευματικών μεταφορών αφορά δρομολόγια προς/από τη Μασσαλία (Πίνακας 3 και Πίνακας 4). Ο λιμένας της Μασσαλίας κατέχει σχετικά σταθερό μερίδιο αγοράς, το οποίο αντιπροσωπεύει περίπου το 80 % των συνολικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ ηπειρωτικής Γαλλίας και Κορσικής (Πίνακας 4).

Πίνακας 3

Μεταφορές εμπορευμάτων μεταξύ ηπειρωτικής Γαλλίας και Κορσικής ανά λιμένα της ηπειρωτικής χώρας (εισαγωγές/εξαγωγές, σε τρέχοντα μέτρα ([1]))

	2016	2017	2018	2019	2020
Μασσαλία	1 570 993	1 802 005	1 835 525	1 853 897	1 747 015
Τουλόν	429 873	394 447	375 722	388 407	371 665
Νίκαια	30 891	34 746	25 352	18 834	32 607
Σύνολο	**2 031 757**	**2 231 198**	**2 236 599**	**2 261 138**	**2 151 287**

([1]) Το τρέχον μέτρο είναι μονάδα μέτρησης που χρησιμοποιείται για τη μέτρηση εμπορευμάτων που πωλούνται ανά μέτρο με σταθερή διατομή. Χρησιμοποιείται επίσης ως μονάδα μέτρησης του μήκους σταθερών στοιχείων (π.χ. ρυμουλκουμένων), ανεξαρτήτως των λοιπών διαστάσεών τους.

Πηγή: Παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών οι οποίες υποβλήθηκαν στις 5 Απριλίου 2023.

([31]) Τα σχετικά με την κυκλοφορία στοιχεία που παρουσιάζονται στην παρούσα απόφαση δεν λαμβάνουν υπόψη τα έτη 2021 ή 2022, δεδομένου ότι οι γαλλικές αρχές προσδιόρισαν για πρώτη φορά την ανάγκη για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας στο τέλος του 2021.

Πίνακας 4

Μεταφορές εμπορευμάτων μεταξύ ηπειρωτικής Γαλλίας και Κορσικής ανά λιμένα της ηπειρωτικής χώρας (εισαγωγές/εξαγωγές, %)

	2016	2017	2018	2019	2020
Μασσαλία	77 %	81 %	82 %	82 %	81 %
Τουλόν	21 %	18 %	17 %	17 %	17 %
Νίκαια	2 %	2 %	1 %	1 %	2 %
Σύνολο	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Πηγή: Παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών οι οποίες υποβλήθηκαν στις 5 Απριλίου 2023.

(49) Όσον αφορά τους λιμένες της Κορσικής, οι ροές επικεντρώνονται κυρίως στους λιμένες του Αιακίου και της Bastia (Πίνακας 5 και Πίνακας 6). Όπως φαίνεται στον Πίνακας 6, οι δύο αυτοί λιμένες είχαν σχετικά σταθερό μερίδιο αγοράς στο διάστημα από το 2016 έως το 2020 ανερχόμενο περίπου στο 35 % (Αιάκιο) και στο 50 % (Bastia) των συνολικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ ηπειρωτικής Γαλλίας και Κορσικής.

Πίνακας 5

Μεταφορές εμπορευμάτων μεταξύ ηπειρωτικής Γαλλίας και Κορσικής ανά λιμένα της Κορσικής (εισαγωγές/εξαγωγές, τρέχοντα μέτρα)

	2016	2017	2018	2019	2020
Αιάκιο	715 919	800 026	802 201	782 495	757 982
Bastia	1 006 938	1 088 862	1 079 361	1 082 717	1 037 295
Porto-Vecchio	147 864	171 071	183 007	205 642	194 656
Propriano	67 793	73 093	69 820	72 152	66 747
L'Île-Rousse	93 243	98 146	102 210	118 132	94 607
Σύνολο	**2 031 757**	**2 231 198**	**2 236 599**	**2 261 138**	**2 151 287**

Πηγή: Παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών οι οποίες υποβλήθηκαν στις 5 Απριλίου 2023.

Πίνακας 6

Μεταφορές εμπορευμάτων μεταξύ ηπειρωτικής Γαλλίας και Κορσικής ανά λιμένα της Κορσικής (εισαγωγές/εξαγωγές, %)

	2016	2017	2018	2019	2020
Αιάκιο	35 %	36 %	36 %	35 %	35 %
Bastia	50 %	49 %	48 %	48 %	48 %
Porto-Vecchio	7 %	8 %	8 %	9 %	9 %
Propriano	3 %	3 %	3 %	3 %	3 %
L'Île-Rousse	5 %	4 %	5 %	5 %	4 %
Σύνολο	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Πηγή: Παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών οι οποίες υποβλήθηκαν στις 5 Απριλίου 2023.

2.3.1.2. Είδη θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών

(50) Μεταφορές φορτίων διά θαλάσσης μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής πραγματοποιούνται μόνο μέσω κατάλληλων οχηματαγωγών σκαφών ([32]), και συγκεκριμένα «ro-pax» (σκαφών μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων) ([33]) και «ro-ro» (σκαφών που μεταφέρουν μόνο εμπορεύματα). Με εξαίρεση ορισμένα ειδικά εμπορεύματα (τσιμέντο, βαρέα δέματα κ.λπ.), οι μεταφορές μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής χώρας πραγματοποιούνται μόνο με ro-pax.

(51) Κατά τις γαλλικές αρχές ([34]), οι εμπορευματικές μεταφορές με ro-ro υποδιαιρούνται σε μεταφορές «ρυμουλκούμενου φορτίου» και μεταφορές «μη ρυμουλκούμενου φορτίου».

(52) Ως μεταφορά ρυμουλκούμενου φορτίου νοείται η μεταφορά εμπορευμάτων με τη χρήση οδικού οχήματος μήκους άνω των 6 μέτρων με ίδιο μέσο πρόωσης (ελαφρών και βαρέων φορτηγών και παρόμοιων οχημάτων, καθώς και ημιρυμουλκουμένων σε ζεύξη με ρυμουλκό όχημα). Επομένως, η επιβίβαση και η αποβίβαση των εν λόγω οχημάτων μπορεί να πραγματοποιηθεί άμεσα από τον οδηγό, χωρίς να απαιτούνται χειρισμοί στον λιμένα. Οι τρεις λιμένες της ηπειρωτικής χώρας και οι λιμένες της Κορσικής χειρίζονται όλοι ρυμουλκούμενο φορτίο.

(53) Ως μεταφορά μη ρυμουλκούμενου φορτίου νοείται η μεταφορά εμπορευμάτων με τη χρήση ημιρυμουλκουμένου ([35]). Κατά την επιβίβαση, το ημιρυμουλκούμενο αποσυνδέεται από το ρυμουλκό όχημα στην αποβάθρα αναχώρησης και στη συνέχεια συνδέεται σε ειδικό όχημα έλξης του λιμένα, υποβάλλεται δε στον αντίστροφο χειρισμό στον λιμένα άφιξης, όπου ένα άλλο ρυμουλκό όχημα μεταφέρει το ρυμουλκούμενο στον προορισμό του. Οι μεταφορές μη ρυμουλκούμενου φορτίου αντιπροσωπεύουν το μεγαλύτερο μέρος των θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας (το 64 % των συνολικών τρεχόντων μέτρων που μεταφέρθηκαν κατά μέσο στο διάστημα από το 2016 έως το 2020 σε σύγκριση με το 36 % για το ρυμουλκούμενο φορτίο).

2.3.1.2.1. Ρυμουλκούμενο φορτίο

(54) Όσον αφορά τους λιμένες της ηπειρωτικής χώρας, οι μεταφορές ρυμουλκούμενου φορτίου κατανέμονται κυρίως μεταξύ των λιμένων της Μασσαλίας και της Τουλόν (Πίνακας 7 και Πίνακας 8). Στον λιμένα της Μασσαλίας, το ρυμουλκούμενο φορτίο αντιπροσώπευε κατά μέσο όρο περίπου το 20 % των συνολικών εμπορευματικών μεταφορών προς/από την Κορσική στο διάστημα από το 2016 έως το 2020.

Πίνακας 7

Μεταφορά ρυμουλκούμενου φορτίου ανά λιμένα της ηπειρωτικής χώρας (εισαγωγές/εξαγωγές, τρέχοντα μέτρα)

	2016	2017	2018	2019	2020
Μασσαλία	414 752	352 209	367 056	368 175	289 197
Τουλόν	429 873	394 447	375 722	388 407	371 665
Νίκαια	30 891	34 746	25 352	18 834	32 607
Σύνολο	**875 516**	**781 402**	**768 130**	**775 416**	**693 469**

Πηγή: Παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών οι οποίες υποβλήθηκαν στις 5 Απριλίου 2023.

([32]) Ως μεταφορά με οχηματαγωγό πλοίο νοείται η μεταφορά εμπορευμάτων (αυτοκινήτων, βαρέων οχημάτων, ρυμουλκουμένων, μηχανημάτων κατασκευών και εξοπλισμού μεγάλων διαστάσεων) με ειδικά σκάφη, τα οποία καλούνται πλοία ro-ro.

([33]) Κατά το άρθρο 2 σημείο 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2017/2110 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Νοεμβρίου 2017, σχετικά με σύστημα επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση των τακτικών δρομολογίων με επιβατηγά πλοία ro-ro και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ και την κατάργηση της οδηγίας 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 315 της 30.11.2017, σ. 61, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj), ως επιβατηγό πλοίο ro-ro (ή πλοίο ro-pax) νοείται το πλοίο που διαθέτει δυνατότητα επιβίβασης και αποβίβασης οδικών ή σιδηροδρομικών οχημάτων και μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες.

([34]) Παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών οι οποίες υποβλήθηκαν στις 5 Απριλίου 2023.

([35]) Τα ημιρυμουλκούμενα είναι οχήματα χωρίς κινητήρα, τα οποία έχουν τροχούς μόνο στο πίσω μέρος. Το εμπρόσθιο μέρος δεν έχει τροχούς και προσαρμόζεται στη διάταξη έλξης που διαθέτουν τα οχήματα μεταφοράς ή τα ρυμουλκά οχήματα ημιρυμουλκουμένων. Ο συνδυασμός ρυμουλκού οχήματος και ημιρυμουλκουμένου σχηματίζει ένα αρθρωτό όχημα.

Πίνακας 8

Μεταφορά ρυμουλκούμενου φορτίου ανά λιμένα της ηπειρωτικής χώρας (εισαγωγές/εξαγωγές, %)

	2016	2017	2018	2019	2020
Μασσαλία	47 %	45 %	48 %	47 %	42 %
Τουλόν	49 %	50 %	49 %	50 %	54 %
Νίκαια	4 %	4 %	3 %	2 %	5 %
Σύνολο	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Πηγή: Παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών οι οποίες υποβλήθηκαν στις 5 Απριλίου 2023.

2.3.1.2.2. Μη ρυμουλκούμενο φορτίο

(55) Ο λιμένας της Μασσαλίας είναι ο μόνος λιμένας της ηπειρωτικής χώρας ο οποίος χειρίστηκε μη ρυμουλκούμενο φορτίο προς/από την Κορσική στο διάστημα από το 2016 έως το 2020. Όλοι οι λιμένες της Κορσικής χειρίζονται μη ρυμουλκούμενο φορτίο. Το συγκεκριμένο είδος μεταφοράς πραγματοποιείται εξ ολοκλήρου μεταξύ Μασσαλίας και των λιμένων της Κορσικής.

2.3.2. *Θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές*

(56) Υπηρεσίες θαλάσσιων επιβατικών μεταφορών παρέχονται μεταξύ Κορσικής και Γαλλίας/Ιταλίας. Οι συνδέσεις με την ηπειρωτική Γαλλία αντιπροσώπευαν περίπου το 65 % των συνολικών θαλάσσιων επιβατικών μεταφορών κατά μέσο όρο στο διάστημα από το 2014 έως το 2019, με αριθμό επιβατών ο οποίος υπερέβαινε τα 2,7 εκατομμύρια το 2017 και το 2018, αλλά μειώθηκε σε 2,52 εκατομμύρια επιβάτες το 2019. Το 2020, μετά την υγειονομική κρίση της πανδημίας της COVID-19, οι θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές μειώθηκαν κατά 32 %.

(57) Αντίθετα προς τις θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές, οι θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές έχουν εποχιακό χαρακτήρα, καθώς η ζήτηση κατά τη διάρκεια της περιόδου τουριστικής αιχμής (δηλαδή από τον Απρίλιο έως τον Οκτώβριο) είναι υψηλότερη από τη ζήτηση κατά τη διάρκεια του υπόλοιπου έτους.

(58) Το μεγαλύτερο μέρος των θαλάσσιων επιβατικών μεταφορών στους λιμένες της ηπειρωτικής χώρας επικεντρώνεται στην Τουλόν (Πίνακας 9 και Πίνακας 10). Στο διάστημα από το 2016 έως το 2020, οι λιμένες της Μασσαλίας και της Τουλόν αύξησαν ελαφρώς τα μερίδια αγοράς τους, ενώ το μερίδιο αγοράς της Νίκαιας μειώθηκε σημαντικά (Πίνακας 10).

Πίνακας 9

Θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές μεταξύ ηπειρωτικής Γαλλίας και Κορσικής ανά λιμένα της ηπειρωτικής χώρας (αριθμός επιβατών)

	2016	2017	2018	2019	2020
Μασσαλία	606 071	653 643	690 855	662 846	476 414
Τουλόν	1 368 451	1 400 037	1 361 044	1 459 934	1 029 888
Νίκαια	713 983	697 494	672 930	404 433	224 162
Σύνολο	**2 688 505**	**2 751 174**	**2 724 829**	**2 527 213**	**1 730 464**

Πηγή: Παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών οι οποίες υποβλήθηκαν στις 5 Απριλίου 2023.

Πίνακας 10

Θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές μεταξύ ηπειρωτικής Γαλλίας και Κορσικής ανά λιμένα της ηπειρωτικής χώρας (%)

	2016	2017	2018	2019	2020
Μασσαλία	23 %	24 %	25 %	26 %	28 %
Τουλόν	51 %	51 %	50 %	58 %	60 %
Νίκαια	27 %	25 %	25 %	16 %	13 %
Σύνολο	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Πηγή: Παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών οι οποίες υποβλήθηκαν στις 5 Απριλίου 2023.

(59) Το μεγαλύτερο μέρος των θαλάσσιων επιβατικών μεταφορών στους λιμένες της Κορσικής επικεντρώνεται στη Bastia και στο Αιάκιο. Όπως προκύπτει από τον Πίνακας 11 και τον Πίνακας 12, η κατανομή της επιβατικής κυκλοφορίας μεταξύ των λιμένων της Κορσικής παρέμεινε σχετικά σταθερή.

Πίνακας 11

Θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές μεταξύ ηπειρωτικής Γαλλίας και Κορσικής ανά λιμένα της Κορσικής (αριθμός επιβατών)

	2016	2017	2018	2019	2020
Αιάκιο	967 182	1 008 021	983 285	926 771	629 585
Bastia	1 139 099	1 155 137	1 133 514	1 055 491	698 844
L'Île-Rousse	368 783	375 960	391 792	320 997	212 632
Porto-Vecchio	146 495	147 009	152 477	166 922	144 355
Propriano	66 946	65 047	63 761	57 032	45 048
Σύνολο	**2 688 505**	**2 751 174**	**2 724 829**	**2 527 213**	**1 730 464**

Πηγή: Παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών οι οποίες υποβλήθηκαν στις 5 Απριλίου 2023.

Πίνακας 12

Θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές μεταξύ ηπειρωτικής Γαλλίας και Κορσικής ανά λιμένα της Κορσικής (%)

	2016	2017	2018	2019	2020
Αιάκιο	36 %	37 %	36 %	37 %	36 %
Bastia	42 %	42 %	42 %	42 %	38 %
L'Île-Rousse	14 %	14 %	14 %	13 %	12 %
Porto-Vecchio	5 %	5 %	6 %	7 %	8 %
Propriano	2 %	2 %	2 %	2 %	2 %
Σύνολο	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Πηγή: Παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών οι οποίες υποβλήθηκαν στις 5 Απριλίου 2023.

2.4. **Το νομικό πλαίσιο που διέπει την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας**

(60) Οι θαλάσσιες μεταφορές ελευθερώθηκαν στην Ευρωπαϊκή Ένωση το 1992 με την έκδοση του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές (καμποτάζ) (στο εξής: **κανονισμός για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές**) ([36]). Ωστόσο, οι γαλλικές αρχές δεν έθεσαν ποτέ σε πλήρη εφαρμογή την ελευθέρωση των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών για τις εν λόγω υπηρεσίες στην Κορσική, λόγω της ύπαρξης αναγκών παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες απαιτούσαν γενικό περιορισμό της ελευθερίας παροχής τέτοιων υπηρεσιών.

(61) Ως εκ τούτου, επί του παρόντος δεν εκτελούνται αμιγώς εμπορικές μεταφορές μεταξύ ηπειρωτικής Γαλλίας και Κορσικής. Οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών παρέχονται είτε στο πλαίσιο καθεστώτος υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (στο εξής: **καθεστώς ΥΠΔΥ**), όπως οι εν λόγω υποχρεώσεις ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 4 και στο άρθρο 4 παράγραφος 2 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές, είτε στο πλαίσιο σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, η οποία πληροί τον ορισμό που παρέχεται στο άρθρο 2 σημείο 3 και στο άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές.

2.4.1. *Το καθεστώς ΥΠΔΥ*

(62) Με την απόφαση αριθ. 13/263 της Συνέλευσης της Κορσικής, της 20ής Δεκεμβρίου 2013, όπως τροποποιήθηκε με τις αποφάσεις αριθ. 18/266, της 27ης Ιουλίου 2018, και αριθ. 19/128, της 25ης Απριλίου 2019, της ίδιας Συνέλευσης, η Τοπική Αρχή Κορσικής (στο εξής: **Τοπική Αρχή Κορσικής**) θέσπισε καθεστώς ΥΠΔΥ, με το οποίο καθορίζονται υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας τις οποίες πρέπει να εκπληρώνει κάθε φορέας εκμετάλλευσης ο οποίος επιθυμεί να παράσχει υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας (στο εξής: **καθεστώς ΥΠΔΥ του 2019**) ([37]).

(63) Το καθεστώς ΥΠΔΥ του 2019 εφαρμόζεται σε όλες τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών που παρέχονται μεταξύ των λιμένων της Κορσικής και των τριών λιμένων της ηπειρωτικής χώρας από την 1η Οκτωβρίου 2019 και για διάστημα δέκα ετών, δηλαδή έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2029. Το καθεστώς προβλέπει την εκπλήρωση ορισμένων υποχρεώσεων, συμπεριλαμβανομένων ελάχιστου αριθμού μετ' επιστροφής δρομολογίων που πρέπει να εκτελούνται σε κάθε θαλάσσια διαδρομή καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και ανώτατων ναύλων για τη μεταφορά εμπορευμάτων/επιβατών, τους οποίους οι φορείς εκμετάλλευσης δεν πρέπει να υπερβαίνουν. Το καθεστώς ΥΠΔΥ του 2019 δεν προβλέπει την καταβολή οποιασδήποτε οικονομικής αντιστάθμισης στους φορείς εκμετάλλευσης θαλάσσιων μεταφορών για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλει.

2.4.2. *Ιστορικό των συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας που συνάφθηκαν από το 1976 έως το 2022*

(64) Εξαρχής μόνο οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ Μασσαλίας και των λιμένων της Κορσικής αποτέλεσαν αντικείμενο σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας. Οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών από τους λιμένες της Τουλόν και της Νίκαιας παρέχονται στο πλαίσιο καθεστώτος ΥΠΔΥ.

(65) Η πρώτη σύμβαση παραχώρησης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας συνάφθηκε το 1976 μεταξύ, αφενός, της δημόσιας επιχείρησης Société Nationale Corse Méditerranée (στο εξής: **SNCM**) και της ιδιωτικής επιχείρησης Compagnie Méridionale de Navigation (νυν La Méridionale) και, αφετέρου, του γαλλικού Δημοσίου για τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας μεταξύ της Κορσικής και της ηπειρωτικής χώρας, για διάστημα 25 ετών, δηλαδή έως το 2001.

(66) Από την 1η Ιανουαρίου 2002, η SNCM εκτελούσε, μέσω της La Méridionale, τα δρομολόγια μεταξύ Μασσαλίας και Κορσικής δυνάμει σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας η οποία συνάφθηκε με την Τοπική Αρχή Κορσικής για διάστημα 5 ετών.

(67) Από την 1η Ιουλίου 2007 έως την 31η Δεκεμβρίου 2013, η SNCM και η La Méridionale παρείχαν τη σχετική υπηρεσία δυνάμει νέας σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας η οποία συνάφθηκε στις 7 Ιουνίου 2007 (στο εξής: **ΣΑΔΥ 2007-2013**) και κάλυπτε και τις πέντε διαδρομές μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και των λιμένων της Κορσικής. Η Επιτροπή κήρυξε μέρος της αντιστάθμισης που χορηγήθηκε δυνάμει της ΣΑΔΥ 2007-2013 ως κρατική ενίσχυση μη συμβατή με την εσωτερική αγορά ([38]).

([36]) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) (ΕΕ L 364 της 12.12.1992, σ. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1992/3577/oj).

([37]) Η απόφαση αριθ. 19/128, της 25ης Απριλίου 2019, στην οποία αναλύεται το περιεχόμενο του καθεστώτος ΥΠΔΥ του 2019, είναι διαθέσιμη στη διεύθυνση: https://www.isula.corsica/assemblea/downloads/Deliberations-AC-2019_t21928.html (προσπελάστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024).

([38]) Απόφαση 2013/435/ΕΕ της Επιτροπής, της 2ας Μαΐου 2013, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.22843 (2012/C) (πρώην 2012/NN) που χορήγησε η Γαλλία στη Société Nationale Corse Méditerranée και την Compagnie Méridionale de Navigation (ΕΕ L 220 της 17.8.2013, σ. 20, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2013/435/oj). Με την απόφαση εκείνη, η Επιτροπή έκρινε ότι η χρηματοδότηση της δημόσιας υπηρεσίας για τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους (βασική υπηρεσία) ήταν συμβατή με την εσωτερική αγορά. Ωστόσο, η Επιτροπή έκρινε μη συμβατή με την εσωτερική αγορά την αντιστάθμιση που κατέβαλε η Τοπική Αρχή Κορσικής για τη χρηματοδότηση συμπληρωματικής υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών μεταξύ της Μασσαλίας και καθενός από τους πέντε λιμένες της Κορσικής κατά τη θερινή περίοδο.

(68) Με απόφαση της Συνέλευσης της Κορσικής της 6ης Σεπτεμβρίου 2013, η Τοπική Αρχή Κορσικής αποφάσισε να συνάψει πέντε χωριστές συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για καθεμία από τις πέντε διαδρομές μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και των πέντε λιμένων της Κορσικής για το διάστημα 2014-2023. Η Τοπική Αρχή Κορσικής ανέθεσε τις εν λόγω συμβάσεις στη SNCM και στη La Méridionale. Ωστόσο, μετά τη διαδικασία δικαστικής εξυγίανσης, που κινήθηκε στις 28 Νοεμβρίου 2014 και περατώθηκε στις 20 Νοεμβρίου 2015 με απόφαση του εμποροδικείου Μασσαλίας, η SNCM αποχώρησε από τη σύμβαση τον Δεκέμβριο του 2015. Το 2016 η κοινοπραξία Corsica Maritima απέκτησε το μεγαλύτερο μέρος του ενεργητικού της SNCM, το οποίο ενσωμάτωσε στη νέα ναυτιλιακή εταιρεία Corsica Linea που άρχισε να δραστηριοποιείται στις 10 Δεκεμβρίου 2015. Η Corsica Linea έγινε υπεργολάβος των ΣΑΔΥ 2014-2023 έως την 1η Οκτωβρίου 2016, όταν οι συμβάσεις λύθηκαν δυνάμει της απόφασης του διοικητικού πρωτοδικείου Bastia της 7ης Απριλίου 2015.

(69) Στη συνέχεια, συνάφθηκαν με την κοινοπραξία Corsica Linea–La Méridionale διάφορες «προσωρινές» συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για θαλάσσιες μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων στο διάστημα από το 2016 έως το 2022:

— πέντε συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες συνάφθηκαν για το διάστημα από την 1η Οκτωβρίου 2016 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2017, για την εκτέλεση των διαδρομών μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και καθενός από τους λιμένες της Κορσικής·

— πέντε συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες συνάφθηκαν για το διάστημα από την 1η Οκτωβρίου 2017 έως την 31η Μαΐου 2019 και παρατάθηκαν έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2019, για την εκτέλεση των διαδρομών μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και καθενός από τους λιμένες της Κορσικής·

— πέντε συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες συνάφθηκαν για το διάστημα από την 1η Οκτωβρίου 2019 έως την 31η Δεκεμβρίου 2020 και παρατάθηκαν έως τις 28 Φεβρουαρίου 2021, για την εκτέλεση των διαδρομών μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και καθενός από τους λιμένες της Κορσικής (στο εξής: **ΣΑΔΥ 2019-2020**) ([39])·

— πέντε συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες συνάφθηκαν για το διάστημα από την 1η Μαρτίου 2021 έως την 31η Δεκεμβρίου 2022, για την εκτέλεση των διαδρομών μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και καθενός από τους λιμένες της Κορσικής (στο εξής: **ΣΑΔΥ 2021-2022**) ([40]).

(70) Οι ΣΑΔΥ 2019-2020 αποτελούν αντικείμενο χωριστής έρευνας της Επιτροπής στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων (πρωτοκολλήθηκε με αριθμό SA.49207).

3. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΣΑΔΥ

3.1. Σκοπός των ΣΑΔΥ

(71) Τα μέτρα που εξετάζονται στο πλαίσιο της παρούσας διαδικασίας αφορούν τη χρηματική αντιστάθμιση που χορήγησε η OTC δυνάμει καθεμίας από τις πέντε ΣΑΔΥ σχετικά με τη θαλάσσια συγκοινωνία με την Κορσική για το διάστημα από την 1η Ιανουαρίου 2023 έως την 31η Δεκεμβρίου 2030. Οι ΣΑΔΥ αφορούν την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών για καθεμία από τις θαλάσσιες συνδέσεις μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και καθενός από τους πέντε λιμένες της Κορσικής (αιτιολογική σκέψη 33). Το συνολικό ποσό της ενίσχυσης εκτιμάται σε 853 600 000 EUR.

(72) Σκοπός των ΣΑΔΥ είναι η κάλυψη των αναγκών παροχής δημόσιας υπηρεσίας για θαλάσσιες εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές τις οποίες προσδιόρισαν οι γαλλικές αρχές για καθεμία από τις επίμαχες διαδρομές.

3.2. Δικαιούχοι των ΣΑΔΥ

(73) Δικαιούχοι των ΣΑΔΥ είναι η Corsica Linea και η La Méridionale (στο εξής: «**δικαιούχοι των ΣΑΔΥ**» ή «**παραχωρησιούχοι**»), χωριστά ή από κοινού (Πίνακας 13).

([39]) Οι ΣΑΔΥ 2019-2020 αφορούσαν τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών (επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους, σπουδαστών, οδηγών που συνοδεύουν ρυμουλκούμενο φορτίο και, για τη διαδρομή μεταξύ Μασσαλίας και Propriano μόνο, όλων των επιβατών) και εμπορευμάτων (ρυμουλκούμενου φορτίου και μη ρυμουλκούμενου φορτίου).

([40]) Οι ΣΑΔΥ 2021-2022 είχαν το ίδιο αντικείμενο με τις ΣΑΔΥ 2019-2020.

Πίνακας 13

Δικαιούχοι των ΣΑΔΥ

Παρτίδες	Διαδρομές	Παραχωρησιούχοι
1	Μασσαλία–Αιάκιο	Κοινοπραξία Corsica Linea–La Méridionale
2	Μασσαλία–Bastia	Corsica Linea
3	Μασσαλία–Porto-Vecchio	La Méridionale
4	Μασσαλία–Propriano	Corsica Linea
5	Μασσαλία–L'Île-Rousse	Corsica Linea

Πηγή: Κοινοποίηση των γαλλικών αρχών της 27ης Δεκεμβρίου 2022.

3.2.1. *Corsica Linea*

(74) Η Corsica Linea είναι απλουστευμένη κεφαλαιουχική εταιρεία, η οποία ειδικεύεται στη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων ([41]).

(75) Η Corsica Linea είναι θυγατρική του ομίλου CM Holding, ο οποίος αποτελείται από 150 εταιρείες και έχει 15 βασικούς μετόχους. Απασχολεί περισσότερους από 1 000 εργαζομένους και έχει στόλο εννέα σκαφών.

(76) Επί του παρόντος, η εταιρεία εκτελεί δρομολόγια, υπό γαλλική σημαία, μεταξύ Κορσικής και του λιμένα της Μασσαλίας, δυνάμει των ΣΑΔΥ, καθώς και δρομολόγια από τον λιμένα της Μασσαλίας στην Τυνησία και την Αλγερία ([42]).

3.2.2. *La Méridionale*

(77) Η La Méridionale είναι ανώνυμη εταιρεία, η οποία ειδικεύεται στη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων ([43]).

(78) Από την 1η Ιουνίου 2023, η La Méridionale είναι θυγατρική του ομίλου CMA CGM, μετά την εξαγορά της από τον όμιλο Stef, στον οποίο η εταιρεία ανήκε από το 2009. Η La Méridionale απασχολεί σχεδόν 650 εργαζομένους και έχει στόλο τεσσάρων σκαφών ([44]).

(79) Επί του παρόντος, η εταιρεία εκτελεί δρομολόγια, υπό γαλλική σημαία, μεταξύ Κορσικής και του λιμένα της Μασσαλίας, δυνάμει των ΣΑΔΥ, και, από το 2024, τακτικό δρομολόγιο μεταξύ Τουλόν και L'Île-Rousse, δυνάμει του καθεστώτος ΥΠΔΥ του 2019. Η εταιρεία εκτελεί επίσης δρομολόγια από τον λιμένα της Μασσαλίας στο Μαρόκο.

3.3. **Διοικητική αρχή η οποία χορηγεί τα μέτρα**

(80) Με την κοινοποίησή τους, οι γαλλικές αρχές επισήμαναν ότι η OTC είναι η αρμόδια αρχή για τη χορήγηση των μέτρων.

(81) Η OTC είναι δημόσιος οργανισμός βιομηχανικού και εμπορικού χαρακτήρα, ο οποίος δραστηριοποιείται σε περιφερειακό επίπεδο και συστάθηκε με τον νόμο αριθ. 91-428 της 13ης Μαΐου 1991 περί του καθεστώτος της Τοπικής Αρχής Κορσικής.

([41]) https://annuaire-entreprises.data.gouv.fr/entreprise/corsica-linea-815243852 (προσπελάστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024).
([42]) https://www.corsicalinea.com/la-compagnie/l-entreprise/decouvrir-corsica-linea (προσπελάστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024).
([43]) https://annuaire-entreprises.data.gouv.fr/entreprise/la-meridionale-la-meridionale-cmn-057801730 (προσπελάστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024).
([44]) https://www.lameridionale.fr/fr/la-meridionale/a-propos/compagnie-maritime-la-meridionale (προσπελάστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024).

(82) Το άρθρο L. 4420-20 του Code général des collectivités territoriales (γενικού κώδικα αρχών τοπικής αυτοδιοίκησης, στο εξής: **CGCT**) καθορίζει τα καθήκοντα και τις εξουσίες της ΟΤC και προβλέπει ότι η ΟΤC τελεί υπό την εποπτεία της Τοπικής Αρχής Κορσικής (η οποία είναι η ίδια δημόσια αρχή, δυνάμει του άρθρου L. 4421-1 του CGCT ([45])) ([46]). Δυνάμει του άρθρου L. 4420-20 του CGCT, πρόεδρος της ΟΤC είναι εκτελεστικός/-ή σύμβουλος που διορίζεται από τον/την πρόεδρο του εκτελεστικού συμβουλίου της Τοπικής Αρχής Κορσικής. Ο/Η εκπρόσωπος του κράτους στην Τοπική Αρχή Κορσικής παρίσταται αυτοδικαίως στις συνεδριάσεις του διοικητικού συμβουλίου της ΟΤC και είναι αποδέκτης των αποφάσεών της. Την ΟΤC διαχειρίζεται διευθυντής/-ρια, ο/η οποίος/-α διορίζεται κατόπιν πρότασης του/της προέδρου της ΟΤC και απόφασης του εκτελεστικού συμβουλίου. Το διοικητικό συμβούλιο της ΟΤC απαρτίζεται από εκπροσώπους κοινωνικοεπαγγελματικών οργανώσεων και, κυρίως, από εκλεγμένους αντιπροσώπους της Συνέλευσης της Κορσικής, που είναι ένα από τα όργανα της Τοπικής Αρχής Κορσικής δυνάμει του άρθρου L. 4422-1 του CGCT.

(83) Στο πλαίσιο των κατευθυντήριων γραμμών που έχει εκδώσει η Τοπική Αρχή Κορσικής ([47]), η ΟΤC είναι υπεύθυνη για την ανάπτυξη, τον συντονισμό και την υλοποίηση της περιφερειακής πολιτικής αεροπορικών και θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας. Δυνάμει του άρθρου L. 4420-20 του CGCT, η ΟΤC συνάπτει, με τις εταιρείες που ορίζονται για την εκτέλεση των αεροπορικών και θαλάσσιων δρομολογίων που απαιτούνται για τη διασφάλιση εδαφικής συνέχειας, συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, στις οποίες καθορίζονται οι ναύλοι, οι όροι εκτέλεσης, η ποιότητα της υπηρεσίας και οι διαδικασίες παρακολούθησης.

(84) Συναφώς, το άρθρο L. 4420-20 του CGCT ορίζει ότι η ΟΤC χρηματοδοτεί τις συμβάσεις μέσω της επιχορήγησης εδαφικής συνέχειας που προβλέπεται στο άρθρο L. 4425-26 του CGCT, την οποία καταβάλλει στην ΟΤC η Τοπική Αρχή Κορσικής. Η εν λόγω επιχορήγηση καταβάλλεται από το κράτος στην Τοπική Αρχή Κορσικής σύμφωνα με το άρθρο L. 4425-23 του CGCT. Η επιχορήγηση εδαφικής συνέχειας ανέρχεται σε 187 εκατ. EUR ετησίως και χρηματοδοτεί το σύστημα διασφάλισης της εδαφικής συνέχειας μέσω αεροπορικών και θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής χώρας ([48]).

3.4. **Εξακρίβωση της ύπαρξης ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας**

(85) Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζονται καταρχάς i) οι διαδικασίες που κίνησαν οι γαλλικές αρχές για την εξακρίβωση της ύπαρξης ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Στη συνέχεια περιγράφονται τα συμπεράσματα των γαλλικών αρχών όσον αφορά την ύπαρξη τέτοιας ανάγκης ii) θαλάσσιων επιβατικών μεταφορών και iii) θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών.

3.4.1. *Παρουσίαση των διαδικασιών που κίνησαν οι γαλλικές αρχές για την εξακρίβωση ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας*

(86) Ενόψει της λήξης, την 31η Δεκεμβρίου 2022, των ΣΑΔΥ 2021-2022 (αιτιολογική σκέψη 69), οι γαλλικές διενήργησαν, από τον Δεκέμβριο του 2021, ανάλυση του αν εξακολουθούσε να υφίσταται ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας στους χρήστες των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας και ειδικότερα μεταξύ της Μασσαλίας και των πέντε λιμένων της Κορσικής.

(87) Οι γαλλικές αρχές εξήγησαν ότι η διαδικασία για την εξακρίβωση του αν εξακολουθούσε να υφίσταται τέτοια ανάγκη θαλάσσιων εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών πραγματοποιήθηκε σε τρία στάδια.

(88) Το πρώτο στάδιο αφορούσε την εξακρίβωση της ύπαρξης και τον ποσοτικό προσδιορισμό της ζήτησης των χρηστών για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών. Προς τούτο, οι γαλλικές αρχές οργάνωσαν δύο δημόσιες διαβουλεύσεις.

(89) Σκοπός του δεύτερου σταδίου ήταν να εξακριβωθεί αν η αγορά μπορούσε να ανταποκριθεί, πλήρως ή μερικώς, στην προσδιορισθείσα ζήτηση εκ μέρους των χρηστών. Οι γαλλικές αρχές οργάνωσαν δημόσια διαβούλευση και ως προς το ζήτημα αυτό.

([45]) https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000033463146/2023-01-01 (προσπελάστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024).

([46]) Ό.π.

([47]) Δυνάμει του άρθρου L. 4424-18 του CGCT, η Τοπική Αρχή Κορσικής καθορίζει, με γνώμονα την αρχή της εδαφικής συνέχειας η οποία προορίζεται να μετριάσει τους περιορισμούς του νησιωτικού χαρακτήρα, τις λεπτομέρειες οργάνωσης των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ της Κορσικής και κάθε προορισμού στην ηπειρωτική Γαλλία, ειδικότερα όσον αφορά τα δρομολόγια και τους ναύλους.

([48]) Έκθεση του περιφερειακού Ελεγκτικού Συνεδρίου της Κορσικής, 2 Νοεμβρίου 2021, ενότητα 2.1, δημοσιεύθηκε στον ιστότοπο του γαλλικού Ελεγκτικού Συνεδρίου: https://www.ccomptes.fr/fr/documents/57539 (προσπελάστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024).

(90) Οι γαλλικές αρχές ανέθεσαν στη Gecodia, επιχείρηση παροχής οικονομικών συμβουλών, τη διενέργεια των δύο πρώτων σταδίων της διαδικασίας. Ειδικότερα, η Gecodia έπρεπε να συλλέξει και να επεξεργαστεί τις πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν από χρήστες και φορείς εκμετάλλευσης και να καταρτίσει σύνοψη των απαντήσεων που δόθηκαν στις δημόσιες διαβουλεύσεις που οργάνωσε η OTC. Στην Gecodia ανατέθηκε επίσης η εκπόνηση συμπληρωματικών μελετών προκειμένου να εξακριβωθεί αν υπήρχε οποιαδήποτε ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε σχέση με τη θαλάσσια συγκοινωνία μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας.

(91) Στο πέρας του δεύτερου σταδίου, η Gecodia υπέβαλε στην OTC την τελική έκθεση της 14ης Μαρτίου 2022 (στο εξής: **έκθεση της Gecodia**). Στην έκθεση της Gecodia αναλύεται η ζήτηση και η προσφορά στην αγορά και διατυπώνονται συμπεράσματα σχετικά με την ύπαρξη ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας για θαλάσσια συγκοινωνία μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής χώρας.

(92) Σκοπός του τρίτου σταδίου ήταν να προσδιοριστεί η προσέγγιση η οποία θα επηρέαζε λιγότερο την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς κατά την ανταπόκριση στην προσδιορισθείσα ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ειδικότερα, σκοπός του τελευταίου αυτού σταδίου ήταν να διασφαλιστεί ότι οι αποφάσεις της Τοπικής Αρχής Κορσικής σχετικά με τον τρόπο ανταπόκρισης στην προσδιορισθείσα ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα περιόριζαν όσο το δυνατόν λιγότερο τον ανταγωνισμό. Το τρίτο στάδιο θα περιγραφεί στην ενότητα 3.5.

3.4.1.1. Διαδικασίες που κινήθηκαν για την εξακρίβωση της ύπαρξης ζήτησης εκ μέρους των χρηστών

(93) Με σκοπό την ολοκλήρωση του πρώτου σταδίου που αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 88, στις 7 Δεκεμβρίου 2021 οι γαλλικές αρχές δρομολόγησαν δημόσια διαβούλευση με τους χρήστες θαλάσσιων εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών στις διαδρομές μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και των πέντε λιμένων της Κορσικής (στο εξής: **διαβούλευση με τους χρήστες**).

(94) Στη διαβούλευση, η οποία διάρκεσε έναν μήνα, κλήθηκαν να υποβάλουν παρατηρήσεις σχετικά με τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών όλοι οι ανωτέρω χρήστες και κάθε άλλος ενδιαφερόμενος. Η διαβούλευση με τους χρήστες δημοσιεύθηκε στον ιστότοπο της OTC και στον τοπικό και περιφερειακό Τύπο.

(95) Η διαβούλευση περιλάμβανε διάφορα ερωτηματολόγια, καθένα εκ των οποίων αποτελούνταν από περίπου 20 ερωτήσεις που απευθύνονταν σε διάφορες κατηγορίες χρηστών. Η διαβούλευση συνοδευόταν επίσης από υποστηρικτικό έγγραφο, στο οποίο παρουσιάζονταν, αφενός, τα γενικά χαρακτηριστικά των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας ([49]) και, αφετέρου, με συνοπτικό και προκαταρκτικό τρόπο, οι διάφορες κατηγορίες χρηστών θαλάσσιων εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας.

(96) Οι γαλλικές αρχές δρομολόγησαν επίσης διαβούλευση με τους λιμένες της ηπειρωτικής χώρας (Μασσαλία, Τουλόν και Νίκαια) στις 22 Ιανουαρίου 2022 για διάστημα ενός μήνα (στο εξής: **διαβούλευση με τους λιμένες**). Η διαβούλευση περιλάμβανε ερωτηματολόγιο με το οποίο ζητούνταν κατ' ουσία πληροφορίες από τις λιμενικές αρχές σχετικά με τα χαρακτηριστικά των υποδομών τους, τόσο για εμπορευματικές μεταφορές όσο και για επιβατικές μεταφορές.

3.4.1.2. Διαδικασίες που κινήθηκαν για τον προσδιορισμό της διαθέσιμης προσφοράς στην αγορά για την κάλυψη της ζήτησης εκ μέρους των χρηστών

(97) Με σκοπό την ολοκλήρωση του δεύτερου σταδίου που αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 89, στις 19 Ιανουαρίου 2022 οι γαλλικές αρχές δρομολόγησαν διαβούλευση με τους οικονομικούς φορείς παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών για διάστημα πέντε εβδομάδων (στο εξής: **διαβούλευση με τους οικονομικούς φορείς**). Η διαβούλευση αυτή ήταν διαθέσιμη και προσπελάσιμη στον ιστότοπο της Τοπικής Αρχής Κορσικής.

(98) Στην εισαγωγική σελίδα της διαβούλευσης με τους οικονομικούς φορείς, οι γαλλικές αρχές ζήτησαν από τις ενδιαφερόμενες ναυτιλιακές εταιρείες να αποσαφηνίσουν τις προθέσεις τους σχετικά με την εκτέλεση τακτικών δρομολογίων προς την Κορσική από την 1η Ιανουαρίου 2023. Η διαβούλευση με τους οικονομικούς φορείς περιλάμβανε επίσης ένα ερωτηματολόγιο προς συμπλήρωση από αυτούς. Υπήρχε επίσης ένα συνοδευτικό έγγραφο, με το πλήρες περιεχόμενο του υποστηρικτικού εγγράφου της διαβούλευσης με τους χρήστες της 7ης Δεκεμβρίου 2021 (αιτιολογική σκέψη 95) και συνοπτική περιγραφή των αποτελεσμάτων της διαβούλευσης με τους χρήστες. Τέλος, στη διαβούλευση οι ενδιαφερόμενες ναυτιλιακές εταιρείες κλήθηκαν να υποβάλουν πληροφορίες σχετικά με τη δυναμικότητα και τον όγκο επιβατών και εμπορευμάτων που θα μπορούσαν να μεταφέρουν χωρίς σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας στο διάστημα από το 2023 έως το 2028.

([49]) Τα εν λόγω γενικά χαρακτηριστικά περιγράφηκαν στην ενότητα 2.3 της παρούσας απόφασης.

3.4.2. *Εξακρίβωση της ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας για θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές*

(99) Στην παρούσα υποενότητα περιγράφονται τα συμπεράσματα των γαλλικών αρχών όσον αφορά i) την ύπαρξη ζήτησης εκ μέρους των χρηστών θαλάσσιων επιβατικών μεταφορών μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής χώρας και ii) τον προσδιορισμό της ανεπάρκειας της αγοράς να καλύψει την εν λόγω ζήτηση.

3.4.2.1. Προσδιορισμός της ζήτησης εκ μέρους των επιβατών

(100) Στις υποενότητες που ακολουθούν περιγράφονται οι αναλύσεις που διενήργησαν οι γαλλικές αρχές σχετικά με την *ποιοτική* ζήτηση εκ μέρους των επιβατών θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας και σχετικά με την *ποσοτική* ζήτηση εκ μέρους των εν λόγω χρηστών.

3.4.2.1.1. Προσδιορισμός της ποιοτικής ζήτησης εκ μέρους των επιβατών

(101) Στην παρούσα υποενότητα παρουσιάζονται, πρώτον, τα αποτελέσματα της διαβούλευσης με τους χρήστες· δεύτερον, τα αποτελέσματα της διαβούλευσης με τους λιμένες· και, τέλος, τρίτον, τα συμπεράσματα της έκθεσης της Gecodia που συμπληρώνουν τα αποτελέσματα των δημόσιων διαβουλεύσεων.

3.4.2.1.1.1. Αποτελέσματα της διαβούλευσης με τους χρήστες

3.4.2.1.1.1.1. Ερωτήσεις που τέθηκαν στους χρήστες

(102) Στο υποστηρικτικό έγγραφο της διαβούλευσης με τους χρήστες (αιτιολογική σκέψη 95), οι γαλλικές αρχές εξήγησαν, καταρχάς, ότι, όσον αφορά τις θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές ([50]), έπρεπε να γίνει διαφοροποίηση μεταξύ επιβατών κατοίκων Κορσικής ([51]) και επιβατών μη κατοίκων Κορσικής ([52]). Οι γαλλικές αρχές θεώρησαν επίσης ότι, όσον αφορά τους επιβάτες κατοίκους Κορσικής, υπήρχε συγκεκριμένη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές από μια ειδική κατηγορία χρηστών, ειδικότερα τους επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους (στο εξής: **επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους**), η οποία ήταν διακριτή από τη ζήτηση των επιβατών γενικώς. Στο υποστηρικτικό έγγραφο της διαβούλευσης με τους χρήστες επισημαινόταν επίσης ότι η OTC είχε προσδιορίσει ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας θαλάσσιων μεταφορών για τις εν λόγω κατηγορίες χρηστών στο πλαίσιο των ΣΑΔΥ 2021-2022.

(103) Επομένως, στο πλαίσιο της διαβούλευσης με τους χρήστες, οι χρήστες κλήθηκαν να απαντήσουν σε δύο ερωτηματολόγια: το πρώτο ερωτηματολόγιο απευθυνόταν σε όλους τους επιβάτες (κατοίκους και μη κατοίκους Κορσικής)· το δεύτερο ερωτηματολόγιο ήταν πιο συγκεκριμένο και απευθυνόταν μόνο στους επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους ([53]).

(104) Το ερωτηματολόγιο που εστάλη σε όλους τους επιβάτες (κατοίκους και μη κατοίκους Κορσικής) περιλάμβανε περίπου 20 ερωτήσεις, με προτεινόμενες απαντήσεις (σε ορισμένες περιπτώσεις οι χρήστες μπορούσαν να επιλέξουν περισσότερες από μία απαντήσεις), και ο απαιτούμενος χρόνος για τη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου εκτιμήθηκε σε πέντε λεπτά.

(105) Με την πρώτη ερώτηση ζητήθηκαν από τους χρήστες πληροφορίες σχετικά με την/τις θαλάσσια/-ες διαδρομή/-ές που χρησιμοποιούν προς την Κορσική, συγκεκριμένα από τον λιμένα της Μασσαλίας προς τους πέντε λιμένες της Κορσικής ([54]). Με τις ερωτήσεις 2 έως 6 ζητήθηκαν πληροφορίες σχετικά με το προφίλ χρήστη (κοινωνικοεπαγγελματική κατηγορία, κάτοικος / μη κάτοικος Κορσικής, λόγος/-οι ταξιδιού ([55]), συχνότητα ταξιδιού ([56]) και ανάγκες

([50]) Στο υποστηρικτικό έγγραφο της διαβούλευσης με τους χρήστες αποκλειόταν το ενδεχόμενο διατροπικού ανταγωνισμού μεταξύ θαλάσσιων μεταφορών και αεροπορικών μεταφορών για μετακινήσεις μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας, στο μέτρο που «η αξιολόγηση των εταιρειών και η ανάλυση των χρόνων ταξιδιού, των συχνοτήτων, των τιμών και της αξιοπιστίας των τρόπων μεταφορών είχαν ως αποτέλεσμα οι αεροπορικές μεταφορές επιβατών να μην περιληφθούν στο σύνολο ή μέρος της σχετικής αγοράς».

([51]) Η OTC αναγνωρίζει καθεστώς επιβάτη «κατοίκου Κορσικής» σε οποιονδήποτε αποδεικνύει ότι έχει την κύρια κατοικία του στην Κορσική.

([52]) Κατά το υποστηρικτικό έγγραφο της δημόσιας διαβούλευσης, διάφοροι παράγοντες δικαιολογούσαν την εν λόγω διαφοροποίηση, όπως το γεγονός ότι οι κάτοικοι Κορσικής επωφελούνται ειδικού ναύλου και μετακινούνται πιο τακτικά από άλλους επιβάτες.

([53]) Ένα ακόμη (τρίτο) ερωτηματολόγιο απευθυνόταν σε σπουδαστές που μετακινούνται μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας. Ωστόσο, δεδομένου ότι η Γαλλία δεν διαπίστωσε την ύπαρξη ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τη συγκεκριμένη κατηγορία χρηστών, η παρούσα απόφαση δεν θα περιλαμβάνει σχετική ανάλυση.

([54]) Οι χρήστες που χρησιμοποιούσαν περισσότερες από μία διαδρομές έπρεπε να συμπληρώσουν ένα ερωτηματολόγιο για κάθε χρησιμοποιούμενη διαδρομή.

([55]) Οι προτεινόμενες απαντήσεις (με δυνατότητα πολλαπλών απαντήσεων) ήταν οι εξής: επίσκεψη σε συγγενείς ή φίλους· ταξίδι τουρισμού/αναψυχής· επαγγελματικό ταξίδι: μετακίνηση για ιατρικούς λόγους· μετακίνηση για λόγους σπουδών· άλλο (να προσδιοριστεί ο λόγος).

([56]) Οι προτεινόμενες απαντήσεις ήταν οι εξής: ποτέ· μία φορά τον χρόνο· δύο έως πέντε φορές τον χρόνο· έξι έως εννέα φορές τον χρόνο· περισσότερες από δέκα φορές τον χρόνο.

ταξιδιού ([57])). Στις ερωτήσεις 7 έως 9 οι χρήστες έπρεπε να δηλώσουν την ικανοποίησή τους με τις ώρες αναχώρησης από την Κορσική και άφιξης στην Κορσική (ικανοποιητικές ή μη ικανοποιητικές· εάν οι ώρες δεν είναι ικανοποιητικές, επιθυμούσαν οι επιβάτες αναχώρηση ή άφιξη νωρίτερα ή αργότερα;) και με τη συχνότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στις χρησιμοποιούμενες θαλάσσιες διαδρομές. Οι ερωτήσεις 10 έως 14 αφορούσαν τον ναύλο για τις εν λόγω υπηρεσίες για τους κατοίκους Κορσικής, με σκοπό να προσδιοριστεί, ειδικότερα, αν ο ναύλος είναι κατάλληλος ή θα πρέπει να αλλάξει.

(106) Με τις ερωτήσεις 15 έως 19 οι χρήστες κλήθηκαν να σχολιάσουν τις εναλλακτικές δυνατότητες στον λιμένα της Μασσαλίας τις οποίες μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν. Ειδικότερα, σκοπός των εν λόγω ερωτήσεων ήταν να εξακριβωθεί:

— αν, κατά τον χρόνο κράτησης ενός από τα δρομολόγια από τη Μασσαλία, οι χρήστες εξέταζαν επίσης τους διαθέσιμους διάπλους στους άλλους λιμένες της ηπειρωτικής χώρας ([58])·

— ο κύριος λόγος για την επιλογή του λιμένα της Μασσαλίας σε σύγκριση με τους άλλους λιμένες της ηπειρωτικής χώρας ([59])·

— αν, στην υποθετική περίπτωση αύξησης του ναύλου κατά 5-10 % για τις θαλάσσιες μεταφορές στον λιμένα της Μασσαλίας, οι χρήστες ήταν διατεθειμένοι να χρησιμοποιήσουν τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών σε άλλον λιμένα της ηπειρωτικής χώρας (Τουλόν, Νίκαια ή αμφοτέρους) για τις μετακινήσεις τους προς ή από την Κορσική·

— αν οι χρήστες είχαν ήδη χρησιμοποιήσει δρομολόγια από την Τουλόν ή τη Νίκαια προς την Κορσική από το 2019 (ναι ή όχι)· σε περίπτωση καταφατικής απάντησης, έπρεπε να προσδιοριστεί ο κύριος λόγος για την επιλογή άλλου λιμένα της ηπειρωτικής χώρας (Τουλόν ή Νίκαια) αντί του λιμένα της Μασσαλίας ([60]).

(107) Οι ερωτήσεις 20 έως 22 αφορούσαν τη δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ θαλάσσιων μεταφορών και αεροπορικών μεταφορών. Ειδικότερα, σκοπός των ερωτήσεων ήταν να εξακριβωθούν το πόσο συχνά οι χρήστες σύγκριναν πτήσεις και θαλάσσιους διάπλους κατά τον χρόνο της κράτησης ([61]), ο κύριος λόγος επιλογής να ταξιδέψουν με πλοίο και όχι με αεροσκάφος ([62]) και αν, σε περίπτωση αύξησης του ναύλου κατά 5-10 %, ήταν διατεθειμένοι να χρησιμοποιήσουν υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών (ναι ή όχι).

(108) Το ερωτηματολόγιο των επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους περιλάμβανε τόσο ειδικές ερωτήσεις όσο και ερωτήσεις πανομοιότυπες με τις ερωτήσεις του γενικού ερωτηματολογίου (αιτιολογική σκέψη 103) ([63]). Από τις ειδικές ερωτήσεις, η ερώτηση 3 αφορούσε την ηλικιακή ομάδα των χρηστών· η ερώτηση 4 αφορούσε τον αριθμό των μετ' επιστροφής ταξιδιών που οι χρήστες πραγματοποιούν ετησίως· η ερώτηση 5 αφορούσε την παρουσία ή μη συνοδού· η ερώτηση 6 αφορούσε την ανάγκη καμπίνας και θέσης στάθμευσης επί του σκάφους· η ερώτηση 7 αφορούσε την ιατρική περίθαλψη· και η ερώτηση 12 αφορούσε το ύψος της κάλυψης της ιατρικής περίθαλψης από την ασφάλιση υγείας.

(109) Γενικά, τα ερωτηματολόγια παρείχαν στους χρήστες τη δυνατότητα να αποστείλουν τις παρατηρήσεις τους σε μορφή ελεύθερου κειμένου στη διεύθυνση consultationpublique@ofc-corse.fr.

3.4.2.1.1.1.2. Συνοπτική παρουσίαση των απαντήσεων που λήφθηκαν

(110) Οι γαλλικές αρχές αναφέρουν ότι έλαβαν περισσότερες από 1 000 απαντήσεις στη διαβούλευση για τους χρήστες, εκ των οποίων μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν οι 987 (686 από κατοίκους Κορσικής και 301 από επιβάτες μη κατοίκους Κορσικής).

(111) Αντιθέτως, οι γαλλικές αρχές έλαβαν μόνο 42 απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο που απευθυνόταν σε επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους. Λόγω του μικρού αριθμού απαντήσεων που έλαβαν, οι γαλλικές αρχές δεν έλαβαν υπόψη τα αποτελέσματα της συγκεκριμένης διαβούλευσης.

([57]) Οι προτεινόμενες απαντήσεις ήταν οι εξής: ταξίδι με καμπίνα και αυτοκίνητο· ταξίδι χωρίς καμπίνα ή αυτοκίνητο· με αυτοκίνητο χωρίς καμπίνα· με καμπίνα χωρίς αυτοκίνητο.

([58]) Οι προτεινόμενες απαντήσεις ήταν οι εξής: δεν έχω επιλογή (επιβεβλημένη κράτηση)· συστηματικά· όχι για ορισμένα ταξίδια (να προσδιοριστεί το είδος ταξιδιού για το οποίο δεν γίνεται σύγκριση)· ποτέ.

([59]) Οι προτεινόμενες απαντήσεις ήταν οι εξής: ο φθηνότερος ναύλος· ώρες δρομολογίων· καλύτερη ποιότητα υπηρεσιών· εγγύτητα λιμένα στον προορισμό μου· εισιτήριο πολλαπλών διαδρομών για το συγκεκριμένο δρομολόγιο· είδος ταξιδιού· άλλο (να προσδιοριστεί).

([60]) Οι προτεινόμενες απαντήσεις ήταν οι εξής: ο φθηνότερος ναύλος· πιο εξυπηρετικές ώρες δρομολογίων· ο προορισμός μου βρισκόταν πλησιέστερα στον λιμένα που επέλεξα· δεν γνωρίζω· άλλο (να προσδιοριστεί).

([61]) Οι προτεινόμενες απαντήσεις ήταν οι εξής: συστηματικά· τακτικά· περιστασιακά· ποτέ.

([62]) Οι προτεινόμενες απαντήσεις ήταν οι εξής: φθηνότερος ναύλος· ανάγκη μετακίνησης με όχημα· επιλογή νυχτερινού διάπλου με καμπίνα· αδυναμία μετακίνησης με αεροπλάνο· άλλο (να προσδιοριστεί).

([63]) Οι ερωτήσεις 1-2 και 8-24 (πλην της ερώτησης 12) του ερωτηματολογίου για επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους ήταν πανομοιότυπες με τις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου για όλους τους επιβάτες.

(112) Οι απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο που οι γαλλικές αρχές απέστειλαν σε όλους τους επιβάτες συνοψίζονται ως ακολούθως:

— οι περισσότεροι κάτοικοι Κορσικής και μη κάτοικοι Κορσικής (σχεδόν το 60 %) μετακινούνται με πλοίο μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής χώρας δύο έως πέντε φορές τον χρόνο ([64])·

— το 95 % των κατοίκων Κορσικής και το 93 % των μη κατοίκων Κορσικής δήλωσαν ότι χρειάζονται καμπίνα και αυτοκίνητο για να ταξιδέψουν σε όλα τα δρομολόγια·

— οι κύριοι λόγοι για τους οποίους οι κάτοικοι Κορσικής ταξιδεύουν είναι επισκέψεις σε συγγενείς (72 %), τουρισμός (56 %), επαγγελματικοί λόγοι (29 %) και ιατρικοί λόγοι (23 %). Οι επιβάτες μη κάτοικοι Κορσικής ταξιδεύουν αποκλειστικά για τουρισμό (56 %) και για επισκέψεις σε συγγενείς (52 %) ([65])·

— οι περισσότεροι κάτοικοι Κορσικής και μη κάτοικοι Κορσικής δηλώνουν ικανοποιημένοι με τις ώρες αναχώρησης και άφιξης που ίσχυαν κατά τον χρόνο της διαβούλευσης με τους χρήστες (ποσοστά ικανοποίησης άνω του 80 % σε αμφότερες τις περιπτώσεις σε όλα τα δρομολόγια)·

— η συχνότητα των διάπλων μεταξύ Μασσαλίας και Κορσικής που ίσχυε κατά τον χρόνο της διαβούλευσης ανταποκρινόταν σε μεγάλο βαθμό στις ανάγκες των επιβατών κατοίκων Κορσικής (57 %) και των επιβατών μη κατοίκων Κορσικής (65 %) ([66]).

(113) Από τη συνοπτική παρουσίαση προκύπτει επίσης ότι το 54 % των επιβατών κατοίκων Κορσικής (41 % των μη κατοίκων Κορσικής) συγκρίνουν συστηματικά τους διαθέσιμους διάπλους στον λιμένα της Μασσαλίας με εκείνους άλλων λιμένων της ηπειρωτικής χώρας ([67]). Ωστόσο, τα ποσοστά αυτών που προβαίνουν στη σύγκριση αυτή διαφέρουν μεταξύ διαδρομών: για ορισμένες διαδρομές, όπως Μασσαλία–L'Île-Rousse ή Μασσαλία–Porto-Vecchio, οι ερωτηθέντες κάτοικοι Κορσικής συγκρίνουν συστηματικά με άλλους διαθέσιμους διάπλους σε λιμένες της ηπειρωτικής χώρας (70 % και 60 %, αντιστοίχως για τους κατοίκους Κορσικής και 66 % και 35 %, αντιστοίχως, για τους μη κατοίκους Κορσικής), ενώ τα ποσοστά σύγκρισης για τη διαδρομή Μασσαλία–Propriano είναι χαμηλά ([68]).

(114) Επιπλέον, ανεξαρτήτως διαδρομής, ο κύριος λόγος για τον οποίο τόσο οι επιβάτες κάτοικοι Κορσικής όσο και οι επιβάτες μη κάτοικοι Κορσικής επιλέγουν τον λιμένα της Μασσαλίας είναι η εγγύτητά του στον τελικό προορισμό τους (53 % και 50 %, αντιστοίχως). Σε περίπτωση υποθετικής αύξησης του ναύλου κατά 5-10 % για τον διάπλου από τη Μασσαλία, τουλάχιστον το 60 % των ερωτηθέντων (κατοίκων Κορσικής και μη κατοίκων Κορσικής) δήλωσαν ότι θα ήταν διατεθειμένοι να ταξιδέψουν από την Τουλόν και το 35 % επίσης από τη Νίκαια ([69]). Τέλος, σχεδόν το 70 % των ερωτηθέντων κατοίκων Κορσικής χρησιμοποίησαν τους λιμένες της Τουλόν ή της Νίκαιας το 2019 για τις μετακινήσεις τους προς/από την Κορσική (σε σύγκριση με το 52 % των ερωτηθέντων μη κατοίκων Κορσικής) ([70]). Ο κύριος λόγος χρήσης των δύο άλλων λιμένων είναι ο φθηνότερος ναύλος μέσω Τουλόν ή Νίκαιας (57 % των κατοίκων Κορσικής, 56 % των μη κατοίκων Κορσικής) ([71]).

([64]) Το 59 % των επιβατών κατοίκων Κορσικής (57 % των μη κατοίκων Κορσικής) αναφέρει ότι μετακινείται κατά μέσο όρο από δύο έως πέντε φορές ετησίως. Το 29 % των επιβατών κατοίκων Κορσικής μετακινείται μία φορά τον χρόνο (38 % των μη κατοίκων Κορσικής). Οι επιβάτες που μετακινούνται περισσότερες από έξι φορές τον χρόνο αποτελούν τη μειονότητα (12 % των κατοίκων Κορσικής, 5 % των μη κατοίκων Κορσικής). Τα στατιστικά στοιχεία είναι παρόμοια για τη διαδρομή Μασσαλία–Propriano.

([65]) Τα στατιστικά στοιχεία είναι παρόμοια για τη διαδρομή Μασσαλία–Propriano, μολονότι τα ποσοστά του τουρισμού είναι λιγότερο υψηλά για τους επιβάτες κατοίκους Κορσικής (46 %), ενώ τα ποσοστά των επισκέψεων σε συγγενείς (80 %), των ιατρικών λόγων (27 %) και των επαγγελματικών λόγων (26 %) είναι υψηλότερα του μέσου όρου. Όσον αφορά τους επιβάτες μη κατοίκους Κορσικής, το ποσοστό του τουρισμού είναι υψηλότερο του μέσου όρου (63 %) και το ποσοστό των επισκέψεων σε συγγενείς είναι χαμηλότερο του μέσου όρου (44 %).

([66]) Τα στατιστικά στοιχεία για τη διαδρομή Μασσαλία–Propriano είναι γενικά παρόμοια με αυτά του μέσου όρου.

([67]) Αντιθέτως, το 20 % των ερωτηθέντων κατοίκων Κορσικής (35 % των μη κατοίκων Κορσικής) δεν συγκρίνουν ποτέ τις διαδρομές και μετακινούνται μόνο από/προς τη Μασσαλία. Για το 20 % των κατοίκων Κορσικής (21 % των μη κατοίκων Κορσικής) η σύγκριση δεν αποτελεί επιλογή (επιβεβλημένη κράτηση), το δε 5 % των κατοίκων Κορσικής (3 % των μη κατοίκων Κορσικής) συγκρίνει μόνο για ορισμένα ταξίδια.

([68]) Το 31 % των ερωτηθέντων κατοίκων Κορσικής (27 % των μη κατοίκων Κορσικής) συγκρίνει συστηματικά τις διαδρομές, ενώ το 44 % (50 %) δεν τις συγκρίνει ποτέ.

([69]) Τα αντίστοιχα ποσοστά είναι χαμηλότερα για τη διαδρομή Μασσαλία–Propriano, στην οποία περισσότερο από το ήμισυ των ερωτηθέντων δεν θα χρησιμοποιούσαν τους άλλους λιμένες της ηπειρωτικής χώρας.

([70]) Η αναλογία αυτή ισχύει για όλες τις διαδρομές προς την Κορσική, πλην της διαδρομής προς το Propriano, στην οποία άνω του 60 % των ερωτηθέντων που χρησιμοποιούν τη διαδρομή Μασσαλία-Propriano δήλωσαν ότι δεν είχαν χρησιμοποιήσει τους άλλους λιμένες της ηπειρωτικής χώρας για να μετακινηθούν προς και από το Propriano το 2019.

([71]) Η αναλογία αυτή είναι πολύ χαμηλότερη για τη διαδρομή Μασσαλία–Propriano, στην οποία ο φθηνότερος ναύλος στους άλλους λιμένες εξετάζεται μόνο από το 40 % των ερωτηθέντων, ενώ η εγγύτητα του λιμένα στον τελικό προορισμό είναι ένας άλλος κύριος λόγος για τη χρησιμοποίηση διάπλων προς/από τους άλλους λιμένες της ηπειρωτικής χώρας (25 % των ερωτηθέντων).

(115) Τέλος, όσον αφορά τη δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ αεροπορικών μεταφορών και θαλάσσιων μεταφορών, από τη διαβούλευση με τους χρήστες προέκυψε ότι το 56 % των επιβατών κατοίκων Κορσικής (79 % των μη κατοίκων Κορσικής) δεν συγκρίνει πτήσεις με διάπλους κατά τον χρόνο πραγματοποίησης της κράτησης ([72]). Οι αναλογίες αυτές είναι υψηλότερες για ορισμένες διαδρομές, όπως η διαδρομή Μασσαλία–Propriano ([73]). Όσον αφορά την ερώτηση 21 (αιτιολογική σκέψη 107), ο κύριος λόγος για τον οποίο τόσο οι κάτοικοι Κορσικής (83 % των ερωτηθέντων) όσο και οι μη κάτοικοι Κορσικής (76 % των ερωτηθέντων) επιλέγουν έναν διάπλου αντί του αεροπορικού ταξιδιού, σε όλες τις διαδρομές, είναι η ανάγκη μετακίνησης με όχημα. Όσον αφορά τη δυνατότητα χρησιμοποίησης των αεροπορικών μεταφορών σε περίπτωση υποθετικής αύξησης του θαλάσσιου ναύλου κατά 5-10 %, λίγο περισσότερο από το ήμισυ των ερωτηθέντων δήλωσαν ότι δεν θα χρησιμοποιούσαν τις αεροπορικές μεταφορές ([74]).

3.4.2.1.1.2. Αποτελέσματα της διαβούλευσης με τους λιμένες

3.4.2.1.1.2.1. Ερωτήσεις που τέθηκαν

(116) Το ερωτηματολόγιο που συνόδευε τη διαβούλευση με τους λιμένες περιλάμβανε τρία μέρη σχετικά με την επιβατική κυκλοφορία.

(117) Με το πρώτο μέρος του ερωτηματολογίου (ερωτήσεις 1.1 έως 1.5) οι λιμενικές αρχές κλήθηκαν να σχολιάσουν τα χαρακτηριστικά της ζήτησης εκ μέρους των χρηστών, όπως προσδιορίστηκαν και παρουσιάζονταν στο υποστηρικτικό έγγραφο της διαβούλευσης με τους χρήστες (αιτιολογική σκέψη 95). Ειδικότερα, με το πρώτο μέρος οι αρχές κλήθηκαν:

— να σχολιάσουν τη διαφοροποίηση μεταξύ επιβατών κατοίκων Κορσικής, επιβατών μη κατοίκων Κορσικής και επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους·

— να προσδιορίσουν, βάσει των γνώσεών τους για την αγορά, τη ζώνη έλξης του λιμένα τους·

— να δηλώσουν αν θεωρούν ότι οι λιμενικές υποδομές τους δεν παρέχουν δυνατότητα υποκατάστασης με τις υποδομές άλλων λιμένων, για το σύνολο ή μέρος της επιβατικής κυκλοφορίας μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής χώρας·

— να σχολιάσουν το επίπεδο του ανταγωνισμού, τόσο τρέχοντος όσο και σε ορίζοντα επταετίας, μεταξύ λιμένων επιβατικών μεταφορών.

(118) Με το δεύτερο μέρος του ερωτηματολογίου οι λιμενικές αρχές κλήθηκαν να υποβάλουν πλήρη περιγραφή των λιμενικών υποδομών τις οποίες θα μπορούσαν να διαθέσουν για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής χώρας.

(119) Με το τρίτο μέρος του ερωτηματολογίου (ερωτήσεις 4.1 έως 4.8) οι λιμενικές αρχές κλήθηκαν κατ' ουσίαν να υποβάλουν πληροφορίες σχετικά με τη δυναμικότητα των υποδομών τους για τον χειρισμό της επιβατικής κυκλοφορίας. Ειδικότερα, οι λιμενικές αρχές κλήθηκαν να προσδιορίσουν τα εξής:

— αν οι υποδομές τους διαθέτουν ειδικούς χώρους για την τακτική κυκλοφορία επιβατών ([75])·

— το είδος σκαφών που μπορούν να εξυπηρετήσουν ([76])·

— αν οι υποδομές τους χειρίζονται επί του παρόντος τακτική κυκλοφορία επιβατών ([77])·

([72]) Ειδικότερα, κατά τη συνοπτική παρουσίαση της διαβούλευσης με τους χρήστες, το 33 % των κατοίκων Κορσικής δεν συγκρίνουν ποτέ τις αεροπορικές μεταφορές με τις θαλάσσιες μεταφορές· το 23 % συγκρίνει περιστασιακά· το 13 % συγκρίνει τακτικά και το 31 % συγκρίνει συστηματικά. Από τους μη κατοίκους Κορσικής, το 64 % δεν συγκρίνει ποτέ· το 15 % συγκρίνει περιστασιακά· το 7 % συγκρίνει τακτικά και το 14 % συγκρίνει συστηματικά.

([73]) Σχεδόν το 80 % των ερωτηθέντων για τη διαδρομή Μασσαλία–Propriano δεν συγκρίνει ή συγκρίνει σπάνια το ταξίδι διά θαλάσσης με το αεροπορικό ταξίδι.

([74]) Άνω του 60 % των ερωτηθέντων για τη διαδρομή Μασσαλία–Propriano δεν θα χρησιμοποιούσαν τις αεροπορικές μεταφορές.

([75]) Με την ερώτηση ζητήθηκε από τις λιμενικές αρχές να προσδιορίσουν i) την έκταση των ζωνών χειρισμού· ii) τη διαθεσιμότητα ζωνών χειρισμού για τακτική συγκοινωνία με την Κορσική· iii) τη δυνατότητα διάθεσης ζωνών χειρισμού σε καθημερινή ή εβδομαδιαία βάση για τακτική συγκοινωνία με την Κορσική· και iv) την ενδεχόμενη ύπαρξη τερματικών σταθμών για τακτική συγκοινωνία με την Κορσική.

([76]) Με την ερώτηση ζητήθηκε από τις λιμενικές αρχές να προσδιορίσουν i) τον αριθμό των διαθέσιμων αποβαθρών· ii) τις ώρες υποδοχής αναλόγως της δυναμικότητας του σκάφους· iii) τα περιβαλλοντικά μέτρα που εφαρμόζουν.

([77]) Με την ερώτηση ζητήθηκε από τις λιμενικές αρχές να προσδιορίσουν i) την ημερήσια δυναμικότητα υποδοχής επιβατών· ii) τις ώρες υποδοχής επιβατών· iii) τον αριθμό επιβιβαζόμενων ή αποβιβαζόμενων επιβατών που θα μπορούσαν να χειριστούν ανά ώρα.

— αν οι υποδομές τους μπορούν να εξυπηρετήσουν καθημερινά ([78]) και μη καθημερινά ([79]) δρομολόγια μετ' επιστροφής για την κυκλοφορία επιβατών·

— αν οι λιμενικές υποδομές μπορούν να εγγυηθούν έναν αριθμό καθημερινών και/ή εβδομαδιαίων δρομολογίων μετ' επιστροφής για επιβατικές μεταφορές στην Κορσική ([80]).

3.4.2.1.1.2.2. Συνοπτική παρουσίαση των απαντήσεων που λήφθηκαν

(120) Οι γαλλικές αρχές συγκέντρωσαν πληροφορίες από τις λιμενικές αρχές της Τουλόν (CCI Var) και της Νίκαιας (CCI Νίκαιας Κυανής Ακτής). Οι γαλλικές αρχές εξήγησαν επίσης, κατά τη διάρκεια της επίσημης διαδικασίας έρευνας, ότι η λιμενική αρχή Μασσαλίας (Grand Port Maritime de Marseille) είχε ήδη παράσχει πληροφορίες σε μορφή ελεύθερου κειμένου την 21η Δεκεμβρίου 2021, στο πλαίσιο της διαβούλευσης με τους χρήστες, και ότι υπέβαλε τις ίδιες πληροφορίες με την απάντησή της στη διαβούλευση με τους λιμένες, χωρίς να απαντήσει ειδικώς στο ερωτηματολόγιο που προοριζόταν για τη διαβούλευση με τους λιμένες. Ωστόσο, οι γαλλικές αρχές εξήγησαν ότι οι πληροφορίες που υπέβαλε η λιμενική αρχή Μασσαλίας περιείχαν τις κρίσιμες πληροφορίες οι οποίες ζητήθηκαν με το ερωτηματολόγιο της διαβούλευσης με τους λιμένες ([81]).

(121) Όσον αφορά το πρώτο μέρος του ερωτηματολογίου, κανένας από τους τρεις λιμένες δεν αμφισβήτησε τη διαφοροποίηση μεταξύ των κατηγοριών επιβατών που προσδιόρισε η Γαλλία. Όσον αφορά τις ζώνες έλξης, οι λιμένες της Μασσαλίας και της Τουλόν θεωρούν ότι προσελκύουν πελάτες από ολόκληρη τη Γαλλία και εκτός Γαλλίας, ενώ ο λιμένας της Νίκαιας ανέφερε ότι η ζώνη έλξης του είναι κυρίως περιφερειακή.

(122) Οι τρεις λιμένες θεωρούν ότι υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης των λιμενικών υποδομών τους όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών. Όσον αφορά τον ανταγωνισμό μεταξύ των λιμένων της ηπειρωτικής χώρας, οι λιμένες της Τουλόν και της Μασσαλίας δηλώνουν ότι ανταγωνίζονται ανοικτά μεταξύ τους, ο δε λιμένας της Τουλόν ισχυρίζεται ότι είναι ο «*αδιαμφισβήτητος ηγέτης στη μεταφορά επιβατών*». Οι δύο λιμένες επισημαίνουν, όπως και η ίδια η λιμενική αρχή της Νίκαιας, ότι ο λιμένας της Νίκαιας υστερεί σε σχέση με τη Μασσαλία και την Τουλόν, λόγω σημαντικής μείωσης της επιβατικής κυκλοφορίας κατά τα τελευταία έτη.

(123) Όσον αφορά το τρίτο μέρος του ερωτηματολογίου:

— *η λιμενική αρχή Μασσαλίας* δηλώνει ότι διαθέτει 13 θέσεις αγκυροβολίας ικανές να χειριστούν επιβατική κυκλοφορία προς την Κορσική. Πέντε εξ αυτών διατίθενται ήδη αποκλειστικά στην κυκλοφορία προς την Κορσική, δυνάμει των ΣΑΔΥ 2021-2022, ενώ μπορούν να διατεθούν άλλες οκτώ θέσεις αγκυροβολίας. Επομένως, ο λιμένας μπορεί να εξυπηρετήσει την τακτική επιβατική κυκλοφορία. Επιπλέον, με το έγγραφο που υπέβαλε, ο λιμένας της Μασσαλίας εξηγεί ότι η πρόσβαση στα πλοία είναι ευχερής τόσο για τους επιβάτες με οχήματα όσο και για τους πεζούς επιβάτες ([82]). Τέλος, ο λιμένας της Μασσαλίας αναφέρει ότι είναι σε θέση να παράσχει υπηρεσία επισκευής πλοίων για άμεση τεχνική επέμβαση·

([78]) Με την ερώτηση ζητήθηκε από τις λιμενικές αρχές να προσδιορίσουν i) τον αριθμό ενδεχόμενων ενδιάμεσων στάσεων ανά ημέρα· ii) την ελάχιστη και τη μέγιστη διάρκεια των ενδιάμεσων στάσεων· iii) τους κανόνες κατανομής θέσεων αγκυροβολίας.

([79]) Με την ερώτηση ζητήθηκε από τις λιμενικές αρχές να προσδιορίσουν i) τον αριθμό ενδεχόμενων ενδιάμεσων στάσεων στη διάρκεια μίας εβδομάδας· ii) την ελάχιστη και τη μέγιστη διάρκεια των εν λόγω ενδιάμεσων στάσεων και iii) τους κανόνες κατανομής θέσεων αγκυροβολίας.

([80]) Με την ερώτηση ζητήθηκε από τις λιμενικές αρχές να προσδιορίσουν τον αριθμό των εγγυημένων ενδιάμεσων στάσεων.

([81]) Στις πληροφορίες που υπέβαλε η λιμενική αρχή Μασσαλίας περιγράφονται τα εξής: οι συνδέσεις του λιμένα με την ενδοχώρα για την κυκλοφορία εμπορευμάτων και επιβατών· οι θαλάσσιες διαδρομές και η αλυσίδα εφοδιαστικής για τις εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής χώρας· οι λιμενικές, θαλάσσιες και χερσαίες υποδομές του λιμένα της Μασσαλίας· το περιβαλλοντικό αποτύπωμα της κυκλοφορίας στον λιμένα· οι συναφείς υπηρεσίες, η ασφάλεια και η προστασία των λιμενικών εγκαταστάσεων· η ασφάλεια δικαίου όσον αφορά τους τερματικούς σταθμούς των ναυτιλιακών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στη θαλάσσια συγκοινωνία με την Κορσική.

([82]) Οι επιβάτες με οχήματα έχουν πρόσβαση στον λιμένα μέσω πύλης που βρίσκεται πλησίον των θέσεων αγκυροβολίας που διατίθενται για την εξυπηρέτηση της Κορσικής —η διάρκεια της διαδρομής από την πύλη εισόδου έως το σημείο πρόσβασης στα πλοία είναι μικρότερη της μισής ώρας. Ο λιμένας της Μασσαλίας διαθέτει χώρο επιβίβασης έκτασης σχεδόν 30 500 τετραγωνικών μέτρων για οχήματα, μέρος του οποίου είναι καλυμμένος. Το ποσοστό πληρότητας των χώρων στάθμευσης είναι 50 % εκτός περιόδου τουριστικής αιχμής και έως 90 % κατά τις περιόδους αιχμής το καλοκαίρι. Ωστόσο, ο λιμένας της Μασσαλίας εξηγεί ότι, μετά τη μεταφορά, σε άλλον τερματικό σταθμό του λιμένα, των τακτικών διεθνών δρομολογίων, οι χώροι στάθμευσης για την συγκοινωνία με την Κορσική μπορούν να επεκταθούν. Ο λιμένας της Μασσαλίας διευκρινίζει ότι, για τους πεζούς επιβάτες, οι θαλάσσιοι τερματικοί σταθμοί Joliette και Arenc βρίσκονται πλησίον του κέντρου της πόλης και εξυπηρετούνται καλά από τις δημόσιες συγκοινωνίες.

— *η λιμενική αρχή Τουλόν* δηλώνει ότι οι λιμενικές υποδομές της μπορούν να χειριστούν τακτική κυκλοφορία επιβατών, αλλά μόνον στον τερματικό σταθμό Τουλόν-Port de Commerce, δεδομένου ότι η επιβατική κυκλοφορία απαγορεύεται στους δύο τερματικούς σταθμούς στο Brégaillon. Η λιμενική αρχή δηλώνει ότι ο τερματικός σταθμός Τουλόν-Port de Commerce διαθέτει ειδικούς χώρους για τη συγκεκριμένη κυκλοφορία καθώς και ζώνη χειρισμού έκτασης 24 000 τετραγωνικών μέτρων. Ωστόσο, η λιμενική αρχή προειδοποιεί ότι, λαμβανομένου υπόψη του τρέχοντος ποσοστού χρησιμοποίησης των εν λόγω χώρων από την Corsica Ferries (80 %), δεν μπορεί να εγγυηθεί ότι οι χώροι μπορούν να διατίθενται σε καθημερινή βάση για τακτική συγκοινωνία με την Κορσική ([83]). Ο τερματικός σταθμός Τουλόν-Port de Commerce διαθέτει τρεις θέσεις αγκυροβολίας για επιβατηγά πλοία. Ο εν λόγω τερματικός σταθμός μπορεί να χειριστεί την επιβίβαση/αποβίβαση 2 000 επιβατών ανά ώρα καθώς και να εξυπηρετήσει έως τρεις μακρές ενδιάμεσες στάσεις ημερησίως. Η λιμενική αρχή δηλώνει ότι δεν μπορεί να εγγυηθεί καθημερινή μετ' επιστροφής εξυπηρέτηση επιβατών προς την Κορσική·

— *η λιμενική αρχή Νίκαιας* δηλώνει ότι οι λιμενικές υποδομές της μπορούν να χειριστούν τακτική κυκλοφορία επιβατών. Ο χώρος χειρισμού των υποδομών έχει έκταση 25 900 τετραγωνικών μέτρων. Υπάρχουν τέσσερις διαθέσιμες θέσεις αγκυροβολίας. Η λιμενική αρχή επισημαίνει επίσης ότι ο λιμένας μπορεί να εξυπηρετήσει έως οκτώ βραχείες ενδιάμεσες στάσεις ημερησίως. Ο λιμένας της Νίκαιας ισχυρίζεται ότι μπορεί να εγγυηθεί έως τέσσερα καθημερινά επιβατικά δρομολόγια μετ' επιστροφής ημερησίως στην Κορσική.

(124) Επιπλέον, οι γαλλικές αρχές εξήγησαν, κατά την επίσημη διαδικασία έρευνας, ότι η λιμενική αρχή Κορσικής, δηλαδή το CCI Κορσικής, είχε επίσης υποβάλει πληροφορίες σε μορφή ελεύθερου κειμένου στις 7 Ιανουαρίου 2022 στο πλαίσιο της διαβούλευσης με τους χρήστες. Με το εν λόγω έγγραφο παρασχέθηκαν πληροφορίες σχετικά με τα χαρακτηριστικά των πέντε λιμένων της Κορσικής που χρησιμοποιούνται για τη θαλάσσια συγκοινωνία με την Κορσική.

(125) Το CCI Κορσικής δεν επισημαίνει οποιονδήποτε ιδιαίτερο περιορισμό στις μεταφορές επιβατών. Ωστόσο, αναφέρει τη σημαντική συμφόρηση στους λιμένες της Κορσικής, και ειδικότερα στη Bastia (κρίσιμη κατάσταση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους) καθώς και στο Αιάκιο και το Porto-Vecchio (υψηλά επίπεδα συμφόρησης το καλοκαίρι).

3.4.2.1.1.3. Συμπεράσματα της έκθεσης της Gecodia σχετικά με την ποιοτική ζήτηση εκ μέρους των επιβατών

(126) Επιπλέον των δημόσιων διαβουλεύσεων, οι γαλλικές αρχές ανέθεσαν επίσης στη Gecodia τη διενέργεια πρόσθετων αναλύσεων της ζήτησης υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών προς την Κορσική εκ μέρους των επιβατών. Τα συμπεράσματα των αναλύσεων αυτών περιγράφονται στις υποενότητες που ακολουθούν.

3.4.2.1.1.3.1. Η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές δεν καλύπτεται από τις αεροπορικές μεταφορές

(127) Καταρχάς, στην έκθεση της Gecodia αναλύεται αν, από την άποψη των επιβατών, μπορεί να θεωρηθεί ότι ένα αεροπορικό ταξίδι μπορεί να υποκαταστήσει ένα ταξίδι με πλοίο, με σκοπό την κάλυψη της ανάγκης μεταφορών μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας. Το συμπέρασμα της έκθεσης είναι ότι δεν συμβαίνει κάτι τέτοιο.

(128) Το ανωτέρω συμπέρασμα της έκθεσης της Gecodia βασίζεται, *πρώτον*, στην πρακτική λήψης αποφάσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ([84]), κατά την οποία η δυνατότητα υποκατάστασης είναι ουσιαστικά ανύπαρκτη στην περίπτωση επιβατών που ταξιδεύουν με το όχημά τους ή με μεγάλο όγκο αποσκευών. Τούτο συμβαίνει στην Κορσική, καθώς ο λόγος του αριθμού επιβατών και του αριθμού των κάθε είδους ελαφρών οχημάτων επί των πλοίων είναι περίπου 0,7 για τους επιβάτες κατοίκους Κορσικής και 0,4 για τους επιβάτες μη κατοίκους Κορσικής ([85]).

(129) *Δεύτερον*, στην έκθεση της Gecodia γίνεται παραπομπή στα αποτελέσματα της διαβούλευσης με τους χρήστες, τα οποία τείνουν σε μεγάλο βαθμό να καταδεικνύουν ότι δεν υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ αεροπορικών και θαλάσσιων μεταφορών από την άποψη των χρηστών (αιτιολογική σκέψη 115).

([83]) Με την απάντησή του, το CCI Var αναφέρει τα εξής: «[δ]εδομένου ότι η Corsica Ferries χειρίζεται ήδη περισσότερους από 1,3 εκατομμύριο επιβάτες προς την Κορσική, μέσω της εκτός ΣΑΔΥ παρεχόμενης υπηρεσίας, και περισσότερους από 400 000 επιβάτες προς άλλους ευρωπαϊκούς νησιωτικούς προορισμούς, μέσω των άλλων υπηρεσιών που παρέχει στον τερματικό σταθμό [Τουλόν-Port de Commerce] και μόνο, και καθώς οι τοπικοί αιρετοί αντιπρόσωποι ζήτησαν οι ανωτέρω ροές να περιοριστούν στους όγκους της περιόδου 2019–2021 (δηλαδή 2 εκατομμύρια επιβάτες κατ' ανώτατο όριο), δεν μπορεί να εξεταστεί το ενδεχόμενο προσθήκης περαιτέρω δραστηριοτήτων στην ανωτέρω υφιστάμενη και καθιερωμένη δραστηριότητα στο πλαίσιο υποχρεώσεων που θα απορρέουν από ΣΑΔΥ (ιδίως, η δυνατότητα χειρισμού εμπορευμάτων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους)».

([84]) Οι γαλλικές αρχές παραπέμπουν στην απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, της 9ης Οκτωβρίου 2013, στην υπόθεση COMP/M.6796 — Aegean / Olympic II (ΕΕ C 25 της 24.1.2015, σ. 7), αιτιολογική σκέψη 85.

([85]) Τούτο σημαίνει ότι, κατά μέσο όρο, υπάρχει ένα αυτοκίνητο ανά επιβάτη κάτοικο Κορσικής και σχεδόν ένα αυτοκίνητο ανά δύο επιβάτες μη κατοίκους Κορσικής, στοιχείο το οποίο, κατά τη Γαλλία, αντιστοιχεί στο μέσο ταξίδι ζεύγους με όχημα.

(130) *Τρίτον*, στην έκθεση της Gecodia αναφέρεται ότι τα ταξίδια με πλοίο έχουν πολύ μεγαλύτερη διάρκεια από τα ταξίδια με αεροσκάφος (από 6 έως 12 ώρες, ανάλογα με τον λιμένα, ως επί το πλείστον κατά τη διάρκεια της νύχτας, σε σύγκριση με 1 ώρα αεροπορικώς) ([86]). Το ίδιο ισχύει για τις συχνότητες: τα αεροπορικά δρομολόγια είναι πολύ πιο συχνά από τα θαλάσσια δρομολόγια ([87]). Επομένως, κατά την έκθεση της Gecodia, το ταξίδι με πλοίο δεν μπορεί να θεωρηθεί ως εναλλακτική δυνατότητα για επιβάτες που υπόκεινται σε χρονικούς περιορισμούς.

(131) Βάσει της έκθεσης της Gecodia, οι γαλλικές αρχές συμπέραναν ότι υπάρχει ποιοτική ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές από τους κατοίκους Κορσικής και τους μη κατοίκους Κορσικής που μετακινούνται μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας.

3.4.2.1.1.3.2. Χωριστή ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές ανάλογα με τον τόπο διαμονής των επιβατών (κάτοικοι Κορσικής / μη κάτοικοι Κορσικής)

(132) Στην έκθεση της Gecodia εξετάστηκε αν υπάρχει ουσιαστική διαφορά στη ζήτηση για θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές ανάλογα με το προφίλ των χρηστών ή με την επιλογή τους όσον αφορά τον λιμένα άφιξης στην ηπειρωτική χώρα.

(133) Η έκθεση της Gecodia καταλήγει στο συμπέρασμα, πρώτον, ότι, σε σχέση με τις θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας, πρέπει να γίνει διαφοροποίηση μεταξύ επιβατών κατοίκων Κορσικής και επιβατών μη κατοίκων Κορσικής. Κατά την έκθεση:

— η αρχή της εδαφικής συνέχειας επιτάσσει να παρέχεται στους κατοίκους Κορσικής υπηρεσία μεταφοράς για τον μετριασμό των περιορισμών του νησιωτικού χαρακτήρα και την παροχή δυνατότητας μετακίνησης στην ηπειρωτική χώρα. Επομένως, οι επιβάτες κάτοικοι Κορσικής τυγχάνουν ειδικού ναύλου ο οποίος θεσπίστηκε με το καθεστώς ΥΠΔΥ του 2019 ([88])·

— οι ναύλοι που προτείνουν οι ναυτιλιακές εταιρείες διαφέρουν σημαντικά μεταξύ των δύο κατηγοριών επιβατών (κατοίκων Κορσικής και μη κατοίκων Κορσικής). Κατά την έκθεση της Gecodia, η τιμή του εισιτηρίου για τους επιβάτες μη κατοίκους Κορσικής διαφέρει σημαντικά ανάλογα με την εποχή, ενώ η τιμή του εισιτηρίου για τους κατοίκους Κορσικής είναι σταθερή καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Επιπλέον, ορισμένες ναυτιλιακές εταιρείες, όπως η Corsica Ferries, εφαρμόζουν ναύλους για τους κατοίκους Κορσικής με δική τους πρωτοβουλία, εκτός του πεδίου των νομικών υποχρεώσεών τους, ειδικότερα στα δρομολόγια μεταξύ της Ιταλίας και της Κορσικής. Επομένως, οι ίδιες οι ναυτιλιακές εταιρείες εφαρμόζουν διαφοροποιήσεις μεταξύ επιβατών κατοίκων Κορσικής και επιβατών μη κατοίκων Κορσικής·

— οι επιβάτες κάτοικοι Κορσικής έχουν διαφορετικές συμπεριφορές και προτιμήσεις, όπως επιβεβαιώνεται, κατά τις γαλλικές αρχές, από τα αποτελέσματα της διαβούλευσης με τους χρήστες. Η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές εκ μέρους των κατοίκων Κορσικής υφίσταται καθ' όλη τη διάρκεια του έτους: το 30-39 % της κυκλοφορίας επιβατών κατοίκων Κορσικής καταγράφεται στην περίοδο από τον Νοέμβριο έως τον Μάρτιο, δηλαδή εκτός περιόδου αιχμής, ενώ οι μη κάτοικοι Κορσικής ταξιδεύουν κυρίως κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου (το 80-94 % της κυκλοφορίας μη κατοίκων Κορσικής). Επιπλέον, όλοι σχεδόν οι κάτοικοι Κορσικής προτιμούν τις αναχωρήσεις το βράδυ, τις οποίες προτιμούν μόνο τα δύο τρίτα των μη κατοίκων Κορσικής ([89]).

(134) Για τους λόγους αυτούς, συνολικά, η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές εκ μέρους των κατοίκων Κορσικής είναι διαφορετική από τη ζήτηση εκ μέρους των μη κατοίκων Κορσικής.

([86]) Κατά την έκθεση της Gecodia, το 82 % των δρομολογίων μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας εκτελούνται κατά τη διάρκεια της νύχτας και έχουν διάρκεια 10-12 ωρών. Οι διάπλοι που εκτελούνται κατά τη διάρκεια της ημέρας, οι οποίοι αποτελούν την εξαίρεση για τον λιμένα της Τουλόν και τον κανόνα για τον λιμένα της Νίκαιας, έχουν συνήθως διάρκεια μεταξύ 5 και 8 ωρών.

([87]) Κατά την έκθεση της Gecodia, υπάρχουν τρεις πτήσεις μετ' επιστροφής ημερησίως από τη Μασσαλία προς το Αιάκιο και τη Bastia και δύο πτήσεις από τη Νίκαια (έως τρεις κατά την περίοδο αιχμής). Υπάρχουν δύο πτήσεις μετ' επιστροφής ημερησίως από τη Μασσαλία προς το Calvi και το Figari και μία από τη Νίκαια. Όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, κατά την περίοδο αιχμής και εκτός περιόδου αιχμής, μόνο οι λιμένες του Αιακίου και της Bastia εξυπηρετούνται σε καθημερινή τουλάχιστον βάση από τη Μασσαλία ή την Τουλόν.

([88]) Οι γαλλικές αρχές αναφέρουν ότι η θέσπιση του καθεστώτος ΥΠΔΥ του 2019 κάλυψε ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας, την οποία η Τοπική Αρχή Κορσικής είχε προσδιορίσει στο παρελθόν για τους χρήστες (κατοίκους Κορσικής) και την οποία η αγορά δεν ήταν σε θέση να καλύψει χωρίς την επιβολή των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

([89]) Κατά την έκθεση της Gecodia, το συμπέρασμα αυτό ισχύει μόνο για τα δρομολόγια μεταξύ της Τουλόν και των λιμένων της Κορσικής: το 91 % των κατοίκων Κορσικής ταξιδεύουν το βράδυ μεταξύ Τουλόν και των λιμένων της Κορσικής, σε σύγκριση με το 67 % των επιβατών μη κατοίκων Κορσικής. Στον λιμένα της Μασσαλίας, οι αναχωρήσεις είναι σταθερές και πραγματοποιούνται μόνο στις 7 μ.μ., χωρίς καμία αναχώρηση κατά τη διάρκεια της ημέρας. Στον λιμένα της Νίκαιας, το 19 % των κατοίκων Κορσικής ταξιδεύουν το βράδυ, σε σύγκριση με το 15 % των μη κατοίκων Κορσικής.

(135) Επιπλέον, κατά την έκθεση της Gecodia, από γεωγραφικής απόψεως:

— οι επιβάτες *μη κάτοικοι Κορσικής* δεν διαφοροποιούν μεταξύ των λιμένων της Μασσαλίας, της Νίκαιας και της Τουλόν, στην ηπειρωτική χώρα, όταν επιλέγουν έναν διάπλου μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας. Ως εκ τούτου, οι επιβάτες μη κάτοικοι Κορσικής θεωρούν ότι υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των τριών ως άνω λιμένων όσον αφορά τις ανάγκες τους για θαλάσσιες μεταφορές·

— οι επιβάτες *κάτοικοι Κορσικής* θεωρούν ότι υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Μασσαλίας και της Τουλόν όσον αφορά τις ανάγκες τους για θαλάσσιες μεταφορές, όπως και μεταξύ των λιμένων της Τουλόν και της Νίκαιας. Ωστόσο, κατά τη γνώμη τους, δεν υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Μασσαλίας και της Νίκαιας, δεδομένου ότι απέχουν μεταξύ τους περισσότερα από 200 χιλιόμετρα.

3.4.2.1.1.3.3. Ειδική ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές εκ μέρους επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους

(136) Οι γαλλικές αρχές απηύθυναν ειδικό ερωτηματολόγιο σε επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους προκειμένου να προσδιορίσουν τυχόν χαρακτηριστικά της ζήτησης εκ μέρους της συγκεκριμένης κατηγορίας χρηστών. Οι απαντήσεις που έλαβαν στο ερωτηματολόγιο ήταν λιγοστές (αιτιολογική σκέψη 111). Ως εκ τούτου, οι γαλλικές αρχές ζήτησαν από τη Gecodia να διενεργήσει συμπληρωματική ανάλυση προκειμένου να εξακριβώσει την ενδεχόμενη ύπαρξη ειδικής ζήτησης εκ μέρους των επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους.

(137) Στην έκθεση της Gecodia περιγράφεται αρχικώς το νομικό πλαίσιο που διέπει τις μετακινήσεις για ιατρικούς λόγους μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής χώρας. Στην έκθεση εξηγείται ότι οι μετακινήσεις για ιατρικούς λόγους μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής χώρας αποτελούν αντικείμενο συντονισμένης πολιτικής των δημόσιων αρχών. Η Τοπική Αρχή Κορσικής, το κράτος (μέσω του περιφερειακού οργανισμού υγείας της Κορσικής) και οι φορείς ασφάλισης υγείας [μέσω των ταμείων πρωτοβάθμιας ασφάλισης υγείας της Corse-du-Sud (2A) και της Haute-Corse (2B), στο εξής: **CPAM**] έχουν αναλάβει συντονισμένη δράση για τη μείωση των εμποδίων στην πρόσβαση στην υγειονομική περίθαλψη των κατοίκων Κορσικής που πρέπει να υποβληθούν σε θεραπεία ή να συνεχίσουν θεραπεία η οποία δεν είναι διαθέσιμη στην Κορσική.

(138) Κατά την έκθεση της Gecodia, οι κανόνες που διέπουν την κάλυψη του κόστους μετακίνησης βασίζονται στα άρθρα R. 322-10 έως R. 322-10-9 του Code de la sécurité sociale (κώδικα κοινωνικής ασφάλισης, στο εξής: **CSS**). Το άρθρο R. 322-10 του CSS παραθέτει τις περιπτώσεις στις οποίες το κόστος μετακίνησης ασφαλισμένου που αναγκάζεται να ταξιδέψει για να υποβληθεί σε θεραπεία ή σε εξετάσεις κατάλληλες για την κατάστασή του μπορεί να καλύπτεται από το καθεστώς ασφάλισης υγείας ([90]). Πρόκειται ειδικότερα για περιπτώσεις στις οποίες ο ασφαλισμένος χρησιμοποιεί μέσα μεταφοράς για να μεταβεί σε τόπο που απέχει περισσότερα από 150 χιλιόμετρα, όπως συμβαίνει στην περίπτωση ασφαλισμένου που μεταβαίνει από την Κορσική στην ηπειρωτική χώρα για να υποβληθεί σε θεραπεία. Το άρθρο R. 322-10-2 του CSS ορίζει ότι, σε όλες τις περιπτώσεις, η κάλυψη των εξόδων μετακίνησης από το σύστημα ασφάλισης υγείας «εξαρτάται από την υποβολή από τον ασφαλισμένο ιατρικής συνταγής για τη μετακίνηση και τιμολογίου που εκδίδει ο μεταφορέας ή απόδειξης μεταφοράς. Στην ιατρική συνταγή πρέπει να αναγράφονται ο λόγος για τη μετακίνηση και ο χρησιμοποιούμενος τρόπος μεταφοράς [...]».

([90]) Το άρθρο R. 310-10 του CSS ορίζει ότι «το κόστος μετακίνησης ασφαλισμένου ή δικαιούχου που αναγκάζεται να ταξιδέψει καλύπτεται:
1. για να υποβληθεί σε θεραπεία ή εξετάσεις κατάλληλες για την κατάστασή του στις ακόλουθες περιπτώσεις:
   a) μετακίνηση σε σχέση με εισαγωγή σε νοσοκομείο·
   b) μετακίνηση σε σχέση με θεραπεία ή εξετάσεις που συνταγογραφούνται δυνάμει του άρθρου L. 324-1 για ασθενείς που αναγνωρίζεται ότι πάσχουν από χρόνια πάθηση και εμφανίζουν μία από τις διαταραχές ή τις ανικανότητες που παρατίθενται στις κατευθυντήριες γραμμές για τη συνταγογράφηση που αναφέρονται στο άρθρο R. 322-10-1·
   c) μεταφορά με ασθενοφόρο η οποία δικαιολογείται από την κατάσταση του ασθενούς υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στην απόφαση που αναφέρεται στο άρθρο R. 322-10-1·
   d) μετακίνηση σε τόπο σε απόσταση άνω των 150 χιλιομέτρων υπό τις προϋποθέσεις που αναφέρονται στα άρθρα R. 322-10-4 και R. 322-10-5·
   e) πολλαπλά ταξίδια, όταν έχουν συνταγογραφηθεί τουλάχιστον τέσσερα ταξίδια για την ίδια θεραπεία κατά τη διάρκεια περιόδου δύο μηνών και κάθε ταξίδι πραγματοποιείται προς τόπο σε απόσταση άνω των 50 χιλιομέτρων·
   f) μετακίνηση σε σχέση με περίθαλψη ή θεραπεία στα κέντρα που αναφέρονται στο άρθρο L. 312-1 παράγραφος I(3) του κώδικα κοινωνικής δράσης και οικογένειας ή στα ιατρικά/ψυχολογικά/παιδαγωγικά κέντρα που αναφέρονται στο άρθρο L. 160-14 σημείο 19 του παρόντος κώδικα [...]».

(139) Στην έκθεση της Gecodia διαπιστώνεται ότι ο ιατρός καθορίζει τον καταλληλότερο τρόπο μετακίνησης για τον ασθενή, ανάλογα με την κατάσταση της υγείας του και τον βαθμό αυτονομίας του (άρθρο L. 322-5 του CSS), και ότι η εν λόγω επιλογή τελεί υπό την προηγούμενη έγκριση των CPAM. Επιπλέον, το άρθρο R. 322-10-4 του CSS απαιτεί τη διενέργεια ιατρικής εξέτασης προκειμένου να εξακριβώνεται ότι η περίθαλψη δεν μπορεί να παρασχεθεί σε δομή που βρίσκεται σε απόσταση μικρότερη των 150 χιλιομέτρων. Με άλλα λόγια, κατά την έκθεση της Gecodia, καλύπτεται μόνο το κόστος μετακίνησης για ειδικότητες ή θεραπείες που δεν είναι διαθέσιμες στην Κορσική. Τέλος, το άρθρο R. 322-10-5 του CSS ορίζει ότι η επιστροφή των εξόδων μετακίνησης υπολογίζεται βάσει της απόστασης μεταξύ του αρχικού τόπου περίθαλψης του ασθενούς και της πλησιέστερης συνταγογραφημένης δομής περίθαλψης.

(140) Από τις ανωτέρω πληροφορίες, οι γαλλικές αρχές κατέληξαν σε δύο συμπεράσματα.

(141) *Πρώτον*, ο τρόπος μεταφοράς, δηλαδή πλοίο ή αεροσκάφος, καθορίζεται από τον ιατρό και τελεί υπό την έγκριση των CPAM για σκοπούς επιστροφής των εξόδων μετακίνησης. Ως εκ τούτου, οι επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους δεν μπορούν να επιλέξουν τον τρόπο μετακίνησής τους, εφόσον επιθυμούν την επιστροφή των εξόδων μετακίνησης που πραγματοποιούν.

(142) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι τούτο καταδεικνύει τη μη δυνατότητα οποιασδήποτε υποκατάστασης μεταξύ των αεροπορικών μεταφορών και των θαλάσσιων μεταφορών από την άποψη των επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους. Η επιλογή του ενός ή του άλλου τρόπου μεταφοράς επιβάλλεται στους εν λόγω επιβάτες από το εθνικό νομικό πλαίσιο που διέπει την επιστροφή των ιατρικών δαπανών.

(143) *Δεύτερον*, οι μετακινήσεις για ιατρικούς λόγους που καλύπτονται από την ασφάλιση υγείας αφορούν ασθενείς οι οποίοι δεν μπορούν να τύχουν κατάλληλης περίθαλψης στην Κορσική και οι οποίοι, επομένως, πρέπει να μεταβούν επειγόντως στην ηπειρωτική χώρα για να υποβληθούν εκεί σε κατάλληλη περίθαλψη. Στην έκθεση της Gecodia επισημαίνεται ότι η κατάλληλη περίθαλψη πρέπει να παρέχεται, εκ του νόμου, στο ιατρικό κέντρο που βρίσκεται γεωγραφικά εγγύτερα στον τόπο στον οποίο ο ασθενής λαμβάνει ιατρική περίθαλψη στην Κορσική. Επομένως, στην έκθεση της η Gecodia θεωρεί ότι οι επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους είναι ιδιαιτέρως ευαίσθητοι στην απόσταση και τείνουν να προτιμούν λιμένες σε τόπους με το πλησιέστερο συνταγογραφημένο κέντρο περίθαλψης, προς αποφυγή εξόδων μετακίνησης που δεν επιστρέφονται ή επιστρέφονται μερικώς μόνο από τα CPAM.

(144) Στην έκθεση της Gecodia αναφέρεται ότι ορισμένες υπηρεσίες ιατρικής περίθαλψης που σχετίζονται με νοσηλεία στους τομείς της ιατρικής, της χειρουργικής και της μαιευτικής (στο εξής: **ΙΧΜ**), υπηρεσίες περίθαλψης παρακολούθησης και αποκατάστασης (στο εξής: **ΠΠΑ**) και υπηρεσίες ψυχιατρικής περίθαλψης (στο εξής: **ΨΥΧ**) δεν παρέχονται στην Κορσική. Βάσει των στοιχείων που συγκέντρωσε η Agence technique de l'information sur l'hospitalisation (τεχνική υπηρεσία πληροφοριών για τη νοσηλεία, στο εξής: **ΑΤΙΗ**) για την περίοδο 2015-2020, οι γαλλικές αρχές επιβεβαίωσαν την ύπαρξη ροής ασθενών κατοίκων Κορσικής προς την ηπειρωτική χώρα για τη λήψη τέτοιων μορφών περίθαλψης. Τα στοιχεία που περιέχονται στην έκθεση της Gecodia δείχνουν ότι, κατά μέσο όρο, οι κάτοικοι Κορσικής πραγματοποίησαν σχεδόν 15 000 παραμονές σε νοσοκομείο (ΙΧΜ) ετησίως στην ηπειρωτική Γαλλία, εκ των οποίων τα δύο τρίτα στον νομό Bouches-du-Rhône (Μασσαλία)· οι κάτοικοι Κορσικής υποβλήθηκαν για σχεδόν 34 000 ημέρες ετησίως σε θεραπεία ΠΠΑ στην ηπειρωτική Γαλλία, εκ των οποίων το ήμισυ στον νομό Bouches-du-Rhône· υποβλήθηκαν επίσης σε σχεδόν 1 700 θεραπείες ΨΥΧ ετησίως, εκ των οποίων το ήμισυ σχεδόν στον νομό Bouches-du-Rhône.

(145) Βάσει των ανωτέρω, στην έκθεση της Gecodia διαπιστώνεται ότι υπάρχει ειδική ζήτηση εκ μέρους επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους για θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας, λαμβανομένων υπόψη, ειδικότερα, των προϋποθέσεων επιστροφής των εξόδων μετακίνησης και της τοποθεσίας κατάλληλων κέντρων περίθαλψης η οποία δεν παρέχεται στην Κορσική.

(146) Στην έκθεση της Gecodia εξετάστηκαν επίσης οι ανάγκες των επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους όσον αφορά τον προορισμό τους στην ηπειρωτική Γαλλία.

(147) Στο πλαίσιο αυτό, οι γαλλικές αρχές ζήτησαν από τα CPAM να υποβάλουν στοιχεία σχετικά με τον αριθμό αιτήσεων προηγούμενης έγκρισης που έκαναν δεκτές για κάλυψη των εξόδων μετακίνησης από το καθεστώς ασφάλισης υγείας. Σύμφωνα με τα στοιχεία που υπέβαλε το CPAM 2A (χορηγήθηκαν περισσότερες από 15 000 εγκρίσεις) ([91]), άνω του 80 % των αιτήσεων αφορούσαν ένα ή περισσότερα ταξίδια στη Μασσαλία, σε σύγκριση με λιγότερο από 14 % στη Νίκαια, 1,1 % στο Παρίσι και λιγότερο από 0,3 % στην Τουλόν ([92]).

([91]) Αντίθετα προς όσα ανέφερε η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 79 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, το CPAM 2A υπέβαλε στις γαλλικές αρχές 15 237 αιτήσεις προηγούμενης έγκρισης τις οποίες ενέκρινε στο διάστημα από τις 17 Σεπτεμβρίου 2020 έως την 31η Δεκεμβρίου 2021 (όχι 8 000).

([92]) Στην έκθεση της Gecodia αναφέρονται επίσης στοιχεία που υπέβαλε το CPAM 2B, τα οποία συλλέχθηκαν από [...] (*) [(*): εμπιστευτική πληροφορία], από τα οποία προκύπτει ότι άνω του 75 % των αεροπορικών μετακινήσεων για ιατρικούς λόγους πραγματοποιήθηκαν προς τη Μασσαλία, σε σύγκριση με λιγότερο από 25 % προς τη Νίκαια.

(148) Επομένως, στην έκθεση της Gecodia διαπιστώνεται ότι η ζήτηση εκ μέρους επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους ενδέχεται να αφορά μόνον τους λιμένες της ηπειρωτικής χώρας που βρίσκονται πλησίον του τελικού προορισμού τους στην ηπειρωτική χώρα (συνταγογραφημένες δομές περίθαλψης). Η μεγάλη πλειονότητα των επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους μεταβαίνουν στη Μασσαλία.

3.4.2.1.2. Προσδιορισμός της ποσοτικής ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές εκ μέρους των επιβατών

3.4.2.1.2.1. Προσδιορισμός της ποσοτικής ζήτησης εκ μέρους επιβατών κατοίκων Κορσικής και επιβατών μη κατοίκων Κορσικής

(149) Για τον ποσοτικό προσδιορισμό της ζήτησης εκ μέρους των επιβατών (κατοίκων Κορσικής και μη κατοίκων Κορσικής), οι γαλλικές αρχές βασίστηκαν τόσο σε ιστορικά στοιχεία όσο και σε προβλέψεις για την περίοδο 2023-2030.

(150) Οι γαλλικές αρχές ανέλυσαν την ιστορική ζήτηση εκ μέρους των επιβατών κατοίκων Κορσικής και των επιβατών μη κατοίκων Κορσικής βάσει των διαθέσιμων στοιχείων από το 2016 έως το 2021. Όσον αφορά την αναμενόμενη ζήτηση για την περίοδο 2023-2030, οι γαλλικές αρχές κατάρτισαν προβλέψεις βάσει της ζήτησης που παρατηρήθηκε το 2019 (τα έτη 2020 και 2021 επηρεάστηκαν από την κρίση της πανδημίας της COVID-19). Οι γαλλικές αρχές εκτίμησαν την εξέλιξη της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές εκ μέρους κατοίκων Κορσικής και μη κατοίκων Κορσικής βάσει του μέσου ετήσιου ποσοστού αύξησης της ζήτησης για μεταφορές μακροπρόθεσμα (2015-2030) που το Υπουργείο Οικολογικής Μετάβασης δημοσίευσε τον Ιούλιο του 2016 ([93]) και επικαιροποίησε τον Οκτώβριο του 2021 ([94]).

(151) Η αναμενόμενη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές το 2030 παρουσιάζεται στον Πίνακας 14.

Πίνακας 14

Ζήτηση εκ μέρους των επιβατών ανά δρομολόγιο το 2030

	2030 Επιβάτες μη κάτοικοι Κορσικής (περιοχή Μασσαλίας, Τουλόν και Νίκαιας)	2030 Επιβάτες κάτοικοι Κορσικής (περιοχή Μασσαλίας και Τουλόν)	2030 Σύνολο
Αιάκιο	1 050 000	45 000	**1 095 000**
Bastia	950 000	35 000	**985 000**
Porto-Vecchio	200 000	7 500	**207 500**
Propriano	50 000	4 000	**54 000**
L'Île-Rousse	325 000	5 500	**330 500**

Πηγή: Έκθεση της Gecodia, πίνακες 43-44.

3.4.2.1.2.2. Προσδιορισμός της ποσοτικής ζήτησης εκ μέρους επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους

(152) Όσον αφορά τους επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους, οι γαλλικές αρχές δεν διέθεταν άμεσα στοιχεία σχετικά με τον αριθμό επιβατών και συνοδών που μεταφέρθηκαν, τον προορισμό τους ή τον τρόπο μεταφοράς που χρησιμοποίησαν. Συναφώς, στην έκθεση της Gecodia αναφέρεται ότι τα εν λόγω στοιχεία ζητήθηκαν από τον περιφερειακό οργανισμό υγείας της Κορσικής και τα CPAM. Ο περιφερειακός οργανισμός υγείας της Κορσικής απάντησε ότι δεν διέθετε τις πληροφορίες αυτές. Τα CPAM διευκρίνισαν ότι τα συστήματα πληροφοριών τους δεν παρέχουν αξιόπιστα και πλήρη στοιχεία.

([93]) Βλ. μελέτη του Υπουργείου Οικολογικής Μετάβασης του Ιουλίου του 2016 σχετικά με την προβλεπόμενη μακροπρόθεσμη ζήτηση για μεταφορές, η οποία είναι διαθέσιμη στη διεύθυνση: https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Th %C3 %A9ma %20- %20Projections %20de %20la %20demande %20de %20transport %20sur %20le %20long %20terme.pdf (προσπελάστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024). Στη μελέτη αναφέρεται ότι τα συνολικά υπολογισθέντα αποτελέσματα της εξέλιξης της ζήτησης για μεταφορές και της κυκλοφορίας θα αποτελέσουν τη βάση για προβλέψεις τοπικής κυκλοφορίας, οι οποίες θα καταρτιστούν από τις αποκεντρωμένες υπηρεσίες του Υπουργείου ή τους διαχειριστές υποδομών, προκειμένου να αναλυθεί το μέλλον των περιφερειών και να αξιολογηθούν οι δημόσιες πολιτικές και τα έργα υποδομών στον τομέα των μεταφορών. Στη μελέτη περιέχονται προβλέψεις για τα έτη 2030 και 2050.

([94]) Βλ. μελέτη του Οκτωβρίου του 2021, με την οποία επικαιροποιήθηκε η μελέτη του 2016, λαμβάνοντας ειδικότερα υπόψη τον αντίκτυπο της θέσπισης νέας περιβαλλοντικής νομοθεσίας. Η επικαιροποίηση είναι διαθέσιμη στη διεύθυνση: https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/document_travail_52_projection_transport_snbc2_oct2021.pdf (προσπελάστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024).

(153) Ως εκ τούτου, οι γαλλικές αρχές κατάρτισαν εκτίμηση των εν λόγω ταξιδιών με τη χρήση έμμεσων στοιχείων.

(154) Οι γαλλικές αρχές βασίστηκαν καταρχάς στα στοιχεία της ATIH (αιτιολογική σκέψη 144) σχετικά με τον αριθμό ιατρικών θεραπειών ή παραμονών (για περίθαλψη μη διαθέσιμη στην Κορσική), οι οποίες καταγράφηκαν για κατοίκους Κορσικής στην ηπειρωτική Γαλλία [και, ειδικότερα, στην περιφέρεια Προβηγκίας-Άλπεων-Κυανής Ακτής (Provence-Alpes-Côte-d'Azur, στο εξής: PACA), στην οποία βρίσκονται οι πόλεις της Μασσαλίας, της Τουλόν και της Νίκαιας]. Οι γαλλικές αρχές εκτίμησαν τον αριθμό επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους και συνοδών βάσει του αριθμού ιατρικών θεραπειών ή παραμονών που καταγράφηκαν για δραστηριότητες ΠΠΑ, ΙΧΜ και ΨΥΧ για κατοίκους Κορσικής σε ολόκληρη την περιφέρεια PACA ([95]). Συνολικά, οι γαλλικές αρχές κατέληξαν σε εκτίμηση 65 000 επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους ετησίως, κατά μέσο όρο, για όλες τις ιατρικές θεραπείες που σχετίζονται με τις δραστηριότητες ΠΠΑ, ΙΧΜ και ΨΥΧ. Ο νομός Bouches-du-Rhône (Μασσαλία) αντιπροσωπεύει περίπου 53 000 επιβάτες ετησίως, κατά μέσο όρο, κατά τη διάρκεια της περιόδου 2015-2019.

(155) Η ανωτέρω εκτίμηση περιλαμβάνει επίσης τους συνοδούς. Οι γαλλικές αρχές εκτίμησαν ότι ένας συνοδός ήταν συστηματικά παρών για τους επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους ηλικίας κάτω των 19 και άνω των 75 ετών, ενώ στις λοιπές ηλικιακές ομάδες ένας στους δύο επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους είχε συνοδό. Ως εκ τούτου, οι γαλλικές αρχές διαπίστωσαν ότι μία μετακίνηση (μετ' επιστροφής) ασθενούς κατοίκου Κορσικής για ιατρικούς λόγους δημιουργεί εν τοις πράγμασι ανάγκη μεταφοράς 1,4 επιβατών (μετακίνηση μετ' επιστροφής), λαμβανομένης υπόψη της ανάγκης συνοδού. Κατά τη Γαλλία, η παραδοχή αυτή είναι σύμφωνη με τα εμπειρικά στοιχεία που συγκέντρωσε το CPAM 2A, δεδομένου ότι από τις 15 237 αιτήσεις προηγούμενης έγκρισης τις οποίες έκανε δεκτές το CPAM 2A, το 41,5 % (6 318 αιτήσεις) αφορούσαν συνοδό και εκ των συγκεκριμένων 6 318 αιτήσεων το 7,5 % αφορούσε επίσης δεύτερο συνοδό.

(156) Στη συνέχεια, οι γαλλικές αρχές εκτίμησαν τον αριθμό μετακινήσεων διά θαλάσσης με δύο τρόπους.

(157) Σκοπός της πρώτης προσέγγισης ήταν να προσδιοριστεί ο αριθμός των επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους μέσω της αφαίρεσης των επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους αεροπορικώς από τον εκτιμώμενο συνολικό αριθμό των επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους. Τα στοιχεία σχετικά με τους επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους οι οποίοι μετακινήθηκαν αεροπορικώς μεταξύ Κορσικής και του νομού Bouches-du-Rhône (Μασσαλία), τα οποία οι γαλλικές αρχές έχουν στη διάθεσή τους για την περίοδο 2016-2019 ([96]), δείχνουν ότι τα αεροπορικά ταξίδια αφορούσαν περίπου 38 000 επιβάτες ετησίως κατά μέσο όρο (περίπου το 70 % του εκτιμώμενου συνολικού αριθμού 53 000 επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους, αιτιολογική σκέψη 154). Βάσει των ανωτέρω υπολογισμών, οι γαλλικές αρχές συμπέραναν ότι οι θαλάσσιες μεταφορές μπορεί να αντιπροσωπεύουν έως το 30 % των μετακινήσεων των επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους στον νομό Bouches-du-Rhône.

(158) Η δεύτερη προσέγγιση περιλάμβανε την ανάλυση 15 237 αιτήσεων προηγούμενης έγκρισης τις οποίες υπέβαλαν στο CPAM 2A κάτοικοι της Κορσικής στο διάστημα από το 2020 έως το 2021 για επιστροφή εξόδων μετακίνησης για ιατρικούς λόγους. Από την ανάλυση των εν λόγω αιτήσεων προηγούμενης έγκρισης, οι οποίες πρέπει να περιλαμβάνουν ιατρική συνταγή στην οποία αναγράφεται ο τρόπος μεταφοράς που υπέδειξε ο ιατρός ανάλογα με την κατάσταση του ασθενούς (αιτιολογικές σκέψεις 136 έως 148), προέκυψε ότι περίπου το 4 % εξ αυτών αφορούσαν θαλάσσια μεταφορά.

(159) Βάσει των δύο ανωτέρω προσεγγίσεων, το ποσοστό των επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους με πλοίο, επί του συνόλου των επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους στη Μασσαλία, κυμαίνεται μεταξύ 4 % και 30 %. Προκειμένου να συγκεράσουν τις δύο προσεγγίσεις και να διασφαλίσουν τη συντηρητική εκτίμηση της ζήτησης εκ μέρους των εν λόγω επιβατών, οι γαλλικές αρχές εκτίμησαν τελικώς ότι το 10 % των επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους χρησιμοποίησαν πλοίο (περίπου 5 400 επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους ετησίως επί συνόλου 53 000 επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους ετησίως, κατά την εκτίμηση των γαλλικών αρχών για τον νομό Bouches-du-Rhône το 2019).

([95]) Όσον αφορά τη δραστηριότητα ΙΧΜ, η ζήτηση για μετακινήσεις ασθενών κατοίκων Κορσικής (ταξίδι μετ' επιστροφής, μη συμπεριλαμβανομένου συνοδού) εκτιμήθηκε σε σχέση με τον αριθμό καταγεγραμμένων παραμονών (1 παραμονή = 1 επιβάτης μετ' επιστροφής = 2 μετακινήσεις). Όσον αφορά τις δραστηριότητες ΠΠΑ, οι οποίες είναι εκπεφρασμένες σε ημέρες νοσηλείας, οι γαλλικές αρχές εκτίμησαν τον αριθμό μετακινήσεων σε σχέση με τον αριθμό των καταγεγραμμένων παραμονών (1 παραμονή = 1 επιβάτης μετ' επιστροφής = 2 μετακινήσεις), λαμβάνοντας υπόψη ότι, ανεξαρτήτως του τόπου περίθαλψης, η παραμονή αντιστοιχούσε, κατά μέσο όρο, σε 45 ημέρες νοσηλείας. Τέλος, όσον αφορά τις δραστηριότητες ΨΥΧ, ο αριθμός επιβατών υπολογίστηκε βάσει του αριθμού των καταγεγραμμένων θεραπειών (1 θεραπεία = 1 επιβάτης μετ' επιστροφής = 2 μετακινήσεις).

([96]) Τα στοιχεία που συγκέντρωσαν οι γαλλικές αρχές λήφθηκαν από συμφωνίες μεταφοράς που συνάφθηκαν [...] [με] τα CPAM.

(160) Τέλος, οι γαλλικές αρχές κατένειμαν τον αριθμό των επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους στους διάφορους λιμένες της Κορσικής βάσει της ανάλυσης της δραστηριότητας ΙΧΜ ανά περιφέρεια (σχετικός χάρτης είναι διαθέσιμος στον ιστότοπο της ΑΤΙΗ).

(161) Για την εκτίμηση της ετήσιας ζήτησης εκ μέρους επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους η οποία θα πρέπει να καλυφθεί στο διάστημα από το 2023 έως το 2030, οι γαλλικές αρχές θεώρησαν ότι, προκειμένου να ληφθούν υπόψη, αφενός, η αναμενόμενη αύξηση του πληθυσμού και η γήρανση του πληθυσμού και, αφετέρου, η ανάπτυξη της παροχής υγειονομικής περίθαλψης στην Κορσική, η προβλεπόμενη ζήτηση στο διάστημα από το 2023 έως το 2030 θα παραμείνει σταθερή σε σχέση με τις μετακινήσεις επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους που είχαν εκτιμηθεί για το 2019. Στον Πίνακας 15 απεικονίζεται η εκτίμηση των μετακινήσεων με πλοίο για ιατρικούς λόγους μεταξύ των λιμένων της Κορσικής και του λιμένα της Μασσαλίας.

Πίνακας 15

Εκτιμώμενες μετακινήσεις διά θαλάσσης ασθενών κατοίκων Κορσικής και συνοδών (ετήσιος αριθμός επιβατών) μεταξύ Κορσικής και Μασσαλίας

	2018	2019	2020	2023-2030
Αιάκιο	2 134	2 145	1 667	**2 145**
Bastia	2 407	2 419	1 880	**2 419**
Porto-Vecchio	251	252	196	**252**
Propriano	126	126	98	**126**
L'Île-Rousse	425	427	332	**427**

Πηγή: Παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών οι οποίες υποβλήθηκαν στις 27 Ιουλίου 2023.

3.4.2.2. Προσδιορισμός της ικανότητας της αγοράς να ανταποκριθεί στη ζήτηση εκ μέρους των χρηστών

(162) Μετά την εκτίμηση της ποιοτικής και της ποσοτικής ζήτησης εκ μέρους των διαφόρων κατηγοριών χρηστών θαλάσσιων επιβατικών μεταφορών μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας, οι γαλλικές αρχές επιχείρησαν να καθορίσουν τον βαθμό στον οποίο η προσφορά της αγοράς μπορούσε να ικανοποιήσει την εν λόγω ζήτηση.

3.4.2.2.1. Η διαβούλευση με τους οικονομικούς φορείς

3.4.2.2.1.1. Ερωτήσεις που τέθηκαν

(163) Η διαβούλευση με τους οικονομικούς φορείς περιλάμβανε καταρχάς ένα ερωτηματολόγιο με τέσσερις γενικές ερωτήσεις σχετικά με τις επιβατικές μεταφορές:

— με την πρώτη ερώτηση οι θαλάσσιοι μεταφορείς κλήθηκαν να σχολιάσουν τα χαρακτηριστικά της ζήτησης εκ μέρους των χρηστών, τα οποία προσδιορίστηκαν και παρουσιάστηκαν στο υποστηρικτικό έγγραφο της διαβούλευσης με τους χρήστες (αιτιολογική σκέψη 95)·

— με τη δεύτερη ερώτηση οι οικονομικοί φορείς κλήθηκαν να περιγράψουν τον στόλο που ήταν πιθανό να χρησιμοποιήσουν για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ της Κορσικής και της ηπειρωτικής Γαλλίας·

— με την τρίτη ερώτηση ζητήθηκε από τους οικονομικούς φορείς να διευκρινίσουν αν, στο πλαίσιο του καθεστώτος ΥΠΔΥ του 2019, είχαν την πρόθεση να καθιερώσουν δρομολόγιο σε μία ή περισσότερες από τις διαδρομές από το 2023 και έπειτα. Η ερώτηση συνοδευόταν από κατάλογο διαδρομών οι οποίες κάλυπταν όλες τις θαλάσσιες συνδέσεις μεταξύ της Μασσαλίας και των λιμένων της Κορσικής, μεταξύ της Τουλόν και των λιμένων της Κορσικής και μεταξύ της Νίκαιας και των λιμένων της Κορσικής. Για κάθε διαδρομή, οι οικονομικοί φορείς έπρεπε να απαντήσουν αν επρόκειτο να εκτελέσουν το δρομολόγιο στο πλαίσιο του καθεστώτος ΥΠΔΥ του 2019. Το ερωτηματολόγιο παρείχε επίσης τη δυνατότητα στους οικονομικούς φορείς να διατυπώσουν παρατηρήσεις σχετικά με την εκτέλεση του οικείου δρομολογίου.

(164) Εάν η απάντηση στην τρίτη ερώτηση ήταν «ναι» για μία ή περισσότερες διαδρομές, το ερωτηματολόγιο περιείχε στη συνέχεια ορισμένες πιο συγκεκριμένες ερωτήσεις σχετικά με το δρομολόγιο το οποίο ο οικονομικός φορέας είχε την πρόθεση να καθιερώσει. Οι οικονομικοί φορείς έπρεπε να παράσχουν τις πληροφορίες αυτές για κάθε διαδρομή για την οποία δήλωσαν ότι ήταν σε θέση να προτείνουν εμπορικό δρομολόγιο στο πλαίσιο του καθεστώτος ΥΠΔΥ του 2019.

(165) Για παράδειγμα, εάν ένας οικονομικός φορέας δήλωσε ότι ήταν σε θέση να παράσχει εμπορικό δρομολόγιο στη διαδρομή Μασσαλία–Αιάκιο, έπρεπε να απαντήσει στις ακόλουθες ερωτήσεις:

— είχε ήδη εκτελέσει δρομολόγιο θαλάσσιων μεταφορών κατά την περίοδο 2015-2022 στη συγκεκριμένη διαδρομή ([97]);

— σε ποια περίοδο του έτους είχε ο οικονομικός φορέας την πρόθεση να παράσχει τις υπηρεσίες του ([98]);

— τι είδους σκάφη είχε ο φορέας εκμετάλλευσης την πρόθεση να χρησιμοποιήσει για την εκτέλεση του εμπορικού δρομολογίου ([99]);

3.4.2.2.1.2. Συνοπτική παρουσίαση των απαντήσεων που λήφθηκαν

(166) Στη διαβούλευση με τους οικονομικούς φορείς ανταποκρίθηκαν τρεις φορείς εκμετάλλευσης: η Corsica Linea, η La Méridionale και η Corsica Ferries.

(167) Η Corsica Linea και η La Méridionale δήλωσαν ότι δεν επρόκειτο να εκτελέσουν κανένα εμπορικό δρομολόγιο μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας στο πλαίσιο του καθεστώτος ΥΠΔΥ του 2019.

(168) Η Corsica Ferries παρουσίασε το εμπορικό δρομολόγιο το οποίο επρόκειτο να εκτελέσει απουσία σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για επιβατικές μεταφορές. Προς στήριξη των απαντήσεών της στο ερωτηματολόγιο, η Corsica Ferries υπέβαλε διάφορα αρχεία excel, στα οποία αναλύονται, μεταξύ άλλων, η δυναμικότητα των σκαφών της και η εμπορική υπηρεσία την οποία επρόκειτο να παράσχει.

(169) Με την απάντησή της στην ερώτηση 1 των διαβουλεύσεων με τους οικονομικούς φορείς, η Corsica Ferries επισήμανε ότι οι απαντήσεις της στο ερωτηματολόγιο, καθώς και το αρχείο excel με στοιχεία σχετικά με την υπηρεσία μεταφοράς, καταρτίστηκαν χωρίς να υπάρχει οποιαδήποτε ένδειξη, στα έγγραφα που της διαβίβασε η Τοπική Αρχή Κορσικής, όσον αφορά τις ανάγκες και τις απαιτήσεις εδαφικής συνέχειας. Λόγω των σχετικών αβεβαιοτήτων η Corsica Ferries δεν είχε προβλέψει, στο αρχείο excel σχετικά με τη δυναμικότητα των σκαφών της, οποιαδήποτε αύξηση ή μείωση της δυναμικότητας που παρείχε κατά την περίοδο 2023-2028: επομένως, η δηλωθείσα δυναμικότητα ήταν πανομοιότυπη καθ' όλη την εξεταζόμενη περίοδο.

(170) Με την απάντησή της στην ερώτηση 4, η Corsica Ferries δήλωσε ότι, απουσία σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, επρόκειτο να παρέχει, από την 1η Ιανουαρίου 2023, υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών μεταξύ όλων των λιμένων της ηπειρωτικής χώρας (Μασσαλία, Νίκαια, Τουλόν) και όλων των λιμένων της Κορσικής, πλην του λιμένα του Propriano. Ειδικότερα, η Corsica Ferries επρόκειτο να παρέχει (εμπορευματικές και επιβατικές) εμπορικές υπηρεσίες κατά τη διάρκεια της ημέρας και της νύχτας, οι οποίες περιλάμβαναν:

— ένα καθημερινό δρομολόγιο μετ' επιστροφής μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας (τουλάχιστον πέντε φορές την εβδομάδα από την Τουλόν και δύο φορές την εβδομάδα από τη Μασσαλία) και των δύο λιμένων του Αιακίου και της Bastia·

— δύο μηνιαία δρομολόγια μετ' επιστροφής από τη Μασσαλία και τουλάχιστον τρία εβδομαδιαία δρομολόγια μετ' επιστροφής από την Τουλόν προς καθέναν από τους λιμένες του Porto-Vecchio και της L'Île-Rousse·

— κανένα εμπορικό δρομολόγιο προς το Propriano δεδομένου ότι, κατά την Corsica Ferries, ο συγκεκριμένος λιμένας εμφάνιζε δυνατότητα υποκατάστασης με τον λιμένα του Αιακίου, τον οποίο πρότεινε ήδη να εξυπηρετεί τουλάχιστον μία φορά την ημέρα από τη Μασσαλία και την Τουλόν·

— πρόσθετες υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ του λιμένα της Νίκαιας και της Κορσικής κατά την περίοδο από τον Ιούλιο έως τον Σεπτέμβριο.

(171) Η Corsica Ferries ενημέρωσε τις γαλλικές αρχές ότι διέθετε στόλο 13 σκαφών, τα οποία δεν είχαν διατεθεί σε συγκεκριμένη διαδρομή. Η εταιρεία δήλωσε επίσης ότι το 15 % των διάπλων που επρόκειτο να εκτελεί, σε όλες τις διαδρομές, θα πραγματοποιούνταν κατά τη διάρκεια της ημέρας (αναχώρηση μεταξύ 6 π.μ. και 4 μ.μ. και άφιξη μεταξύ 2 μ.μ. και μεσάνυχτα, σε αμφότερες τις κατευθύνσεις).

([97]) Εάν η απάντηση ήταν «όχι», ο οικονομικός φορέας έπρεπε να παραθέσει τον λόγο για τη μη εκτέλεση δρομολογίου.

([98]) Ο οικονομικός φορέας έπρεπε να προσδιορίσει επίσης τα ακόλουθα: i) σε περίπτωση μη εκτέλεσης του δρομολογίου καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, τη συγκεκριμένη προβλεπόμενη περίοδο του έτους για την εκτέλεση του δρομολογίου· ii) αν το προτεινόμενο δρομολόγιο ήταν απευθείας δρομολόγιο· iii) τη συχνότητα των διάπλων· iv) τις προβλεπόμενες ώρες αναχώρησης και άφιξης· και v) τον συνολικό προβλεπόμενο αριθμό απευθείας διάπλων ετησίως.

([99]) Ο οικονομικός φορέας έπρεπε να προσδιορίσει i) τον τρόπο με τον οποίο το χρησιμοποιούμενο σκάφος ανταποκρίνεται στις ανάγκες εδαφικής συνέχειας· ii) τον προβλεπόμενο αριθμό σκαφών· iii) τη δυναμικότητα των σκαφών· iv) τα χαρακτηριστικά τους· v) τα περιβαλλοντικά μέτρα που εφαρμόζονται· και vi) τις υπηρεσίες που παρέχονται επί των σκαφών.

(172) Όσον αφορά τη δυναμικότητα των σκαφών για τις επιβατικές μεταφορές, η Corsica Ferries υπέβαλε στις γαλλικές αρχές τις πληροφορίες που παρατίθενται στον Πίνακας 16.

Πίνακας 16

Δυνητική παροχή υπηρεσίας από την Corsica Ferries στο πλαίσιο του καθεστώτος ΥΠΔΥ του 2019 (ετήσιος αριθμός επιβατών) χωρίς ΣΑΔΥ

	2023-2028 Επιβάτες μη κάτοικοι Κορσικής (περιοχή Μασσαλίας, Τουλόν και Νίκαιας)	2023-2028 Επιβάτες κάτοικοι Κορσικής (περιοχή Μασσαλίας και Τουλόν)	2023-2028 Σύνολο
Αιάκιο	1 790 601	971 940	**2 762 541**
Bastia	1 881 317	907 995	**2 789 312**
Porto-Vecchio	279 532	136 803	**416 335**
Propriano	0	0	**0**
L'Île-Rousse	586 182	256 158	**842 340**

Πηγή: Απάντηση της Corsica Ferries στην έρευνα αγοράς σχετικά με τη θαλάσσια συγκοινωνία μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας (22 Φεβρουαρίου 2022).

(173) Η Corsica Ferries διευκρίνισε επίσης ότι η προσφορά της (από τον λιμένα της Μασσαλίας) θα ίσχυε μόνον εφόσον δεν υπήρχε σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής χώρας.

3.4.2.2.2. Ανάλυση ανεπάρκειας της αγοράς

(174) Μετά την ανάλυση της δυναμικότητας που επρόκειτο να χρησιμοποιήσει η Corsica Ferries, οι γαλλικές αρχές συμπέραναν ότι, απουσία ΣΑΔΥ, η αγορά μπορούσε να ανταποκριθεί στην προβλεπόμενη ζήτηση κατά την περίοδο 2023-2028 εκ μέρους επιβατών κατοίκων Κορσικής (μη περιλαμβανομένων επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους) και επιβατών μη κατοίκων Κορσικής για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των λιμένων του Αιακίου, της Bastia, της L'Île-Rousse και του Porto-Vecchio και των λιμένων της ηπειρωτικής Γαλλίας.

(175) Ωστόσο, οι γαλλικές αρχές παρατηρούν ότι η Corsica Ferries δεν επρόκειτο να εξυπηρετεί τον λιμένα του Propriano. Επομένως, οι γαλλικές αρχές συμπεραίνουν ότι υπάρχει πλήρης ανεπάρκεια της αγοράς για τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ του λιμένα του Propriano και των λιμένων της ηπειρωτικής Γαλλίας, τόσο για επιβάτες κατοίκους Κορσικής όσο και για επιβάτες μη κατοίκους Κορσικής.

(176) Επιπλέον, όσον αφορά τη ζήτηση εκ μέρους επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους, οι γαλλικές αρχές παρατηρούν ότι η Corsica Ferries επρόκειτο να εξυπηρετεί τον λιμένα της Μασσαλίας δύο μόνο φορές την εβδομάδα από τους λιμένες του Αιακίου και της Bastia και τρεις φορές τον μήνα από τους λιμένες του Porto-Vecchio και της L'Île-Rousse. Επιπλέον, όπως επισημάνθηκε στην αιτιολογική σκέψη 170, η Corsica Ferries δεν επρόκειτο να εξυπηρετεί τον λιμένα του Propriano. Ως εκ τούτου, οι γαλλικές αρχές εκτιμούν ότι τα δρομολόγια που πρότεινε η Corsica Ferries δεν ήταν επαρκώς τακτικά προς τον λιμένα της Μασσαλίας, ο οποίος είναι ο προτιμώμενος λιμένας για τους επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους.

3.4.2.3. Συμπέρασμα σχετικά με την ύπαρξη ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε σχέση με τις θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές

(177) Λόγω της ανεπάρκειας της αγοράς μεταξύ του λιμένα του Propriano και των λιμένων της ηπειρωτικής Γαλλίας για τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών κατοίκων Κορσικής και μη κατοίκων Κορσικής, οι γαλλικές αρχές συμπέραναν ότι υπάρχει ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας η οποία να καλύπτει το σύνολο της εκτιμώμενης ποσοτικής ζήτησης στο διάστημα από το 2023 έως το 2030 από/προς τον λιμένα του Propriano, όπως επισημαίνεται στον Πίνακας 14.

(178) Λαμβανομένης υπόψη της ανεπάρκειας της αγοράς μεταξύ καθενός από τους λιμένες της Κορσικής και του λιμένα της Μασσαλίας για τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους, λόγω της ανεπάρκειας των υπηρεσιών μεταφορών που επρόκειτο να παράσχει η Corsica Ferries, οι γαλλικές αρχές συμπέραναν ότι υπάρχει ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας η οποία να καλύπτει το σύνολο της ζήτησης εκ μέρους επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους, οι οποίοι μεταβαίνουν στη Μασσαλία, στο διάστημα από το 2023 έως το 2030, όπως επισημαίνεται στον Πίνακας 15.

3.4.3. *Εξακρίβωση της ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας για θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές*

(179) Στην παρούσα υποενότητα περιγράφονται τα συμπεράσματα των γαλλικών αρχών όσον αφορά i) την ύπαρξη ζήτησης εκ μέρους των χρηστών θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής χώρας και ii) την περιγραφή της ανεπάρκειας της αγοράς να καλύψει την εν λόγω ζήτηση.

3.4.3.1. Προσδιορισμός της ζήτησης εκ μέρους των χρηστών

(180) Στις υποενότητες που ακολουθούν περιγράφονται οι αναλύσεις που διενήργησαν οι γαλλικές αρχές σχετικά με την ποιοτική ζήτηση εκ μέρους των χρηστών θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας και σχετικά με την ποσοτική ζήτηση εκ μέρους των εν λόγω χρηστών.

3.4.3.1.1. Προσδιορισμός της ποιοτικής ζήτησης

(181) Στην παρούσα υποενότητα παρουσιάζονται, πρώτον, τα αποτελέσματα της διαβούλευσης με τους χρήστες· δεύτερον, τα αποτελέσματα της διαβούλευσης με τους λιμένες· τέλος, τα συμπεράσματα της έκθεσης της Gecodia που συμπληρώνουν τα αποτελέσματα των δημόσιων διαβουλεύσεων.

3.4.3.1.1.1. Αποτελέσματα της διαβούλευσης με τους χρήστες

3.4.3.1.1.1.1. Ερωτήσεις που τέθηκαν

(182) Στο υποστηρικτικό έγγραφο της διαβούλευσης με τους χρήστες (αιτιολογική σκέψη 95), οι γαλλικές αρχές προέβησαν σε προκαταρκτική διαφοροποίηση μεταξύ της μεταφοράς ρυμουλκούμενου φορτίου και της μεταφοράς μη ρυμουλκούμενου φορτίου ([100]).

(183) Η διαβούλευση με τους χρήστες περιλάμβανε ερωτηματολόγιο το οποίο απευθυνόταν σε όλους τους χρήστες θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών. Το ερωτηματολόγιο περιλάμβανε περίπου 20 ερωτήσεις, με προτεινόμενες απαντήσεις (σε ορισμένες περιπτώσεις οι χρήστες μπορούσαν να επιλέξουν πολλαπλές απαντήσεις), και ο απαιτούμενος χρόνος για τη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου εκτιμήθηκε σε πέντε λεπτά.

(184) Με τις τρεις πρώτες ερωτήσεις ζητούνταν γενικές πληροφορίες σχετικά με τα προφίλ των χρηστών. Με την πρώτη ερώτηση ζητήθηκαν από τους χρήστες πληροφορίες σχετικά με την/τις θαλάσσια/-ες διαδρομή/-ές που χρησιμοποιούν προς την Κορσική, συγκεκριμένα από τον λιμένα της Μασσαλίας προς τους πέντε λιμένες της Κορσικής ([101]). Με τη δεύτερη ερώτηση ζητήθηκαν από τους χρήστες πληροφορίες σχετικά με τον τομέα δραστηριότητά τους καθώς και ο ταχυδρομικός κώδικας της έδρας τους. Με την τρίτη ερώτηση ζητήθηκαν, αφενός, η γνώμη των χρηστών σχετικά με τη διαφοροποίηση μεταξύ της μεταφοράς ρυμουλκούμενου φορτίου και της μεταφοράς μη ρυμουλκούμενου φορτίου και, αφετέρου, η παροχή πληροφοριών σχετικά με τον όγκο των ρυμουλκούμενων και/ή μη ρυμουλκούμενων φορτίων που μεταφέρθηκε στην οικεία διαδρομή το 2019.

(185) Με τις ερωτήσεις 4 έως 13 οι χρήστες κλήθηκαν να δηλώσουν την ικανοποίησή τους με τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών που παρέχονται στην/στις οικεία/-ες διαδρομή/-ές. Ειδικότερα, οι ερωτήσεις αφορούσαν τα εξής:

— αν η παρεχόμενη υπηρεσία στην οικεία διαδρομή ανταποκρίνεται στις ανάγκες του χρήστη (απάντηση: ναι ή όχι)·

— αν οι χρήστες αντιμετωπίζουν δυσχέρειες όσον αφορά τη διαθέσιμη δυναμικότητα ([102])·

— το είδος φορτίου για το οποίο οι χρήστες αντιμετώπισαν τις μεγαλύτερες δυσχέρειες και αν μετέφεραν το φορτίο μέσω άλλων διαδρομών λόγω των δυσχερειών αυτών ([103])·

— αν οι χρήστες ήταν ικανοποιημένοι με τις ώρες αναχώρησης από την Κορσική και άφιξης στην Κορσική (ικανοποιητικές ή ικανοποιητικές· εάν οι ώρες δεν είναι ικανοποιητικές, επιθυμούσαν οι χρήστες αναχώρηση ή άφιξη νωρίτερα ή αργότερα;) και τη συχνότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στις χρησιμοποιούμενες θαλάσσιες διαδρομές·

— αν ο ανώτατος ναύλος δυνάμει του καθεστώτος ΥΠΔΥ του 2019 θα πρέπει να αλλάξει.

([100]) Στο υποστηρικτικό έγγραφο της διαβούλευσης με τους χρήστες εξηγείται ότι, αντίθετα προς το ρυμουλκούμενο φορτίο, το μη ρυμουλκούμενο φορτίο απαιτεί σημαντικούς χειρισμούς στον λιμένα (λιμενικό εξοπλισμό, εργασία).

([101]) Οι χρήστες που χρησιμοποιούσαν περισσότερες από μία διαδρομές έπρεπε να συμπληρώσουν ένα ερωτηματολόγιο για κάθε διαδρομή.

([102]) Οι προτεινόμενες απαντήσεις ήταν οι εξής: συστηματικά· τακτικά· περιστασιακά· ποτέ.

([103]) Οι προτεινόμενες απαντήσεις ήταν οι εξής: ίδια διαδρομή· άλλες διαδρομές μέσω Μασσαλίας· άλλες διαδρομές μέσω Τουλόν· άλλες διαδρομές μέσω Νίκαιας· άλλο (να προσδιοριστεί).

(186) Με τις ερωτήσεις 14 έως 20 οι χρήστες κλήθηκαν να εκτιμήσουν την επιλογή λιμένα της ηπειρωτικής χώρας για την υπηρεσία. Ειδικότερα, οι εν λόγω ερωτήσεις αφορούσαν τα εξής:

— αν, κατά τον χρόνο κράτησης ενός από τα δρομολόγια από τη Μασσαλία, οι χρήστες εξέτασαν επίσης τους διαθέσιμους διάπλους από τους άλλους λιμένες της ηπειρωτικής χώρας ([104])·

— ο κύριος λόγος για την επιλογή του λιμένα της Μασσαλίας αντί των άλλων λιμένων της ηπειρωτικής χώρας ([105])·

— αν, στην υποθετική περίπτωση αύξησης του ναύλου κατά 5-10 % για τις θαλάσσιες μεταφορές στον λιμένα της Μασσαλίας, οι χρήστες ήταν διατεθειμένοι να χρησιμοποιήσουν τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών σε άλλον λιμένα της ηπειρωτικής χώρας (Τουλόν, Νίκαια ή αμφοτέρους) για τις μετακινήσεις τους προς ή από την Κορσική·

— αν οι χρήστες είχαν ήδη χρησιμοποιήσει δρομολόγια από την Τουλόν ή τη Νίκαια προς την Κορσική από το 2019 (ναι ή όχι)· σε περίπτωση καταφατικής απάντησης, έπρεπε να προσδιοριστεί ο κύριος λόγος για την επιλογή λιμένα της ηπειρωτικής χώρας (Τουλόν ή Νίκαια) πλην του λιμένα της Μασσαλίας ([106]).

(187) Τέλος, με την ερώτηση 21 οι χρήστες κλήθηκαν να κρίνουν την καταλληλότητα της παροχής της υπηρεσίας μεταφορών με τη χρήση σκαφών που μεταφέρουν μόνο εμπορεύματα (ro-ro) σε σύγκριση με την τρέχουσα παρεχόμενη υπηρεσία με τη χρήση σκαφών μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων (ro-pax).

3.4.3.1.1.1.2. Συνοπτική παρουσίαση των απαντήσεων που λήφθηκαν

(188) Οι γαλλικές αρχές έλαβαν πέντε μόνο απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο έως το πέρας της περιόδου διαβούλευσης. Λόγω του χαμηλού αριθμού απαντήσεων, η Gecodia επικοινώνησε απευθείας με ορισμένες εταιρείες μεταφορών και εφοδιαστικής που χρησιμοποιούν υπηρεσίες θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής χώρας, με σκοπό να τους υποβάλει απευθείας τις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου τηλεφωνικώς.

(189) Οι γαλλικές αρχές αναφέρουν ότι η Gecodia επικοινώνησε με 21 εταιρείες μεταφορών οι οποίες αντιπροσωπεύουν περίπου το 90 % της συνολικής διακίνησης μη ρυμουλκούμενου φορτίου και το 70 % της συνολικής διακίνησης ρυμουλκούμενου φορτίου μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής χώρας. Οι ερωτηθέντες μεταφορείς εμπορευμάτων πραγματοποίησαν κυρίως διαδρομές από τη Μασσαλία, μολονότι άνω του ημίσεος αυτών πραγματοποίησαν επίσης διαδρομές από την Τουλόν. Οι μεταφορείς εμπορευμάτων έδωσαν απαντήσεις για κάθε διαδρομή που πραγματοποίησαν μεταξύ της Κορσικής (κάθε λιμένα της Κορσικής) και της ηπειρωτικής χώρας (κάθε λιμένα της ηπειρωτικής χώρας) καθώς και για κάθε είδος φορτίου (ρυμουλκούμενο φορτίο και μη ρυμουλκούμενο φορτίο).

(190) Όσον αφορά το μη ρυμουλκούμενο φορτίο ([107]), οι απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο συνοψίζονται ως ακολούθως:

— λίγο περισσότερο από το ήμισυ των ερωτηθέντων εκτιμούν ότι η παρεχόμενη επί του παρόντος υπηρεσία θαλάσσιας μεταφοράς δεν καλύπτει, γενικώς, τις ανάγκες τους. Τα εν λόγω αποτελέσματα διαφέρουν ανάλογα με τη διαδρομή: μολονότι όλοι σχεδόν οι χρήστες υπηρεσιών μεταφορών μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και του Propriano και της L'Île-Rousse είναι ικανοποιημένοι με την παρούσα προσφορά, εκείνοι που χρησιμοποιούν υπηρεσίες μεταφορών προς/από το Αιάκιο και τη Bastia είναι δυσαρεστημένοι σχεδόν στο σύνολό τους ([108])·

— οι περισσότεροι χρήστες αντιμετωπίζουν δυσχέρειες όσον αφορά τη διαθέσιμη δυναμικότητα, ειδικότερα στις διαδρομές μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και της Bastia (το 100 % αντιμετωπίζει δυσχέρειες τακτικά ή συστηματικά), του Αιακίου και του Porto-Vecchio (άνω του 50 % αντιμετωπίζει δυσχέρειες τακτικά ή συστηματικά)·

— οι ερωτηθέντες είναι σε μεγάλο βαθμό ικανοποιημένοι με τις ώρες αναχώρησης και άφιξης στην Κορσική και τις συχνότητες των μετ' επιστροφής δρομολογίων που ίσχυαν κατά τον χρόνο της διαβούλευσης με τους χρήστες·

([104]) Οι προτεινόμενες απαντήσεις ήταν οι εξής: δεν έχω επιλογή (επιβεβλημένη κράτηση)· συστηματικά· μόνο για ορισμένους πλόες (να προσδιοριστεί ο πλους για τον οποίο δεν γίνεται σύγκριση)· ποτέ.

([105]) Οι προτεινόμενες απαντήσεις ήταν οι εξής: ο φθηνότερος ναύλος· λιμενικές υποδομές· ώρες δρομολογίων· καλύτερη ποιότητα υπηρεσιών· εγγύτητα λιμένα στον προορισμό μου· είδος ταξιδιού· άλλο (να προσδιοριστεί).

([106]) Οι προτεινόμενες απαντήσεις ήταν οι εξής: ο φθηνότερος ναύλος· πιο εξυπηρετικές ώρες δρομολογίων· ο προορισμός μου βρισκόταν πλησιέστερα στον λιμένα που επέλεξα· έλλειψη θέσης προς κράτηση στη Μασσαλία· άλλο (να προσδιοριστεί).

([107]) Υπενθυμίζεται ότι μη ρυμουλκούμενο φορτίο διακινείται αποκλειστικά και μόνο μεταξύ των λιμένων της Κορσικής και του λιμένα της Μασσαλίας.

([108]) Η διαφορά είναι σαφέστερη για το Porto-Vecchio, καθώς το 64 % των ερωτηθέντων θεωρεί την παρεχόμενη υπηρεσία μη ικανοποιητική.

— κανένας εκ των ερωτηθέντων δεν συγκρίνει τους διαθέσιμους διάπλους στον λιμένα της Μασσαλίας με τους διάπλους που είναι διαθέσιμοι σε άλλους λιμένες. Η εγγύτητα με τον λιμένα της Μασσαλίας είναι σχεδόν ο μόνος λόγος για την επιλογή του συγκεκριμένου λιμένα. Ακόμη και σε περίπτωση υποθετικής αύξησης των τιμών θαλάσσιων μεταφορών από τη Μασσαλία, κανείς από τους ερωτηθέντες δεν θα χρησιμοποιούσε τους άλλους λιμένες της ηπειρωτικής χώρας·

— όλοι σχεδόν οι ερωτηθέντες θα προτιμούσαν μια υπηρεσία για την αποκλειστική μεταφορά φορτίων (ro-ro) αντί της υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων.

(191) Όσον αφορά το ρυμουλκούμενο φορτίο, οι απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο συνοψίζονται ως ακολούθως:

— λίγο περισσότερο από το ήμισυ των ερωτηθέντων δηλώνουν ότι η υπηρεσία θαλάσσιων μεταφορών που παρέχεται επί του παρόντος από/προς τη Μασσαλία ανταποκρίνεται γενικά στις ανάγκες τους, ενώ η υπηρεσία από την Τουλόν θεωρείται γενικά μη ικανοποιητική (77 % των ερωτηθέντων). Τα ως άνω αποτελέσματα διαφέρουν ανάλογα με τη διαδρομή: όλοι σχεδόν οι χρήστες παραπονούνται για τη διαδρομή προς/από τη Bastia (για τους ερωτηθέντες που χρησιμοποιούν τη Μασσαλία και την Τουλόν). Το ήμισυ των χρηστών δηλώνουν επίσης μη ικανοποιημένοι με την υπηρεσία προς/από το Αιάκιο και το Porto-Vecchio (για τους ερωτηθέντες που χρησιμοποιούν τη Μασσαλία και την Τουλόν), μολονότι εκφράζουν συνολική ικανοποίηση με τις διαδρομές από/προς το Propriano και την L'Île-Rousse·

— οι χρήστες αντιμετωπίζουν δυσχέρειες όσον αφορά τη διαθέσιμη δυναμικότητα, ειδικότερα στις διαδρομές προς τη Bastia (το 100 % αντιμετωπίζει δυσχέρειες τακτικά ή συστηματικά, τόσο στη Μασσαλία όσο και στην Τουλόν) και προς το Αιάκιο και το Porto-Vecchio (το 50 % αντιμετωπίζει δυσχέρειες τακτικά ή συστηματικά από τη Μασσαλία και το 100 % από την Τουλόν)·

— οι ερωτηθέντες είναι σε μεγάλο βαθμό ικανοποιημένοι με τις ώρες αναχώρησης και άφιξης και τις συχνότητες των μετ' επιστροφής δρομολογίων που ίσχυαν κατά τον χρόνο της διαβούλευσης με τους χρήστες τόσο στην Τουλόν όσο και στη Μασσαλία·

— κανένας σχεδόν εκ των ερωτηθέντων δεν συγκρίνει τους διαθέσιμους διάπλους στον λιμένα της Μασσαλίας με τους διάπλους που είναι διαθέσιμοι στους άλλους λιμένες. Η εγγύτητα με τον λιμένα της Μασσαλίας είναι σχεδόν ο μόνος λόγος για την επιλογή του συγκεκριμένου λιμένα. Ακόμη και σε περίπτωση αύξησης των τιμών θαλάσσιων μεταφορών από τη Μασσαλία, κανείς από τους ερωτηθέντες δεν θα χρησιμοποιούσε άλλους λιμένες της ηπειρωτικής χώρας·

— κάτω του 40 % των ερωτηθέντων χρησιμοποιούσαν λιμένες της ηπειρωτικής χώρας πλην της Μασσαλίας το 2019. Τα αποτελέσματα διαφέρουν ανάλογα με τη διαδρομή: το 80 % και το 50 % (αντιστοίχως) των ερωτηθέντων που μετακινούνται προς/από τη Bastia και το Αιάκιο χρησιμοποιούσαν την Τουλόν, σε σύγκριση με σχεδόν κανέναν από τους ερωτηθέντες που μετακινούνται προς/από άλλους λιμένες της Κορσικής. Ο μόνος λόγος για τη χρησιμοποίηση του λιμένα της Τουλόν είναι η παντελής έλλειψη εισιτηρίων στον λιμένα της Μασσαλίας. Ακόμη και σε περίπτωση αύξησης των τιμών θαλάσσιων μεταφορών από τη Μασσαλία, κανείς από τους ερωτηθέντες δεν θα χρησιμοποιούσε τους άλλους λιμένες της ηπειρωτικής χώρας·

— η πλειονότητα των ερωτηθέντων θα προτιμούσαν μια υπηρεσία για την αποκλειστική μεταφορά φορτίων (ro-ro) αντί υπηρεσίας βασισμένης στη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων (ro-pax).

3.4.3.1.1.2. Διαβούλευση με τους λιμένες

3.4.3.1.1.2.1. Ερωτήσεις που τέθηκαν

(192) Το ερωτηματολόγιο που συνόδευε τη διαβούλευση με τους λιμένες περιλάμβανε τρία μέρη σχετικά με την εμπορευματική κυκλοφορία.

(193) Με το πρώτο μέρος του ερωτηματολογίου οι λιμενικές αρχές κλήθηκαν να σχολιάσουν τα χαρακτηριστικά της ζήτησης εκ μέρους των χρηστών, όπως προσδιορίστηκαν και παρουσιάζονταν στο υποστηρικτικό έγγραφο της διαβούλευσης με τους χρήστες (αιτιολογική σκέψη 95). Ειδικότερα, με το πρώτο μέρος οι λιμενικές αρχές κλήθηκαν:

— να σχολιάσουν τη διαφοροποίηση μεταξύ ρυμουλκούμενου φορτίου και μη ρυμουλκούμενου φορτίου·

— να προσδιορίσουν, βάσει των γνώσεών τους για την αγορά, τη ζώνη έλξης του λιμένα τους·

— να δηλώνουν αν θεωρούν ότι οι λιμενικές υποδομές τους δεν παρέχουν δυνατότητα υποκατάστασης με εκείνες άλλων λιμένων για το σύνολο ή μέρος του ρυμουλκούμενο φορτίου και του μη ρυμουλκούμενου φορτίου μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής χώρας·

— να σχολιάσουν το επίπεδο του ανταγωνισμού, τόσο τρέχοντος όσο και σε ορίζοντα επταετίας, μεταξύ λιμένων εμπορευματικών μεταφορών.

(194) Με το δεύτερο μέρος του ερωτηματολογίου οι λιμενικές αρχές κλήθηκαν να υποβάλουν πλήρη περιγραφή των λιμενικών υποδομών τις οποίες θα μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας.

(195) Με το τρίτο μέρος του ερωτηματολογίου (ερωτήσεις 5.1 έως 5.8 για το μη ρυμουλκούμενο φορτίο και ερωτήσεις 6.1 έως 6.8 για το ρυμουλκούμενο φορτίο) οι λιμενικές αρχές κλήθηκαν κατ' ουσία να δώσουν πληροφορίες σχετικά με την ικανότητα των υποδομών τους να χειριστούν τη διακίνηση φορτίων. Ειδικότερα, οι λιμενικές αρχές κλήθηκαν να προσδιορίσουν τα εξής:

— αν οι υποδομές τους περιλαμβάνουν χώρους χειρισμού για μη ρυμουλκούμενο και για ρυμουλκούμενο φορτίο (απάντηση: ναι ή όχι) ([109])·

— το είδος σκαφών που μπορούν να εξυπηρετήσουν ([110])·

— αν οι λιμενικές υποδομές τους χειρίζονται επί του παρόντος ρυμουλκούμενο και/ή μη ρυμουλκούμενο φορτίο ([111])·

— αν οι υποδομές τους μπορούν να εξυπηρετήσουν καθημερινά ([112]) και εβδομαδιαία ([113]) δρομολόγια μετ' επιστροφής για τη διακίνηση φορτίων (απάντηση: ναι ή όχι)·

— αν οι λιμενικές υποδομές μπορούν να διασφαλίσουν έναν αριθμό καθημερινών και εβδομαδιαίων δρομολογίων μετ' επιστροφής για εμπορευματικές μεταφορές στην Κορσική (απάντηση: ναι ή όχι) ([114]).

3.4.3.1.1.2.2. Συνοπτική παρουσίαση των απαντήσεων που λήφθηκαν

(196) Όπως επισημάνθηκε στην αιτιολογική σκέψη 120, οι γαλλικές αρχές συγκέντρωσαν πληροφορίες από τις λιμενικές αρχές της Τουλόν, της Μασσαλίας και της Νίκαιας.

(197) Όσον αφορά το πρώτο μέρος του ερωτηματολογίου, οι τρεις λιμένες θεωρούν ενδεδειγμένη την προσέγγιση που εφάρμοσαν οι γαλλικές αρχές να διαφοροποιήσουν το ρυμουλκούμενο φορτίο από το μη ρυμουλκούμενο φορτίο. Όσον αφορά τις ζώνες έλξης για τη μεταφορά φορτίων, οι λιμένες της Νίκαιας και της Τουλόν θεωρούν ότι η ζώνη έλξης τους είναι τοπική μόνο και περιορίζεται στην άμεση ενδοχώρα, ενώ ο λιμένας της Μασσαλίας θεωρεί ότι προσελκύει τη μεταφορά εμπορευμάτων από ολόκληρη τη Γαλλία και, ειδικότερα, τη μεταφορά εμπορευμάτων που διέρχονται την κοιλάδα του Ροδανού.

(198) Όσον αφορά τις συνθήκες ανταγωνισμού, ο λιμένας της Νίκαιας θεωρεί ότι οι υποδομές του, οι οποίες βρίσκονται στο κέντρο της πόλης, και ο ισχνός βιομηχανικός και εμπορικός ιστός γύρω από τη Νίκαια δεν καθιστούν δυνατή —και δεν θα καταστήσουν δυνατή στη διάρκεια επταετούς περιόδου— την ικανοποίηση της ζήτησης για μεταφορές φορτίων μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής χώρας. Ο λιμένας της Τουλόν αναφέρει επίσης ότι ο λιμένας της Μασσαλίας είναι ο αδιαμφισβήτητος ηγέτης στην αγορά φορτίου και ότι ο ίδιος μπορεί να λειτουργήσει μόνο συμπληρωματικά ως προς τον λιμένα της Μασσαλίας. Ο λιμένας της Τουλόν επισημαίνει ότι το επίπεδο ανταγωνισμού μεταξύ Μασσαλίας και Τουλόν είναι «υγιές, παρά τη χαμηλή δυναμικότητα της Τουλόν, η οποία σημαίνει ότι ο λιμένας της Τουλόν δεν μπορεί να ασκήσει πραγματικό ανταγωνισμό στη συγκεκριμένη αγορά». Ο λιμένας της Μασσαλίας θεωρεί ότι η γεωγραφική θέση του, στο επίκεντρο οδικών και σιδηροδρομικών κόμβων και πλησίον των κύριων κέντρων εφοδιαστικής και μεταφορών, καθώς και η ιδιαιτέρως ευχερής πρόσβαση στις υποδομές του από τρεις αυτοκινητοδρόμους συνεπάγονται σημαντικό πλεονέκτημα για τη μεταφορά φορτίων.

([109]) Το ερωτηματολόγιο ζητούσε από τους λιμένες να προσδιορίσουν την έκταση των χώρων χειρισμού, τη διαθεσιμότητα για τη διακίνηση φορτίων προς την Κορσική και την ικανότητα χειρισμού επικίνδυνων εμπορευμάτων κλάσης 1 και κλάσης 2.

([110]) Οι λιμενικές αρχές έπρεπε να προσδιορίσουν επίσης i) τον αριθμό των διαθέσιμων αποβαθρών· ii) τη μέγιστη δυναμικότητα, σε τρέχοντα μέτρα, των σκαφών που μπορούν να εξυπηρετηθούν· iii) τα περιβαλλοντικά μέτρα που εφαρμόζουν.

([111]) Οι λιμενικές αρχές έπρεπε να προσδιορίσουν επίσης i) την ημερήσια ικανότητα εξυπηρέτησης ημιρυμουλκουμένων/φορτηγών· ii) τις ώρες υποδοχής ημιρυμουλκουμένων/φορτηγών· iii) τον μέσο χρόνο στάθμευσης για ημιρυμουλκούμενα/φορτηγά· iv) τον αριθμό ημιρυμουλκουμένων/φορτηγών που μπορούν να διεκπεραιωθούν ανά ώρα για επιβίβαση ή αποβίβαση.

([112]) Οι λιμενικές αρχές έπρεπε να προσδιορίσουν επίσης i) τον αριθμό των ενδεχόμενων ενδιάμεσων στάσεων ανά ημέρα· ii) την ελάχιστη και τη μέγιστη διάρκεια των ενδιάμεσων στάσεων· iii) τους κανόνες κατανομής θέσεων αγκυροβολίας.

([113]) Οι λιμενικές αρχές έπρεπε να προσδιορίσουν επίσης i) τον αριθμό των ενδεχόμενων ενδιάμεσων στάσεων στη διάρκεια μίας εβδομάδας· ii) την ελάχιστη και τη μέγιστη διάρκεια των εν λόγω ενδιάμεσων στάσεων και iii) τους κανόνες κατανομής θέσεων αγκυροβολίας.

([114]) Με τις ερωτήσεις ζητήθηκε από τις λιμενικές αρχές να προσδιορίσουν τον αριθμό των εγγυημένων ενδιάμεσων στάσεων.

(199) Όσον αφορά το τρίτο μέρος του ερωτηματολογίου:

— *η λιμενική αρχή Μασσαλίας* δηλώνει ότι διαθέτει 13 θέσεις αγκυροβολίας ικανές να εξυπηρετήσουν μεταφορές ρυμουλκούμενου φορτίου και μη ρυμουλκούμενου φορτίου προς την Κορσική. Πέντε εξ αυτών διατίθενται ήδη αποκλειστικά στην κυκλοφορία προς την Κορσική, δυνάμει των ΣΑΔΥ 2021-2022, ενώ μπορούν να διατεθούν άλλες οκτώ θέσεις αγκυροβολίας. Ο λιμένας της Μασσαλίας διαθέτει χώρους χειρισμού έκτασης 120 000 τετραγωνικών μέτρων, οι οποίοι μπορούν να διατεθούν εξ ολοκλήρου στη διακίνηση ρυμουλκούμενου φορτίου και μη ρυμουλκούμενου φορτίου προς την Κορσική. Μπορεί να διατεθεί επιπλέον χώρος έκτασης σχεδόν 30 000 τετραγωνικών μέτρων, αναλόγως των καιρικών συνθηκών ή για τον χειρισμό επικίνδυνων εμπορευμάτων. Τέλος, ένα έργο επέκτασης τερματικού σταθμού περιλαμβάνει τη δημιουργία πρόσθετων χώρων χειρισμού έκτασης άνω των 60 000 τετραγωνικών μέτρων, τους οποίους ο λιμένας μπορεί να χρησιμοποιήσει για τη θαλάσσια συγκοινωνία με την Κορσική. Επιπλέον, στο έγγραφο που υπέβαλε, ο λιμένας της Μασσαλίας αναφέρει ότι η πρόσβαση των φορτηγών στα σκάφη είναι ευχερής ([115]). Ο λιμένας της Μασσαλίας μπορεί επίσης να διεκπεραιώσει την επιβίβαση/αποβίβαση 35 ρυμουλκουμένων ανά ώρα, κατά μέσο όρο, και να χειριστεί σχεδόν 240 ρυμουλκούμενα ημερησίως. Τέλος, ο λιμένας της Μασσαλίας αναφέρει ότι είναι σε θέση να παράσχει υπηρεσία επισκευής πλοίων ro-pax για άμεση τεχνική επέμβαση.

— *Η λιμενική αρχή Τουλόν* δηλώνει ότι οι λιμενικές υποδομές της μπορούν να χειριστούν τη διακίνηση ρυμουλκούμενου και μη ρυμουλκούμενου φορτίου. Επισημαίνει ότι ο τερματικός σταθμός Τουλόν-Port de Commerce διαθέτει χώρους χειρισμού (3 400 τετραγωνικά μέτρα) και τρεις θέσεις αγκυροβολίας για σκάφη ro-pax, οι οποίες μπορούν να εξυπηρετήσουν δύο μετ' επιστροφής δρομολόγια ημερησίως ([116]). Η λιμενική αρχή αναφέρει ότι μπορεί να χειριστεί την επιβίβαση ή αποβίβαση 80 ρυμουλκουμένων ημερησίως (μολονότι μόνον δέκα περίπου κατά τη θερινή περίοδο) στον συγκεκριμένο τερματικό σταθμό. Ωστόσο, η λιμενική αρχή προειδοποιεί ότι, λαμβανομένου υπόψη του τρέχοντος επιπέδου χρησιμοποίησης των εν λόγω ειδικών χώρων από την Corsica Ferries (80 %), δεν μπορεί να εγγυηθεί ότι οι χώροι μπορούν να διατίθενται σε καθημερινή βάση για τακτική συγκοινωνία με την Κορσική ([117]). Ο τερματικός σταθμός Τουλόν-Port de Commerce μπορεί να εξυπηρετήσει ρυμουλκούμενο φορτίο, εξαιρουμένων επικίνδυνων εμπορευμάτων. Εξάλλου, ο τερματικός σταθμός Τουλόν-Brégaillon διαθέτει χώρους χειρισμού έκτασης 30 000 τετραγωνικών μέτρων, οι οποίοι μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη διακίνηση μη ρυμουλκούμενου φορτίου, περιλαμβανομένων επικίνδυνων εμπορευμάτων. Ωστόσο, διαθέτει μία μόνο θέση αγκυροβολίας, μόνο για πλοία ro-ro. Μπορεί να χειριστεί 120 ρυμουλκούμενα ημερησίως. Το CCI Var αναφέρει ότι ο τερματικός σταθμός Τουλόν-Brégaillon είναι καταλληλότερος για αμιγή διακίνηση φορτίων, δεδομένου ότι δεν μπορεί να εξυπηρετήσει την κυκλοφορία επιβατών, διότι βρίσκεται σε περιοχή χειρισμού εκρηκτικών υλών.

— *Η λιμενική αρχή Νίκαιας* δηλώνει ότι οι λιμενικές υποδομές της δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν μεταφορές μη ρυμουλκούμενου φορτίου. Μπορούν, ωστόσο, να χειριστούν ρυμουλκούμενο φορτίο. Οι εν λόγω υποδομών διαθέτουν χώρο χειρισμού έκτασης 25 900 τετραγωνικών μέτρων, αλλά ο λιμένας διευκρινίζει ότι η επιβατική κυκλοφορία έχει προτεραιότητα σε σχέση με κάθε άλλη δραστηριότητα. Υπάρχουν τέσσερις διαθέσιμες θέσεις αγκυροβολίας. Η λιμενική αρχή ισχυρίζεται ότι μπορεί να εγγυηθεί έως τέσσερα καθημερινά δρομολόγια μετ' επιστροφής ημερησίως για τη μεταφορά ρυμουλκούμενου φορτίου στην Κορσική.

(200) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 124, το CCI Κορσικής υπέβαλε επίσης παρατηρήσεις σε μορφή ελεύθερου κειμένου κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης με τους χρήστες. Το CCI Κορσικής υπέβαλε διάφορες πληροφορίες σχετικά με τη μεταφορά εμπορευμάτων στους λιμένες της Κορσικής.

(201) Γενικά, το CCI Κορσικής υπογραμμίζει τα προβλήματα δυναμικότητας που αντιμετωπίζουν όλοι οι λιμένες της Κορσικής, εξαιρουμένου του λιμένα του Propriano. Η κατάσταση αυτή καθιστά τακτικά αναγκαία, κατά τη θερινή περίοδο, την έκδοση νομαρχιακών εξαιρέσεων βάσει των οποίων επιτρέπεται η κυκλοφορία βαρέων οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων σε ημέρες αυξημένης κίνησης στο οδικό δίκτυο («κόκκινες» ημέρες). Ειδικότερα, το CCI Κορσικής παρατηρεί τα εξής:

— *στον λιμένα της Bastia* έχει παρατηρηθεί πολύ μεγάλη αύξηση διακίνησης εμπορευμάτων από το 2010, η οποία δεν μειώθηκε λόγω της πανδημίας της COVID-19. Ωστόσο, η δυναμικότητα του λιμένα της Bastia έχει φτάσει σε σημείο κορεσμού, οι χώροι χειρισμού είναι υπερπλήρεις, οι εργασίες χειρισμού πραγματοποιούνται υπό ολοένα και στενότερα χρονικά περιθώρια κατά τη διάρκεια περιορισμένης χρονικής περιόδου και σε περιορισμένο χώρο, η δε κυκλοφοριακή συμφόρηση καθιστά αδύνατη την εμπρόθεσμη πραγματοποίηση των παραδόσεών τους από τους

([115]) Η λιμενική αρχή Μασσαλίας αναφέρει ότι ο χρόνος μετάβασης φορτηγού από την είσοδο του λιμένα στον θαλάσσιο τερματικό σταθμό είναι μικρότερος των πέντε λεπτών. Επιπλέον, ο λιμένας αναφέρει ότι οι διαδικασίες διέλευσης και καταχώρισης στον λιμένα είναι πλήρως ψηφιοποιημένες με αποτέλεσμα να διασφαλίζεται ομαλή ροή κυκλοφορίας.

([116]) Η λιμενική αρχή Τουλόν αναφέρει ότι μία από τις τρεις θέσεις αγκυροβολίας, δηλαδή η αποβάθρα Fournel, διατίθεται κατά προτεραιότητα σε κρουαζιερόπλοια από τις 8.30 π.μ. έως τις 6.30 μ.μ.

([117]) Με την απάντησή του, το CCI Var αναφέρει τα εξής: «[δ]εδομένου ότι η Corsica Ferries χειρίζεται ήδη περισσότερους από 1,3 εκατομμύριο επιβάτες προς την Κορσική, μέσω της εκτός ΣΑΔΥ παρεχόμενης υπηρεσίας, και περισσότερους από 400 000 επιβάτες προς άλλους ευρωπαϊκούς νησιωτικούς προορισμούς (Σαρδηνία, Μινόρκα, Μαγιόρκα), μέσω των άλλων υπηρεσιών που παρέχει στον τερματικό σταθμό [Τουλόν-Port de Commerce] και μόνο, και καθώς οι τοπικοί αιρετοί αντιπρόσωποι ζήτησαν οι ανωτέρω ροές να περιοριστούν στους όγκους της περιόδου 2019–2021 (δηλαδή 2 εκατομμύρια επιβάτες κατ' ανώτατο όριο), δεν μπορεί να εξεταστεί το ενδεχόμενο προσθήκης περαιτέρω δραστηριοτήτων στην ανωτέρω υφιστάμενη και καθιερωμένη δραστηριότητα στο πλαίσιο υποχρεώσεων που θα απορρέουν από ΣΑΔΥ (ιδίως, η δυνατότητα χειρισμού εμπορευμάτων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους)».

μεταφορείς. Μολονότι ο λιμένας της Bastia διαθέτει οκτώ θέσεις αγκυροβολίας, δεν μπορεί να εξυπηρετήσει οκτώ σκάφη συγχρόνως, λόγω ειδικότερα των τεχνικών χαρακτηριστικών των θέσεων αγκυροβολίας (περιορισμένο μήκος και βύθισμα). Επομένως, στο έγγραφο που υπέβαλε, το CCI Κορσικής ζητεί να διατηρηθούν τα καθημερινά δρομολόγια μετ' επιστροφής μεταξύ Bastia και Μασσαλίας και να προστεθούν επιπλέον δρομολόγια μετ' επιστροφής για τη διασπορά της κίνησης και την αποφυγή της συμφόρησης / της παραμονής των εμπορευμάτων στην αποβάθρα·

— *στους λιμένες του Αιακίου και του Porto-Vecchio* η διακίνηση εμπορευμάτων έχει επίσης αυξηθεί σημαντικά, τα δε εμπορεύματα παραμένουν ολοένα και πιο συχνά στην αποβάθρα λόγω έλλειψης χώρου επί των πλοίων. Το CCI Κορσικής ζητεί τη διατήρηση των καθημερινών και εβδομαδιαίων δρομολογίων μετ' επιστροφής σε αμφότερους τους λιμένες και την προσθήκη δρομολογίων μετ' επιστροφής για τη διασπορά της κίνησης και την αποφυγή της συμφόρησης / της παραμονής των εμπορευμάτων στην αποβάθρα·

— κατά το CCI Κορσικής, *στον λιμένα της L'Île-Rousse* παρατηρείται ανισορροπία, σε σύγκριση με τους άλλους λιμένες της Κορσικής, υπό την έννοια ότι ένα στα τρία εβδομαδιαία δρομολόγια μετ' επιστροφής αφορά τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, κάτι το οποίο συνιστά πρόβλημα για την οικονομική ζωτικότητα της ζώνης έλξης (Balagne) του λιμένα, που αποτελεί τον δεύτερο δημοφιλέστερο τουριστικό προορισμό μετά το Porto-Vecchio. Επιπλέον, ο λιμένας της L'Île-Rousse έχει δύο θέσεις αγκυροβολίας οι οποίες δεν είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν συγχρόνως, λόγω του πλάτους του μόνου κυματοθραύστη που χρησιμοποιείται για αμφότερες τις θέσεις αγκυροβολίας και του μήκους των αποβαθρών. Κατά το CCI Κορσικής, τα εβδομαδιαία δρομολόγια μετ' επιστροφής θα πρέπει να αυξηθούν σε τρία, συν ένα ειδικό δρομολόγιο μετ' επιστροφής για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων·

— δεν υπάρχει σημαντική συμφόρηση στον *λιμένα του Propriano*.

3.4.3.1.1.3. Τα συμπεράσματα της έκθεσης της Gecodia σχετικά με την ποιοτική ζήτηση εκ μέρους των χρηστών εμπορευματικών μεταφορών

(202) Επιπλέον των δημόσιων διαβουλεύσεων, οι γαλλικές αρχές ζήτησαν επίσης από τη Gecodia να διενεργήσει πρόσθετες αναλύσεις της ζήτησης υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών προς την Κορσική εκ μέρους των χρηστών εμπορευματικών μεταφορών.

(203) Όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 95, οι γαλλικές αρχές είχαν επισημάνει στο υποστηρικτικό έγγραφο της διαβούλευσης με τους χρήστες ότι έπρεπε να πραγματοποιηθεί διαφοροποίηση μεταξύ της μεταφοράς ρυμουλκούμενου φορτίου και της μεταφοράς μη ρυμουλκούμενου φορτίου, λόγω ειδικότερα των διαφορετικών περιορισμών που συνεπάγονται τα δύο είδη μεταφοράς όσον αφορά τους χειρισμούς.

(204) Στη μελέτη που εκπόνησε η Gecodia επιβεβαιώνεται η διαφοροποίηση μεταξύ ρυμουλκούμενου φορτίου και μη ρυμουλκούμενου φορτίου. Η Gecodia ανέλυσε επίσης το γεωγραφικό πεδίο της ζήτησης εκ μέρους των χρηστών για θαλάσσιες μεταφορές ρυμουλκούμενου και μη ρυμουλκούμενου φορτίου, προκειμένου να εξακριβώσει αν υπάρχει ζήτηση εκ μέρους των χρηστών για τη μεταφορά φορτίων μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής χώρας από έναν ή περισσότερους λιμένες της ηπειρωτικής χώρας. Ειδικότερα, κατά την εν λόγω ανάλυση λήφθηκαν υπόψη οι ακόλουθες παράμετροι:

— η ικανότητα των λιμένων να εξυπηρετήσουν την κίνηση·

— οι παρατηρήσεις που συγκεντρώθηκαν κατά τη διάρκεια των δημόσιων διαβουλεύσεων·

— το πρόσθετο κόστος διέλευσης από οποιονδήποτε από τους λιμένες, αναλόγως του σημείου αναχώρησης του φορτίου από την ηπειρωτική χώρα προς την Κορσική ή του σημείου προορισμού του φορτίου από την Κορσική στην ηπειρωτική χώρα· και

— η διαπίστωση διαρκούς και σημαντικής απότομης μεταβολής των τιμών (μόνο για το ρυμουλκούμενο φορτίο).

3.4.3.1.1.3.1. Η διακριτή ζήτηση εκ μέρους των χρηστών ανάλογα με το είδος μεταφοράς φορτίου (ρυμουλκούμενο φορτίο και μη ρυμουλκούμενο φορτίο)

(205) Κατά την έκθεση της Gecodia, υπάρχουν ουσιαστικές διαφορές μεταξύ ρυμουλκούμενου φορτίου και μη ρυμουλκούμενου φορτίου. Πρώτον, το μη ρυμουλκούμενο φορτίο συνεπάγεται ότι το ημιρυμουλκούμενο πρέπει να αποσυνδεθεί από το φορτηγό για να φορτωθεί στο σκάφος, τούτο δε απαιτεί ειδικό εξοπλισμό και παρέμβαση των φορτοεκφορτωτών του λιμένα. Δεύτερον, ο λιμένας πρέπει να διαθέτει επαρκή δυναμικότητα (χώρους χειρισμού) για την αποθήκευση των ημιρυμουλκουμένων πριν από τη φόρτωση. Τέλος, η φόρτωση των ημιρυμουλκουμένων δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί συγχρόνως με την επιβίβαση επιβατών και φορτηγών, τούτο δε σημαίνει ότι η ενδιάμεση στάση του πλοίου παρατείνεται. Ωστόσο, η μεγάλη διάρκεια της ενδιάμεσης στάσης περιορίζει τη χρήση της αποβάθρας και, επομένως, ο λιμένας πρέπει να διαθέτει περισσότερες αποβάθρες ώστε να εξυπηρετεί περισσότερους προορισμούς συγχρόνως. Στην έκθεση της Gecodia χρησιμοποιούνται τα αποτελέσματα των διαβουλεύσεων με τους χρήστες και τους λιμένες προς στήριξη της ορθότητας της εν λόγω διαφοροποίησης.

(206) Επιπλέον, στην έκθεση της Gecodia επισημαίνεται ότι, από την άποψη των μεταφορέων, το ρυμουλκούμενο φορτίο και το μη ρυμουλκούμενο φορτίο έχουν διαφορετικά χαρακτηριστικά. Ενώ η μεταφορά ρυμουλκούμενου φορτίου απαιτεί μεγάλο στόλο ρυμουλκών ημιρυμουλκουμένων για τη διασφάλιση της καθημερινής μεταφοράς πολλών ρυμουλκουμένων ([118]), η μεταφορά μη ρυμουλκούμενου φορτίου καθιστά δυνατή τη βελτιστοποίηση του στόλου ρυμουλκών σε σχέση με τον αριθμό των ημιρυμουλκουμένων, καθώς ο μεταφορέας μπορεί να πραγματοποιήσει πολλά δρομολόγια μετ' επιστροφής με ένα ρυμουλκό μεταξύ του λιμένα και της εφοδιαστικής βάσης του εντός της ίδιας ημέρας. Στην έκθεση της Gecodia επισημαίνεται ότι, στο πλαίσιο της διαβούλευσης με τους χρήστες, οι μεταφορείς ανέφεραν γενικά ότι πραγματοποιούν από τέσσερα έως έξι δρομολόγια μετ' επιστροφής την ίδια ημέρα με ρυμουλκό για μη ρυμουλκούμενο φορτίο.

(207) Επομένως, στην έκθεση της Gecodia διαπιστώνεται ότι, για τον μεταφορέα, η μετάβαση από μη ρυμουλκούμενο φορτίο σε ρυμουλκούμενο φορτίο συνεπάγεται σημαντικό κόστος από απόψεως προσωπικού και αγοράς επιπλέον ρυμουλκών ημιρυμουλκουμένων. Κατά συνέπεια, η μεταφορά ρυμουλκούμενου φορτίου και μη ρυμουλκούμενου φορτίου αφορά δύο διαφορετικά είδη ζήτησης.

(208) Ωστόσο, στην έκθεση της Gecodia επισημαίνεται ότι υπάρχουν ορισμένα κοινά στοιχεία μεταξύ ρυμουλκούμενου φορτίου και μη ρυμουλκούμενου φορτίου. Ειδικότερα, στην έκθεση της Gecodia αναφέρεται ότι οι παραδόσεις (ρυμουλκούμενο ή μη ρυμουλκούμενο φορτίο) πρέπει να πραγματοποιούνται εντός του πρωινού, πριν από την ώρα που έχει ορίσει ο πελάτης του μεταφορέα, επιβάλλεται δε ποινική ρήτρα σε περίπτωση καθυστερημένης παράδοσης ή ανάγκης εκ νέου προγραμματισμού της παράδοσης. Επομένως, στην έκθεση της Gecodia υπογραμμίζεται η σημασία της παραλαβής στον λιμένα όσο το δυνατόν νωρίτερα (μεταξύ 6 π.μ. και 7 π.μ.), προκειμένου να καταστεί δυνατή η εμπρόθεσμη παράδοση στους αποδέκτες, ανεξαρτήτως του φορτωτή (υπεραγορές, κατασκευαστικός κλάδος, ταχυμεταφορείς ή ομαδοποίηση εμπορευμάτων). Στην περίπτωση μη ρυμουλκούμενου φορτίου, είναι επίσης αναγκαία η παραλαβή στον λιμένα πολύ νωρίς για τα ημιρυμουλκούμενα χωρίς φορτίο (που επιστρέφουν στην ηπειρωτική χώρα), λόγω του χρόνου που απαιτείται για την επάνοδο των αποβιβασθέντων ρυμουλκουμένων στις εφοδιαστικές βάσεις (έμποροι λιανικής ή μεταφορείς), της φόρτωσής τους και της επανόδου στη συνέχεια στον λιμένα. Επιπλέον, σε αμφότερες τις περιπτώσεις, πρέπει να διασφαλίζεται τακτική θαλάσσια συγκοινωνία για την εξασφάλιση της παράδοσης εμπορευμάτων στην Κορσική και της επανόδου των ημιρυμουλκουμένων/φορτηγών στην ηπειρωτική χώρα.

3.4.3.1.1.3.2. Ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές μη ρυμουλκούμενων φορτίων αποκλειστικά στον λιμένα της Μασσαλίας

(209) Κατά την έκθεση της Gecodia, οι χρήστες μεταφορών μη ρυμουλκούμενων φορτίων χρησιμοποιούν αποκλειστικά και μόνο τον λιμένα της Μασσαλία και, επομένως, δεν υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης του συγκεκριμένου λιμένα με τους άλλους λιμένες της Τουλόν και της Νίκαιας στην ηπειρωτική χώρα.

(210) *Πρώτον*, στην έκθεση της Gecodia αναφέρεται ότι μόνον οι λιμένες της Μασσαλίας ([119]) και της Τουλόν-Brégaillon διαθέτουν τις αναγκαίες υποδομές για να εξυπηρετήσουν το συγκεκριμένο είδος κίνησης, κάτι το οποίο δεν συμβαίνει στην περίπτωση των λιμένων της Τουλόν-Port de Commerce και της Νίκαιας. Επιπλέον, η δυναμικότητα του λιμένα της Τουλόν-Brégaillon περιορίζεται σε μία μόνο θέση αγκυροβολίας, η οποία καθιστά δυνατή την πραγματοποίηση ενός μόνο καθημερινού διάπλου στην Κορσική, λαμβανομένων υπόψη των περιορισμών της διάρκειας της ενδιάμεσης στάσης και της ώρας αναχώρησης του μη ρυμουλκούμενου φορτίου ([120]). Επομένως, δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Μασσαλίας και της Τουλόν-Brégaillon για το συγκεκριμένο είδος κυκλοφορίας θα μπορούσε να υπάρξει σε ένα και μόνο δρομολόγιο.

(211) *Δεύτερον*, κατά την έκθεση της Gecodia, η διαβούλευση με τους χρήστες επιβεβαιώνει σε μεγάλο βαθμό ότι, για το μη ρυμουλκούμενο φορτίο, οι μεταφορείς δεν εξετάζουν ποτέ (ή εξετάζουν σπάνια) την ύπαρξη εναλλακτικής δυνατότητας για τον λιμένα της Μασσαλίας όταν προγραμματίζουν τα δρομολόγιά τους. Κανένας από τους ερωτηθέντες δεν ανέφερε ότι αύξηση της τιμής κατά 5-10 % στον λιμένα της Μασσαλίας θα τον οδηγούσε να στραφεί στους λιμένες της Τουλόν, καθώς η διέλευση από την Τουλόν δεν θα καθιστούσε δυνατή τη βελτιστοποίηση των καθημερινών εργασιών του.

([118]) Υπενθυμίζεται ότι το ρυμουλκούμενο φορτίο αφορά τη μεταφορά του φορτηγού στο σύνολό του (ρυμουλκό + ημιρυμουλκούμενο) με τον οδηγό, ενώ το μη ρυμουλκούμενο φορτίο αφορά τη μεταφορά μόνο του ημιρυμουλκούμενου.

([119]) Στην έκθεση της Gecodia επισημαίνεται ότι, στο έγγραφο που υπέβαλε, ο λιμένας της Μασσαλίας επισημαίνει ότι διαθέτει σχεδόν 210 000 τετραγωνικά μέτρα διαθέσιμου χώρου και 13 θέσεις αγκυροβολίας οι οποίες μπορούν να διατεθούν για την κυκλοφορία μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής χώρας και είναι όλες εξοπλισμένες με σύγχρονες και ψηφιοποιημένες εγκαταστάσεις για τη διασφάλιση της ομαλής ροής της κυκλοφορίας.

([120]) Στην έκθεση της Gecodia αναφέρεται ότι ο μέσος όρος φόρτωσης ρυμουλκουμένων σε σκάφη στον λιμένα της Τουλόν-Brégaillon κυμαινόταν μεταξύ 15 και 20 ρυμουλκουμένων ανά ώρα, κατά πολύ κατώτερος του μέσου όρου στον λιμένα της Μασσαλίας (35 ρυμουλκούμενα), και ότι η διαθέσιμη δυναμικότητα ανά ημέρα εκτιμάται σε 120 ρυμουλκούμενα. Συγκριτικά, ο διάμεσος αριθμός ρυμουλκουμένων που φορτώθηκαν στον λιμένα της Μασσαλίας με προορισμό λιμένες της Κορσικής ήταν 237 το 2021, δηλαδή διπλάσιος.

(212) Όσον αφορά τις λιμενικές αρχές, το CCI Νίκαιας Κυανής Ακτής ανέφερε ότι η ζώνη έλξης του λιμένα είναι τοπική μόνο και ότι «ο λιμένας της Νίκαιας, με τις υποδομές του εντός της πόλης και τον ισχνό βιομηχανικό και εμπορικό ιστό του, βρίσκεται σε μειονεκτική θέση και δεν θα μπορέσει ποτέ να ανταποκριθεί στη ζήτηση για μεταφορά φορτίου προς την Κορσική, δεδομένου ότι η Τουλόν και η Μασσαλία μπορούν να ανταποκριθούν καλύτερα στις ανάγκες». Επιπλέον, στην έκθεση της Gecodia υπογραμμίζεται η δήλωση του λιμένα της Τουλόν, στο πλαίσιο της διαβούλευσης με τους λιμένες, κατά την οποία ο λιμένας της Τουλόν μπορεί μόνο να συμπληρώσει τον λιμένα της Μασσαλίας, λαμβανομένων υπόψη της περιορισμένης ζώνης έλξης της ενδοχώρας της Τουλόν και των περιορισμένων επιπέδων δυναμικότητας των θαλάσσιων τερματικών σταθμών του.

(213) *Τρίτον*, με την έκθεσή της, η Gecodia παρατηρεί ότι, προκειμένου να διασφαλίσουν τις παραδόσεις στα καταστήματα, οι μεγάλες μονάδες διανομής στηρίζονται κυρίως σε περιφερειακές ή εθνικές αποθήκες. Στην περίπτωση της Κορσικής, άνω του 90 % των προμηθειών για τα πολυκαταστήματα της Κορσικής αποστέλλονται μέσω των εν λόγω εφοδιαστικών βάσεων, με αποτέλεσμα τα περισσότερα εμπορεύματα που εισάγονται στην Κορσική να προέρχονται από τα κέντρα εφοδιαστικής της περιφέρειας PACA ([121]). Στην έκθεση της Gecodia εξηγείται ότι οι αποθήκες και τα κέντρα εφοδιαστικής βρίσκονται κυρίως στα βορειοδυτικά και γύρω από τη Μασσαλία, καθώς και στον διάδρομο του Ροδανού. Συναφώς, οι γαλλικές αρχές παραπέμπουν στη μελέτη που εκπόνησαν από κοινού, τον Οκτώβριο του 2021, η πολεοδομική υπηρεσία της μητροπολιτικής περιοχής της Μασσαλίας και η πολεοδομική υπηρεσία της Aix-Durance, στην οποία παρουσιάζεται η γεωγραφική θέση των εν λόγω αποθηκών και κέντρων εφοδιαστικής ([122]). Η εν λόγω μελέτη καταδεικνύει την πολύ υψηλή συγκέντρωση ροών εφοδιαστικής προς τη Μασσαλία. Ως εκ τούτου, κατά την έκθεση της Gecodia, η επιλογή του λιμένα της Μασσαλίας δικαιολογείται σε μεγάλο βαθμό από την εγγύτητα του λιμένα στους τόπους φόρτωσης και την ύπαρξη κατάλληλων υποδομών.

(214) Κατά την έκθεση της Gecodia, η εγγύτητα στον λιμένα της Μασσαλίας της πλειονότητας των εφοδιαστικών βάσεων και αποθηκών έχει δύο συνέπειες. Πρώτον, βάσει του προσομοιωτή κόστους που δημοσίευσε η εθνική επιτροπή οδικής κυκλοφορίας, η χρήση του λιμένα της Τουλόν-Brégaillon για όλους τους μεταφορείς που είναι εγκατεστημένοι γύρω από τη Μασσαλία ή στον διάδρομο του Ροδανού θα είχε ως αποτέλεσμα κατά μέσο όρο επιπλέον κόστος 11 EUR ανά τρέχον μέτρο για κάθε δρομολόγιο ημιρυμουλκούμενου σε σύγκριση με τη χρήση του λιμένα της Μασσαλίας ([123]). Δεύτερον, επιπλέον του εν λόγω κόστους οδικής κυκλοφορίας, το κόστος παραγωγής θα αυξανόταν για τους μεταφορείς. Τούτο θα συνέβαινε διότι, λαμβανομένης υπόψη της μεγαλύτερης απόστασης που πρέπει να διανυθεί, οι μεταφορείς θα αναγκάζονταν να μειώσουν κατά το ήμισυ τον αριθμό των δρομολογίων μετ' επιστροφής ανά ρυμουλκό που θα μπορούσαν να πραγματοποιήσουν σε μία ημέρα μεταξύ της εφοδιαστικής βάσης τους και του λιμένα αναχώρησης/άφιξης, κάτι το οποίο θα σήμαινε ότι θα έπρεπε να αποκτήσουν πρόσθετα ρυμουλκά προκειμένου να μπορέσουν να διατηρήσουν τον ίδιο όγκο δραστηριότητας.

(215) Στην έκθεση της Gecodia διαπιστώνεται ότι, από την άποψη των χρηστών θαλάσσιων μεταφορών μη ρυμουλκούμενου φορτίου, δεν υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και των λιμένων της Τουλόν ή της Νίκαιας για τη θαλάσσια συγκοινωνία με την Κορσική.

3.4.3.1.1.3.3. Ειδική ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές ρυμουλκούμενων φορτίων στον λιμένα της Μασσαλίας

(216) Στην έκθεσή της, η Gecodia εκτιμά ότι, από την άποψη των χρηστών θαλάσσιων μεταφορών ρυμουλκούμενου φορτίου, υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης του λιμένα της Μασσαλίας μόνο με τον τερματικό σταθμό Τουλόν-Port de Commerce (αποκλειομένης της υποκατάστασης με τη Νίκαια και τους άλλους τερματικούς σταθμούς της Τουλόν), τούτο δε μόνο μερικώς δεδομένου ότι ορισμένοι χρήστες θαλάσσιων μεταφορών ρυμουλκούμενου φορτίου δεν θεωρούν ότι ο συγκεκριμένος τερματικός σταθμός αποτελεί εναλλακτική δυνατότητα για τον λιμένα της Μασσαλίας.

([121]) Κατά την έκθεση της Gecodia, τούτο επιβεβαιώνεται επίσης από τη γνώμη της γαλλικής Αρχής Ανταγωνισμού (γνώμη αριθ. 20-A-11, σημεία 337-345), στην οποία αναφέρεται ότι «ο λιμένας της Μασσαλίας βρίσκεται πλησίον των κύριων κέντρων εφοδιαστικής στη νότια Γαλλία, με αποτέλεσμα να καθίσταται πιο ελκυστικός για τις θαλάσσιες μεταφορές φορτίου στην Κορσική, ειδικότερα σε σύγκριση με τον λιμένα της Τουλόν, ο οποίος απέχει περισσότερο από τα εν λόγω κέντρα».

([122]) Μελέτη σχετικά με τις συνδέσεις μεταξύ της μητροπολιτικής περιοχής της Aix-Marseille-Provence και των γειτονικών περιοχών, Οκτώβριος 2021, σ. 32-35, διαθέσιμη, μεταξύ άλλων, στη διεύθυνση: https://www.agam.org/relations-de-voisinage-metropole/ (προσπελάστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024).

([123]) Υπενθυμίζεται ότι η Τουλόν απέχει περίπου 70 χιλιόμετρα από τη Μασσαλία.

(217) *Πρώτον*, στην έκθεση της Gecodia αναφέρεται ότι το ρυμουλκούμενο φορτίο δεν απαιτεί οποιαδήποτε συγκεκριμένη λιμενική υποδομή, δεδομένου ότι το ημιρυμουλκούμενο φορτώνεται με τον οδηγό του απευθείας στο σκάφος ως ενιαίο όχημα. Επομένως, καθένας από τους τρεις λιμένες της ηπειρωτικής χώρας εξυπηρετεί ρυμουλκούμενο φορτίο χωρίς ιδιαίτερους περιορισμούς ([124]). Ωστόσο, στην έκθεση της Gecodia επισημαίνεται ότι, στο πλαίσιο της διαβούλευσης με τους λιμένες, ο λιμένας της Τουλόν ανέφερε ότι θα δυσκολευόταν να εξυπηρετήσει περισσότερη κυκλοφορία ρυμουλκούμενου φορτίου καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, καθώς η δυναμικότητα του λιμένα καλύπτεται ήδη κατά 80 % από την υφιστάμενη κυκλοφορία της Corsica Ferries, ο δε λιμένας της Νίκαιας ανέφερε ότι επιθυμούσε να δώσει προτεραιότητα στην κυκλοφορία επιβατών.

(218) *Δεύτερον*, στην έκθεση της Gecodia επισημαίνεται ότι κανένας από τους ερωτηθέντες στο πλαίσιο της διαβούλευσης με τους χρήστες δεν ανέφερε ότι αύξηση της τιμής κατά 5-10 % στον λιμένα της Μασσαλίας θα είχε ως αποτέλεσμα να εκτρέψει το ρυμουλκούμενο φορτίο του στην Τουλόν (και κατά μείζονα λόγο στη Νίκαια). Επομένως, από την εν λόγω διαβούλευση προκύπτει σαφώς ότι οι μεταφορείς δεν εξετάζουν εναλλακτική διαδρομή όταν προγραμματίζουν τα δρομολόγιά τους. Η επιλογή του λιμένα της Μασσαλίας δικαιολογείται σε μεγάλο βαθμό από την εγγύτητά του στους χώρους φόρτωσης των μεταφορέων και τις διαθέσιμες λιμενικές υποδομές.

(219) *Τρίτον*, όπως και για το μη ρυμουλκούμενο φορτίο, στην έκθεση της Gecodia εξηγείται ότι, λόγω της εγγύτητας στον λιμένα της Μασσαλίας των περισσότερων εφοδιαστικών βάσεων των μεταφορέων (αιτιολογική σκέψη 213), η μετατόπιση στον λιμένα της Τουλόν ορισμένων χρηστών, των οποίων η εφοδιαστική βάση είναι πλησίον της Μασσαλίας, θα είχε ως αποτέλεσμα μεγαλύτερες αποστάσεις και αυξημένο κόστος μεταφοράς (4,5 EUR ανά τρέχον μέτρο). Το πρόσθετο αυτό κόστος θα μπορούσε να αυξήσει το κόστος παραγωγής για τον μεταφορέα έως και κατά 17 % ([125]). Στην έκθεση της Gecodia αναφέρεται ότι οι ανωτέρω διαπιστώσεις συνάδουν με τις δηλώσεις των λιμένων της Νίκαιας και της Τουλόν, στο πλαίσιο της διαβούλευσης με τους λιμένες, κατά τις οποίες οι δύο αυτοί λιμένες προσελκύουν τοπική μόνο κυκλοφορία, η οποία περιορίζεται στην άμεση ενδοχώρα τους. Οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν επίσης ότι ο θαλάσσιος ναύλος που καταβάλλουν οι μεταφορείς μετακυλίεται στο ακέραιο στους πελάτες τους και ότι, ως εκ τούτου, η διαφορά του θαλάσσιου ναύλου μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας δεν ασκεί καμία επιρροή στο κόστος παραγωγής των μεταφορέων.

(220) *Τέλος*, η έκθεση της Gecodia περιέχει ποσοτική ανάλυση από την οποία προκύπτει ότι αύξηση του μηνιαίου ναύλου ανά τρέχον μέτρο ρυμουλκούμενου φορτίου στη Μασσαλία δεν συνεπάγεται τη μετατόπιση της διακίνησης ρυμουλκούμενου φορτίου στους λιμένες της Τουλόν. Ειδικότερα, στην έκθεση της Gecodia εξετάστηκαν δύο πρόσφατα συμβάντα διαρκούς σημαντικής και απότομης μεταβολής των τιμών στις διαδρομές της Μασσαλίας ([126]), ενώ ο μηνιαίος ναύλος ανά τρέχον μέτρο παρέμεινε γενικά σταθερός στην Τουλόν ([127]). Στην έκθεση της Gecodia εξηγείται ότι, στο διάστημα από τον Ιούλιο του 2018 έως τον Μάιο του 2019, η αύξηση των τιμών δεν προκάλεσε οποιαδήποτε αντίδραση εκ μέρους των μεταφορέων, καθώς το μερίδιο αγοράς του λιμένα της Τουλόν παρέμεινε σταθερό κατά το εν λόγω διάστημα.

(221) Επομένως, στην έκθεση της Gecodia διαπιστώνεται ότι μεταξύ των λιμένων της Τουλόν και της Μασσαλίας υπάρχει μερική μόνο δυνατότητα υποκατάστασης όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές ρυμουλκούμενου φορτίου μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας.

([124]) Υπάρχει, ωστόσο, μια εξαίρεση που αφορά τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων κλάσης 1 (εκρηκτικές ύλες) και επικίνδυνων εμπορευμάτων κλάσης 2 (συμπιεσμένα, υγροποιημένα ή διαλυμένα αέρια), η οποία απαγορεύεται στον τερματικό σταθμό του λιμένα της Τουλόν-Port de Commerce και στον λιμένα της Νίκαιας.

([125]) Τιμή αναφοράς κόστους παραγωγής για τις οδικές μεταφορές (περιφερειακές μεταφορές, εθνικά στοιχεία του Δεκεμβρίου του 2021 βασισμένα σε διαδρομή 360 χιλιομέτρων, η οποία αντιπροσωπεύει τη μέση ημερήσια απόσταση που διανύεται στο πλαίσιο περιφερειακών μεταφορών, λαμβανομένων υπόψη των μετακινήσεων στον τόπο φόρτωσης και της επανόδου στη βάση του μεταφορέα). Το πρόσθετο αυτό κόστος λαμβάνει υπόψη το κόστος ανά χιλιόμετρο με διόδια, το ωριαίο κόστος και το ημερήσιο κόστος (κόστος ιδιοκτησίας οχήματος, φόρος ανά ημέρα, ασφάλιση ανά ημέρα κ.λπ.). Οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι το μέσο πρόσθετο κόστος εφοδιαστικής είναι αντιστρόφως ανάλογο προς τη συνολική οδική απόσταση της διαδρομής. Επομένως, όσο πλησιέστερα βρίσκεται η αφετηρία στη Μασσαλία, τόσο υψηλότερο θα είναι το συνολικό πρόσθετο κόστος εφοδιαστικής.

([126]) Τα δύο συμβάντα αντιστοιχούν στις ακόλουθες περιόδους:

— από τον Οκτώβριο του 2017 έως τον Οκτώβριο του 2018, μέση ετήσια αύξηση κατά 6 % του μηνιαίου ναύλου ανά τρέχον μέτρο ρυμουλκούμενου φορτίου·

— από τον Οκτώβριο του 2019 έως τον Οκτώβριο του 2020, μέση ετήσια μείωση κατά 16 % του μηνιαίου ναύλου ανά τρέχον μέτρο ρυμουλκούμενου φορτίου.

([127]) Βάσει των πληροφοριών σχετικά με τους ναύλους της Corsica Ferries τις οποίες η Gecodia συγκέντρωσε για την έκθεσή της από τον ιστότοπο της Corsica Ferries το 2020.

3.4.3.1.2. Προσδιορισμός της ποσοτικής ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές φορτίου

3.4.3.1.2.1. Η ποσοτική ζήτηση για τις θαλάσσιες μεταφορές μη ρυμουλκούμενου φορτίου

(222) Στην έκθεση της Gecodia εκτιμήθηκε η μελλοντική ετήσια ζήτηση για τις θαλάσσιες μεταφορές ρυμουλκούμενου και μη ρυμουλκούμενου φορτίου κατά την περίοδο 2023-2030 για καθεμία από τις διαδρομές μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και των λιμένων της Κορσικής.

(223) Η ιστορική ζήτηση για μη ρυμουλκούμενο φορτίο διαπιστώθηκε βάσει των στοιχείων που συλλέχθηκαν από τις ναυτιλιακές εταιρείες. Προκειμένου να εκτιμηθεί η προβλεπόμενη ζήτηση για την περίοδο 2023-2030, η ετήσια αύξηση που παρατηρήθηκε στο διάστημα από το 2010 έως το 2019 (2,3 % ετησίως) εφαρμόστηκε στην κυκλοφορία το 2019. Η προβλεπόμενη ζήτηση διαπιστώθηκε ως ακολούθως:

Πίνακας 17

Ζήτηση για μη ρυμουλκούμενο φορτίο ανά θαλάσσια διαδρομή (σε τρέχοντα μέτρα) από τη Μασσαλία, η οποία παρατηρήθηκε κατά την περίοδο 2018-2020 και εκτιμήθηκε για την περίοδο 2023-2030

	2018	2019	2020	2023*	2025*	2030*
Αιάκιο	523 874	516 467	505 631	565 647	591 965	663 246
Bastia	677 280	674 081	677 321	738 269	772 620	865 653
Porto-Vecchio	141 610	155 785	155 461	170 619	178 558	200 059
Propriano	52 331	54 160	52 453	59 317	62 077	69 552
L'Île-Rousse	73 374	85 229	66 952	93 345	97 688	109 451

Πηγή: Παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών οι οποίες υποβλήθηκαν στις 5 Απριλίου 2023 (έκθεση της Gecodia, πίνακας 56).

3.4.3.1.2.2. Η ποσοτική ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές ρυμουλκούμενου φορτίου

(224) Η ποσοτική ζήτηση για τις θαλάσσιες μεταφορές ρυμουλκούμενου φορτίου εκτιμήθηκε βάσει των ίδιων παραμέτρων με εκείνες που χρησιμοποιήθηκαν για την εκτίμηση της ποσοτικής ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές μη ρυμουλκούμενου φορτίου (αιτιολογικές σκέψεις 222 και 223).

(225) Όπως εξηγήθηκε στο σημείο 3.4.2.1.1.3.3, στην έκθεση της Gecodia διαπιστώθηκε ότι μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και του λιμένα της Νίκαιας δεν υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές ρυμουλκούμενου φορτίου και ότι συναφώς υπάρχει μερική μόνο δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Μασσαλίας και της Τουλόν.

(226) Βάσει της έκθεσης της Gecodia, οι γαλλικές αρχές θεώρησαν ότι το μερίδιο της ζήτησης για μεταφορές ρυμουλκούμενου φορτίου εκ μέρους των χρηστών που θεωρούν ότι δεν υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης του λιμένα της Μασσαλίας με τον λιμένα της Τουλόν αντιπροσωπεύει το 80 % της ιστορικής ζήτησης για ρυμουλκούμενο φορτίο μεταξύ της Μασσαλίας και της Κορσικής το 2019, ενώ το υπόλοιπο 20 % των χρηστών θεωρούν ότι η Τουλόν αποτελεί εναλλακτική δυνατότητα για τον λιμένα της Μασσαλίας.

(227) Οι γαλλικές αρχές εξήγησαν ότι η ανωτέρω εκτίμηση του 80 % προέκυψε από δηλώσεις της συνδικαλιστικής οργάνωσης Κορσικανών μεταφορέων και της Corsica Linea, στο πλαίσιο διαβούλευσης με τους παράγοντες της αγοράς το 2020. Ειδικότερα, η συνδικαλιστική οργάνωση (η οποία αντιπροσωπεύει το [20-50] % του όγκου, σε τρέχοντα μέτρα, του ρυμουλκούμενου φορτίου που μεταφέρεται μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής χώρας) και η Corsica Linea επισήμαναν ότι το 84 % και το 85 %, αντιστοίχως, του ρυμουλκούμενου φορτίου είχε ως προέλευση ή ως προορισμό τον νομό Bouches-du-Rhône (όπου η Μασσαλία είναι ο κύριος λιμένας βάσης).

(228) Αφού προσδιόρισαν την εκτιμώμενη ειδική ζήτηση για ρυμουλκούμενο φορτίο στον λιμένα της Μασσαλίας, οι γαλλικές αρχές προσδιόρισαν ποσοτικά την εν λόγω ζήτηση για τα προσεχή έτη. Η ποσοτική ζήτηση για ρυμουλκούμενο φορτίο από την ομάδα χρηστών που δεν εξετάζουν οποιαδήποτε εναλλακτική δυνατότητα για τον λιμένα της Μασσαλίας (δηλαδή του 80 % της εκτιμώμενης ζήτησης για την περίοδο 2023-2030 μεταξύ Μασσαλίας και Κορσικής) παρουσιάζεται στον Πίνακας 18.

Πίνακας 18

Ζήτηση για ρυμουλκούμενο φορτίο ανά θαλάσσια διαδρομή (σε τρέχοντα μέτρα) από τη Μασσαλία, η οποία παρατηρήθηκε κατά την περίοδο 2018-2020 και εκτιμήθηκε για την περίοδο 2023-2030

	2018	2019	2020	2023*	2025*	2030*
Αιάκιο	116 797	113 958	95 040	99 848	104 493	117 076
Bastia	172 671	166 125	120 047	145 555	152 328	170 670
Porto-Vecchio	36 082	43 222	37 063	37 870	39 632	44 404
Propriano	17 489	17 992	14 294	15 764	16 498	18 484
L'Île-Rousse	24 017	26 878	22 753	23 550	24 646	27 613

Πηγή: Παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών οι οποίες υποβλήθηκαν στις 5 Απριλίου 2023 (έκθεση της Gecodia, πίνακας 57 για την περίοδο 2018-2020 και πίνακας 60 για τα έτη 2023, 2025 και 2030).

(229) Επιπλέον, δεδομένου ότι το ρυμουλκούμενο φορτίο απαιτεί επίσης τη μεταφορά οδηγών (οι οποίοι συνιστούν κατηγορία επιβατών), οι γαλλικές αρχές προσδιόρισαν επίσης τη ζήτηση για τη μεταφορά οδηγών. Οι γαλλικές αρχές θεώρησαν ότι η ζήτηση εκ μέρους των οδηγών ήταν ανάλογη προς τον όγκο του μεταφερόμενου ρυμουλκούμενου φορτίου και ότι η εν λόγω αναλογία ήταν διαχρονικά σταθερή.

(230) Προκειμένου να εκτιμήσουν, για κάθε θαλάσσια διαδρομή, τον λόγο των οδηγών προς τα τρέχοντα μέτρα ρυμουλκούμενου φορτίου, οι γαλλικές αρχές βασίστηκαν στη μέση τιμή που παρατηρήθηκε για την περίοδο 2018-2021. Ο λόγος αυτός εφαρμόστηκε στην εκτιμώμενη ζήτηση ρυμουλκούμενου φορτίου για το 2030. Κατά συνέπεια, κατά τις γαλλικές αρχές, η ζήτηση για τη μεταφορά οδηγών έχει ως εξής:

Πίνακας 19

Θαλάσσια κυκλοφορία οδηγών (αριθμός οδηγών) από τη Μασσαλία, η οποία παρατηρήθηκε κατά την περίοδο 2018-2021 και εκτιμήθηκε για την περίοδο 2023-2030

	2018	2019	2020	2021	2023*	2025*	2030*
Αιάκιο	6 435	6 496	4 736	6 915	5 991	6 270	7 025
Bastia	9 934	9 423	6 303	8 022	8 733	9 140	10 240
Porto-Vecchio	2 222	2 664	2 699	2 536	2 651	2 774	3 108
Propriano	1 414	1 446	1 203	1 411	1 576	1 650	1 848
L'Île-Rousse	1 900	2 289	1 768	2 233	1 884	1 972	2 209

Πηγή: Παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών οι οποίες υποβλήθηκαν στις 27 Ιουλίου 2023.

3.4.3.2. Προσδιορισμός της ικανότητας της αγοράς να ανταποκριθεί στη ζήτηση εκ μέρους των χρηστών

(231) Μετά την εκτίμηση της ποιοτικής και της ποσοτικής ζήτησης εκ μέρους των διαφόρων κατηγοριών χρηστών θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας, οι γαλλικές αρχές επιδίωξαν να καθορίσουν τον βαθμό στον οποίο η προσφορά της αγοράς μπορούσε να ικανοποιήσει την εν λόγω ζήτηση.

3.4.3.2.1. Αποτελέσματα της διαβούλευσης με τους οικονομικούς φορείς

3.4.3.2.1.1. Ερωτήσεις που τέθηκαν

(232) Οι φορείς εκμετάλλευσης θαλάσσιων μεταφορών κλήθηκαν να απαντήσουν στις ίδιες ερωτήσεις με εκείνες που παρατέθηκαν στις αιτιολογικές σκέψεις 163 έως 165 όσον αφορά τις υπηρεσίες μεταφοράς φορτίου τις οποίες θα παρείχαν χωρίς σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας. Ειδικότερα, οι φορείς εκμετάλλευσης θαλάσσιων μεταφορών κλήθηκαν να συμπληρώσουν ένα αρχείο excel με χωριστές πληροφορίες για τους όγκους ρυμουλκούμενου φορτίου και μη ρυμουλκούμενου φορτίου που θα μετέφεραν.

3.4.3.2.1.2. Συνοπτική παρουσίαση των απαντήσεων που λήφθηκαν

(233) Στη διαβούλευση με τους οικονομικούς φορείς ανταποκρίθηκαν τρεις φορείς εκμετάλλευσης: η Corsica Linea, η La Méridionale και η Corsica Ferries.

(234) Η Corsica Linea και η La Méridionale ανέφεραν ότι, χωρίς σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, δεν θα παρείχαν εμπορικές υπηρεσίες μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας.

(235) Η Corsica Ferries παρουσίασε την εμπορική προσφορά την οποία επρόκειτο να υλοποιήσει απουσία σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για εμπορευματικές μεταφορές. Προς στήριξη των απαντήσεών της στο ερωτηματολόγιο, η Corsica Ferries υπέβαλε διάφορα αρχεία excel, στα οποία αναλύονται, μεταξύ άλλων, η δυναμικότητα των σκαφών της και η εμπορική προσφορά την οποία επρόκειτο να υλοποιήσει.

(236) Με την απάντησή της στην ερώτηση 2 της διαβούλευσης με τους οικονομικούς φορείς, σχετικά με τις απόψεις τους όσον αφορά την καταλληλότητα της διαφοροποίησης μεταξύ ρυμουλκούμενου και μη ρυμουλκούμενου φορτίου, η Corsica Ferries επισήμανε τον τεχνητό και αναποτελεσματικό χαρακτήρα της συστηματικής διαφοροποίησης στην οποία προέβη η ΟΤC μεταξύ ρυμουλκούμενου και μη ρυμουλκούμενου φορτίου, η οποία εξαρτάται από το μέγεθος, την οργάνωση και τις επιλογές κάθε μεταφορέα και όχι από την υπηρεσία που παρέχουν οι ναυτιλιακές εταιρείες. Η Corsica Ferries υπογράμμισε επίσης ότι, κατά τις γαλλικές αρχές, το ρυμουλκούμενο φορτίο συνεπάγεται οπωσδήποτε την παρουσία οδηγού επί του σκάφους, ενώ, εντός της κατηγορίας του ρυμουλκούμενου φορτίου, υπάρχει διαφοροποίηση μεταξύ συνοδευόμενου ρυμουλκούμενου φορτίου (με οδηγό) και μη συνοδευόμενου ρυμουλκούμενου φορτίου (χωρίς οδηγό).

(237) Με την απάντησή της, η Corsica Ferries δήλωσε ότι η υπηρεσία που θα παρείχε, χωρίς σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, δεν θα διαφοροποιούσε την προσφερόμενη μεταφορική ικανότητα ανάλογα με το προβλεπόμενο είδος φορτίου. Επομένως, τα στοιχεία του αρχείου excel που υπέβαλε παρουσιάζουν τη σωρευτική ικανότητα μεταφοράς φορτίου της εταιρείας, δηλαδή τόσο για μη ρυμουλκούμενο όσο και για ρυμουλκούμενο φορτίου, χωρίς διαφοροποίηση μεταξύ των δύο ειδών φορτίου.

(238) Η Corsica Ferries διατύπωσε επίσης τις ίδιες επικρίσεις με εκείνες που αναφέρθηκαν στην αιτιολογική σκέψη 169.

(239) Με την απάντησή της στην ερώτηση 4, η Corsica Ferries δήλωσε ότι, απουσία σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, επρόκειτο να παρέχει, από την 1η Ιανουαρίου 2023, υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ όλων των λιμένων της ηπειρωτικής χώρας (Μασσαλία, Νίκαια, Τουλόν) και όλων των λιμένων της Κορσικής, πλην του λιμένα του Propriano. Ειδικότερα, η Corsica Ferries επρόκειτο να παρέχει (εμπορευματικές και επιβατικές) εμπορικές υπηρεσίες κατά τη διάρκεια της ημέρας και της νύχτας, οι οποίες περιλάμβαναν:

— ένα καθημερινό δρομολόγιο μετ' επιστροφής μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας (τουλάχιστον πέντε φορές την εβδομάδα από την Τουλόν και δύο φορές την εβδομάδα από τη Μασσαλία) και καθενός από τους δύο λιμένες του Αιακίου και της Bastia·

— δύο μηνιαία δρομολόγια μετ' επιστροφής από τη Μασσαλία και τουλάχιστον τρία εβδομαδιαία δρομολόγια μετ' επιστροφής από την Τουλόν σε καθέναν από τους λιμένες του Porto-Vecchio και της L'Île-Rousse·

— κανένα εμπορικό δρομολόγιο προς το Propriano δεδομένου ότι, κατά την Corsica Ferries, ο συγκεκριμένος λιμένας εμφάνιζε δυνατότητα υποκατάστασης με τον λιμένα του Αιακίου, τον οποίο πρότεινε να εξυπηρετεί τουλάχιστον μία φορά την ημέρα από τη Μασσαλία και την Τουλόν·

— πρόσθετες υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ του λιμένα της Νίκαιας και της Κορσικής κατά την περίοδο από τον Ιούλιο έως τον Σεπτέμβριο.

(240) Η Corsica Ferries ενημέρωσε τις γαλλικές αρχές ότι διέθετε στόλο 13 σκαφών, τα οποία δεν έχουν διατεθεί σε συγκεκριμένη διαδρομή. Η εταιρεία δήλωσε επίσης ότι το 15 % των διάπλων που επρόκειτο να εκτελεί, σε όλες τις διαδρομές, θα πραγματοποιούνταν κατά τη διάρκεια της ημέρας (αναχώρηση μεταξύ 6 π.μ. και 4 μ.μ. και άφιξη μεταξύ 2 μ.μ. και μεσάνυχτα, σε αμφότερες τις κατευθύνσεις).

(241) Όσον αφορά τη δυναμικότητα των σκαφών για τις εμπορευματικές μεταφορές, η Corsica Ferries υπέβαλε στις γαλλικές αρχές τις πληροφορίες που παρατίθενται στον Πίνακας 20.

Πίνακας 20

Θαλάσσια μεταφορά φορτίου από την Corsica Ferries ανά θαλάσσια διαδρομή (σε τρέχοντα μέτρα) από τη Μασσαλία και την Τουλόν, η οποία παρατηρήθηκε κατά την περίοδο 2016-2019 και εκτιμήθηκε για την περίοδο 2023-2028, χωρίς ΣΑΔΥ

Μασσαλία	**Ετήσιος μέσος όρος (2016-2019, τρέχοντα μέτρα)**	**Ετήσιος μέσος όρος (2023-2028, τρέχοντα μέτρα)**	**Αύξηση (%)**
Αιάκιο	—	232 566	Ά.Α.
Bastia	—	270 297	Ά.Α.
Porto-Vecchio	—	47 371	Ά.Α.
Propriano	—	—	Ά.Α.
L'Île-Rousse	—	51 123	Ά.Α.
Σύνολο Μασσαλίας	—	**601 357**	**Ά.Α.**
Τουλόν	**Ετήσιος μέσος όρος (2016-2019, τρέχοντα μέτρα)**	**Ετήσιος μέσος όρος (2023-2028, τρέχοντα μέτρα)**	**%**
Αιάκιο	163 611	1 172 434	617 %
Bastia	223 077	1 069 916	380 %
Porto-Vecchio	6 425	122 404	1 805 %
Propriano	—	—	Ά.Α.
L'Île-Rousse	3 999	310 533	7 665 %
Σύνολο Τουλόν	**397 112**	**2 675 288**	**574 %**
ΣΎΝΟΛΟ ΜΑΣΣΑΛΊΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥΛΌΝ	**397 112**	**3 276 644**	**825 %**

Πηγή: Απάντηση της Corsica Ferries στην έρευνα αγοράς σχετικά με τη θαλάσσια συγκοινωνία μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας (22 Φεβρουαρίου 2022).

(242) Η Corsica Ferries δήλωσε επίσης ότι η προσφορά της θα ίσχυε μόνον εφόσον δεν υπήρχε οποιαδήποτε σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής χώρας.

3.4.3.2.2. Ανάλυση της ανεπάρκειας της αγοράς

(243) Μετά την ανάλυση της (αναδρομικής και μελλοντικής) ικανότητας μεταφοράς της Corsica Ferries, στην τελική έκθεση διαπιστώνεται ότι, χωρίς ΣΑΔΥ, η προσφορά της αγοράς δεν καλύπτει το σύνολο της ζήτησης των χρηστών για μη ρυμουλκούμενο και ρυμουλκούμενο φορτίο.

(244) *Όσον αφορά το μη ρυμουλκούμενο φορτίο*, στην έκθεσή της η Gecodia παρατήρησε ότι η προσφορά της Corsica Ferries δεν ήταν σύμφωνη με ορισμένα συμπεράσματα της έκθεσης, στο μέτρο που η Corsica Ferries πρότεινε να μεταφέρει μη ρυμουλκούμενο φορτίο με σκάφη μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων (ro-pax) από τον λιμένα της Τουλόν πέντε φορές την εβδομάδα στη διαδρομή Μασσαλία–Αιάκιο και στη διαδρομή Μασσαλία–Bastia και τρεις φορές την εβδομάδα στους δευτερεύοντες λιμένες της Κορσικής. Ωστόσο, i) μόνο ο λιμένας Τουλόν-Brégaillon (και όχι ο λιμένας Τουλόν-Port de Commerce) διαθέτει τις αναγκαίες υποδομές για να χειριστεί μη ρυμουλκούμενο φορτίο και ii) ο λιμένας Τουλόν-Brégaillon μπορεί να εξυπηρετήσει μόνο σκάφη ro-ro και, το πολύ, για μία διαδρομή (αιτιολογική σκέψη 210).

(245) Επιπλέον, κατά την έκθεση της Gecodia, η προσφορά της Corsica Ferries δεν ήταν κατάλληλη για την ικανοποίηση της ζήτησης εκ μέρους των χρηστών για θαλάσσιες μεταφορές μη ρυμουλκούμενου φορτίου, λόγω του ανεπαρκούς αριθμού εβδομαδιαίων δρομολογίων μεταξύ Μασσαλίας και Κορσικής. Κατά την έκθεση της Gecodia, καταρχάς, η Corsica Ferries πρόσφερε μόνο δύο εβδομαδιαία δρομολόγια μετ' επιστροφής μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και των λιμένων του Αιακίου και της Bastia, μολονότι οι χρήστες χρειάζονταν σχεδόν καθημερινά δρομολόγια μετ' επιστροφής για τη μεταφορά του μη ρυμουλκούμενου φορτίου τους. Επιπλέον, στην έκθεση της Gecodia επισημαίνεται ότι οι προτεινόμενες συχνότητες δρομολογίων μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και των λιμένων της L'Île-Rousse και του Porto-Vecchio περιορίζονται σε τρία μηνιαία δρομολόγια μετ' επιστροφής, ενώ οι χρήστες χρειάζονται εβδομαδιαία θαλάσσια συγκοινωνία. Τέλος, στην έκθεσή της η Gecodia διαπίστωσε ότι η Corsica Ferries δεν πρότεινε οποιαδήποτε εμπορική υπηρεσία μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και του λιμένα του Propriano, παρά το γεγονός ότι οι χρήστες χρειάζονται εβδομαδιαία θαλάσσια συγκοινωνία.

(246) *Όσον αφορά το ρυμουλκούμενο φορτίο*, για τους ίδιους λόγους με τους αναφερόμενους στις αιτιολογικές σκέψεις 244 και 245, η Gecodia παρατήρησε, με την έκθεσή της, ότι η Corsica Ferries πρότεινε ανεπαρκή συχνότητα δρομολογίων μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και των λιμένων της Κορσικής για την κάλυψη της ζήτησης για ρυμουλκούμενο φορτίο των χρηστών που δεν εξετάζουν οποιαδήποτε εναλλακτική δυνατότητα για τον λιμένα της Μασσαλίας (δηλαδή του 80 % της συνολικής διακίνησης ρυμουλκούμενου φορτίου μεταξύ της Μασσαλίας και της Κορσικής). Οι γαλλικές αρχές επισήμαναν επίσης ότι, λαμβανομένων υπόψη των παρατηρήσεων του CCI Var σχετικά με τον βαθμό κορεσμού των υποδομών του και τη δυσχέρεια που αντιμετωπίζει ο τερματικός σταθμός της Τουλόν-Port de Commerce να αυξήσει την τρέχουσα διακίνηση ρυμουλκούμενου φορτίου, η προσφορά της Corsica Ferries, η οποία πρόβλεπε επίσης αύξηση της δυναμικότητάς της από την Τουλόν, δεν ήταν ρεαλιστική.

3.4.3.3. Συμπέρασμα σχετικά με την ύπαρξη ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας για θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές

(247) Βάσει των ανωτέρω, οι γαλλικές αρχές συμπέραναν ότι υπάρχει ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας θαλάσσιας μεταφοράς ρυμουλκούμενου και μη ρυμουλκούμενου φορτίου, η οποία αντιστοιχεί στην εκτιμώμενη ζήτηση για το διάστημα από το 2023 έως το 2030, μεταξύ της Μασσαλίας και καθενός από τους πέντε λιμένες της Κορσικής, όπως παρουσιάζεται στον Πίνακας 21.

Πίνακας 21

Εκτιμώμενη ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας για θαλάσσια μεταφορά φορτίων (σε τρέχοντα μέτρα) από τη Μασσαλία για την περίοδο 2023-2030

	Μη ρυμουλκούμενο φορτίο (ετήσια τρέχοντα μέτρα)		Ρυμουλκούμενο φορτίο — περιοχή Μασσαλίας (αδυναμία υποκατάστασης) (ετήσια τρέχοντα μέτρα)		Σύνολο φορτίου (ετήσια τρέχοντα μέτρα)	
	2023	2030	2023	2030	2023	2030
Αιάκιο	565 647	663 246	99 848	117 076	**665 495**	**780 322**
Bastia	738 269	865 653	145 555	170 670	**883 824**	**1 036 323**
Porto-Vecchio	170 619	200 059	37 870	44 404	**208 489**	**244 463**
Propriano	59 317	69 552	15 764	18 484	**75 081**	**88 036**
L'Île-Rousse	93 345	109 451	23 550	27 613	**116 895**	**137 064**
Σύνολο	**1 627 197**	**1 907 961**	**322 587**	**378 247**	**1 949 784**	**2 286 208**

Πηγή: Παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών οι οποίες υποβλήθηκαν στις 5 Απριλίου 2023.

3.5. **Αναγκαιότητα και αναλογικότητα των ΣΑΔΥ**

(248) Αφού διαπίστωσαν την ύπαρξη διαφόρων αναγκών παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των θαλάσσιων εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών, οι γαλλικές αρχές επιδίωξαν να προσδιορίσουν την αναγκαία νομική πράξη και τις κατάλληλες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας για την κάλυψη των αναγκών αυτών οι οποίες θίγουν λιγότερο τις ελευθερίες που είναι βασικές για την ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς (αιτιολογική σκέψη 92).

3.5.1. *Αναγκαιότητα και αναλογικότητα της σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας*

(249) Οι γαλλικές αρχές εξέτασαν πρώτα το ενδεχόμενο ενίσχυσης του καθεστώτος ΥΠΔΥ του 2019 (αιτιολογική σκέψη 62) για διαδρομές ή χρήστες για τους οποίους προσδιορίστηκε ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας θαλάσσιων μεταφορών. Ωστόσο, θεώρησαν ότι μια τέτοια προσέγγιση ενείχε διάφορους περιορισμούς.

(250) *Πρώτον*, κατά τη γνώμη των γαλλικών αρχών, το καθεστώς ΥΠΔΥ του 2019 δεν μπορούσε να καλύψει την έλλειψη ιδιωτικής προσφοράς για την ικανοποίηση της προσδιορισθείσας ζήτησης. Οι γαλλικές αρχές θεώρησαν ότι, χωρίς σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, η προσφορά της Corsica Ferries, στο πλαίσιο του καθεστώτος ΥΠΔΥ του 2019, από τον λιμένα της Μασσαλίας ήταν ήδη ανεπαρκής για την κάλυψη όλων των αναγκών που προσδιόρισε η Γαλλία (ενότητες 3.4.2.3 και 3.4.3.3) και ότι, επομένως, η ενίσχυση του καθεστώτος ΥΠΔΥ του 2019 δεν θα παρήγε κανένα αποτέλεσμα.

(251) *Δεύτερον*, οι γαλλικές αρχές διαπίστωσαν ότι οι ώρες αναχώρησης και άφιξης σκαφών που εκτελούν δρομολόγια μεταξύ ηπειρωτικής Γαλλίας και Κορσικής είναι σημαντικό χαρακτηριστικό της ζήτησης για θαλάσσιες εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές (αιτιολογικές σκέψεις 112, 190, 191 και 208). Κατά τη Γαλλία, ο κανονισμός για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές δεν επιτρέπει στα κράτη μέλη να καθορίζουν τις ώρες άφιξης και αναχώρησης των σκαφών του καθεστώτος ΥΠΔΥ. Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 του εν λόγω κανονισμού, τα κράτη μέλη, όταν επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, περιορίζονται σε απαιτήσεις που αφορούν τους λιμένες που πρέπει να εξυπηρετούνται, την τακτική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια, συχνότητα, ικανότητα παροχής υπηρεσιών, τα επιβαλλόμενα κόμιστρα και την επάνδρωση του σκάφους.

(252) *Τέλος*, οι γαλλικές αρχές θεώρησαν ότι, εάν επρόκειτο να συνοδεύεται από αντιστάθμιση, ένα τέτοιο καθεστώς θα εμπόδιζε την Τοπική Αρχή Κορσικής να ελέγχει το κόστος που συνδέεται με την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας, δεδομένου η Τοπική Αρχή Κορσικής δεν θα ήταν σε θέση να εκτιμήσει το εν λόγω κόστος (το οποίο αντισταθμίζεται μετά την παροχή της υπηρεσίας) λόγω του αβέβαιου αριθμού των διάπλων που θα εκτελούνταν.

(253) Για όλους τους ανωτέρω λόγους, οι γαλλικές αρχές θεώρησαν ότι η σύναψη ΣΑΔΥ ήταν αναγκαία για τον καθορισμό των κατάλληλων απαιτήσεων για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας θαλάσσιων μεταφορών, με σκοπό την κάλυψη των αναγκών παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προσδιορίστηκαν για κάθε θαλάσσια διαδρομή μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και των λιμένων της Κορσικής.

3.5.2. *Αναγκαιότητα και αναλογικότητα των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβλήθηκαν στο πλαίσιο των ΣΑΔΥ*

(254) Οι γαλλικές αρχές θεώρησαν ότι οι ανάγκες παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προσδιορίστηκαν απαιτούσαν τη σύναψη ΣΑΔΥ που θα καθορίζουν τις ακόλουθες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(255) *Πρώτον*, οι γαλλικές αρχές αποφάσισαν να συνάψουν μία σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για κάθε θαλάσσια διαδρομή στην οποία προσδιορίστηκε ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Κάθε σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας έπρεπε να επιβάλλει την υποχρέωση παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς ρυμουλκούμενου και μη ρυμουλκούμενου φορτίου, καθώς και μεταφοράς επιβατών (οδηγοί και επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους) μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και καθενός από τους λιμένες τη Κορσικής, χωρίς ενδιάμεσες στάσεις. Επιπλέον, η σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για τη διαδρομή Μασσαλία–L'Île-Rousse έπρεπε να επιβάλλει επίσης την υποχρέωση μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων (καθώς η L'Île-Rousse είναι ο μόνος λιμένας τη Κορσικής που διαθέτει άδεια παραλαβής τέτοιων εμπορευμάτων), ενώ, για τη διαδρομή Μασσαλία–Propriano, έπρεπε να επιβάλλει την υποχρέωση μεταφοράς επιβατών κατοίκων Κορσικής και μη κατοίκων Κορσικής καθώς και επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους και οδηγών. Οι γαλλικές αρχές εξήγησαν ότι οι ανωτέρω υποχρεώσεις επιβάλλονταν αποκλειστικά και μόνο λόγω των ανεπαρκειών της αγοράς που προσδιορίστηκαν στο πλαίσιο της διαβούλευσης με τους οικονομικούς φορείς.

(256) *Δεύτερον*, οι γαλλικές αρχές θεώρησαν αναγκαίο να επιβάλουν συγκεκριμένα ωράρια δρομολογίων σε κάθε ΣΑΔΥ, με βραδινές αναχωρήσεις προς/από τους λιμένες της Κορσικής και αφίξεις νωρίς το πρωί στην Κορσική ή τη Μασσαλία. Τα ωράρια των δρομολογίων θα ανταποκρίνονταν πλήρως στη ζήτηση των χρηστών, η οποία διαπιστώθηκε μέσω της διαβούλευσης με τους χρήστες (επιβάτες/φορτίο), και στα συμπεράσματα της έκθεσης της Gecodia σχετικά με την οργάνωση της αλυσίδας εφοδιαστικής μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας (αιτιολογική σκέψη 208). Οι εν λόγω υποχρεώσεις παρουσιάζονται για κάθε διαδρομή στον Πίνακας 22.

Πίνακας 22

Υποχρεώσεις ωραρίων δρομολογίων στις ΣΑΔΥ για τη μεταφορά φορτίου και επιβατών για αμφότερες τις κατευθύνσεις (Μασσαλία–Κορσική και Κορσική–Μασσαλία)

Μασσαλία	Αιάκιο	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Ώρα αναχώρησης	Μεταξύ 6.30 μ.μ. και 8 μ.μ.				
Ώρα άφιξης (επόμενη ημέρα)	Μεταξύ 6 π.μ. και 8 π.μ.	Μεταξύ 6 π.μ. και 8 π.μ.	Μεταξύ 7 π.μ. και 8 π.μ.	Μεταξύ 7 π.μ. και 8 π.μ.	Μεταξύ 6 π.μ. και 8 π.μ.

Πηγή: Παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών οι οποίες υποβλήθηκαν στις 28 Ιουνίου 2023.

(257) *Τρίτον*, οι γαλλικές αρχές θεώρησαν αναγκαίο να επιβάλουν υποχρεώσεις συχνότητας δρομολογίων, με σκοπό να διασφαλίζονται ο τακτικός χαρακτήρας των παρεχόμενων υπηρεσιών σύμφωνα με τις ανάγκες που προσδιορίστηκαν (αιτιολογικές σκέψεις 112 και 208) και επαρκής ευελιξία στην παροχή της δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των σημαντικών διακυμάνσεων της ζήτησης. Οι γαλλικές αρχές θεώρησαν ότι οι ΣΑΔΥ θα έπρεπε να περιλαμβάνουν τρεις υποχρεώσεις συχνότητας δρομολογίων για κάθε σχετική θαλάσσια διαδρομή:

— υποχρέωση διασφάλισης ελάχιστου αριθμού εβδομαδιαίων δρομολογίων μετ' επιστροφής·

— υποχρέωση διασφάλισης ελάχιστου αριθμού ετησίων δρομολογίων μετ' επιστροφής·

— υποχρέωση, σε ορισμένες περιπτώσεις και για ορισμένες θαλάσσιες διαδρομές, διασφάλισης επιπλέον δρομολογίων μετ' επιστροφής εντός ανώτατου ορίου που καθορίζεται στις ΣΑΔΥ.

(258) Οι υποχρεώσεις συχνότητας δρομολογίων για κάθε ΣΑΔΥ παρουσιάζονται στον Πίνακας 23. Συγκεκριμένα, οι εν λόγω συχνότητες είναι υψηλότερες για τις θαλάσσιες διαδρομές προς/από τη Bastia και το Αιάκιο, καθώς οι δύο αυτοί λιμένες αντιπροσωπεύουν σημαντικό μερίδιο της κυκλοφορίας επιβατών και φορτίου στην Κορσική (αιτιολογικές σκέψεις 54, 55 και 59).

Πίνακας 23

Υποχρεώσεις συχνότητας δρομολογίων στις ΣΑΔΥ για τη μεταφορά φορτίου και επιβατών

	Αιάκιο	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Ελάχιστος αριθμός εβδομαδιαίων δρομολογίων μετ' επιστροφής εκτός περιόδου αιχμής [1] (βασική κυκλοφορία)	6	6	2-3	2-3	3
Ελάχιστος αριθμός εβδομαδιαίων δρομολογίων μετ' επιστροφής κατά την περίοδο αιχμής [2] (βασική κυκλοφορία)	7	7	3	3	3
Ελάχιστος αριθμός ετήσιων δρομολογίων μετ' επιστροφής (βασική κυκλοφορία)	365	365	156	156	156
Αριθμός πρόσθετων ετήσιων δρομολογίων μετ' επιστροφής	10	30	—	—	10

[1] Ορίζεται ως η περίοδος από τον Νοέμβριο έως τον Μάρτιο.
[2] Ορίζεται ως η περίοδος από τον Απρίλιο έως τον Οκτώβριο.
Πηγή: Παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών οι οποίες υποβλήθηκαν στις 28 Ιουνίου 2023.

(259) Ο τρόπος λειτουργίας των ανωτέρω υποχρεώσεων συχνότητας δρομολογίων εξηγείται με το ακόλουθο παράδειγμα. Όπως προκύπτει από τον Πίνακας 23, ο παραχωρησιούχος υποχρεούται να εκτελεί έξι εβδομαδιαία δρομολόγια μετ' επιστροφής στη διαδρομή Μασσαλία–Αιάκιο εκτός περιόδου αιχμής και επτά κατά την περίοδο αιχμής. Επομένως, η ελάχιστη συχνότητα εβδομαδιαίων δρομολογίων μετ' επιστροφής η οποία πρέπει να τηρείται περιλαμβάνει 130 δρομολόγια μετ' επιστροφής εκτός περιόδου αιχμής και 214 δρομολόγια μετ' επιστροφής κατά την περίοδο αιχμής, ήτοι συνολικά 344 δρομολόγια μετ' επιστροφής. Ο φορέας εκμετάλλευσης υποχρεούται να εκτελεί 365 δρομολόγια μετ' επιστροφής ετησίως: η διαφορά μεταξύ των 365 υποχρεωτικών δρομολογίων μετ' επιστροφής ετησίως και των 344 υποχρεωτικών δρομολογίων μετ' επιστροφής σε εβδομαδιαία βάση αντιπροσωπεύει τον αριθμό των δρομολογίων μετ' επιστροφής (19) τα οποία ο φορέας εκμετάλλευσης πρέπει να εκτελέσει κατά τη διάρκεια του έτους (επιπλέον του ελάχιστου υποχρεωτικού αριθμού εβδομαδιαίων δρομολογίων μετ' επιστροφής), αλλά τα οποία ο φορέας εκμετάλλευσης μπορεί να προγραμματίσει ελεύθερα στις ημέρες του έτους που ο ίδιος επιθυμεί. Ωστόσο, το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό των 19 αυτών δρομολογίων μετ' επιστροφής είναι ότι μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου κατόπιν αιτήματος των γαλλικών αρχών (στο εξής: **δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου**). Για παράδειγμα, τα δρομολόγια μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου εάν οι αρχές εκτιμούν ότι, σε μια ορισμένη ημέρα, η ζήτηση θα είναι πολύ χαμηλή και θα ήταν σκόπιμο να μεταφερθεί η παροχή της υπηρεσίας σε άλλη ημέρα. Επομένως, τα ανωτέρω δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου χαρακτηρίζονται από ευελιξία και παρέχουν στις γαλλικές αρχές ένα ευέλικτο εργαλείο για την προσαρμογή της παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις διακυμάνσεις της ζήτησης ή σε απρόβλεπτα συμβάντα.

(260) Με άλλα λόγια, οι γαλλικές αρχές καθόρισαν έναν ελάχιστο αριθμό ετήσιων δρομολογίων μετ' επιστροφής τα οποία έπρεπε να εκτελούνται για την κάλυψη της ποσοτικής και ποιοτικής ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας (μεταφορά επιβατών και φορτίου), συμπεριλαμβανομένης της υποχρέωσης του φορέα εκμετάλλευσης να εκτελεί i) τακτικά και ελάχιστα εβδομαδιαία δρομολόγια μετ' επιστροφής για τη διασφάλιση της τακτικής παροχής των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών και ii) δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου για τη διασφάλιση της ευελιξίας των υπηρεσιών και την κάλυψη της ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(261) Επιπλέον, με σκοπό τη συμπλήρωση του συστήματος, οι γαλλικές αρχές θεώρησαν αναγκαίο να επιβάλουν πρόσθετες υποχρεώσεις εκτέλεσης δρομολογίων μετ' επιστροφής σε ορισμένες θαλάσσιες διαδρομές. Τα εν λόγω δρομολόγια μετ' επιστροφής αντιστοιχούν στον αριθμό των δρομολογίων μετ' επιστροφής που μπορούν να εκτελεστούν επιπλέον του ελάχιστου αριθμού δρομολογίων μετ' επιστροφής ετησίως. Σκοπός των πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής είναι η κάλυψη έκτακτης αιχμής της κυκλοφορίας. Τα εν λόγω δρομολόγια θα εκτελούνται μόνο κατόπιν αιτήματος των γαλλικών αρχών, εάν εκτιμούν ότι η ζήτηση για τη μεταφορά φορτίου σε μια συγκεκριμένη ημέρα (φορτίου μόνο, καθώς τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής δεν αφορούν επιβάτες) υπερβαίνουν τη μέγιστη ικανότητα μεταφοράς των σκαφών που διατίθενται κατά την ημέρα αυτή. Επομένως, σκοπός των πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής είναι να αποφευχθεί η παραμονή των εμπορευμάτων στην αποβάθρα, με αποτέλεσμα καθυστερήσεις στις παραδόσεις στην Κορσική. Όπως προκύπτει από τον Πίνακας 23, οι γαλλικές αρχές πρόβλεψαν πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής για τρεις διαδρομές (Αιάκιο, Bastia και L'Île-Rousse), στις οποίες το ενδεχόμενο ανάγκης εκτέλεσης τέτοιων δρομολογίων μετ' επιστροφής είναι υψηλότερο.

(262) *Τέλος*, οι γαλλικές αρχές θεώρησαν αναγκαία την επιβολή ελάχιστης ικανότητας μεταφοράς για τα σκάφη ανά διάπλου. Οι υποχρεώσεις αυτές αντιστοιχούν στην ελάχιστη μεταφορική ικανότητα ανά διάπλου στην οποία πρέπει να ανταποκρίνεται ο φορέας εκμετάλλευσης προκειμένου να καλυφθεί η ημερήσια ποσοτική ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας που εκτίμησαν οι γαλλικές αρχές για τη μεταφορά επιβατών (κατοίκων Κορσικής και μη κατοίκων Κορσικής στη θαλάσσια διαδρομή Μασσαλία–Propriano και επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους σε όλες τις διαδρομές) και φορτίου (ρυμουλκούμενου και μη ρυμουλκούμενου, συμπεριλαμβανομένων οδηγών).

(263) Προκειμένου να προσδιορίσουν την ελάχιστη μεταφορική ικανότητα επιβατών ανά διάπλου, οι γαλλικές αρχές βασίστηκαν στην προβλεπόμενη ετήσια ζήτηση το 2030 για κάθε κατηγορία επιβατών και διαδρομή (Πίνακας 14 και Πίνακας 19), λαμβάνοντας υπόψη τον υποχρεωτικό αριθμό διάπλων ετησίως (Πίνακας 23). Επιπλέον, για τη μεταφορά επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους και οδηγών, οι γαλλικές αρχές θεώρησαν ότι το δρομολόγιο εκτελείται καθημερινά, εκτός Σαββάτου και Κυριακής, για τους κύριους λιμένες του Αιακίου και τη Bastia, και τρεις ημέρες την εβδομάδα για τους λοιπούς λιμένες της Κορσικής. Το τελικό αποτέλεσμα (αριθμός επιβατών ανά διάπλου) παρουσιάζεται στον Πίνακας 24.

Πίνακας 24

Υποχρεώσεις ελάχιστης ικανότητας μεταφοράς επιβατών στις ΣΑΔΥ

	Αιάκιο	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse	Σύνολο
Επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους ανά διάπλου (βασική κυκλοφορία)	4	5	1	1	2	**13**
Οδηγοί ανά διάπλου (βασική κυκλοφορία)	14	19	10	4	7	**54**
Επιβάτες (μη συμπεριλαμβανομένων επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους και οδηγών) ανά διάπλου (βασική κυκλοφορία)	—	—	—	186	—	**186**

Πηγή: Παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών οι οποίες υποβλήθηκαν στις 28 Ιουνίου και στις 28 Ιουλίου 2023.

(264) Τέλος, προκειμένου να προσδιορίσουν τη ζήτηση εκ μέρους επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους (συμπεριλαμβανομένων συνοδών) ανά διάπλου, οι γαλλικές αρχές θεώρησαν ότι το δρομολόγιο εκτελείται καθημερινά, εκτός Σαββάτου και Κυριακής, για τους κύριους λιμένες του Αιακίου και τη Bastia, και τρεις ημέρες την εβδομάδα για τους λοιπούς λιμένες της Κορσικής. Το επίπεδο που προκρίθηκε έχει στρογγυλοποιηθεί. Το τελικό αποτέλεσμα (αριθμός επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους ανά διάπλου και θαλάσσια διαδρομή) παρουσιάζεται στον Πίνακας 25.

Πίνακας 25

Εκτιμώμενη ζήτηση εκ μέρους επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους και των συνοδών τους που μετακινούνται με πλοίο μεταξύ Κορσικής και Μασσαλίας (επιβάτες ανά διάπλου)

	2023-2030
Αιάκιο	4
Bastia	5
Porto-Vecchio	1
Propriano	1
L'Île-Rousse	2

Πηγή: Παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών οι οποίες υποβλήθηκαν στις 27 Ιουλίου 2023.

(265) Όσον αφορά την ελάχιστη ικανότητα μεταφοράς *φορτίου* ανά διάπλου, οι γαλλικές αρχές ανέφεραν ότι προσδιορίστηκε όπως εξηγείται στη συνέχεια.

(266) Για τον υπολογισμό της απαιτούμενης εβδομαδιαίας ικανότητας μεταφοράς φορτίου, οι γαλλικές αρχές έλαβαν ως σημείο αναφοράς την εκτιμώμενη ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε εβδομαδιαία βάση για φορτίο τον Ιούλιο του 2030 (χρονικό σημείο το οποίο αποτελεί την αιχμή της ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προσδιορίστηκε για την περίοδο την οποία αφορούν τα επίμαχα μέτρα). Για τις διαδρομές προς το Αιάκιο και τη Bastia, οι γαλλικές αρχές θεώρησαν ότι το 90 % των μεταφορών φορτίου πραγματοποιείται κατά τις εργάσιμες ημέρες της εβδομάδας, ποσοστό το οποίο αυξάνεται στο 100 % για τις διαδρομές προς τους τρεις άλλους λιμένες της Κορσικής. Μέσω του συνδυασμού του υποχρεωτικού εβδομαδιαίου όγκου φορτίου και του αριθμού υποχρεωτικών ελάχιστων εβδομαδιαίων δρομολογίων μετ' επιστροφής (δηλαδή έξι δρομολόγια μετ' επιστροφής εβδομαδιαίως κατά τη χειμερινή περίοδο στις διαδρομές Μασσαλία–Αιάκιο και Μασσαλία–Bastia και τρία δρομολόγια μετ' επιστροφής εβδομαδιαίως προς τους άλλους λιμένες), οι γαλλικές αρχές κατέληξαν στην απαιτούμενη ελάχιστη ικανότητα μεταφοράς φορτίου ανά διάπλου, όπως φαίνεται στον Πίνακας 26.

Πίνακας 26

Υποχρεώσεις ελάχιστης ικανότητας μεταφοράς φορτίου στις ΣΑΔΥ

	Αιάκιο	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Ελάχιστος όγκος φορτίου (τρέχοντα μέτρα) ανά διάπλου (βασική κυκλοφορία)	1 470	1 860	1 040	520	700

Πηγή: Παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών οι οποίες υποβλήθηκαν στις 28 Ιουνίου και στις 28 Ιουλίου 2023.

3.6. **Διαδικασία σύναψης των ΣΑΔΥ**

3.6.1. *Απόφαση αριθ. 22/050 της 28ης Απριλίου 2022*

(267) Μετά τον προσδιορισμό της ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας και λαμβανομένης υπόψη της ανάγκης χρησιμοποίησης σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για την προσήκουσα κάλυψη της εν λόγω ανάγκης, η Τοπική Αρχή Κορσικής κίνησε τη διαδικασία για τις ΣΑΔΥ στις 28 Απριλίου 2022.

(268) Στην παρούσα υπόθεση, με την απόφαση αριθ. 22/050, της 28ης Απριλίου 2022, της Συνέλευσης της Κορσικής, η Τοπική Αρχή Κορσικής αποφάσισε να συνάψει ΣΑΔΥ «ανά διαδρομή» για την εκτέλεση δρομολογίων θαλάσσιων μεταφορών φορτίου (συμπεριλαμβανομένων επικίνδυνων εμπορευμάτων) και επιβατών μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και των λιμένων του Αιακίου (παρτίδα 1), της Bastia (παρτίδα 2), του Porto-Vecchio (παρτίδα 3), του Propriano (παρτίδα 4) και της L'Île-Rousse (παρτίδα 5) για χρονικό διάστημα 7 ετών (με δυνατότητα παράτασης για 12 επιπλέον μήνες, δηλαδή κατ' ανώτατο 8 έτη) από την 1η Ιανουαρίου 2023 έως την 31η Δεκεμβρίου 2030.

(269) Το αντικείμενο των ΣΑΔΥ περιλάμβανε όλες τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που περιγράφηκαν στο σημείο 3.5.2 της παρούσας απόφασης.

(270) Το άρθρο 2.4 των κανόνων για την υποβολή προσφορών ([128]) όριζε ότι «τα ελάχιστα χαρακτηριστικά κάθε σύμβασης είναι τα ακόλουθα: ανώτατος ναύλος ο οποίος εφαρμόζεται στους κατοίκους Κορσικής και στη μεταφορά εμπορευμάτων, ικανότητα μεταφοράς των σκαφών, ωράρια δρομολογίων και συχνότητες εκτέλεσης δρομολογίων, διάρκεια της σύμβασης, ανώτατο ύψος οικονομικής αντιστάθμισης που καταβάλλει η ΟΤC».

(271) Κατά το άρθρο 9.2 των κανόνων για την υποβολή προσφορών «κάθε προσφορά εξετάζεται βάσει κριτηρίων που καθιστούν δυνατό να προσδιοριστεί η βέλτιστη προσφορά από την άποψη του συνολικού οικονομικού οφέλους για την [Τοπική Αρχή Κορσικής]. Σε περίπτωση σύμπραξης, οι ικανότητες αξιολογούνται συνολικά».

Κριτήρια	Ανάλυση ανά κριτήριο	Στάθμιση
Κριτήριο 1: Τεχνική αξία της προσφοράς		60 %
Υποκριτήριο 1	Τεχνική ποιότητα των σκαφών: καταλληλότητα του στόλου που προτείνει ο υποψήφιος ως προς τα ακόλουθα: — παρουσίαση του στόλου (αριθμός, διάθεση, πιστοποίηση και έλεγχος των πλοίων, ταξινόμηση, κράτος σημαίας, συμμόρφωση με διάφορους κώδικες και συμβάσεις). Τυχόν ναυλοσύμφωνα κοινοποιούνται· — αξιοπλοΐα και καταλληλότητα σε σχέση με τους περιορισμούς των λιμένων (έτος παράδοσης, τύπος, αριθμός γεφυρών και μηχανών, μονάδα ισχύος, ταχύτητα, ταχύτητα σε κατάσταση υπολειτουργίας).	20 %

([128]) Οι κανόνες για την υποβολή προσφορών ήταν μέρος των τευχών της πρόσκλησης υποβολής προσφορών που δημοσιεύθηκε στις 6 Μαΐου 2022 (αιτιολογική σκέψη 272).

Κριτήρια	Ανάλυση ανά κριτήριο	Στάθμιση
Υποκριτήριο 2	Συχνότητα και ωράρια δρομολογίων καταλληλότητα του στόλου του υποψηφίου ως προς τις συχνότητες και τα ωράρια δρομολογίων που περιγράφονται στις προδιαγραφές του παραρτήματος 1: — ελάχιστες συχνότητες (επιβάτες, οδηγοί, φορτίο) — πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής — ώρες αναχώρησης και άφιξης	15 %
Υποκριτήριο 3	Προσαρμογή του στόλου στις ανάγκες των χρηστών (τρέχοντα μέτρα φορτίου, μήκος, ύψος, αντοχή γεφυρών, αριθμός, αριθμός πριζών για εμπορευματοκιβώτια ελεγχόμενης θερμοκρασίας για όλες τις διαδρομές και αριθμός καμπινών και καθισμάτων), καμπίνες και ανελκυστήρες για άτομα με μειωμένη κινητικότητα	15 %
Υποκριτήριο 4	Ποιότητα υπηρεσιών για επαγγελματίες και ιδιώτες χρήστες: — υπηρεσίες για τους χρήστες (εστίαση, υπηρεσίες ξενοδοχείου, εγκαταστάσεις ψυχαγωγίας, συνθήκες για άτομα με μειωμένη κινητικότητα και γενικότερα για άτομα που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους, υπηρεσία πληροφοριών για τους χρήστες κ.λπ.) — υπηρεσίες μεταφοράς φορτίου (διεκπεραίωση και διαχείριση, επικοινωνία) — ασφάλεια επί των σκαφών (οδηγίες ασφάλειας, καταστάσεις έκτακτης ανάγκης) — συνέχεια παροχής της δημόσιας υπηρεσίας (συμπεριλαμβανομένης της κοινωνικής υπηρεσίας και υπηρεσίας αλληλεγγύης[(1)]): σχέδιο ενημέρωσης σε περίπτωση διαταραχών λειτουργίας, διαχείριση παραπόνων, ρυθμίσεις αποζημίωσης κ.λπ.	10 %
Κριτήριο 2: Ύψος της οικονομικής αντιστάθμισης και ευρωστία του επιχειρηματικού σχεδίου		30 %
Υποκριτήριο 1: Συνολικό ποσό οικονομικής αντιστάθμισης	Το συγκεκριμένο υποκριτήριο εξετάζεται από την άποψη του ύψους της συνολικής οικονομικής αντιστάθμισης που προτείνει ο υποψήφιος για την παροχή της υπηρεσίας καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης. Η εν λόγω αντιστάθμιση περιλαμβάνει τρία σκέλη: λειτουργικό κόστος, επενδυτικό κόστος και κόστος καυσίμων.	20 %
Υποκριτήριο 2: Ευρωστία του προσωρινού επιχειρηματικού σχεδίου του υποψηφίου	Συνέπεια των δαπανών και των εσόδων που παρουσιάζονται στον προσωρινό λογαριασμό εκμετάλλευσης (παράρτημα 9 του σχεδίου σύμβασης) με τις λειτουργικές παραδοχές που χρησιμοποίησε ο υποψήφιος, οι οποίες έχουν επεξηγηθεί στη χρηματοοικονομική κατάσταση.	10 %
Κριτήριο 3: Εταιρική κοινωνική ευθύνη (ΕΚΕ) Παρουσιάζονται οι δράσεις και το επίπεδο δέσμευσης του υποψηφίου, καθώς και τα μέσα παρακολούθησής τους, από απόψεως εταιρικής κοινωνικής ευθύνης: δεοντολογικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιδόσεις.		10 %

(1) Η κοινωνική υπηρεσία και υπηρεσία αλληλεγγύης, η οποία αφορά τη διαδρομή προς τη Bastia, ορίζεται στο άρθρο 25.3 της ΣΑΔΥ της συγκεκριμένης διαδρομής ως υπηρεσία η οποία διασφαλίζει «*τη θαλάσσια μεταφορά έως 1 300 τρεχόντων μέτρων εμπορευμάτων ημερησίως*» και ανά διάπλου (παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών οι οποίες υποβλήθηκαν στις 7 Ιουνίου 2022).

3.6.2. *Διαδικασία ανάθεσης*

(272) Η πρόσκληση υποβολής προσφορών δημοσιεύθηκε στις 6 Μαΐου 2022 ([129]) και πρόβλεπε ότι οι αιτήσεις και οι προσφορές έπρεπε να παραληφθούν έως τις 25 Ιουλίου 2022.

(273) Πριν από τη λήξη της προθεσμίας υποβολής προσφορών, η Corsica Ferries υπέβαλε ορισμένες ερωτήσεις στην Τοπική Αρχή Κορσικής με τις οποίες ζήτησε διευκρινίσεις σχετικά με ορισμένα σημεία των κανόνων για την υποβολή προσφορών. Ισχυριζόμενη η Τοπική Αρχή Κορσικής δεν απάντησε, ή δεν απάντησε επαρκώς, στις ερωτήσεις της, η Corsica Ferries υπέβαλε ενώπιον του διοικητικού πρωτοδικείου Bastia προσυμβατική αίτηση ασφαλιστικών μέτρων με αίτημα την ακύρωση της διαδικασίας σύναψης των ΣΑΔΥ λόγω παράβασης, εκ μέρους της Τοπικής Αρχής Κορσικής, των υποχρεώσεων δημοσιότητας και ανταγωνιστικής υποβολής προσφορών που επέβαλε η αναθέτουσα αρχή ([130]).

(274) Με τη διάταξη αριθ. 2200797 της 20ής Ιουλίου 2022, ο δικαστής ασφαλιστικών μέτρων του διοικητικού πρωτοδικείου Bastia έκρινε ότι, ως επί το πλείστον, οι αιτιάσεις που πρόβαλε η Corsica Ferries δεν υπάγονται στη δικαιοδοσία του. Κατά τα λοιπά, ο δικαστής δεν δέχθηκε τις παραβάσεις που πρόβαλε η Corsica Ferries με το σκεπτικό ότι, κατά τη γνώμη του, οι ενδιαφερόμενοι υποψήφιοι μπορούσαν να υποβάλουν προσφορά σύμφωνη προς όλες τις τεχνικές απαιτήσεις που καθορίζονται στα τεύχη της προκήρυξης. Στη συνέχεια, η Corsica Ferries άσκησε αναίρεση κατά της εν λόγω απόφασης ενώπιον του Conseil d'État (Συμβουλίου της Επικρατείας). Με απόφαση της 25ης Νοεμβρίου 2022, το Συμβούλιο της Επικρατείας έκρινε την αναίρεση απαράδεκτη (Société Corsica Ferries, αριθ. 466415).

(275) Η Corsica Ferries αποφάσισε τελικώς να μη συμμετάσχει στη διαδικασία υποβολής προσφορών για τις ΣΑΔΥ, εκτιμώντας ειδικότερα ότι δεν διαθέτει σκάφη τα οποία να πληρούν όλες τις τεχνικές απαιτήσεις που η Τοπική Αρχή Κορσικής καθόρισε στις ΣΑΔΥ.

(276) Η Τοπική Αρχή Κορσικής έλαβε τρεις αιτήσεις:

— κοινοπραξία Corsica Linea–La Méridionale: παρτίδα 1·

— Corsica Linea: παρτίδες 2, 3, 4 και 5·

— La Méridionale: παρτίδες 3 και 4.

(277) Η επιτροπή ανάθεσης της παροχής δημόσιας υπηρεσίας άνοιξε τις προσφορές στις 26 Ιουλίου 2022. Μετά τη γνωμοδότηση της εν λόγω επιτροπής, της 2ας Αυγούστου 2022, οι τρεις υποψήφιοι κλήθηκαν να υποβάλουν προσφορά. Την 31η Αυγούστου 2022, μετά την εξέταση των προσφορών τους, η επιτροπή συνέστησε την έναρξη διαδικασίας με διαπραγμάτευση με τους εν λόγω υποψηφίους.

(278) Κατά τη Γαλλία, η Τοπική Αρχή Κορσικής διαπραγματεύτηκε με τους υποψηφίους ως ακολούθως:

— ο πρώτος γύρος διαπραγματεύσεων πραγματοποιήθηκε στις 6 και 7 Σεπτεμβρίου 2022: οι υποψήφιοι κλήθηκαν να βελτιώσουν συνολικά τις οικονομικές πτυχές των προσφορών τους·

— ο δεύτερος γύρος πραγματοποιήθηκε στις 4, 5 και 6 Οκτωβρίου 2022: οι υποψήφιοι κλήθηκαν να προσδιορίσουν επιπλέον τρόπους βελτιστοποίησης των οικονομικών πτυχών·

— ο τρίτος γύρος πραγματοποιήθηκε στις 18 και 19 Οκτωβρίου 2022 και είχε ως στόχο την παγίωση της οικονομικής προσφοράς των υποψηφίων και την εξέταση των προτάσεών τους σχετικά με τροποποιήσεις της σύμβασης·

— ο τέταρτος γύρος πραγματοποιήθηκε στις 7 Νοεμβρίου 2022 με στόχο την οριστικοποίηση του σχεδίου σύμβασης και την παγίωση της προόδου όσον αφορά τις οικονομικές πτυχές ενόψει της υποβολής των τελικών οικονομικών προσφορών των υποψηφίων·

— στις 10 Νοεμβρίου 2022, οι υποψήφιοι υπέβαλαν τις τελικές προσφορές τους.

([129]) Προκήρυξη αριθ. 22-63447, η οποία δημοσιεύθηκε στις 6 Μαΐου 2022 στην Bulletin officiel des annonces des marchés publics (γαλλική επίσημη εφημερίδα προκηρύξεων δημόσιων συμβάσεων, BOAMP), https://www.boamp.fr/pages/avis/?q=idweb: %2222-63447 %22, και στο TED με αριθμό 2022/S 089-246001 την ίδια ημερομηνία, https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:246001-2022:TEXT:EL:HTML.

([130]) Η Corsica Ferries ισχυρίστηκε, ειδικότερα, ότι τα τεύχη της προκήρυξης περιείχαν πολλές ανακρίβειες και αντιφάσεις όσον αφορά τη διάρκεια των ΣΑΔΥ, τη φύση των επενδύσεων που θα έπρεπε να πραγματοποιήσει ο μελλοντικός παραχωρησιούχος και την ακριβή φύση των σκαφών που θα διέθεταν οι υποψήφιοι. Η Corsica Ferries επέκρινε επίσης τον μη προβλέψιμο χαρακτήρα και την έλλειψη οικονομικής ισορροπίας των δρομολογίων μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και των πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής, που απαιτούσαν την αδικαιολόγητη κινητοποίηση δύο έως τριών σκαφών ανά διαδρομή. Τέλος, η Corsica Ferries ισχυρίστηκε ότι τα χρησιμοποιούμενα κριτήρια για την επιλογή των προσφορών ήταν ανακριβή και αλυσιτελή.

(279) Η επιτροπή ανάθεσης της παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η οποία ήταν αρμόδια για την υποβολή των τελικών προσφορών, συνεδρίασε στις 23 Νοεμβρίου 2022.

3.6.3. *Απόφαση αριθ. 22/188 της 20ής Δεκεμβρίου 2022*

(280) Με την απόφαση αριθ. 22/188 της 20ής Δεκεμβρίου 2022, η Συνέλευση της Κορσικής ενέκρινε την επιλογή της κοινοπραξίας Corsica Linea–La Méridionale για την παρτίδα 1, της Corsica Linea για τις παρτίδες 2, 4 και 5 και της La Méridionale για την παρτίδα 3. Στον Πίνακας 27 απεικονίζεται το ύψος της οικονομικής αντιστάθμισης ανά παρτίδα.

Πίνακας 27

Συνολικό ποσό οικονομικής αντιστάθμισης ανά παρτίδα ΣΑΔΥ (εκατ. EUR)

Λιμένες της Κορσικής	Οικονομική αντιστάθμιση για την περίοδο 2023-2030	Ετήσια οικονομική αντιστάθμιση (μέσος όρος)
Παρτίδα 1: Αιάκιο	245,9	30,7
Παρτίδα 2: Bastia	251,1	31,4
Παρτίδα 3: Porto-Vecchio	132,2	16,5
Παρτίδα 4: Propriano	122,6	15,3
Παρτίδα 5: L'Île-Rousse	101,8	12,7
Σύνολο	**853,6**	**106,6**

Πηγή: Κοινοποίηση των γαλλικών αρχών της 27ης Δεκεμβρίου 2022.

3.7. **Σχετικές διατάξεις των ΣΑΔΥ**

(281) Στο παρόν τμήμα περιγράφονται οι συμβατικές ρήτρες των ΣΑΔΥ. Οι εν λόγω ρήτρες είναι σε μεγάλο βαθμό κοινές και στις πέντε ΣΑΔΥ.

3.7.1. *Διατάξεις σχετικά με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και τη διάρκειά τους*

3.7.1.1. Περιεχόμενο των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας

(282) Στα άρθρα 1 και 2 των πέντε ΣΑΔΥ διευκρινίζεται ότι, για λόγους εδαφικής συνέχειας μεταξύ των λιμένων της Κορσικής και του λιμένα της Μασσαλίας, ανατίθενται στον παραχωρησιούχο υποχρεώσεις παροχής υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος (στο εξής: **ΥΓΟΣ**) σχετικά με:

— τη μεταφορά εμπορευμάτων (συμπεριλαμβανομένων επικίνδυνων εμπορευμάτων στη διαδρομή προς τη L'Île-Rousse), με τη μορφή μη ρυμουλκούμενου φορτίου και ρυμουλκούμενου φορτίου· και

— τη μεταφορά i) επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους ([131]), ii) επιβατών που μετακινούνται ως οδηγοί ρυμουλκούμενου φορτίου και, iii) για τη διαδρομή μεταξύ Μασσαλίας και Propriano μόνο, επιβατών κατοίκων Κορσικής και επιβατών μη κατοίκων Κορσικής.

(283) Το άρθρο 1 προβλέπει επίσης ότι κάθε υπηρεσία μεταφοράς φορτίου ή επιβατών την οποία παρέχει ο παραχωρησιούχος και η οποία δεν εμπίπτει στο πεδίο της ΥΓΟΣ εμπίπτει στο πεδίο της «εμπορικής υπηρεσίας ή εκτός ΥΓΟΣ υπηρεσίας».

(284) Στο άρθρο 4 διευκρινίζεται ότι τα συμβατικά έγγραφα που δεσμεύουν τα μέρη είναι η σύμβαση και τα παραρτήματά της (και, κατά το άρθρο 1, τυχόν τροποποιήσεις τους). Σε περίπτωση ασυμφωνίας, η σύμβαση υπερισχύει των παραρτημάτων.

([131]) Στο άρθρο 26.1 των ΣΑΔΥ διευκρινίζεται ότι οι συγκεκριμένοι επιβάτες είναι κάτοικοι Κορσικής οι οποίοι μετακινούνται για ιατρικούς λόγους.

3.7.1.2. Ρυθμίσεις για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας

(285) Στο παράρτημα 1 των πέντε ΣΑΔΥ περιγράφονται τα χαρακτηριστικά των σχετικών θαλάσσιων υπηρεσιών. Τα εν λόγω χαρακτηριστικά περιγράφηκαν στο σημείο 3.5.2 της παρούσας απόφασης.

(286) Το άρθρο 17 των ΣΑΔΥ ορίζει ότι, όσον αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων και για κάθε διαδρομή, ο παραχωρησιούχος οφείλει να μην αφήνει ρυμουλκά στην αποβάθρα, εκτός εάν το ζητήσει ο μεταφορέας ή αν η δυναμικότητα του πλοίου έχει εκτάκτως κορεσθεί, προκειμένου να διασφαλίζεται ότι η ζήτηση εκ μέρους επαγγελματιών χρηστών καλύπτεται και ότι εξασφαλίζεται εδαφική συνέχεια. Στην εν λόγω διάταξη επισημαίνεται επίσης ότι, «για τη βελτιστοποίηση της οργάνωσης της κυκλοφορίας, η αναθέτουσα αρχή δύναται να προγραμματίζει εκ νέου δρομολόγια μετ' επιστροφής, σύμφωνα με τον συνολικό αριθμό ετήσιων δρομολογίων μετ' επιστροφής που καθορίζονται στο παράρτημα 1 της σύμβασης. Ο εν λόγω εκ νέου προγραμματισμός πραγματοποιείται στο πλαίσιο σύσκεψης της τεχνικής επιτροπής του άρθρου 10.2» (βλ. επίσης αιτιολογική σκέψη 290).

(287) Το άρθρο 18 των συμβάσεων για τις διαδρομές από/προς το Αιάκιο, τη Bastia και τη L'Île-Rousse προβλέπει ότι, «λόγω της ανάγκης παροχής της δημόσιας υπηρεσίας, η αναθέτουσα αρχή μπορεί να ζητήσει από τον παραχωρησιούχο να εκτελέσει πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής σε ad hoc βάση, των οποίων ο ανώτατος αριθμός και οι προϋποθέσεις καθορίζονται στο παράρτημα 1. Η εκτέλεση των εν λόγω πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής εξετάζεται στο πλαίσιο της τεχνικής επιτροπής του άρθρου 10.2». Στην πράξη, κατά τις γαλλικές αρχές, τα εν λόγω δρομολόγια μετ' επιστροφής εκτελούνται μόνο εάν, κατά την εβδομαδιαία σύσκεψη της τεχνικής επιτροπής, οι γαλλικές αρχές διαπιστώσουν ότι έχει επέλθει κορεσμός των σκαφών και ότι υπάρχει πρόσθετη ζήτηση για τουλάχιστον 40 ρυμουλκά. Μετά τη σύσκεψη της τεχνικής επιτροπής, ο παραχωρησιούχος διατυπώνει επίσημα με επιστολή τις προτάσεις του για πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής, σύμφωνα με την ανάγκη που διατύπωσε η αναθέτουσα αρχή, και λαμβάνει επιβεβαίωση ταχυδρομικώς για τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής που ενδεχομένως αποφασίστηκαν. Η ελάχιστη προειδοποίηση την οποία η αναθέτουσα αρχή παρέχει στον ανάδοχο εκτιμάται «σε εβδομάδα» προκειμένου να προσεγγίζει όσο το δυνατόν περισσότερο το μοντέλο των δεσμεύσεων· οι γαλλικές αρχές επισήμαναν ότι, στην πράξη, η ζήτηση για μεταφορά φορτίου είναι συνήθως γνωστή τουλάχιστον 15 ημέρες νωρίτερα.

(288) Το άρθρο 20 των ΣΑΔΥ ορίζει ότι ο παραχωρησιούχος δύναται, με την επιφύλαξη της συμφωνίας της αναθέτουσας αρχής, να αντικαταστήσει ένα σκάφος με άλλο σκάφος το οποίο διατίθεται από τον παραχωρησιούχο για την εκτέλεση της σύμβασης, υπό τον όρο, ειδικότερα, ότι το σκάφος αντικατάστασης συμμορφώνεται με τις διατάξεις που καθορίζονται στο παράρτημα 1.

(289) Το άρθρο 22 των ΣΑΔΥ επιτάσσει τα σκάφη που χρησιμοποιούνται για την εκτέλεση της σύμβασης, καθώς και οι υπηρεσίες που παρέχει ο παραχωρησιούχος, να τηρούν τα πρότυπα προσβασιμότητας για άτομα με μειωμένη κινητικότητα. Οι προϋποθέσεις υποδοχής των εν λόγω προσώπων καθορίζονται στο παράρτημα 5 των ΣΑΔΥ.

3.7.1.3. Παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας

(290) Το άρθρο 10.2 των ΣΑΔΥ προβλέπει ότι τεχνική επιτροπή παρακολούθησης, απαρτιζόμενη, μεταξύ άλλων, από εκπροσώπους της ΟΤC, του παραχωρησιούχου, του διαχειριστή των λιμενικών υποδομών και των μεταφορέων φορτίου, συνεδριάζει σε εβδομαδιαία βάση για την παρακολούθηση της εκτέλεσης της υπηρεσίας και τυχόν απαιτούμενων προσαρμογών.

(291) Το άρθρο 11.1 των ΣΑΔΥ προβλέπει ότι, σε περίπτωση ανωτέρας βίας ή απρόβλεπτων συμβάντων, τα μέρη διαβουλεύονται για να προσδιορίσουν τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για την αποκατάσταση της οικονομικής ισορροπίας των ΣΑΔΥ.

3.7.1.4. Διάρκεια των ΣΑΔΥ

(292) Το άρθρο 3 των ΣΑΔΥ ορίζει ότι η σύμβαση τίθεται σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2023 και λήγει την 31η Δεκεμβρίου 2029. Επισημαίνεται επιπλέον ότι τα μέρη μπορούν να συμφωνήσουν σε ενδεχόμενη παράταση 12 μηνών κατ' ανώτατο όριο, ειδικότερα, εάν, κατά τη λήξη της σύμβασης, δεν έχει ανατεθεί νέα σύμβαση παραχώρησης. Επομένως, η ανώτατη δυνατή διάρκεια της σύμβασης είναι 8 έτη.

3.7.2. *Διατάξεις σχετικά με την αντιστάθμιση που χορηγείται στους δικαιούχους των ΣΑΔΥ*

3.7.2.1. Γενικές παράμετροι

(293) Στο άρθρο 30 των ΣΑΔΥ καθορίζονται οι γενικές αρχές που αφορούν την αντιστάθμιση για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής ΥΓΟΣ. Η ανωτέρω διάταξη ορίζει ειδικότερα ότι:

— ο παραχωρησιούχος αμείβεται από τα έσοδα που παράγει η παροχή της ΥΓΟΣ και επιβαρύνεται με τα έξοδά της. Ο παραχωρησιούχος δικαιούται να παρέχει υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών φορτίου ή επιβατών σε εμπορική βάση στον βαθμό που πληρούνται οι προϋποθέσεις για την παροχή της ΥΓΟΣ. Ο παραχωρησιούχος διατηρεί τα έσοδα που παράγει η εμπορική υπηρεσία·

— η ανώτατη οικονομική αντιστάθμιση που καταβάλλει η ΟΤC στον παραχωρησιούχο για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής της ΥΓΟΣ δεν πρέπει να υπερβαίνει το αναγκαίο ποσό για την κάλυψη του καθαρού κόστους παροχής της ΥΓΟΣ, λαμβανομένου υπόψη εύλογου κέρδους (σύμφωνα με τους κανόνες του πλαισίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας ([132]), στο εξής: **πλαίσιο ΥΓΟΣ**)·

— η οικονομική αντιστάθμιση υπολογίζεται βάσει της μεθοδολογίας κατανομής του κόστους και είναι η διαφορά μεταξύ των αναμενόμενων δαπανών και εσόδων του παραχωρησιούχου που σχετίζονται με την παροχή της ΥΓΟΣ (όπως καθορίζονται στο παράρτημα 9 των ΣΑΔΥ που περιέχει τον προσωρινό λογαριασμό εκμετάλλευσης του παραχωρησιούχου), με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 35.1, 37.1 και 40 σχετικά με τον έλεγχο τυχόν υπεραντιστάθμισης·

— οι δαπάνες της ΥΓΟΣ που λαμβάνονται υπόψη για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης περιλαμβάνουν όλες τις άμεσες δαπάνες που είναι αναγκαίες για την παροχή της ΥΓΟΣ και κατάλληλη συνεισφορά στις έμμεσες δαπάνες που είναι κοινές στην ΥΓΟΣ και στις εμπορικές δραστηριότητες·

— τα εκτιμώμενα έξοδα και έσοδα στηρίζονται σε εύλογες και μετρήσιμες παραμέτρους·

— στην εσωτερική λογιστική πρέπει να καταχωρίζονται χωριστά οι δαπάνες και τα έσοδα που συνδέονται με την ΥΓΟΣ και οι αντίστοιχες δαπάνες και έσοδα που συνδέονται με τις λοιπές υπηρεσίες. Η χρήση αναλυτικής λογιστικής και κλειδών κατανομής είναι αναγκαία για τον προσδιορισμό:

  — του κόστους που σχετίζεται με τη δραστηριότητα ΥΓΟΣ και του κόστους που σχετίζεται με την εμπορική δραστηριότητα·

  — δεδομένου ότι η φύση της κυκλοφορίας δεν αποκλείει τη χρήση σκαφών ro-pax, της ανάλυσης, εντός της ΥΓΟΣ, των δραστηριοτήτων μεταφοράς φορτίου και των δραστηριοτήτων μεταφοράς επιβατών για τις οικείες διαδρομές.

(294) Το άρθρο 31 των ΣΑΔΥ απαιτεί η οικονομική ισορροπία κάθε διαδρομής να καθορίζεται στο παράρτημα 9 που υποβάλλει ο παραχωρησιούχος, στο οποίο παρατίθενται οι προβλέψεις για την εκτέλεση των ΣΑΔΥ, με κίνδυνο του παραχωρησιούχου.

3.7.2.2. Παράμετροι που αφορούν τα έσοδα και τις δαπάνες που σχετίζονται με την παροχή της ΥΓΟΣ

3.7.2.2.1. Έσοδα

(295) Το άρθρο 32 των ΣΑΔΥ προβλέπει ότι ο παραχωρησιούχος εισπράττει άμεσα όλα τα έσοδα που παράγονται από την παροχή της ΥΓΟΣ και ειδικότερα:

— έσοδα από τη μεταφορά εμπορευμάτων σύμφωνα με τον πίνακα ναύλων που καθορίζεται στο άρθρο 33.2 των ΣΑΔΥ·

([132]) Ανακοίνωση της Επιτροπής — Πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (2011) (ΕΕ C 8 της 11.1.2012, σ. 15).

— έσοδα που σχετίζονται με τη μεταφορά επιβατών κατοίκων Κορσικής που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους σύμφωνα με τον πίνακα ναύλων που καθορίζεται στο άρθρο 33.3 των ΣΑΔΥ ([133])·

— παρεπόμενα έσοδα που προέρχονται, μεταξύ άλλων, από ειδικές υπηρεσίες τις οποίες ο παραχωρησιούχος παρέχει με δική του πρωτοβουλία σε οδηγούς ρυμουλκούμενου φορτίου ή σε επιβάτες κατοίκους Κορσικής που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους (εστίαση, αποσκευές, παιχνίδια κ.λπ.).

(296) Επιπλέον, το άρθρο 32 των ΣΑΔΥ προβλέπει επίσης ότι, για την περίοδο 2023-2028, ο παραχωρησιούχος πρέπει να χρησιμοποιεί τα πλεονάσματα του εμπορικού αποτελέσματος εκτός ΥΓΟΣ, σε σχέση με τις προβλέψεις του παραρτήματος 9, για τη χρηματοδότηση επενδύσεων σε τεχνικές λύσεις για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και, γενικότερα, για την επιδίωξη των στόχων βελτίωσης της περιβαλλοντικής ποιότητας της ΥΓΟΣ, όπως προβλέπεται στο άρθρο 11.2 των ΣΑΔΥ. Τα πλεονάσματα που δεν χρησιμοποιούνται σε συγκεκριμένο οικονομικό έτος θα κεφαλαιοποιούνται έως την πραγματοποίηση των επενδύσεων ή τη λήξη της σύμβασης. Τα μη χρησιμοποιηθέντα πλεονάσματα θα επιστραφούν στο ακέραιο στην αναθέτουσα αρχή κατά την κανονική ή πρόωρη λήξη της σύμβασης. Η χρήση των εν λόγω πλεονασμάτων θα ελέγχεται από την περιβαλλοντική, οικονομική και νομική επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 10.1 των ΣΑΔΥ.

(297) Στο άρθρο 33.2 των ΣΑΔΥ διευκρινίζεται ότι ο πίνακας ναύλων για τη μεταφορά εμπορευμάτων στο πλαίσιο παροχής της ΥΓΟΣ καθορίζεται στο παράρτημα 8, στο οποίο παρατίθενται οι ακόλουθοι ναύλοι και προβλέπεται ότι, για το ρυμουλκούμενο φορτίο, ο διάπλους του πρώτου οδηγού περιλαμβάνεται στον πίνακα ναύλων:

Πίνακας 28

Ανώτατοι ναύλοι οι οποίοι εφαρμόζονται στη μεταφορά εμπορευμάτων δυνάμει των ΣΑΔΥ

Για ένα δρομολόγιο	Ναύλοι (σε EUR, μη συμπεριλαμβανομένων φόρων)
Τρέχον μέτρο ro-ro ή συμβατικού φορτίου	40
Τρέχον μέτρο «εξαγωγής» ή «πρώτης ύλης»	20
«Εξαγωγή +» τρέχον μέτρο	15
Άλλο είδος φορτίου	Ο ναύλος καθορίζεται ελεύθερα από τον παραχωρησιούχο σύμφωνα με το καθεστώς ΥΠΔΥ του 2 019.

Πηγή: Παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών οι οποίες υποβλήθηκαν στις 28 Ιουνίου 2023.

(298) Το άρθρο 33.3 των ΣΑΔΥ προβλέπει ότι ο πίνακας ναύλων για τη μεταφορά κατοίκων Κορσικής στο πλαίσιο παροχής της ΥΓΟΣ προκύπτει από την εφαρμογή του καθεστώτος ΥΠΔΥ του 2019. Επιπλέον, οι ναύλοι που εφαρμόζονται σε επιβάτες μη κατοίκους Κορσικής δυνάμει της ΥΓΟΣ καθορίζονται ελεύθερα από τον παραχωρησιούχο, αλλά δεν πρέπει να υπερβαίνουν τους ανώτατους ναύλους που προβλέπονται στο εν λόγω καθεστώς.

([133]) Ωστόσο, με τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν στις 28 Ιουλίου 2023, οι γαλλικές αρχές επισήμαναν, όπως προαναφέρθηκε, ότι στη διαδρομή από/προς το Propriano οι κάτοικοι Κορσικής και οι μη κάτοικοι Κορσικής εμπίπτουν επίσης στο πεδίο της δημόσιας υπηρεσίας. Ως εκ τούτου, ο ανάδοχος εισπράττει επίσης έσοδα από υπηρεσίες που σχετίζονται με τη μεταφορά των εν λόγω επιβατών. Επιπλέον, ο ανάδοχος έχει επίσης έσοδα από υπηρεσίες που σχετίζονται με τη μεταφορά οδηγών ρυμουλκούμενου φορτίου.

Πίνακας 29

Ναύλοι οι οποίοι εφαρμόζονται στη μεταφορά επιβατών δυνάμει των ΣΑΔΥ

Απλό δρομολόγιο ανά άτομο (ή μονάδα)	Ανώτατοι ναύλοι για κατοίκους Κορσικής (σε EUR, μη συμπεριλαμβανομένων φόρων)		Ναύλοι για μη κατοίκους Κορσικής
Επιβάτης	Ενήλικος Παιδί	35 20	Οι ναύλοι καθορίζονται ελεύθερα από τον παραχωρησιούχο (αλλά δεν πρέπει να υπερβαίνουν τους ανώτατους ναύλους που προβλέπονται στην απόφαση αριθ. 19/128) ([1]).
Διαμονή	Εξωτερική καμπίνα Εσωτερική καμπίνα Πολυθρόνα	51 46 7	
Όχημα	Έως 4,5 μ. Από 4,5 μ. έως 5 μ. Άνω των 5 μ.	46 51 56	

([1]) Πρβλ. υποσημείωση 138.
Πηγή: Παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών οι οποίες υποβλήθηκαν στις 28 Ιουνίου 2023.

3.7.2.2.2. Δαπάνες και οικονομική αντιστάθμιση

(299) Το άρθρο 34.1 των ΣΑΔΥ προβλέπει ότι ο παραχωρησιούχος επιβαρύνεται με όλες τις λειτουργικές δαπάνες εκτός των εξόδων καυσίμων (συμπεριλαμβανομένων εξόδων προσωπικού, λιμενικών τελών, τροφίμων προς πώληση) και ότι στις εν λόγω λειτουργικές δαπάνες εφαρμόζεται περιθώριο κέρδους, όπως προβλέπεται στο παράρτημα 9.

(300) Το άρθρο 34.2 των ΣΑΔΥ προβλέπει ότι το επενδυτικό κόστος που σχετίζεται με τα σκάφη καθορίζεται βάσει του στόλου που ο παραχωρησιούχος διαθέτει για την εκτέλεση των διαδρομών που καλύπτονται από τις ΣΑΔΥ.

(301) Το άρθρο 35.1 των ΣΑΔΥ προβλέπει ότι η οικονομική αντιστάθμιση λειτουργίας και επενδύσεων (στο εξής: **ΟΑΛΕ**) την οποία η ΟΤC καταβάλλει ετησίως στον παραχωρησιούχο περιλαμβάνει δύο σκέλη:

— ένα σκέλος που αφορά τις λειτουργικές δαπάνες (στο εξής: **ΟΑΔ**), το οποίο αντιστοιχεί στις λειτουργικές δαπάνες που συνεπάγεται η παροχή της ΥΓΟΣ (μη περιλαμβανομένων εξόδων καυσίμων και επενδυτικών δαπανών) κατόπιν αφαίρεσης των εσόδων που παράγει η παροχή της ΥΓΟΣ τα οποία καθορίζονται στο άρθρο 31 και στο παράρτημα 9. Η ΟΑΔ λαμβάνει υπόψη την αύξηση της αποδοτικότητας την οποία ο παραχωρησιούχος αναμένει καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης. Στην πράξη, ο μηχανισμός αποδοτικότητας διασφαλίζει ότι το ύψος της ΟΑΔ υπολογίζεται κατά τρόπο ώστε οι αυξήσεις των δαπανών που οφείλονται σε πραγματικό πληθωρισμό να μην αντισταθμίζονται πλήρως·

— ένα σκέλος που αφορά το επενδυτικό κόστος (στο εξής: **ΟΑΕ**), το οποίο αντιστοιχεί στα έξοδα απόσβεσης και/ή χρηματοδοτικής μίσθωσης και/ή στο κόστος ναύλωσης του σκάφους που έχει διατεθεί για την παροχή της ΥΓΟΣ, όπως υπολογίζεται στο παράρτημα 9.

(302) Το άρθρο 35.3 των ΣΑΔΥ προβλέπει ότι το παράρτημα 9 επικαιροποιείται σε ετήσια βάση, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι μεταβολές του πραγματικού πληθωρισμού, και περιγράφει τη μέθοδο υπολογισμού της εν λόγω επικαιροποίησης λαμβανομένης υπόψη, ειδικότερα, της αύξησης της αποδοτικότητας.

(303) Το άρθρο 36.2 των ΣΑΔΥ προβλέπει ότι το κόστος των αναγκαίων καυσίμων για την παροχή των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών (μη περιλαμβανομένων των πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής) υπόκειται σε μηχανισμό αντιστάθμισης του κινδύνου διακύμανσης των τιμών των καυσίμων για διάστημα έως 24 μηνών. Μετά το χρονικό αυτό διάστημα, απόκειται στον παραχωρησιούχο να διαπραγματευτεί νέα σύμβαση αντιστάθμισης του εν λόγω κινδύνου ζητώντας τρεις τουλάχιστον προσφορές. Ο παραχωρησιούχος διαβιβάζει τις προσφορές στην αναθέτουσα αρχή και επισημαίνει τον πάροχο υπηρεσιών που επιθυμεί να χρησιμοποιήσει. Κατά παρέκκλιση, η ΟΤC δύναται, όταν λήξει η αρχική σύμβαση αντιστάθμισης του κινδύνου διακύμανσης των τιμών των καυσίμων, να αποφασίσει την εφαρμογή μηχανισμού που καθιστά δυνατό τον επιμερισμό του κόστους καυσίμων (υπό τις προϋποθέσεις που αναφέρονται στο άρθρο 11.1 των ΣΑΔΥ). Ο εν λόγω μηχανισμός χρησιμοποιείται αντί της νέας σύμβασης αντιστάθμισης που επρόκειτο να συνάψει ο παραχωρησιούχος. Επιπλέον, οι διακυμάνσεις του κόστους καυσίμων δεν αντικατοπτρίζονται στους πίνακες ναύλων. Το μοναδιαίο κόστος καυσίμων που περιλαμβάνεται στον προσωρινό λογαριασμό εκμετάλλευσης (παράρτημα 9) για την αντίστοιχη περίοδο και ο σχετικός μηχανισμός περιγράφονται στο παράρτημα 10.

(304) Το άρθρο 37.1 των ΣΑΔΥ ορίζει ότι κάθε έτος η ΟΤΣ οφείλει να καταβάλλει στον παραχωρησιούχο οικονομική αντιστάθμιση για το κόστος καυσίμων που σχετίζεται με την παροχή της ΥΓΟΣ (στο εξής: **ΟΑΚ**). Η ανώτατη ΟΑΚ καθορίζεται στο παράρτημα 9.

(305) Το άρθρο 38.1 των ΣΑΔΥ προβλέπει την ανώτατη κατ' αποκοπή αντιστάθμιση για πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής (στο εξής: **ΟΑανώτ**). Η εν λόγω αντιστάθμιση περιλαμβάνει τρία σκέλη:

— ένα σκέλος που αφορά τις λειτουργικές δαπάνες (στο εξής: **ΟΑΛανώτ**), το οποίο αντιστοιχεί στις λειτουργικές δαπάνες που προκύπτουν από την εκτέλεση ενός πρόσθετου δρομολογίου μετ' επιστροφής (μη περιλαμβανομένων εξόδων καυσίμων), κατόπιν αφαίρεσης των εσόδων που παράγει η εκτέλεση ενός πρόσθετου δρομολογίου μετ' επιστροφής. Το συγκεκριμένο σκέλος λαμβάνει υπόψη τις λειτουργικές δαπάνες και τα λειτουργικά έσοδα στο πλαίσιο της ΥΓΟΣ, μαζί με εύλογο κέρδος όπως καθορίζεται στο παράρτημα 9·

— ένα σκέλος που αφορά το επενδυτικό κόστος (στο εξής: **ΟΑΕανώτ**), το οποίο αντιστοιχεί στα έξοδα απόσβεσης και/ή χρηματοδοτικής μίσθωσης και/ή στο κόστος ναύλωσης του σκάφους που χρησιμοποιείται για την εκτέλεση των πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής (όπως υπολογίζεται στο παράρτημα 9)·

— ένα σκέλος που αφορά το κόστος καυσίμων (στο εξής: **ΟΑΚανώτ**), το οποίο αντιστοιχεί στις δαπάνες καυσίμων με τις οποίες επιβαρύνεται ο παραχωρησιούχος για την εκτέλεση ενός πρόσθετου δρομολογίου μετ' επιστροφής (το ύψος της ΟΑΚανώτ καθορίζεται στο παράρτημα 9 για το 2023 και θα αναπροσαρμόζεται τα επόμενα έτη σύμφωνα με την τιμή των καυσίμων).

(306) Επιπλέον, στο άρθρο 38.1 των ΣΑΔΥ διευκρινίζεται ότι η αντιστάθμιση για ένα πρόσθετο δρομολόγιο μετ' επιστροφής, εάν εκτελεστεί, είναι το χαμηλότερο από τα δύο ακόλουθα ποσά: i) το αναμενόμενο ποσό αντιστάθμισης ανά δρομολόγιο μετ' επιστροφής που αναφέρεται στο παράρτημα 9 (προσωρινός λογαριασμός εκμετάλλευσης) ή ii) το ποσό που προκύπτει από τον επικαιροποιημένο λογαριασμό εκμετάλλευσης, το οποίο περιλαμβάνει το πραγματικό καθαρό κόστος που προκύπτει από την εκτέλεση ενός πρόσθετου δρομολογίου μετ' επιστροφής και περιλαμβάνεται στην ετήσια έκθεση που οι ανάδοχοι υποβάλλουν στην ΟΤΣ (αναφέρεται στο άρθρο 46 των ΣΑΔΥ).

3.7.2.3. Παράμετροι που αφορούν την κατανομή του κόστους που σχετίζεται με την παροχή της ΥΓΟΣ

(307) Τα άρθρα 35.1 και 37.1 των ΣΑΔΥ προβλέπουν επίσης ότι, στο μέτρο που ο παραχωρησιούχος χρησιμοποιεί τα σκάφη για την άσκηση εμπορικών δραστηριοτήτων πέραν της παροχής της ΥΓΟΣ, η κλείδα κατανομής που αναφέρεται στο παράρτημα 9 χρησιμοποιείται για τον καθορισμό της αναλυτικής λογιστικής και του ύψους της κατ' αποκοπή οικονομικής αντιστάθμισης. Η κλείδα κατανομής καθορίζεται για τη διάρκεια της σύμβασης και δεσμεύει τα μέρη.

(308) Κατά τις πληροφορίες που υπέβαλαν οι γαλλικές αρχές ([134]), η κατανομή κόστους στην ΥΓΟΣ και στην εμπορική υπηρεσία πραγματοποιείται (και παρουσιάστηκε στους προσφέροντες στο πλαίσιο της διαδικασίας υποβολής προσφορών για τις ΣΑΔΥ) βάσει των ακόλουθων αρχών τις οποίες, κατά τη Γαλλία, η Επιτροπή έχει ήδη αναγνωρίσει σε προηγούμενες υποθέσεις ([135]):

— οι δαπάνες που συνδέονται άμεσα με τη μεταφορά επιβατών ή φορτίου κατανέμονται στην ΥΓΟΣ βάσει του αριθμού επιβατών ή του όγκου του φορτίου (σε τρέχοντα μέτρα) που οι παραχωρησιούχοι υποχρεούνται να εγγυώνται δυνάμει των υποχρεώσεων δυναμικότητας που καθορίζονται στις ΣΑΔΥ·

— οι κοινές δαπάνες (π.χ. προσωπικό, συντήρηση, καύσιμα, κόστος ναύλωσης πλοίου, απόσβεση κ.λπ.), οι οποίες αντιπροσωπεύουν το μεγαλύτερο μέρος των λειτουργικών δαπανών των παραχωρησιούχων, καταλογίζονται στην ΥΓΟΣ αναλογικά προς τη δυναμικότητα (εκπεφρασμένη σε κυβικά μέτρα όγκου) η οποία διατίθεται επί του σκάφους για δραστηριότητες ΥΓΟΣ ([136]).

([134]) Παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών οι οποίες υποβλήθηκαν στις 5 Απριλίου 2023.

([135]) Απόφαση 2011/98/ΕΚ της Επιτροπής, της 28ης Οκτωβρίου 2009, όσον αφορά την κρατική ενίσχυση C 16/08 (πρώην NN 105/05 και NN 35/07) που χορηγήθηκε από το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας — Επιδοτήσεις στις CalMac και NorthLink για τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στη Σκωτία (ΕΕ L 45 της 18.2.2011, σ. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2011/98(1)/oj)· και απόφαση της εποπτεύουσας αρχής της ΕΖΕΣ αριθ. 70/17/COL, της 29ης Μαρτίου 2017, σχετικά με την παράκτια συμφωνία για τη Hurtigruten Maritime Services 2012-2019 (Νορβηγία) [2018/887] (ΕΕ L 158 της 21.6.2018, σ. 19, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2018/887/oj).

([136]) Για την εκτίμηση του ύψους εκ των προτέρων αντιστάθμισης, το κόστος θα κατανέμεται βάσει της διατιθέμενης δυναμικότητας. Θα διενεργούνται εκ των υστέρων έλεγχοι της δυναμικότητας που χρησιμοποιήθηκε πραγματικά. Τούτο σημαίνει ότι, εάν η δυναμικότητα που διατέθηκε σε ΥΓΟΣ χρησιμοποιήθηκε για μεταφορά που δεν σχετίζεται με την ΥΓΟΣ, το ποσό της αντιστάθμισης θα μειωθεί ανάλογα. Ωστόσο, εάν η δυναμικότητα ΥΓΟΣ παραμείνει αχρησιμοποίητη, ο φορέας εκμετάλλευσης θα λάβει αντιστάθμιση για τη διάθεση της δυναμικότητας.

(309) Όπως προκύπτει από τον Πίνακας 30, στο πλαίσιο των ΣΑΔΥ, οι παραχωρησιούχοι κατένειμαν κατά μέσο όρο το [60-75] % των λειτουργικών δαπανών στις δραστηριότητες ΥΓΟΣ, με εξαίρεση τη ΣΑΔΥ που αφορά τη διαδρομή Μασσαλία–Propriano, στην οποία το 100 % του κόστος κατανεμήθηκε στην ΥΓΟΣ.

Πίνακας 30

Ποσοστό κόστους που κατανέμεται στην ΥΓΟΣ στις ΣΑΔΥ

Κόστος	Αιάκιο	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Πλήρωμα (3)	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Χερσαίο προσωπικό (3)	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Εμπορικό κόστος — επιβάτες (1)	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Εμπορικό κόστος — αυτοκίνητα (4)	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Εμπορικό κόστος — φορτίο (2)	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Χειρισμοί (3), (5)	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Λιμενικά τέλη (3)	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Διαχείριση επιβατών (1)	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Τρόφιμα (προς πώληση) (1)	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Τρόφιμα για το πλήρωμα (3)	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Προμήθειες (3)	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Επικοινωνία (4)	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Ασφάλιση (3)	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
ΤΠ3	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Δασμοί και φόροι (3)	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Διαρθρωτικό κόστος της παραχωρησιούχου εταιρείας (3)	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Γενική και τακτική συντήρηση (3)	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Κόστος διάθεσης σκαφών (3)	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Κόστος ναύλωσης σκαφών (3)	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Κόστος καυσίμων (3)	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Σταθμισμένος μέσος όρος	[...] %	[...] %	[...] %	**100 %**	[...] %

(1) Οι δαπάνες χειρισμών αφορούν το κόστος των φορτοεκφορτωτών του λιμένα που είναι υπεύθυνοι για τον χειρισμό των ρυμουλκών κατά την αναχώρηση και την άφιξη στις ενδιάμεσες στάσεις. Ως εκ της φύσεώς τους, οι δαπάνες αυτές κατανέμονται στο σύνολό τους στη δραστηριότητα φορτίου.
(2) Δαπάνες που συνδέονται άμεσα με τη μεταφορά επιβατών.
(3) Δαπάνες που συνδέονται άμεσα με τη μεταφορά φορτίου.
(4) Κοινές δαπάνες.
(5) Δαπάνες που συνδέονται άμεσα με την εμπορική υπηρεσία (με εξαίρεση για τη διαδρομή Μασσαλία–Propriano).
Πηγή: Παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών οι οποίες υποβλήθηκαν στις 28 Ιουνίου 2023.

3.7.2.4. Παράμετροι υπολογισμού του εύλογου κέρδους

(310) Το άρθρο 39 των ΣΑΔΥ προβλέπει ότι το εύλογο κέρδος καθορίζεται σύμφωνα με το πλαίσιο ΥΓΟΣ και αντιστοιχεί στον ακόλουθο λόγο (υπολογίζεται στο παράρτημα 9 των ΣΑΔΥ): τρέχοντα κέρδη από την ΥΓΟΣ προ φόρων και τόκων / κύκλος εργασιών ΥΓΟΣ (συμπεριλαμβανομένης της οικονομικής αντιστάθμισης που εισπράττει ο ανάδοχος). Για κάθε διαδρομή, το εύλογο κέρδος δεν πρέπει να υπερβαίνει το 2,13 % καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης, εκτός εάν συμπληρωματική ανεξάρτητη μελέτη, η οποία εκπονείται σε περίπτωση διαταραχής της αγοράς, δικαιολογεί την αναθεώρηση του ανωτέρω ποσοστού.

(311) Το ποσοστό του 2,13 % προκύπτει από τις οικονομικές προσφορές που υπέβαλαν η Corsica Linea και η La Méridionale, οι οποίες εκτίμησαν, για όλες τις διαδρομές, βάσει των προσωρινών λογαριασμών αποτελέσματος, λειτουργικό περιθώριο κέρδους για δραστηριότητες σχετικές με την ΥΓΟΣ από 0,69 % (παρτίδα 4: Propriano) έως 2,13 % (παρτίδα 3: Porto-Vecchio). Επιπλέον, οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν στην Επιτροπή τα αποτελέσματα εξωτερικής μελέτης την οποία παράγγειλε η Γαλλία ([137]), στην οποία εκτιμάται, βάσει δείγματος ναυτιλιακών εταιρειών συγκρίσιμων με την Corsica Linea και τη La Méridionale ([138]), λειτουργικό περιθώριο κέρδους αναφοράς 7,8 %.

3.7.2.5. Παράμετροι για την παρακολούθηση της απουσίας υπεραντιστάθμισης

(312) Το άρθρο 7 των ΣΑΔΥ προβλέπει ότι η αναθέτουσα αρχή (δηλαδή η ΟΤC και η Τοπική Αρχή Κορσικής) ελέγχει ότι το ύψος της αντιστάθμισης που καταβάλλεται στον παραχωρησιούχο δυνάμει της σύμβασης δεν συνεπάγεται οποιαδήποτε υπεραντιστάθμιση και υποχρεώνει τον παραχωρησιούχο να επιστρέψει κάθε υπεραντιστάθμιση, προσαυξημένη με τόκους υπερημερίας, σύμφωνα με τα άρθρα 35.1, 37.1 και 40.

(313) Σύμφωνα με το άρθρο 46 των ΣΑΔΥ, ο παραχωρησιούχος πρέπει να υποβάλλει στην ΟΤC, με την ετήσια έκθεσή του, λογαριασμό εκμετάλλευσης με την ίδια μορφή με τον προσωρινό λογαριασμό εκμετάλλευσης. Η σύγκριση του προσωρινού και του τελικού λογαριασμού πρέπει να συνοδεύεται από επεξηγηματικό σημείωμα σχετικά με τις διαφορές που διαπιστώνονται. Η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε πραγματικά πρέπει να επιστρέφεται από τον παραχωρησιούχο εάν από την ανάλυση της ΟΤC προκύπτει ότι είναι υψηλότερη από την αναγκαία για την κάλυψη του καθαρού κόστους εκπλήρωσης των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένου υπόψη εύλογου κέρδους, σύμφωνα με τα άρθρα 35.1, 37.1, 39 και 40 των ΣΑΔΥ.

(314) Τα άρθρα 35.1, 37.1 και 40 των ΣΑΔΥ προβλέπουν ότι, για την αποφυγή του κινδύνου υπεραντιστάθμισης, η ΟΤC ελέγχει σε ετήσια βάση τον υπολογισμό της αντιστάθμισης βάσει της ετήσιας έκθεσης σχετικά με τις υπηρεσίες, προκειμένου να εξακριβώσει αν υπάρχει διαφορά μεταξύ του υπολογισμού βάσει της κλείδας κατανομής που αναφέρεται στο παράρτημα 9 και του υπολογισμού που βασίζεται σε κλείδα κατανομής που προκύπτει από την πραγματική εκμετάλλευση (πραγματικές δαπάνες και πραγματικά έσοδα, πραγματική λειτουργία των σκαφών κ.λπ.). Σε περίπτωση διαφοράς μεταξύ του υπολογισμού που προκύπτει από την πραγματική εκμετάλλευση και του υπολογισμού που περιγράφεται στον προσωρινό λογαριασμό εκμετάλλευσης (παράρτημα 9), ο παραχωρησιούχος μπορεί να διατηρήσει το ήμισυ τυχόν πλεονάζουσας αντιστάθμισης μέχρι το ανώτατο όριο του 5 % της αντιστάθμισης και το υπόλοιπο πλεόνασμα επιστρέφεται στην ΟΤC σύμφωνα με τις ρυθμίσεις που καθορίζει η ΟΤC, επαυξημένο με τόκους υπερημερίας. Εν πάση περιπτώσει, η αντιστάθμιση δεν πρέπει να υπερβαίνει το ποσό που προκύπτει από το παράρτημα 9.

(315) Τα άρθρα 35.2 και 37.2 των ΣΑΔΥ ορίζουν ότι η μη πραγματοποίηση ενός διάπλου, για οποιονδήποτε λόγο, συνεπάγεται μείωση της αντιστάθμισης, η οποία αντιστοιχεί στην εξοικονόμηση κόστους που πέτυχε ο παραχωρησιούχος επί της ΟΑΛΕ και της ΟΑΚ λόγω μη παροχής της ΥΓΟΣ. Το ποσό της μείωσης δεν μπορεί να είναι αρνητικό.

(316) Εάν η αντικατάσταση σκάφους που προβλέπεται στο άρθρο 20 των ΣΑΔΥ (αιτιολογική σκέψη 288) συνεπάγεται αύξηση του κόστους που καθορίστηκε αρχικά στον προσωρινό λογαριασμό εκμετάλλευσης, ο οποίος συνιστά το παράρτημα 9, ο παραχωρησιούχος επιβαρύνεται με την εν λόγω αύξηση. Εάν η αντικατάσταση συνεπάγεται τη μείωση του εν λόγω κόστους, η αναθέτουσα αρχή και ο παραχωρησιούχος προβαίνουν στις αναγκαίες χρηματοοικονομικές προσαρμογές μετά την υποβολή της ετήσιας έκθεσης που αναφέρεται στο άρθρο 46 των ΣΑΔΥ.

([137]) Παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών οι οποίες υποβλήθηκαν στις 5 Απριλίου 2023 («Δείκτης αναφοράς κερδοφορίας θαλάσσιων μεταφορών ο οποίος προκύπτει από τη διαδικασία σύναψης ΣΑΔΥ θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας», ΟΤC, 20 Νοεμβρίου 2022).

([138]) Το δείγμα περιλαμβάνει τις ακόλουθες εταιρείες: Brittany Ferries, Condor Ferries, Corsica Ferries, DFDS, Irish Ferries, P&O Ferries, Stena Lines, Grimaldi Group, Finnlines, Fjord Line, Tallink και Viking Line. Όταν υπήρχαν διαθέσιμα στοιχεία, η συγκριτική μελέτη καλύπτει τα έτη 2017-2019.

(317) Στο άρθρο 38 των ΣΑΔΥ προβλέπεται, επιπλέον, ότι, στην ετήσια έκθεση που υποβάλλει, ο παραχωρησιούχος «αναφέρει το πραγματικό κόστος κάθε πρόσθετου δρομολογίου μετ' επιστροφής το οποίο αντιστοιχεί στη διαφορά μεταξύ των πραγματικών δαπανών και των πραγματικών εσόδων του συγκεκριμένου δρομολογίου μετ' επιστροφής. Η αναθέτουσα αρχή καταβάλλει αντιστάθμιση, καλούμενη πραγματική αντιστάθμιση για τον διάπλου i (στο εξής: **Cri**), η οποία αντιστοιχεί στο μικρότερο ποσό μεταξύ του πραγματικού κόστους του εν λόγω πρόσθετου δρομολογίου μετ' επιστροφής και της ανώτατης αντιστάθμισης ανά πρόσθετο δρομολόγιο μετ' επιστροφής κατά την περίοδο πραγματοποίησης του διάπλου».

3.8. **Η καταγγελία της Corsica Ferries**

(318) Στις 23 Μαρτίου 2023 η Corsica Ferries υπέβαλε στην Επιτροπή καταγγελία σχετικά με τα μέτρα που χορηγήθηκαν υπέρ της La Méridionale και της Corsica Linea.

(319) Με την καταγγελία της, η Corsica Ferries υποστήριξε ότι τα επίμαχα μέτρα συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Με την καταγγελία υπογραμμίζεται ιδιαιτέρως το γεγονός ότι τα επίμαχα μέτρα παρέχουν στις ανωτέρω εταιρείες πλεονέκτημα, υπό την έννοια ότι δεν είναι σύμφωνα προς κανένα από τα τέσσερα κριτήρια που έχουν θεσπιστεί με τη νομολογία Altmark ([139]). Η Corsica Ferries ισχυρίστηκε επίσης ότι τα μέτρα δεν είναι συμβατά με την εσωτερική αγορά, καθότι ενέχουν παράβαση των διατάξεων της οδηγίας 2014/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([140]) σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης (στο εξής: **οδηγία για τις συμβάσεις παραχώρησης**), «σε συνδυασμό με τα άρθρα 49 και 56 της ΣΛΕΕ».

(320) Με επιστολές της 13ης Οκτωβρίου και της 20ής Δεκεμβρίου 2023, η Corsica Ferries υπέβαλε πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με την καταγγελία οι οποίες καταδεικνύουν, κατά τη γνώμη της, ότι δεν υπήρχε ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας και ότι οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβλήθηκαν στο πλαίσιο των ΣΑΔΥ ήταν δυσανάλογες. Οι εν λόγω πρόσθετες πληροφορίες, σε συνδυασμό με την καταγγελία της 23ης Μαρτίου 2023, αναφέρονται στην παρούσα απόφαση ως η «**καταγγελία**».

(321) Η επιστολή της 13ης Οκτωβρίου 2023 αφορά πληροφορίες σχετικά με τους διάπλους τους οποίους η Corsica Linea πραγματοποίησε εκτός και εντός του πλαισίου των ΣΑΔΥ το καλοκαίρι του 2023.

(322) Με την επιστολή της 20ής Δεκεμβρίου 2023, η Corsica Ferries υπέβαλε τα αποτελέσματα μελέτης της 14ης Δεκεμβρίου 2023, την οποία εκπόνησε για λογαριασμό της η Berkeley Research Group (στο εξής: **μελέτη BRG 1**).

(323) Στη μελέτη BRG 1 αναφέρεται ότι σκοπός της είναι να αξιολογήσει την καταλληλότητα της συμπερίληψης, στο πεδίο των ΣΑΔΥ για τις διαδρομές προς το Αιάκιο και τη Bastia, ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τη μεταφορά άνω των 12 επιβατών ανά διάπλου. Στη μελέτη BRG 1 εξετάζεται μόνον η ανάγκη μεταφοράς οδηγών την οποία αξιολόγησε η Γαλλία, αποκλειομένων άλλων αναγκών παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προσδιόρισε η Γαλλία.

(324) Επιπλέον, στη μελέτη BRG 1 αναφέρεται ότι, λόγω μη παροχής πληροφοριών εκ μέρους των γαλλικών αρχών σχετικά με την εκτίμηση της ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας στο πλαίσιο των ΣΑΔΥ, η μελέτη βασίστηκε σε εκθέσεις και μελέτες σχετικά με προηγούμενες ΣΑΔΥ με σκοπό την ανακατασκευή της μεθοδολογίας που φαίνεται ότι χρησιμοποίησε η Γαλλία.

(325) Με τις παρατηρήσεις που υπέβαλε στην Επιτροπή στο πλαίσιο της επίσημης διαδικασίας έρευνας, η Corsica Ferries επανέλαβε σε μεγάλο βαθμό το περιεχόμενο της καταγγελίας. Επομένως, το περιεχόμενο της καταγγελίας παρουσιάζεται στο σημείο στο οποίο περιγράφονται οι εν λόγω παρατηρήσεις (σημείο 5.1).

3.9. **Λόγοι για την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας**

(326) *Πρώτον*, η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι οι ΣΑΔΥ συνιστούν κρατική ενίσχυση δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

(327) Η Επιτροπή εκτίμησε ότι οι ΣΑΔΥ παρέχουν, μεταξύ άλλων, πλεονέκτημα στους παραχωρησιούχους, το οποίο δεν θα είχαν αποκομίσει υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς. Ειδικότερα, οι επίμαχες ΣΑΔΥ δεν πληρούν όλα τα κριτήρια που διατυπώθηκαν με τη νομολογία Altmark για τον αποκλεισμό της χορήγησης τέτοιου πλεονεκτήματος.

([139]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Ιουλίου 2003, Altmark Trans GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([140]) Οδηγία 2014/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης (ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/23/oj).

(328) Κατ' αρχάς, η Επιτροπή διατύπωσε αμφιβολίες για το αν οι ΣΑΔΥ καλύπτουν γνήσια ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές ρυμουλκούμενου φορτίου (πρώτο κριτήριο Altmark).

(329) Η Επιτροπή εκτίμησε ότι, εκ πρώτης όψεως, οι γαλλικές αρχές δεν είχαν αποδείξει επαρκώς ότι υπάρχει μερική μόνο δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Μασσαλίας και της Τουλόν όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές ρυμουλκούμενου φορτίου (αιτιολογικές σκέψεις 310 έως 312 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας).

(330) Η Επιτροπή επισήμανε ότι οι γαλλικές αρχές είχαν βασιστεί αποκλειστικά και μόνο σε γενικές δηλώσεις συμμετεχόντων στην αγορά προκειμένου να προσδιορίσουν ποσοτικά την ανωτέρω μερική δυνατότητα υποκατάστασης (αιτιολογική σκέψη 227). Με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή διατύπωσε αμφιβολίες σχετικά με την εν λόγω εκτίμηση, δεδομένου ότι οι γαλλικές αρχές δεν είχαν ελέγξει τα υποκείμενα δεδομένα στα οποία βασίστηκε η εκτίμηση. Η Επιτροπή ζήτησε από τις γαλλικές αρχές να υποβάλουν πιο πειστικά αποδεικτικά στοιχεία ώστε να δικαιολογήσουν την εκτίμηση της συγκεκριμένης ζήτησης για τον λιμένα της Μασσαλίας εκ μέρους ορισμένων χρηστών θαλάσσιων μεταφορών ρυμουλκούμενου φορτίου.

(331) Επιπλέον, η Επιτροπή διατύπωσε αμφιβολίες όσον αφορά την αναλογικότητα και την αναγκαιότητα ορισμένων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβλήθηκαν με τις ΣΑΔΥ για την κάλυψη των προσδιορισθεισών αναγκών παροχής δημόσιας υπηρεσίας (αιτιολογικές σκέψεις 337 έως 340 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας). Κατά την Επιτροπή, η ελάχιστη ικανότητα μεταφοράς (ρυμουλκούμενου και μη ρυμουλκούμενου) φορτίου την οποία απαίτησαν οι γαλλικές αρχές και η υποχρέωση που επιβλήθηκε στους δικαιούχους των μέτρων να εκτελούν ελάχιστο αριθμό ετήσιων δρομολογίων μετ' επιστροφής δεν ήταν επαρκώς αιτιολογημένες υπό το πρίσμα των αναγκών παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προσδιορίστηκαν στην έκθεση της Gecodia. Η Επιτροπή διατύπωσε ανησυχίες ότι οι εν λόγω υποχρεώσεις μπορούσαν να έχουν ως αποτέλεσμα η δυναμικότητα φορτίου που θα προσφέρουν οι παραχωρησιούχοι να είναι σημαντικά μεγαλύτερη από την ποσοτική ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(332) Η Επιτροπή διατύπωσε επίσης την προκαταρκτική άποψη ότι τα μέτρα δεν πληρούν το τέταρτο κριτήριο Altmark. Κατά την Επιτροπή, η διαδικασία σύναψης των ΣΑΔΥ την οποία εφάρμοσαν οι γαλλικές αρχές δεν ήταν επαρκώς ανταγωνιστική ώστε να διασφαλίζεται ότι η αντιστάθμιση που χορηγείται στους δικαιούχους των ΣΑΔΥ συνιστά το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο. Η Επιτροπή διατύπωσε επίσης την άποψη ότι το ύψος της αντιστάθμισης δεν είχε καθοριστεί σε σχέση με τις δαπάνες στις οποίες θα προέβαινε μια μέση εταιρεία με χρηστή διαχείριση, η οποία διαθέτει κατάλληλα μέσα για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που της έχουν ανατεθεί.

(333) Η Επιτροπή διατύπωσε επίσης την προκαταρκτική άποψη ότι τα μέτρα μπορούσαν να καταλογιστούν στο Δημόσιο και χρηματοδοτούνταν με κρατικούς πόρους. Τα μέτρα ήταν επίσης επιλεκτικά, υπέρ των δικαιούχων, και συνιστούσαν εμπόδιο στις συναλλαγές εντός της ΕΕ και στρέβλωση του ανταγωνισμού σε ελευθερωμένη αγορά.

(334) *Δεύτερον*, η Επιτροπή παρατήρησε ότι οι γαλλικές αρχές δεν είχαν υποβάλει επαρκή στοιχεία προς απόδειξη της συμβατότητας των ΣΑΔΥ με το πλαίσιο ΥΓΟΣ. Επιπλέον των αμφιβολιών που διατύπωσε σχετικά με το πεδίο των ΣΑΔΥ, η Επιτροπή διατύπωσε επίσης αμφιβολίες σχετικά με τη συμβατότητα της διαδικασίας σύναψης των ΣΑΔΥ με τη νομοθεσία της Ένωσης για τις συμβάσεις παραχώρησης.

4. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ**

(335) Οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους με επιστολή της 27ης Μαρτίου 2024. Οι παρατηρήσεις αφορούν i) την αξιολόγηση της ύπαρξης ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας και ii) τη συμμόρφωση με την οδηγία για τις συμβάσεις παραχώρησης.

4.1. **Ύπαρξη ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας**

(336) Με την απάντησή τους στην προκαταρκτική εξέταση, εκ μέρους της Επιτροπής, της ύπαρξης γνήσιας ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι γαλλικές αρχές διατύπωσαν παρατηρήσεις επί πέντε ζητημάτων.

4.1.1. *Η Γαλλία εκτίμησε ορθώς τη συγκεκριμένη ποσοτική ζήτηση εκ μέρους χρηστών ρυμουλκούμενου φορτίου για τον λιμένα της Μασσαλίας*

(337) Όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 227, οι γαλλικές αρχές εκτίμησαν ότι το ποσοστό των χρηστών μεταφορών ρυμουλκούμενου φορτίου που δεν εξετάζουν οποιαδήποτε εναλλακτική δυνατότητα στον λιμένα της Μασσαλίας για τις μετακινήσεις προς την Κορσική αντιπροσωπεύει το 80 % της συνολικής ιστορικής ζήτησης για τη μεταφορά ρυμουλκούμενου φορτίου μεταξύ Μασσαλίας και Κορσικής.

(338) Λόγω των αμφιβολιών που διατύπωσε η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 329 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, οι γαλλικές αρχές ζήτησαν από τη Gecodia τη διενέργεια λεπτομερέστερων αναλύσεων, προκειμένου να παρασχεθούν ποσοτικά στοιχεία που να αποδεικνύουν τον βαθμό της δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Μασσαλίας και της Τουλόν όσον αφορά τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές ρυμουλκούμενου φορτίου.

(339) *Πρώτον*, κατά τις γαλλικές αρχές, από την ανάλυση της τοποθεσίας των εδρών, των αποθηκών και των βάσεων εφοδιαστικής των μεταφορέων που αντιπροσωπεύουν το 80,8 % του όγκου του ρυμουλκούμενου φορτίου που μεταφέρεται στις διαδρομές μεταξύ Μασσαλίας και Κορσικής προκύπτει ότι οι εγκαταστάσεις τους βρίσκονται πλησίον του λιμένα της Μασσαλίας, στοιχείο το οποίο δικαιολογεί την προτίμησή τους για τον συγκεκριμένο λιμένα.

(340) *Δεύτερον*, η Gecodia ανέλυσε τις ροές ρυμουλκούμενου φορτίου 122 πελατών της Corsica Linea (που αντιπροσωπεύουν το 85 % της διακίνησής της ρυμουλκούμενου φορτίου) και 62 πελατών της La Méridionale (που αντιπροσωπεύουν το 78 % της διακίνησής της ρυμουλκούμενου φορτίου). Από την ανάλυση προκύπτει ότι το 83 % (Corsica Linea) και το 88 % (La Méridionale) των ανωτέρω ροών συνδέονται με βάσεις εφοδιαστικής που βρίσκονται πλησίον του λιμένα της Μασσαλίας, στοιχείο το οποίο συνεπάγεται προτίμηση για τον συγκεκριμένο λιμένα.

(341) *Τρίτον*, η Gecodia ανέλυσε τις ροές 32 μεταφορέων ρυμουλκούμενου φορτίου (εκ των οποίων ορισμένοι έχουν διάφορες βάσεις εφοδιαστικής πλησίον της Μασσαλίας ή της Τουλόν) μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας με χρήση του λιμένα της Μασσαλίας και/ή του λιμένα της Τουλόν, οι οποίες αντιπροσωπεύουν περίπου το 65 % του όγκου ρυμουλκούμενου φορτίου μεταξύ Κορσικής και των λιμένων της Μασσαλίας και της Τουλόν το 2017-2019 και το 2021 ([141]).

(342) Για την απόκτηση των ανωτέρω στοιχείων, οι γαλλικές αρχές ζήτησαν από τις ναυτιλιακές εταιρείες πληροφορίες σχετικά με τους κύριους πελάτες τους και τους σχετικούς όγκους ρυμουλκούμενου φορτίου (σε τρέχοντα μέτρα). Τα εν λόγω στοιχεία συγκεντρώθηκαν προκειμένου να εξαχθεί ένας αντιπροσωπευτικός αριθμός των κύριων μεταφορέων σε ολόκληρη την περιοχή της Μασσαλίας και της Τουλόν. Με σκοπό την όσο το δυνατόν ακριβέστερη σύνδεση των ροών με μια βάση εφοδιαστικής αναχώρησης, οι γαλλικές αρχές χρησιμοποίησαν τις πληροφορίες που συγκέντρωσαν κατά τις συνεντεύξεις που πραγματοποίησαν στο πλαίσιο της διαβούλευσης με τους χρήστες.

(343) Από τον κατάλογο που καταρτίστηκε όπως προαναφέρθηκε προκύπτει, για κάθε πελάτη, η τοποθεσία της βάσης εφοδιαστικής, η απόσταση μεταξύ της βάσης εφοδιαστικής και των λιμένων της Τουλόν και της Μασσαλίας καθώς και ο ετήσιος όγκων ρυμουλκούμενου φορτίου (σε τρέχοντα μέτρα) που μεταφέρθηκε σε κάθε λιμένα κατά την περίοδο 2017-2021. Το είδος των μεταφερόμενων εμπορευμάτων προσδιορίζεται επίσης για ορισμένους πελάτες (π.χ. μεταφορά στρατιωτικού εξοπλισμού, ευπαθή προϊόντα, οικοδομικά υλικά ή επικίνδυνα εμπορεύματα). Οι γαλλικές αρχές συγκέντρωσαν επίσης πρόσθετες ποιοτικές πληροφορίες για συγκεκριμένους επιμέρους μεταφορείς, οι οποίες ήταν χρήσιμες για την αξιολόγηση της δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ των δύο λιμένων. Για παράδειγμα, ορισμένοι χρήστες ανέφεραν ότι είχαν χρησιμοποιήσει στο παρελθόν τον λιμένα της Τουλόν λόγω περιορισμών δυναμικότητας στον λιμένα της Μασσαλίας.

(344) Από την ανάλυση των ανωτέρω στοιχείων προκύπτει, κατά τις γαλλικές αρχές, ότι η πλειονότητα των μεταφορέων χρησιμοποιεί μόνο τον λιμένα που βρίσκεται πλησιέστερα στη βάση εφοδιαστικής τους (22 εκ των 32 μεταφορέων). Από την ανάλυση προκύπτει ότι, μολονότι η βάση εφοδιαστικής τους ήταν πλησιέστερα στη Μασσαλία, οι λοιποί δέκα μεταφορείς χρησιμοποιούσαν τον λιμένα της Τουλόν κατ' αποκλειστικότητα ή πολύ συχνά. Οι γαλλικές αρχές εξήγησαν ότι ορισμένοι μεταφορείς ανέφεραν ότι χρησιμοποιούν τον λιμένα της Τουλόν διότι έχουν συνδέσεις μέσω αυτοκινητοδρόμου με την Τουλόν χάρη στις οποίες μπορούν να αποφύγουν τη μητροπολιτική περιοχή της Μασσαλίας (βόρεια παρακαμπτήριος), ενώ άλλοι είχαν μεταφέρει τη βάση/αποθήκη τους από την περιοχή της Μασσαλίας στην περιοχή της Τουλόν, με αποτέλεσμα τη μετατόπιση των ροών μεταφορών στον λιμένα της Τουλόν.

(345) Κατά τις γαλλικές αρχές, από την ανάλυση των πληροφοριών που συγκεντρώθηκαν προκύπτει ότι η επιλογή λιμένα ενός χρήστη επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από την εγγύτητα του λιμένα στη βάση εφοδιαστικής του μεταφορέα, μέσω του οδικού δικτύου. Κατά τις γαλλικές αρχές, οι περιορισμοί στην προσφορά είναι, κυρίως, ο λόγος για τον οποίο χρήστες με βάσεις εφοδιαστικής πλησιέστερα στη Μασσαλία μεταφέρουν την κυκλοφορία τους στην Τουλόν.

(346) Κατά τις γαλλικές αρχές, όλες οι ανωτέρω πληροφορίες επιβεβαιώνουν ότι i) ο λιμένας για τη μεταφορά ρυμουλκούμενου φορτίου επιλέγεται πρωτίστως βάσει της τοποθεσίας των βάσεων εφοδιαστικής των μεταφορέων και ii) άνω του 80 % του όγκου ρυμουλκούμενου φορτίου που μεταφέρεται από τις εταιρείες των αναδόχων συνδέεται με βάση εφοδιαστικής που βρίσκεται εντός της περιοχής της Μασσαλίας. Επομένως, οι χρήστες προτιμούν πραγματικά τον λιμένα της Μασσαλίας και, για τους εν λόγω χρήστες, δεν υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης του λιμένα της Μασσαλίας με τον λιμένα της Τουλόν.

([141]) Εξαιρουμένου του 2020 λόγω του αντικτύπου της πανδημίας της COVID-19 στις εμπορικές ροές.

4.1.2. *Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που αφορούν τον ελάχιστο όγκο μεταφερόμενου φορτίου ήταν αναλογικές προς την ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προσδιόρισε η Γαλλία*

(347) Οι γαλλικές αρχές υποστηρίζουν ότι η ελάχιστη δυναμικότητα που επιβάλλεται με τις ΣΑΔΥ για τη μεταφορά φορτίου δεν είναι δυσανάλογη προς την ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προσδιόρισαν. Προς στήριξη του ισχυρισμού τους, οι γαλλικές αρχές προβάλλουν τρεις λόγους.

(348) *Πρώτον*, κατά τη Γαλλία, δεν είναι δυνατή η εφαρμογή προσέγγισης βασισμένης σε μέσους όρους κυκλοφορίας, λόγω της υψηλής μεταβλητότητας της ζήτησης.

(349) Οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι η ελάχιστη μεταφορική ικανότητα ανά διάπλου, η οποία καθορίζεται στις ΣΑΔΥ, λαμβάνει υπόψη i) τις παρατηρήσεις από τη διαβούλευση με τους χρήστες (συχνός κορεσμός ορισμένων διαδρομών), ii) τη διασπορά της ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας μεταξύ διάπλων, ημερών και μηνών (όπως καταγράφεται βάσει ιστορικών στοιχείων για το 2019 και προβλέψεων για την περίοδο 2023-2030) και iii) την προβλεπόμενη κατανομή της ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας ανά μήνα (βάσει της οποίας υπολογίζεται η ελάχιστη εβδομαδιαία δυναμικότητα και η ελάχιστη δυναμικότητα ανά διάπλου για την ικανοποιητική απορρόφηση της κυκλοφορίας). Η Γαλλία επισημαίνει επίσης ότι η κάλυψη της ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι απαραίτητη ώστε να μην αφήνονται ρυμουλκά στην αποβάθρα και να διασφαλίζονται με τον τρόπο αυτό η ρευστότητα της κυκλοφορίας (απουσία κορεσμού), η ποιότητα (απουσία επιβολής ποινικών ρητρών στους μεταφορείς για καθυστερήσεις ή διαταραχής του εφοδιασμού για τις εταιρείες στην Κορσική) και η ασφάλεια (απουσία εμπορευμάτων που αφήνονται στην αποβάθρα, τα οποία ενδέχεται να κλαπούν ή να αλλοιωθούν).

(350) Συναφώς, οι γαλλικές αρχές παρατήρησαν, στο πλαίσιο της διαβούλευσης με τους χρήστες, ότι οι δυσχέρειες που αντιμετωπίζουν οι χρήστες μεταφοράς φορτίου σε σχέση με τον κορεσμό της δυναμικότητας των σκαφών αυξήθηκαν τα τελευταία έτη, ιδίως σε διαδρομές προς τη Bastia και το Αιάκιο. Κατά τη Γαλλία, ο κορεσμός αυτός υποδηλώνει ότι δεν είναι δυνατή η κάλυψη του συνόλου της ζήτησης εκ μέρους των μεταφορέων σε όλους τους διάπλους. Συναφώς, οι γαλλικές αρχές παρατηρούν ότι τα στοιχεία των παραχωρησιούχων για τις κρατήσεις σε σχέση με τις ΣΑΔΥ 2021-2022 επιβεβαιώνουν ότι εμπορεύματα αφέθηκαν στην αποβάθρα. Η φόρτωση δεν στάθηκε δυνατή για περισσότερο από το 35 % των εμπορευμάτων στη διαδρομή Μασσαλία–Bastia και για περισσότερο από το 20 % των εμπορευμάτων στη διαδρομή Μασσαλία–Αιάκιο.

(351) Ως εκ τούτου, σκοπός της προσέγγισης που εφάρμοσαν οι γαλλικές αρχές είναι να διασφαλιστεί ότι τα προσφερόμενα δρομολόγια μπορούν να απορροφήσουν τη ζήτηση μεταφοράς φορτίου με αποδεκτό και αναλογικό τρόπο.

(352) Συναφώς, οι γαλλικές αρχές υπογραμμίζουν ότι, αντιθέτως προς όσα αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 338 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, η ελάχιστη δυναμικότητα που απαιτείται για κάθε διάπλου δεν καθορίστηκε «κατά τρόπο ώστε η δημόσια υπηρεσία να μπορεί να ανταποκρίνεται ανά πάσα στιγμή στις αιχμές της ζήτησης που παρατηρούνται στα ιστορικά στοιχεία (στο πλαίσιο προηγούμενων ΣΑΔΥ)».

(353) Αντιθέτως, κατά τις γαλλικές αρχές, από τις πληροφορίες που διαβιβάστηκαν στην Επιτροπή προκύπτει ότι, σχεδόν κάθε μήνα, τα παρατηρηθέντα ιστορικά στοιχεία αιχμής της κυκλοφορίας υπερβαίνουν την ελάχιστη δυναμικότητα που επιβάλλεται με τις ΣΑΔΥ. Για παράδειγμα, στη διαδρομή Μασσαλία–Bastia, η ελάχιστη δυναμικότητα έχει οριστεί σε 1 860 τρέχοντα μέτρα ανά διάπλου. Ωστόσο, από την ανάλυση ιστορικών στοιχείων του 2019 προκύπτει υπέρβαση του ως άνω όγκου τουλάχιστον μία φορά τον μήνα επί οκτώ μήνες του έτους, οι δε προβλέψεις δείχνουν ότι θα υπάρχει συστηματικά υπέρβαση της εν λόγω δυναμικότητας το 2025. Οι γαλλικές αρχές εξηγούν, επιπλέον, ότι το 2023, κατά το πρώτο έτος εκτέλεσης των ΣΑΔΥ, παρατηρήθηκε υπέρβαση του απαιτούμενου όγκου ελάχιστης δυναμικότητας τουλάχιστον μία φορά τον μήνα, με εξαίρεση κατά τον Δεκέμβριο.

(354) Επομένως, κατά τη Γαλλία, με τη διασπορά της κυκλοφορίας καθ' όλη τη διάρκεια του έτους αποφεύγεται ο καθορισμός της ελάχιστης δυναμικότητας βάσει των μέσων ετήσιων όγκων που προβλέπονται, για την περίοδο 2023-2030, στη μελέτη της Gecodia. Συγκεκριμένα, η εφαρμογή τέτοιας προσέγγισης θα κατέληγε σε κατάσταση στην οποία η δυναμικότητα των σκαφών θα υπολειπόταν τακτικά της αναγκαίας δυναμικότητας για την απορρόφηση της ζήτησης μεταφοράς φορτίου.

(355) Στον Πίνακας 31 παρουσιάζεται ο αριθμός των διάπλων για τους οποίους η ζήτηση θα ήταν υψηλότερη της μέσης ελάχιστης δυναμικότητας το 2019 και το 2030, σε περίπτωση που η εν λόγω δυναμικότητα θα καθοριζόταν βάσει των μέσων ετήσιων όγκων που προβλέπονται, για την περίοδο 2023-2030, στην έκθεση της Gecodia. Όπως προκύπτει από τον πίνακα, στις διαδρομές μεταξύ Μασσαλίας και Αιακίου, Bastia και Porto Vecchio, η ζήτηση θα υπερέβαινε την απαιτούμενη ελάχιστη δυναμικότητα, καθώς σε έναν διάπλου στους δύο θα καταγραφόταν ζήτηση που θα υπερέβαινε την ελάχιστη απαιτούμενη δυναμικότητα (σε έναν διάπλου στους τέσσερις για τις διαδρομές μεταξύ Μασσαλίας και Propriano και L'Île-Rousse).

Πίνακας 31

Αριθμός διάπλων με ζήτηση υψηλότερη της μέσης ελάχιστης δυναμικότητας που καθορίζεται βάσει των μέσων ετήσιων όγκων που προβλέπονται, για την περίοδο 2023-2030, στην έκθεση της Gecodia

	Αριθμός ετήσιων προβλεπόμενων διάπλων στις ΣΑΔΥ	Μέση ελάχιστη δυναμικότητα ανά διάπλου (τρέχοντα μέτρα) [1]	Αριθμός διάπλων με ζήτηση υψηλότερη της μέσης ελάχιστης δυναμικότητας			
			2019		2030	
			Αριθμός διάπλων	% ετήσιων διάπλων	Αριθμός διάπλων	% ετήσιων διάπλων
Bastia	730	1 420	299	41 %	414	57 %
Αιάκιο	730	1 069	301	41 %	402	55 %
Porto-Vecchio	312	784	79	25 %	143	46 %
Propriano	312	282	79	25 %	125	40 %
L'Île-Rousse	312	439	62	20 %	112	36 %

[1] Η μέση ελάχιστη δυναμικότητα ανά διάπλου, η οποία προβλέφθηκε για την περίοδο 2023-2030, υπολογίζεται ως η ετήσια ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας (Πίνακας 21) διά τον ετήσιο αριθμό δρομολογίων μετ' επιστροφής που προβλέπονται στις ΣΑΔΥ (Πίνακας 23).

Πηγή: Παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών οι οποίες υποβλήθηκαν στις 4 Φεβρουαρίου 2024.

(356) *Δεύτερον*, η κινητοποίηση στόλου με δυναμικότητα μεγαλύτερη από τη μέση κυκλοφορία που παρατηρείται κατά τη διάρκεια του έτους συνιστά, κατά τη Γαλλία, συνήθη πρακτική της αγοράς [142]. Οι γαλλικές αρχές αναφέρουν ότι διενήργησαν ανάλυση της οργάνωσης των στόλων που παρέχουν τακτική θαλάσσια συγκοινωνία στην Ευρώπη. Στη Σαρδηνία και στις Βαλεαρίδες Νήσους, η ονομαστική δυναμικότητα των σκαφών κυμαίνεται μεταξύ 1 500 τρεχόντων μέτρων και 1 900 τρεχόντων μέτρων, στοιχεία που είναι απολύτως συνεπή με τη δυναμικότητα των σκαφών που εκτελούν τα δρομολόγια προς την Κορσική δυνάμει των ΣΑΔΥ.

(357) *Τρίτον*, εξ όσων γνωρίζουν οι γαλλικές αρχές, δεν υπάρχουν περιπτώσεις στη δυτική Μεσόγειο στις οποίες δύο μικρότερα σκάφη κινητοποιούνται, αντί ενός μεγαλύτερου σκάφους, για το ίδιο δρομολόγιο μετ' επιστροφής στο πλαίσιο είτε ανάθεσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας είτε της ελεύθερης αγοράς.

4.1.3. *Δεν υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων του Αιακίου και του Propriano*

(358) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι η Corsica Ferries δεν παρέχει κανένα αξιόπιστο στοιχείο με την καταγγελία της προς στήριξη του ισχυρισμού ότι υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων του Propriano και του Αιακίου. Κατά τη Γαλλία, οι ακόλουθοι παράγοντες καταδεικνύουν το αντίθετο.

(359) Καταρχάς, η οδική απόσταση και μόνο μεταξύ των δύο λιμένων δεν αποτελεί επαρκή ένδειξη οποιασδήποτε δυνατότητας υποκατάστασης: λαμβανομένων υπόψη της έλλειψης οδών ταχείας κυκλοφορίας και της τοπογραφίας της διαδρομής μεταξύ Αιακίου και Propriano, η διάρκεια της οδικής μετακίνησης μεταξύ των δύο λιμένων είναι σχεδόν 1 ώρα και 30 λεπτά και περισσότερο από 2 ώρες, σε περίπτωση συμφόρησης. Η Γαλλία παραπέμπει συναφώς στα στοιχεία που υπέβαλε σχετικά με τις αποστάσεις και τους χρόνους μετακίνησης μεταξύ των λιμένων των Κορσικής, τα οποία παρουσιάστηκαν στο σημείο 2.2.

[142] Οι γαλλικές αρχές παραθέτουν ειδικότερα παραδείγματα συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας που συνάφθηκαν στην Ιταλία και στη Νορβηγία.

(360) Επιπλέον, οι υποδομές στον λιμένα του Αιακίου βρίσκονται ήδη σχεδόν σε σημείο κορεσμού και δεν υπάρχουν χώροι χειρισμού επαρκώς εκτενείς για τη συγκέντρωση ροών φορτίων μεγαλύτερων από αυτές που προβλέφθηκαν για την περίοδο 2023-2029.

(361) Εν πάση περιπτώσει, οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι οι οδικές υποδομές της Κορσικής εμφανίζουν υψηλό βαθμό κορεσμού, ιδίως σε περιόδους αιχμής και κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου, καθώς και ότι το επίπεδο των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων στην Κορσική είναι υψηλό (βλ. σημείο 2.1). Η οργάνωση της δημόσιας υπηρεσίας θαλάσσιων μεταφορών κατά τρόπο που θα αύξανε την οδική κυκλοφορία θα αντέβαινε στην επιταγή διαφύλαξης της ασφάλειας που έχει επιβληθεί στην Τοπική Αρχή Κορσικής.

4.1.4. *Οι υπηρεσίες που παρέχουν η Corsica Linea και η La Méridionale εκτός του πλαισίου των ΣΑΔΥ είναι σύμφωνες με το καθεστώς ΥΠΔΥ και δεν θέτουν υπό αμφισβήτηση την ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προσδιόρισε η Γαλλία*

(362) Οι γαλλικές αρχές υποστηρίζουν ότι, αντιθέτως προς όσα ισχυρίζεται η Corsica Ferries με την καταγγελία της, είναι αναγκαίο να γίνει διαφοροποίηση μεταξύ, αφενός, πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής, των οποίων οι αρχές και οι όροι καθορίζονται στις ΣΑΔΥ, και, αφετέρου, των εμπορικών διάπλων που προσφέρονται ελεύθερα (εκτός του πλαισίου των ΣΑΔΥ) από οποιονδήποτε από τους παραχωρησιούχους στο πλαίσιο του καθεστώτος ΥΠΔΥ του 2019.

(363) Κατά τη Γαλλία, οι ανωτέρω εμπορικοί διάπλοι δεν καλύπτονται από τις ΣΑΔΥ, ούτε απαγορεύονται από τις ΣΑΔΥ, και δεν θέτουν υπό αμφισβήτηση την εκτίμηση της ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας εκ μέρους της Γαλλίας.

(364) Η Γαλλία διευκρινίζει ότι οι εμπορικοί διάπλοι που εκτέλεσε η Corsica Linea το 2023 και το 2024 από τον λιμένα της Μασσαλίας ήταν i) εποχιακοί διάπλοι οι οποίοι παρέχονται κατά τη διάρκεια των σχολικών διακοπών της άνοιξης και του καλοκαιριού· ii) διάπλοι που αφορούσαν τη μεταφορά επιβατών μόνο, εξαιρουμένου του φορτίου· και iii) διάπλοι οι οποίοι δεν αποτέλεσαν αντικείμενο οποιασδήποτε αντιστάθμισης, καθώς εκτελέστηκαν εκτός των ΣΑΔΥ. Όσον αφορά τους διάπλους που εκτέλεσε η La Méridionale από τον λιμένα της Τουλόν το 2024, η Γαλλία επισημαίνει ότι οι εν λόγω διάπλοι i) προσφέρθηκαν μετά την αλλαγή της μετοχικής σύνθεσης της εταιρείας το 2023· ii) αφορούσαν τη μεταφορά επιβατών μόνο, εξαιρουμένου του φορτίου· και iii) δεν αποτέλεσαν αντικείμενο οποιασδήποτε αντιστάθμισης, καθώς εκτελέστηκαν εκτός των ΣΑΔΥ.

4.1.5. *Δεν υπήρξε οποιαδήποτε μεθοδολογική μεροληψία στη διαβούλευση με τους χρήστες*

(365) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι, εν αντιθέσει προς όσα ισχυρίζεται η Επιτροπή με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, δεν υπήρξε οποιαδήποτε μεθοδολογική μεροληψία στη δημόσια διαβούλευση με τους χρήστες.

(366) Οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν, καταρχάς, ότι η διαβούλευση με τους χρήστες δημοσιοποιήθηκε ευρέως στον τοπικό και εξειδικευμένο Τύπο (εφημερίδα *Le Marin*), στον ιστότοπο της Τοπικής Αρχής Κορσικής και σε μέσα κοινωνικής δικτύωσης.

(367) Οι γαλλικές αρχές εκτιμούν επίσης ότι οι ερωτήσεις που τέθηκαν δεν δημιούργησαν μεροληψία υπέρ του λιμένα της Μασσαλίας.

(368) Όσον αφορά τη διαβούλευση με τους χρήστες σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, οι ερωτήσεις που τέθηκαν επικεντρώνονταν στον στόχο του προσδιορισμού ενδεχόμενης δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της ηπειρωτικής χώρας από την άποψη των χρηστών. Στην έκθεση της Gecodia διαπιστώθηκε επίσης ότι υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Μασσαλίας και της Τουλόν από την άποψη της ζήτησης εκ μέρους επιβατών κατοίκων Κορσικής και μη κατοίκων Κορσικής.

(369) Όσον αφορά τη διαβούλευση με τους χρήστες για τις θαλάσσιες μεταφορές φορτίου, οι ερωτήσεις που τέθηκαν κάλυπταν συστηματικά όλες τις διαδρομές από τη Μασσαλία και από την Τουλόν.

4.2. **Οι ΣΑΔΥ συμμορφώνονται με την οδηγία για τις συμβάσεις παραχώρησης**

4.2.1. *Ο χρόνος που μεσολάβησε μεταξύ της ανάθεσης των διαφόρων παρτίδων στους παραχωρησιούχους και της έναρξης ισχύος των ΣΑΔΥ δεν είχε αποτέλεσμα αποκλεισμού από την αγορά*

(370) Εκ προοιμίου, οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι ούτε η οδηγία για τις συμβάσεις παραχώρησης ούτε το γαλλικό δίκαιο προβλέπουν την τήρηση αυστηρής προθεσμίας μεταξύ της ανάθεσης παραχώρησης και της έναρξης ισχύος της σχετικής σύμβασης παραχώρησης.

(371) Εν πάση περιπτώσει, οι γαλλικές αρχές εκτιμούν ότι το σύντομο χρονικό διάστημα που μεσολάβησε στην προκειμένη περίπτωση δεν είχε αποτέλεσμα αποκλεισμού από την αγορά, τούτο δε για τρεις λόγους.

(372) *Πρώτον*, το αρχικό χρονοδιάγραμμα που κατάρτισε η Γαλλία, το οποίο δημοσιεύθηκε στις 6 Μαΐου 2022 με την πρόσκληση υποβολής προσφορών για τη σύναψη των ΣΑΔΥ, πρόβλεπε διάστημα δύο μηνών μεταξύ της ανάθεσης και της έναρξης ισχύος της παραχώρησης ([143]). Επομένως, το χρονικό αυτό διάστημα ήταν μεγαλύτερο από εκείνο που προβλέφθηκε για τη σύναψη των ΣΑΔΥ στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση SNCM II (23 ημέρες) ([144]).

(373) *Δεύτερον*, όταν παρέλαβαν τις αιτήσεις και τις προσφορές στις 25 Ιουλίου 2022, οι γαλλικές αρχές διαπίστωσαν ότι οι υποψήφιοι που είχαν υποβάλει εμπρόθεσμα αίτηση και προσφορά ήταν οι απερχόμενοι παραχωρησιούχοι των ΣΑΔΥ 2021-2022, συγκεκριμένα η La Méridionale και η Corsica Linea. Δεδομένου ότι δεν υποβλήθηκαν αιτήσεις για τις ΣΑΔΥ από νεοεισερχόμενους φορείς, χρονικό διάστημα βραχύτερο των δύο μηνών (το οποίο προβλέφθηκε αρχικώς στην πρόσκληση υποβολής προσφορών) μεταξύ της σύναψης των ΣΑΔΥ και της έναρξης εκτέλεσης των εν λόγω συμβάσεων δεν μπορούσε να έχει αποτέλεσμα αποκλεισμού από την αγορά.

(374) *Τρίτον*, δεδομένου ότι οι ΣΑΔΥ άρχισαν να ισχύουν αμέσως μετά τη λήξη των ΣΑΔΥ 2021-2022, οι προθεσμίες είχαν γίνει γνωστές σε όλους τους ενδιαφερόμενους οικονομικούς φορείς με την κίνηση της διαδικασίας, μέσω των εγγράφων των διαβουλεύσεων με τους χρήστες και τους οικονομικούς φορείς. Επομένως, όλοι οι φορείς εκμετάλλευσης ήταν ενήμεροι για την αναμενόμενη ημερομηνία έναρξης εφαρμογής των μέτρων. Επιπλέον, οι γαλλικές αρχές παρατηρούν ότι, μετά τη δημοσίευση της πρόσκλησης υποβολής προσφορών στις 6 Μαΐου 2022, κανένας από τους δυνητικούς υποψηφίους δεν ζήτησε μεταβολή του χρονοδιαγράμματος μολονότι, όπως ισχυρίζονται οι γαλλικές αρχές, τούτο αποτελεί συνήθη πρακτική κατά την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης.

4.2.2. *Η διάρκεια της διαδικασίας ανάθεσης δεν είχε ως αποτέλεσμα άνιση μεταχείριση των υποψηφίων*

(375) Με την απάντησή τους στις αμφιβολίες που διατύπωσε η Επιτροπή, στην αιτιολογική σκέψη 424 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας ([145]), οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν τις ακόλουθες παρατηρήσεις.

(376) Πρώτον, το άρθρο 39 παράγραφοι 3 και 5 της οδηγίας για τις συμβάσεις παραχώρησης απαιτεί ελάχιστη προθεσμία 30 ημερών για την παραλαβή αιτήσεων και προσφορών από την ημερομηνία αποστολής της προκήρυξης για την παραχώρηση· η προθεσμία μπορεί να συντμηθεί σε 25 ημέρες, όταν οι προσφορές υποβάλλονται με ηλεκτρονικά μέσα. Με την επιφύλαξη της τήρησης των ανωτέρω ελάχιστων προθεσμιών, η αναθέτουσα αρχή μπορεί να καθορίσει ελεύθερα τις προθεσμίες υποβολής αιτήσεων και προσφορών.

(377) Δεύτερον, οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι, μετά τη δημοσίευση της πρόσκλησης υποβολής προσφορών στις 6 Μαΐου 2022, κανένας από τους δυνητικούς υποψηφίους δεν ζήτησε μεταβολή του χρονοδιαγράμματος.

4.2.3. *Οι ελάχιστες απαιτήσεις δεν μεταβλήθηκαν κατά τη διάρκεια της διαδικασίας υποβολής προσφορών και οι συναφθείσες ΣΑΔΥ συμμορφώνονται με τις ελάχιστες απαιτήσεις*

(378) Πρώτον, οι γαλλικές αρχές θέλησαν να αποσαφηνίσουν το περιεχόμενο των ελάχιστων απαιτήσεων που εφαρμόζονταν στην προκειμένη περίπτωση στις ΣΑΔΥ. Δεύτερον, οι γαλλικές αρχές εξήγησαν ότι οι ελάχιστες απαιτήσεις που είχαν καθοριστεί δεν μεταβλήθηκαν κατά τη διάρκεια της διαδικασίας υποβολής προσφορών. Τρίτον, οι γαλλικές αρχές επανέλαβαν ότι οι συναφθείσες ΣΑΔΥ συμμορφώνονται με τις ελάχιστες απαιτήσεις.

([143]) Αρχικώς είχε προβλεφθεί ότι οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα ανατίθεντο στις 28 Οκτωβρίου 2022.

([144]) Απόφαση της 1ης Μαρτίου 2017, SNCM II, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134.

([145]) Υπενθυμίζεται ότι στην αιτιολογική σκέψη 424 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας επισημαίνονται τα εξής: «[...] Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι γαλλικές αρχές δεν υπέβαλαν όλες τις αναγκαίες διευκρινίσεις ώστε να μπορεί να συμπεράνει ότι οι ΣΑΔΥ τηρούν τις αρχές της ίσης μεταχείρισης, της απαγόρευσης των διακρίσεων και της διαφάνειας. Η Επιτροπή καλεί όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους επί του ζητήματος αυτού, ειδικότερα προκειμένου να αποσαφηνιστεί αν η υποχρέωση κινητοποίησης σκαφών με ελάχιστη μεταφορική ικανότητα επιβατών και καμπίνων, εντός των προθεσμιών της πρόσκλησης υποβολής προσφορών, συνιστά παραβίαση της αρχής της ίσης μεταχείρισης».

4.2.3.1. Περιεχόμενο των ελάχιστων απαιτήσεων

(379) Οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι, στην παρούσα υπόθεση, οι ελάχιστες απαιτήσεις καθορίζονταν στο άρθρο 2.4 των κανόνων για την υποβολή προσφορών (αιτιολογική σκέψη 270). Κατά τις γαλλικές αρχές, το περιεχόμενο των ελάχιστων απαιτήσεων είναι το ακόλουθο:

«α) ανώτατοι ναύλοι για κατοίκους Κορσικής και για τη μεταφορά εμπορευμάτων: αφορά τους ναύλους που προτάθηκαν σε σχέση με την απόφαση της Συνέλευσης της Κορσικής AC αριθ. 19-128 για την τροποποίηση του συστήματος υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας για θαλάσσιες μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ των λιμένων της Μασσαλίας, της Τουλόν, της Νίκαιας και των λιμένων της Κορσικής·

β) μεταφορική ικανότητα των σκαφών: αφορά τη δυναμικότητα μεταφοράς των σκαφών·

γ) ωράρια και συχνότητες δρομολογίων· αφορά τα ωράρια που προγραμμάτισαν η Τοπική Αρχή Κορσικής και η OTC και τις ελάχιστες συχνότητες που η Τοπική Αρχή Κορσικής και η OTC επέβαλαν στους φορείς εκμετάλλευσης·

δ) διάρκεια της σύμβασης: αφορά τη διάρκεια των ΣΑΔΥ η οποία προβλέπεται στο άρθρο 2 κάθε σύμβασης, κατά το οποίο “η σύμβαση αρχίζει να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 2023 και λήγει την 31η Δεκεμβρίου 2029”, με δυνατότητα παράτασης κατά 12 μήνες κατ’ ανώτατο όριο, ειδικότερα σε περίπτωση που δεν έχει ανατεθεί νέα σύμβαση παραχώρησης κατά τη λήξη της σύμβασης·

ε) ανώτατο ύψος της οικονομικής αντιστάθμισης που καταβάλλει η OTC: αφορά την οικονομική αντιστάθμιση που αναφέρεται στο άρθρο 2.5 των κανόνων για την υποβολή προσφορών ([146])».

(380) Επιπλέον, οι ελάχιστες απαιτήσεις που αφορούν i) τη μεταφορική ικανότητα των σκαφών και ii) τα ωράρια και τις συχνότητες των δρομολογίων καθορίζονταν στο παράρτημα 1 των ΣΑΔΥ.

(381) Επομένως, κατά τις γαλλικές αρχές, το άρθρο 2.4 των κανόνων για την υποβολή προσφορών θα πρέπει να ερμηνευθεί υπό το πρίσμα του παραρτήματος 1 σε σχέση μόνο με τις δύο ανωτέρω ελάχιστες απαιτήσεις, με τις ακόλουθες διευκρινίσεις:

— οι ελάχιστες συχνότητες αφορούσαν τη συχνότητα εκτέλεσης των δρομολογίων·

— τα ωράρια αφορούσαν τα ωράρια των δρομολογίων που προγραμμάτισε η Γαλλία, εξυπακουομένου ότι οι υποψήφιοι παρέμεναν ελεύθεροι να προτείνουν ώρες αναχώρησης και άφιξης, υπό τον όρο ότι ενέπιπταν στα χρονικά εύρη που επέβαλε η Γαλλία·

— η ελάχιστη μεταφορική ικανότητα επιβατών και φορτίου αφορούσε τη μεταφορική ικανότητα των σκαφών.

(382) Ως εκ τούτου, οι γαλλικές αρχές συμπεραίνουν ότι μόνο τα πέντε στοιχεία που απαριθμούνται στο άρθρο 2.4 των κανόνων για την υποβολή προσφορών, εκ των οποίων δύο αποσαφηνίζονται στο παράρτημα 1, συνιστούσαν τις ελάχιστες απαιτήσεις κατά το άρθρο 37 της οδηγίας για τις συμβάσεις παραχώρησης, αποκλειομένου οποιουδήποτε άλλου χαρακτηριστικού.

4.2.3.2. Το παράρτημα 1 των ΣΑΔΥ δεν συνιστούσε στο σύνολό του ελάχιστη απαίτηση

(383) Με τις παρατηρήσεις τους, οι γαλλικές αρχές ισχυρίζονται ότι το παράρτημα 1 των ΣΑΔΥ δεν αναφερόταν στο άρθρο 2.4 των κανόνων για την υποβολή προσφορών και, επομένως, δεν μπορούσε να συνιστά στο σύνολό του ελάχιστη απαίτηση. Μολονότι στο ανωτέρω παράρτημα καθορίζονταν τα ελάχιστα χαρακτηριστικά που αφορούν i) τη μεταφορική ικανότητα των σκαφών και ii) τα ωράρια και τις συχνότητες δρομολογίων, το παράρτημα περιλάμβανε επίσης διάφορες τεχνικές απαιτήσεις οι οποίες δεν είναι ελάχιστες απαιτήσεις κατά την έννοια του άρθρου 2.4 των κανόνων για την υποβολή προσφορών ([147]).

([146]) Παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών οι οποίες υποβλήθηκαν στις 27 Μαρτίου 2024.

([147]) Οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι τούτο αφορά, ειδικότερα, τον αριθμό των ετήσιων δρομολογίων μετ’ επιστροφής, τα πρόσθετα δρομολόγια μετ’ επιστροφής και τον αριθμό καμπίνων για άτομα με μειωμένη κινητικότητα ανά σκάφος.

(384) Οι γαλλικές αρχές εξηγούν επίσης ότι, κατά τη διάρκεια της διαδικασίας σύναψης της σύμβασης, η OTC θέλησε να διασφαλίσει την τήρηση των τεχνικών απαιτήσεων που καθορίζονται στο παράρτημα 1. Για τον λόγο αυτόν, για παράδειγμα, η OTC εξασφάλισε από την Corsica Linea δεσμεύσεις για την αντιμετώπιση της έλλειψης μίας καμπίνας για άτομα με μειωμένη κινητικότητα επί του σκάφους Paglia Orba ([148]).

4.2.4. *Η πρόβλεψη πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής και δρομολογίων μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου δεν παραβίασε την αρχή της ίσης μεταχείρισης των υποψηφίων*

4.2.4.1. Τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής και τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου δεν συνιστούσαν ελάχιστη απαίτηση

(385) Όσον αφορά τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής, οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι πρόκειται περί δρομολογίων μετ' επιστροφής τα οποία η αναθέτουσα αρχή μπορεί να επιβάλει, λόγω της ανάγκης παροχής της δημόσιας υπηρεσίας, σε κάθε διαδρομή. Ως εκ τούτου, σκοπός των εν λόγω δρομολογίων είναι η ικανοποίηση ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας η οποία υπερβαίνει την ελάχιστη δυναμικότητα που έχει επιβληθεί και η αποφυγή της παραμονής των εμπορευμάτων στην αποβάθρα. Η εκτέλεση των εν λόγω δρομολογίων διέπεται από το άρθρο 18 των ΣΑΔΥ. Ως εκ τούτου, τα εν λόγω δρομολόγια δεν συνιστούν ελάχιστη απαίτηση κατά το άρθρο 2.4 των κανόνων για την υποβολή προσφορών.

(386) Όσον αφορά τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου, οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι μόνος σκοπός τους είναι η βελτιστοποίηση της οργάνωσης της κυκλοφορίας. Η εκτέλεσή των εν λόγω δρομολογίων διέπεται από το άρθρο 17 των ΣΑΔΥ. Ως εκ τούτου, τα εν λόγω δρομολόγια δεν συνιστούν ελάχιστη απαίτηση κατά το άρθρο 2.4 των κανόνων για την υποβολή προσφορών.

4.2.4.2. Η αποδοχή των προτάσεων υποψηφίου για τον καθορισμό των ημερομηνιών εκτέλεσης πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής και δρομολογίων μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου δεν συνεπάγεται παραβίαση της αρχής της ίσης μεταχείρισης των υποψηφίων

(387) Οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι, σύμφωνα με τα άρθρα 17 και 18 των ΣΑΔΥ, η εκτέλεση πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής και δρομολογίων μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου απαιτεί σύσκεψη της τεχνικής επιτροπής του άρθρου 10.2 των ΣΑΔΥ. Η τεχνική επιτροπή παρέχει στον οικείο παραχωρησιούχο τη δυνατότητα να παρουσιάσει τις δυσχέρειες που ενδεχομένως ανακύπτουν από την εκτέλεση των εν λόγω δρομολογίων μετ' επιστροφής. Ως εκ τούτου, η Γαλλία θεωρεί ότι υπάρχει μια διαδικασία διαβούλευσης μεταξύ της Τοπικής Αρχής Κορσικής, της OTC και του παραχωρησιούχου, πριν από την εκτέλεση δρομολογίων μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής, ώστε ο παραχωρησιούχος να μπορεί να παρουσιάσει τυχόν δυσχέρειες που αντιμετωπίζει, ειδικότερα, όσον αφορά το/τα σκάφος/-η που θα κινητοποιήσει.

(388) Επιπλέον, οι γαλλικές αρχές αναφέρουν ότι η περίοδος προειδοποίησης υπολογίζεται σε εβδομάδα για τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής (άρθρο 18 των ΣΑΔΥ), κάτι το οποίο παρέχει τη δυνατότητα στον παραχωρησιούχο, εφόσον απαιτείται, να ικανοποιήσει την πρόσθετη ζήτηση βάσει του μοντέλου των δεσμεύσεων που ανέλαβε.

(389) Κατά συνέπεια, κατά τις γαλλικές αρχές, η αρχή που θεσπίστηκε αρχικώς στις ΣΑΔΥ δεν μεταβλήθηκε: τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής και τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου αποφασίζονται από την OTC και όχι από τους παραχωρησιούχους. Οι προτάσεις των παραχωρησιούχων ουδόλως δεσμεύουν την OTC όσον αφορά την εκτέλεση των εν λόγω δρομολογίων μετ' επιστροφής. Συναφώς, η Γαλλία αναφέρει το παράδειγμα του δρομολογίου Μασσαλία–Bastia, στο οποίο το 2023, κατά το πρώτο έτος εκτέλεσης ΣΑΔΥ, η OTC αποφάσισε να τροποποιήσει πέντε από τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής που πρότεινε η Corsica Linea με το προσωρινό πρόγραμμά της, προγραμματίζοντας εκ νέου τρία εξ αυτών σε άλλες ημερομηνίες και ματαιώνοντας τα δύο άλλα, δεδομένου ότι δεν υπήρχε ανάγκη μεταφοράς φορτίου κατά τις ημερομηνίες που πρότεινε η Corsica Linea.

([148]) Οι γαλλικές αρχές εξηγούν ότι, με την προσφορά της, η Corsica Linea πρότεινε ένα σκάφος, το Paglia Orba, το οποίο είχε μία μόνο καμπίνα για άτομα με μειωμένη κινητικότητα, αντί των δύο καμπίνων που απαιτούνταν κατά το παράρτημα 1. Ωστόσο, το ζήτημα αυτό συζητήθηκε με τον υποψήφιο κατά τη διάρκεια των σταδίων της διαπραγμάτευσης, στο πέρας της οποίας ο υποψήφιος δεσμεύθηκε, αφενός, να αντικαταστήσει το σκάφος με ένα από τα επτά σκάφη που θα διατεθούν δυνητικώς για τα δρομολόγια, εάν απαιτούνταν δύο καμπίνες για άτομα με μειωμένη κινητικότητα λόγω της ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας (σύμφωνα με το άρθρο 20 των ΣΑΔΥ, το οποίο επιτρέπει την αντικατάσταση σκάφους κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης της σύμβασης), και, αφετέρου, να πραγματοποιήσει εργασίες για την εγκατάσταση δεύτερης καμπίνας για άτομα με μειωμένη κινητικότητα. Επιπλέον, οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι το Paglia Orba είναι σκάφος αντικατάστασης το οποίο χρησιμοποιείται σε ad hoc βάση, ειδικότερα, όταν το κύριο χρησιμοποιούμενο σκάφος αποσύρεται από την εκτέλεση των δρομολογίων δρομολόγια για τεχνικούς λόγους (παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών οι οποίες υποβλήθηκαν στις 27 Ιουλίου 2023). Κατά τη Γαλλία, οι εν λόγω προτάσεις, οι οποίες έχουν περιορισμένη εμβέλεια και δεν στρεβλώνουν τις συνθήκες του ανταγωνισμού, θεωρήθηκαν κατάλληλες για την εκπλήρωση των προβλεπόμενων τεχνικών και λειτουργικών προδιαγραφών. Κατά τη γνώμη των γαλλικών αρχών, οι εν λόγω προτάσεις δεν είναι, εν πάση περιπτώσει, αντίθετες σε οποιαδήποτε ελάχιστη απαίτηση η οποία καθορίζεται στο άρθρο 2.4 των κανόνων για την υποβολή προσφορών.

5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

(390) Τέσσερα ενδιαφερόμενα μέρη υπέβαλαν παρατηρήσεις κατά τη διάρκεια της επίσημης διαδικασίας έρευνας: η Corsica Ferries, η Corsica Linea, η La Méridionale και ο όμιλος Stef.

5.1. **Παρατηρήσεις της Corsica Ferries**

(391) Στις ενότητες που ακολουθούν περιγράφεται το περιεχόμενο των παρατηρήσεων που υπέβαλε η Corsica Ferries στο πλαίσιο της επίσημης διαδικασίας έρευνας. Όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 325, οι εν λόγω παρατηρήσεις επαναλαμβάνουν σε μεγάλο βαθμό το περιεχόμενο της καταγγελίας. Επομένως, στις ενότητες που ακολουθούν γίνεται, κατά περίπτωση, παραπομπή στην καταγγελία.

5.1.1. *Πραγματικές παρατηρήσεις*

(392) Προκαταρκτικώς, η Corsica Ferries διατυπώνει δύο παρατηρήσεις σχετικά με την περιγραφή, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, των στοιχείων που αφορούν τη μεταφορά ρυμουλκούμενου φορτίου ([149]).

(393) *Πρώτον*, η Corsica Ferries θεωρεί ότι στην πραγματική περιγραφή του ρυμουλκούμενου φορτίου παραλείπεται κάθε διαφοροποίηση μεταξύ συνοδευόμενου και μη συνοδευόμενου ρυμουλκούμενου φορτίου. Κατά την Corsica Ferries, οδηγός ο οποίος επιβιβάζεται στο σκάφος και, κατά συνέπεια, δυνητική ζήτηση για μεταφορά επιβατών υπάρχει μόνο στην περίπτωση του συνοδευόμενου φορτίου (αιτιολογικές σκέψεις 447 έως 449).

(394) *Δεύτερον*, η Corsica Ferries παρατηρεί ότι η Επιτροπή ανέλυσε τις μεταβολές στην αγορά μεταφοράς φορτίου μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής χώρας βάσει ιστορικών στοιχείων που καλύπτουν το διάστημα από το 2016 έως το 2021. Η χρήση της συγκεκριμένης περιόδου για την ανάλυση παρέχει παραπλανητικές ενδείξεις όσον αφορά την πραγματική δυναμική της αγοράς. Κατά την Corsica Ferries, το 2016 ήταν το έτος εισόδου στην αγορά της Corsica Linea, η οποία ανήκει έμμεσα σε κοινοπραξία Κορσικανών επιχειρηματιών, συμπεριλαμβανομένων των 15 κύριων παραγόντων στην αλυσίδα εφοδιασμού της Κορσικής. Η Corsica Ferries ισχυρίζεται ότι, από το 2016, έχει απολέσει κάθε έτος ποσοστό διακίνησης εμπορευμάτων προς όφελος της Corsica Linea ([150]). Επομένως, η Corsica Ferries παρατηρεί ότι τα στοιχεία για την περίοδο 2013-2019 δείχνουν την ετήσια μείωση της διακίνησης φορτίου από τον λιμένα της Τουλόν σε σύγκριση με τον λιμένα της Μασσαλίας. Κατά την Corsica Ferries, τούτο δείχνει ειδικότερα ότι, λαμβανομένης υπόψη της ταυτότητας των μετόχων της, η Corsica Linea είναι σε θέση να μετατοπίζει μέρος της ζήτησης για μεταφορές φορτίου από την Τουλόν στη Μασσαλία.

5.1.2. *Μη πλήρωση του πρώτου κριτηρίου Altmark*

5.1.2.1. Σχετικά με τον προσδιορισμό της ζήτησης εκ μέρους των χρηστών

5.1.2.1.1. Σχετικά με τη μεθοδολογία που χρησιμοποίησαν οι γαλλικές αρχές για τον προσδιορισμό της ζήτησης εκ μέρους των χρηστών

(395) Η Corsica Ferries αμφισβητεί την προκαταρκτική εκτίμηση της Επιτροπής ότι η μεθοδολογία που χρησιμοποίησαν οι γαλλικές αρχές για τον προσδιορισμό της ύπαρξης ζήτησης εκ μέρους των χρηστών δεν ενέχει οποιαδήποτε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης.

(396) *Πρώτον*, η Corsica Ferries επισημαίνει ότι τα αποτελέσματα της διαβούλευσης με τους χρήστες και η έκθεση της Gecodia, που η Γαλλία χρησιμοποίησε ως βάση για τη σύναψη των ΣΑΔΥ, δεν έχουν δημοσιοποιηθεί ακόμη ούτε κοινοποιηθεί στην Corsica Ferries. Συναφώς, η Corsica Ferries παρατηρεί ότι η Commission d'accès aux documents administratifs (γαλλική επιτροπή για την πρόσβαση σε διοικητικά έγγραφα, στο εξής: **CADA**) σχολίασε τις καταφανώς

([149]) Ενότητα 2.1.1 — Θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές.

([150]) Κατά την Corsica Ferries, η διακίνηση φορτίου από την ίδια από τον λιμένα της Τουλόν μειώθηκε κατά 15,58 % το 2016, 7,49 % το 2017 και 6,09 % το 2018, ενώ η διακίνηση εκ μέρους της Corsica Linea αυξήθηκε κατά 15,91 % το 2016, 16,31 % το 2017 και 3,10 % το 2018.

υπέρμετρες απαλοιφές στοιχείων εκ μέρους της Τοπικής Αρχής Κορσικής ([151]). Λαμβανομένης υπόψη της κατάφωρης έλλειψης διαφάνειας εκ μέρους της Γαλλίας, δεν μπορεί να προσαφθεί στην Corsica Ferries ότι στήριξε το σύνολο ή μέρος των παρατηρήσεών της στις μελέτες για την αγορά που εκπονήθηκαν το 2018, το 2019 και το 2020 καθώς και στη μελέτη BRG 1.

(397) *Δεύτερον*, η Corsica Ferries επισημαίνει ότι το βάρος απόδειξης της πλήρωσης του πρώτου κριτηρίου Altmark φέρει το κράτος μέλος. Επομένως, απόκειται στις γαλλικές αρχές να παράσχουν αντικειμενικά, επαληθεύσιμα και επαρκώς ευλογοφανή αποδεικτικά στοιχεία τα οποία μπορούν να ανατρέψουν τα συμπεράσματα και τις διαπιστώσεις των εθνικών διοικητικών και των ευρωπαϊκών δικαστηρίων, καθώς και της γαλλικής Αρχής Ανταγωνισμού, στο πλαίσιο διαφορών σχετικά με τις προηγούμενες συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας.

(398) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή δεν μπορούσε, όπως έπραξε με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, να απορρίψει τις αιτιάσεις της Corsica Ferries για τον μόνο λόγο ότι βασίζονταν, εν μέρει, σε μελέτες για την αγορά και σε αποφάσεις που λήφθηκαν σε σχέση με προηγούμενες συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες συνάφθηκαν για τη θαλάσσια συγκοινωνία με την Κορσική. Με τον τρόπο αυτόν, η Επιτροπή παραβίασε την αρχή της χρηστής διοίκησης, η οποία κατοχυρώνεται στο άρθρο 41 παράγραφος 1 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

(399) *Τρίτον*, η Corsica Ferries επικρίνει τη μεθοδολογία και τη χρήση των στοιχείων που προέκυψαν από τη διαβούλευση με τους χρήστες.

(400) Η Corsica Ferries παρατηρεί, καταρχάς, ότι τα ερωτηματολόγια που δημοσιεύθηκαν αφορούσαν μόνο τις διαδρομές μεταξύ Μασσαλίας και Κορσικής. Ως εκ τούτου, είχαν κατ' ανάγκη συγκεκριμένο προσανατολισμό με αποτέλεσμα ανεπανόρθωτη μεθοδολογική μεροληψία. Οι μόνες ερωτήσεις οι οποίες αφορούσαν διαδρομές πλην της Μασσαλίας είχαν καθαρά συγκριτικό χαρακτήρα και αποσκοπούσαν στην επεξήγηση των λόγω για τους οποίους ο ερωτηθείς επέλεξε μια διαδρομή μεταξύ Μασσαλίας και Κορσικής αντί διαδρομής από άλλον λιμένα της ηπειρωτικής χώρας. Συναφώς, η Corsica Ferries παρατηρεί ότι, μολονότι η Επιτροπή επισήμανε την εν λόγω ενδεχόμενη μεθοδολογική μεροληψία στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας (αιτιολογική σκέψη 283), δεν άντλησε τα αναγκαία συμπεράσματα δεδομένου ότι δεν διαπίστωσε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης.

(401) Η Corsica Ferries παρατηρεί επίσης ότι οι ερωτήσεις ήταν περιοριστικές και, επομένως, κατεύθυναν τις απαντήσεις των χρηστών και τους εμπόδιζαν να απαντήσουν ελεύθερα. Επομένως, οι ληφθείσες απαντήσεις δεν μπορούσαν να συμβάλουν στην εξακρίβωση ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(402) Επιπλέον, η Corsica Ferries θεωρεί ότι ο αριθμός των απαντήσεων που λήφθηκαν ήταν ανεπαρκής (987 αξιοποιήσιμες απαντήσεις από τους επιβάτες, όταν ο ετήσιος αριθμός επιβατών ανέρχεται σε σχεδόν 3 εκατομμύρια, 42 απαντήσεις από επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους και 5 απαντήσεις από χρήστες θαλάσσιων μεταφορών φορτίου). Όσον αφορά τις πρωτοβουλίες των γαλλικών αρχών με σκοπό να διαβουλευθούν απευθείας από τηλεφώνου με χρήστες θαλάσσιων μεταφορών φορτίου, η Corsica Ferries επισημαίνει ότι δεν κοινοποιήθηκε ούτε δημοσιοποιήθηκε οποιοδήποτε έγγραφο. Κατά την Corsica Ferries, τίθενται ζητήματα σχετικά με την ταυτότητα των μεταφορέων και τις ερωτήσεις που τους έθεσαν οι γαλλικές αρχές.

([151]) Η Corsica Ferries προσάρτησε δύο γνωμοδοτήσεις της CADA, της 15ης Φεβρουαρίου 2024 και της 11ης Ιανουαρίου 2024, αντιστοίχως, ως παραρτήματα 3 και 4 στις παρατηρήσεις της. Το παράρτημα 3 αφορά την αίτηση της Corsica Ferries προς την OTC για παροχή πρόσβασης στην έκθεση της Gecodia. Η OTC απέστειλε στην Corsica Ferries μη εμπιστευτικό κείμενο της εν λόγω έκθεσης. Με τη γνωμοδότηση της 15ης Φεβρουαρίου 2024, η CADA εκτιμά ότι, μολονότι η έκθεση της Gecodia περιέχει όντως ορισμένες εμπιστευτικές πληροφορίες, των οποίων η γνωστοποίηση θα μπορούσε να θίγει το επιχειρηματικό απόρρητο (π.χ. οι απαντήσεις των ναυτιλιακών εταιρειών στη διαβούλευση με τους οικονομικούς φορείς), το μη εμπιστευτικό κείμενο της έκθεσης που εστάλη στην Corsica Ferries περιείχε υπέρμετρες απαλοιφές στοιχείων. Το παράρτημα 4 αφορά την αίτηση της Corsica Ferries για παροχή πρόσβασης στις πέντε ΣΑΔΥ και τα παραρτήματά τους, των οποίων τα μη εμπιστευτικά κείμενα η Τοπική Αρχή Κορσικής απέστειλε στην Corsica Ferries. Με τη γνωμοδότηση της 11ης Ιανουαρίου 2024, η CADA διατύπωσε την άποψη ότι ορισμένα στοιχεία που απαλείφθηκαν από το περιεχόμενο των ΣΑΔΥ (συμβατικές πληροφορίες σχετικά με την οικονομική αντιστάθμιση που καταβάλλει η OTC όταν δεν εκτελείται διάπλους, ρήτρες σχετικά με τον υπολογισμό του εύλογου κέρδους) και ορισμένα παραρτήματα (παράρτημα σχετικά με τον προσωρινό λογαριασμό εκμετάλλευσης) μπορούσαν να παρασχεθούν, πλην όμως άλλα στοιχεία δεν μπορούσαν να παρασχεθούν (παραρτήματα 1, 2, 3, 10 και 12).

(403) Τέλος, η Corsica Ferries ισχυρίστηκε ότι υπάρχουν στοιχεία που καταδεικνύουν ότι η Corsica Linea αποπειράθηκε να χειραγωγήσει τα ερωτηματολόγια που οι γαλλικές αρχές ανάρτησαν στο διαδίκτυο, καθώς η Corsica Linea είχε δώσει στους εργαζομένους της ρητές οδηγίες με τις οποίες i) τους ζήτησε να συμμετάσχουν αθρόα στη διαβούλευση με τους χρήστες και ii) τους υπέδειξε τις απαντήσεις που έπρεπε να δώσουν ([152]). Επομένως, τα αποτελέσματα της διαβούλευσης με τους χρήστες δεν μπορούν να θεωρηθούν ως αξιοποιήσιμα.

5.1.2.1.2. Σχετικά με τον προσδιορισμό της ζήτησης εκ μέρους των χρηστών για θαλάσσιες μεταφορές επιβατών

5.1.2.1.2.1. Σχετικά με τον προσδιορισμό της ποιοτικής ζήτησης εκ μέρους των επιβατών

(404) Με την καταγγελία της, η Corsica Ferries επισήμανε ότι, όσον αφορά τις μεταφορές επιβατών στην Κορσική, υπάρχει πλήρης δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Μασσαλίας και της Τουλόν από την άποψη των επιβατών, όπως έχουν διαπιστώνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ([153]), το Γενικό Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης ([154]), η γαλλική Αρχή Ανταγωνισμού ([155]), το διοικητικό εφετείο Μασσαλίας ([156]) και το διοικητικό πρωτοδικείο Bastia ([157]).

(405) Με τις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Corsica Ferries υποστηρίζει ότι οι γαλλικές αρχές υπέπεσαν σε δύο σφάλματα κατά τον προσδιορισμό της ζήτησης εκ μέρους των επιβατών.

5.1.2.1.2.1.1. Ύπαρξη δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Μασσαλίας και της Τουλόν από την άποψη των επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους

(406) Η Corsica Ferries θεωρεί ότι το συμπέρασμα ότι δεν υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Τουλόν και της Μασσαλίας, όσον αφορά τους επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους, ενέχει πρόδηλη πλάνη εκτίμησης, και τούτο για τρεις λόγους.

(407) *Πρώτον*, η Corsica Ferries εκτιμά ότι η έννοια του «επιβάτη που μετακινείται για ιατρικούς λόγους» θα πρέπει να ερμηνεύεται στενά. Η Corsica Ferries θεωρεί ότι οι γαλλικές αρχές προσδιόρισαν τη συγκεκριμένη ζήτηση εκ μέρους επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους αποκλειστικά και μόνο λόγω της ύπαρξης του νομικού πλαισίου που διέπει την κάλυψη των εξόδων μετακίνησης των ασθενών, το οποίο περιορίζει την επιλογή του τρόπου μεταφοράς των επιβατών.

(408) Η Corsica Ferries αντιλαμβάνεται ότι τούτο σημαίνει ότι, για τον σκοπό του προσδιορισμού της ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας μεταφορών, πρέπει να ληφθεί υπόψη μόνο η ζήτηση για τη μεταφορά επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους των οποίων οι μετακινήσεις είναι επιλέξιμες για επιστροφή δαπανών από το σύστημα κοινωνικής ασφάλισης. Ωστόσο, κατά την Corsica Ferries, υπάρχουν πολλές περιπτώσεις στις οποίες ένας κάτοικος Κορσικής μπορεί να μετακινηθεί στην ηπειρωτική Γαλλία για ιατρικούς λόγους, χωρίς η σχετική μετακίνηση να είναι επιλέξιμη για επιστροφή δαπανών. Στις περιπτώσεις αυτές, κατά την Corsica Ferries, δεν υπάρχει νομικός περιορισμός όσον αφορά τον χρησιμοποιούμενο τρόπο μεταφοράς.

([152]) Η Corsica Ferries προσάρτησε διάφορα έγγραφα στο παράρτημα 5 των παρατηρήσεών της:
- ανώνυμη χειρόγραφη επιστολή προς τον πρόεδρο της Corsica Ferries στην οποία περιγράφεται η απόπειρα της διοίκησης της Corsica Linea να ζητήσει από τους εργαζομένους της να «προσποιηθούν ότι είναι κάτοικοι Κορσικής» ώστε να απαντήσουν στις ερωτήσεις της διαβούλευσης με τους χρήστες·
- εσωτερική ανακοίνωση της Corsica Linea («μηνιαία επικαιροποίηση Δεκεμβρίου 2021») στην οποία εξετάζονται διάφορα θέματα που άπτονται της εμπορικής στρατηγικής της Corsica Linea, η οποία περιλαμβάνει επικαιροποίηση σχετικά με τις ΣΑΔΥ όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα της ΟΤC για την πραγματοποίηση δημόσιων διαβουλεύσεων και την πρόσκληση υποβολής προσφορών για τις ΣΑΔΥ, και επισημαίνεται ότι η Corsica Ferries έχει υποβάλει καταγγελίες στην Επιτροπή·
- επιστολή εκπροσώπων συνδικαλιστικών οργανώσεων προς τους προέδρους της Corsica Linea και της La Méridionale με την οποία παρέχεται προειδοποίηση απεργίας λόγω της εικαζόμενης αντίθεσης της Γαλλίας και της Επιτροπής στην παροχή δημόσιας υπηρεσίας για θαλάσσιες μεταφορές στην Κορσική χάριν της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών·
- εσωτερικό ηλεκτρονικό μήνυμα εργαζομένου της Corsica Linea με το οποίο κοινοποιείται ο διαδικτυακός σύνδεσμος προς τη διαβούλευση με τους χρήστες και προτείνονται απαντήσεις που δικαιολογούν τη συνέχιση της παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

([153]) Απόφαση 2013/435/ΕΕ, αιτιολογική σκέψη 160.

([154]) Αποφάσεις της 1ης Μαρτίου 2017, SNCM I, T-366/13, ECLI:EU:T:2017:135, και SNCM II, ό.π.

([155]) Γνώμη αριθ. 12-A-05 της γαλλικής Αρχής Ανταγωνισμού, της 17ης Φεβρουαρίου 2012, σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής χώρας.

([156]) Απόφαση αριθ. 17MA01582 του διοικητικού εφετείου Μασσαλίας της 22ας Φεβρουαρίου 2021.

([157]) Απόφαση αριθ. 1100533 του διοικητικού πρωτοδικείου Bastia της 7ης Απριλίου 2015, SNCM.

(409) Ωστόσο, κατά την Corsica Ferries, οι γαλλικές αρχές δεν περιόρισαν, στις ΣΑΔΥ, την ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας αποκλειστικά και μόνο στους επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους, των οποίων τα έξοδα μετακίνησης είναι επιλέξιμα για επιστροφή από το σύστημα κοινωνικής ασφάλισης. Η ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας περιλαμβάνει επίσης επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους γενικώς, ακόμη και αν ορισμένοι εξ αυτών, των οποίων τα έξοδα μετακίνησης δεν είναι επιλέξιμα για επιστροφή από το καθεστώς κοινωνικής ασφάλισης, δεν περιορίζονται από τον τρόπο μεταφοράς που πρέπει να χρησιμοποιήσουν ούτε από τον λιμένα άφιξης στην ηπειρωτική χώρα.

(410) *Δεύτερον*, η Corsica Ferries επισημαίνει ότι οι γαλλικές αρχές επικαλέστηκαν την ισχύουσα νομοθεσία για να αποδείξουν ότι δεν υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Μασσαλίας και της Τουλόν όσον αφορά τη ζήτηση εκ μέρους των επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους ([158]). Το συμπέρασμα αυτό είναι προδήλως εσφαλμένο.

(411) Η Corsica Ferries ισχυρίζεται ότι, αντίθετα προς όσα ισχυρίζονται οι γαλλικές αρχές, καμία νομική ή κανονιστική απαίτηση δεν εξαρτά την επιστροφή των εξόδων μετακίνησης από την απόσταση μεταξύ του λιμένα άφιξης και του κέντρου υγειονομικής περίθαλψης.

(412) Η Corsica Ferries παραπέμπει στο άρθρο L. 322-5 του CSS, κατά το οποίο: «τα έξοδα μετακίνησης επιστρέφονται βάσει ιατρικής συνταγής […] Στην ιατρική συνταγή πρέπει να προσδιορίζονται ο τρόπος μεταφοράς ο οποίος είναι καταλληλότερος για την κατάσταση του ασθενούς και το αν η εν λόγω κατάσταση δεν είναι συμβατή με από κοινού μεταφορά, η οποία ορίζεται ως η μεταφορά τουλάχιστον δύο ασθενών από κοινού. Σύμφωνα με τη συνταγή, τα έξοδα μετακίνησης καλύπτονται βάσει της φθηνότερης μετακίνησης, λαμβανομένων υπόψη των συνθηκών μεταφοράς και του αριθμού των μεταφερόμενων ασθενών».

(413) Η Corsica Ferries θεωρεί επίσης ότι οι γαλλικές αρχές δεν ερμήνευσαν ορθά το άρθρο R. 310-10-5 του CSS (αιτιολογική σκέψη 139). Μολονότι, κατά την Corsica Ferries, η συγκεκριμένη διάταξη προβλέπει όντως ότι η επιστροφή των εξόδων μετακίνησης υπολογίζεται βάσει της απόστασης μεταξύ της κατοικίας του ασθενούς και της εγκατάστασης περίθαλψης που συνταγογραφεί ο ιατρός, εφαρμόζεται μόνον σε ορισμένα είδη μετακινήσεων (συγκεκριμένα, αυτά που προβλέπονται στο άρθρο R. 322-10 παράγραφος 1 στοιχεία a) έως f) του CSS, όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 139). Κατά την Corsica Ferries, τούτο δεν περιλαμβάνει τις μετακινήσεις με τακτικά δρομολόγια πλοίου ή αεροσκάφους. Ως εκ τούτου, το άρθρο R. 310-10-5 του CSS δεν αφορά τις μετακινήσεις με τακτικά δρομολόγια πλοίου ή αεροσκάφους ή το ζήτημα της απόστασης μεταξύ του λιμένα ή του αερολιμένα άφιξης του ασθενούς και της εγκατάστασης περίθαλψης.

(414) Επομένως, κατά την Corsica Ferries, μολονότι ο τρόπος μεταφοράς (πλοίο ή αεροσκάφος) μπορεί όντως να περιορίζεται με την ιατρική συνταγή, όπως και ο ίδιος ο τόπος περίθαλψης, δεν υπάρχει περιορισμός όσον αφορά τον λιμένα ή τον αερολιμένα άφιξης, σε περίπτωση μετακίνησης με τακτική αεροπορική ή θαλάσσια συγκοινωνία, ο δε λιμένας ή αερολιμένας άφιξης δεν επιβάλλεται με την ιατρική συνταγή.

(415) Αντιθέτως, η προϋπόθεση που προβλέπεται στο άρθρο L. 322-5 του CSS, κατά την οποία τα έξοδα μετακίνησης επιστρέφονται βάσει της φθηνότερης μετακίνησης, εφαρμόζεται σε όλες τις μετακινήσεις και όλους τους τρόπους μεταφοράς.

(416) Ως εκ τούτου, κατά την Corsica Ferries, ακόμη και οι επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους των οποίων η θαλάσσια μεταφορά συνταγογραφήθηκε από ιατρό μπορούν να επιλέξουν μια διαδρομή με άφιξη στην Τουλόν ή στη Μασσαλία· η επιλογή πραγματοποιείται βάσει της τιμής και όχι βάσει της απόστασης του λιμένα άφιξης από την εγκατάσταση περίθαλψης. Το συμπέρασμα αυτό επιβεβαιώνεται επίσης από τις πληροφορίες του επίσημου εντύπου που πρέπει να συμπληρώσει ο συνταγογραφών ιατρός για την επιστροφή των εξόδων της προβλεπόμενης μετακίνησης ([159]).

(417) Εν πάση περιπτώσει, και όπως αναφέρεται στην καταγγελία της, η Corsica Ferries θεωρεί ότι η δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Μασσαλίας και της Τουλόν, από την άποψη των επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους, επιβεβαιώνεται από τις περιστάσεις μετά την εκδήλωση της πανδημίας της COVID-19, κατά τη διάρκεια της οποίας οι εθνικές αρχές μείωσαν δραστικά τις μεταφορές επιβατών μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής χώρας και επέτρεπαν τη μεταφορά ορισμένων μόνο προσώπων (νοσηλευτικού προσωπικού, στρατιωτικού προσωπικού, πυροσβεστών και τεχνικών). Η Corsica Ferries ισχυρίζεται ότι, κατά την περίοδο εκείνη, ήταν ο μόνος φορέας εκμετάλλευσης μεταφοράς επιβατών ο οποίος δικαιούνταν να εκτελεί διαδρομές μεταξύ της Τουλόν και της Κορσικής, δεδομένου ότι οι παραχωρησιούχοι Corsica Linea και La Méridionale είχαν αποφασίσει να εκτελούν μόνο υπηρεσίες μεταφοράς θαλάσσιου φορτίου μεταξύ Μασσαλίας και Κορσικής.

([158]) Απόφαση κίνησης της διαδικασίας, αιτιολογική σκέψη 296.

([159]) Στο παράρτημα 6 των παρατηρήσεών της, η Corsica Ferries προσάρτησε υπόδειγμα εντύπου για την αίτηση προηγούμενης έγκρισης μετακίνησης το οποίο επέχει θέση ιατρικής συνταγής. Το εν λόγω έντυπο περιέχει σημείωση με πληροφορίες προς τους συνταγογραφούντες ιατρούς σχετικά με τους κανόνες που διέπουν την κάλυψη των εξόδων μετακίνησης.

(418) *Τρίτον*, η Corsica Ferries εξηγεί ότι, δεδομένου ότι η νομοθεσία σχετικά με την επιστροφή των εξόδων μετακίνησης που πραγματοποιούνται για ιατρικούς λόγους δεν υποχρεώνει τους επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους να επιλέξουν διάπλου προς τον λιμένα της Μασσαλίας, δεν υπάρχουν μειονεκτήματα για τους επιβάτες που μετακινούνται για τις ιατρικές ανάγκες τους στον λιμένα της Τουλόν αντί του λιμένα της Μασσαλίας. Η Corsica Ferries θεωρεί ότι για τους επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους με το όχημά τους (οι οποίοι έχουν ήδη πραγματοποιήσει έναν διάπλου διάρκειας 12 ωρών) δεν έχει σημασία αν φθάνουν στη Μασσαλία ή στην Τουλόν, δεδομένου ότι οι δύο αυτές πόλεις απέχουν μεταξύ τους 45 λεπτά οδικώς.

5.1.2.1.2.1.2. Ύπαρξη δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων του Αιακίου και του Propriano από την άποψη των επιβατών

(419) Η Corsica Ferries θεωρεί ότι το συμπέρασμα ότι δεν υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων του Αιακίου και του Propriano από την άποψη των επιβατών ενέχει πρόδηλη πλάνη εκτίμησης, και τούτο για τρεις λόγους.

(420) *Πρώτον*, η απόσταση μεταξύ Αιακίου και Propriano είναι μόνον 70 χιλιόμετρα και τούτο σημαίνει ότι δεν είναι ιδιαιτέρως σημαντικό για τους επιβάτες που πραγματοποιούν τον διάπλου με το αυτοκίνητό τους (δηλαδή, κατά την Corsica Ferries, το 92 % των επιβατών) το αν θα αναχωρήσουν από τον λιμένα του Αιακίου ή του Propriano.

(421) *Δεύτερον*, όσον αφορά τη διάρκεια της μετακίνησης, η Corsica Ferries ισχυρίζεται ότι δεν είναι ορθό να θεωρηθεί ότι μια διαδρομή διάρκειας μίας περίπου ώρας μπορεί να εμποδίζει τη δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των δύο λιμένων.

(422) Η Corsica Ferries επισημαίνει ότι οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Νίκαιας και της Τουλόν (παρά τη διαδρομή διάρκειας περίπου 1 ώρας και 30 λεπτών μεταξύ των δύο λιμένων), όπως και μεταξύ των λιμένων της Μασσαλίας και της Νίκαιας (για τους επιβάτες μη κατοίκους Κορσικής, παρά τη διαδρομή διάρκειας σχεδόν 2 ωρών και 20 λεπτών). Η ίδια αρχή θα πρέπει να εφαρμοστεί στην απόσταση μεταξύ Αιακίου και Propriano.

(423) Η Corsica Ferries θεωρεί επίσης ότι το Αιάκιο και το Propriano έχουν κοινή ζώνη έλξης, αναφέροντας ως παράδειγμα την περίπτωση των κατοίκων του Grosseto-Prugna, για τους οποίους το Αιάκιο απέχει 32 χιλιόμετρα (διαδρομή διάρκειας 40 λεπτών) και το Propriano 35 χιλιόμετρα (διαδρομή διάρκειας 45 λεπτών).

(424) Επιπλέον, η Corsica Ferries παραπέμπει στην καταγγελία, στην οποία εξήγησε ότι η δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων του Αιακίου και του Propriano επιβεβαιώνεται από τις υποχρεώσεις συχνότητας που επιβλήθηκαν δυνάμει των ΣΑΔΥ. Μολονότι οι παραχωρησιούχοι υποχρεούνται να εκτελούν μία καθημερινή διαδρομή μεταξύ Μασσαλίας και Αιακίου, υποχρεούνται να εκτελούν τρία μόνο εβδομαδιαία δρομολόγια μετ' επιστροφής μεταξύ Μασσαλίας και Propriano. Επομένως, κατά την Corsica Ferries, οι επιβάτες που επιβιβάζονται συνήθως στο Propriano πρέπει να μεταβαίνουν στο Αιάκιο τις ημέρες κατά τις οποίες δεν εκτελείται δρομολόγιο μετ' επιστροφής στον λιμένα του Propriano.

(425) *Τέλος*, η Corsica Ferries παραπέμπει στις πληροφορίες που παρουσίασε με την καταγγελία σχετικά με την ύπαρξη νομικών προηγουμένων διαπίστωσης της δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ των δύο λιμένων. Με την καταγγελία, η Corsica Ferries επισήμανε ότι οι ίδιες οι εθνικές αρχές έχουν αναγνωρίσει τη δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των δύο λιμένων στο πλαίσιο της έκθεσης εμπειρογνωμοσύνης που παράγγειλε το διοικητικό εφετείο Μασσαλίας με την προσωρινή απόφασή του αριθ. 17MA01582-17MA01583 της 12ης Φεβρουαρίου 2018, προκειμένου να προσδιοριστεί το ποσό της αποζημίωσης που η Τοπική Αρχή Κορσικής έπρεπε να καταβάλει για την αποκατάσταση της ζημίας που υπέστη η Corsica Ferries ως αποτέλεσμα της παράνομης ενίσχυσης που καταβλήθηκε στο πλαίσιο της ΣΑΔΥ 2007-2013 ([160]).

(426) Με τις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Corsica Ferries αμφισβητεί την άποψη της Επιτροπής επί του ανωτέρω ζητήματος, δηλαδή ότι τα προαναφερθέντα προηγούμενα δεν έχουν σημασία διότι δεν αφορούν την παρούσα υπόθεση, και υπενθυμίζει ότι όλα τα προηγούμενα i) αφορούν θαλάσσια συγκοινωνία με την Κορσική και παρόμοιες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και ii) ανάγονται σε πρόσφατη περίοδο κατά τη διάρκεια της οποίας δεν υπήρξαν ουσιαστικές μεταβολές στην αγορά θαλάσσιων υπηρεσιών οι οποίες να θέτουν υπό αμφισβήτηση τα ανωτέρω συμπεράσματα.

([160]) Η Corsica Ferries υποστηρίζει ότι ο δικαστικός εμπειρογνώμονας που διόρισε το εθνικό δικαστήριο για την εκτίμηση της ζημίας που υπέστη η Corsica Ferries διαπίστωσε τη δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων του Αιακίου και του Propriano, χωρίς τούτο να αμφισβητηθεί από τους διαδίκους στην υπόθεση εκείνη (συγκεκριμένα, την Τοπική Αρχή Κορσικής και την Corsica Ferries). Η Corsica Ferries προσαρτά, στο παράρτημα 8 των παρατηρήσεών της, επιστολή του εν λόγω δικαστικού εμπειρογνώμονα προς την Corsica Ferries με την οποία την ενημερώνει για την πορεία της έρευνάς του. Με την επιστολή υπενθυμίζονται, ειδικότερα, στους διαδίκους τα ζητήματα επί των οποίων συμφωνούν, όπως είναι η δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων του Propriano και του Αιακίου, και επισημαίνεται ότι ο εμπειρογνώμονας πρόκειται να συγκεντρώσει καθημερινά στοιχεία σχετικά με τα πρόσθετα δρομολόγια για τα έτη 2007-2009 (για τον λιμένα του Αιακίου) και τα έτη 2007-2013 (για τον λιμένα του Propriano).

(427) Η Corsica Ferries επισημαίνει ότι οι γαλλικές αρχές δεν διενήργησαν ανάλυση της δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Κορσικής στο πλαίσιο των ΣΑΔΥ και ότι, επομένως, η Γαλλία φέρει το βάρος απόδειξης, βάσει αντικειμενικών και επαληθεύσιμων στοιχείων, της μη δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων του Αιακίου και του Propriano το 2023.

5.1.2.1.2.2. Σχετικά με τον προσδιορισμό της ποσοτικής ζήτησης εκ μέρους των επιβατών

(428) Η Corsica Ferries αμφισβητεί τον τρόπο με τον οποίο οι γαλλικές αρχές προσδιόρισαν ποσοτικά τη ζήτηση εκ μέρους επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους, και τούτο για δύο λόγους.

(429) *Πρώτον*, η Corsica Ferries θεωρεί ότι η παραδοχή της Γαλλίας σχετικά με τον αριθμό των συνοδών (δηλαδή ότι κάθε επιβάτης που μετακινείται για ιατρικούς λόγους ηλικίας κάτω των 19 ετών ή άνω των 75 ετών ταξιδεύει συστηματικά με συνοδό) δεν βασίζεται σε οποιαδήποτε αντικειμενικά και επαληθεύσιμα στοιχεία. Κατά την Corsica Ferries, τούτο σημαίνει ότι το ένα τρίτο της ζήτησης εκ μέρους επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους προέρχεται από συνοδούς και όχι από επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους.

(430) Πρωτίστως, η ανωτέρω παραδοχή δεν συνάδει με τους κανόνες που διέπουν την κάλυψη, από το καθεστώς ασφάλισης υγείας, των μετακινήσεων για ιατρικούς λόγους. Το άρθρο R. 322-10-7 του CSS ορίζει ότι «τα έξοδα μετακίνησης με δημόσιες συγκοινωνίες με τα οποία επιβαρύνεται ένα άτομο το οποίο συνοδεύει ασφαλισμένο ή δικαιούχο καλύπτονται όταν η κατάσταση του ασφαλισμένου ή του δικαιούχου απαιτεί τη βοήθεια τρίτου ή όταν ο ασφαλισμένος ή ο δικαιούχος είναι ηλικίας κάτω των δεκαέξι ετών».

(431) *Δεύτερον*, η Corsica Ferries θεωρεί ότι το ποσοστό του 10 % για τη μεταφορά με πλοίο που χρησιμοποίησαν οι γαλλικές αρχές είναι σε μεγάλο βαθμό υπερεκτιμημένο, λαμβανομένου υπόψη του μόνου αντικειμενικού στοιχείου που υπέβαλαν οι γαλλικές αρχές, το οποίο βασίζεται στο δείγμα των 8 000 αιτήσεων προηγούμενης έγκρισης που υποβλήθηκαν στο CPAM 2A (αιτιολογική σκέψη 158). Από το εν λόγω δείγμα προκύπτει ότι μόνο το 4 % των αιτημάτων αφορά θαλάσσια μεταφορά. Ως εκ τούτου, κατά την Corsica Ferries, ο εκτιμώμενος όγκος ζήτησης μεταφοράς εκ μέρους επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους πρέπει να μειωθεί κατά περισσότερο από το ήμισυ, εφαρμόζοντας ποσοστό 4 % αντί του 10 % που χρησιμοποίησαν οι γαλλικές αρχές.

5.1.2.1.3. Σχετικά με τον προσδιορισμό της ζήτησης εκ μέρους των χρηστών για θαλάσσιες μεταφορές ρυμουλκούμενου φορτίου, όταν δεν υπάρχει εναλλακτική δυνατότητα για τον λιμένα της Μασσαλίας

5.1.2.1.3.1. Σχετικά με τον προσδιορισμό της ποιοτικής ζήτησης εκ μέρους των χρηστών για ρυμουλκούμενο φορτίο

(432) Η Corsica Ferries θεωρεί ότι οι γαλλικές αρχές υπέπεσαν σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης θεωρώντας ότι η δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Τουλόν και της Μασσαλίας είναι μερική μόνο.

(433) Με την καταγγελία της, η Corsica Ferries υποστήριξε ότι υπάρχει πλήρης δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Μασσαλίας και της Τουλόν όσον αφορά τη μεταφορά οδηγών. Επομένως, για τον οδηγό που μετακινείται με ρυμουλκό και ημιρυμουλκούμενο, και του οποίου ο κόμβος εφοδιαστικής βρίσκεται στην περιοχή της Μασσαλίας ή στον διάδρομο του Ροδανού (Miramas, Salon, Avignon), είναι αδιάφορο αν πρέπει να μεταβεί στη Μασσαλία ή στην Τουλόν, οι οποίες απέχουν μεταξύ τους 45 λεπτά. Κατά συνέπεια, η περίπτωση οδηγού που μετακινείται με ρυμουλκό και ημιρυμουλκούμενο είναι πανομοιότυπη με την περίπτωση επιβάτη που μετακινείται με αυτοκίνητο.

(434) Η Corsica Ferries υποστήριξε επίσης με την καταγγελία της ότι μεταφέρει από την Τουλόν τον ίδιο αριθμό οδηγών με εκείνον που η Corsica Linea και η La Méridionale μεταφέρουν από τη Μασσαλία ([161]).

(435) Με τις παρατηρήσεις της, η Corsica Ferries αμφισβητεί, ειδικότερα, δύο ζητήματα τα οποία εξετάζονται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας: τον κίνδυνο κορεσμού της δυναμικότητας στον λιμένα της Τουλόν· και την έλλειψη δυνατότητας υποκατάστασης η οποία αναδείχθηκε κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης με τους χρήστες.

5.1.2.1.3.1.1. Ανυπαρξία κινδύνου κορεσμού της δυναμικότητας ρυμουλκούμενου φορτίου στον λιμένα της Τουλόν

(436) Συναφώς, η Corsica Ferries προβάλλει δύο επιχειρήματα.

([161]) Για παράδειγμα, η Corsica Ferries υποστηρίζει ότι μετέφερε 5 947 οδηγούς το 2020 (4 984 το 2021) μεταξύ Τουλόν και Αιακίου έναντι 5 232 μεταξύ Μασσαλίας και Αιακίου (6 973 το 2021).

(437) Πρώτον, ο ισχυρισμός περί κορεσμού της δυναμικότητας του λιμένα της Τουλόν δεν συνάδει, κατά τη γνώμη της Corsica Ferries, με την πραγματικότητα της δυναμικότητας του λιμένα που έχει παρατηρηθεί στο παρελθόν. Η Corsica Ferries αναφέρει ότι, στο διάστημα από το 2013 έως το 2015, ο λιμένας της Τουλόν χειρίστηκε 50 % περισσότερο φορτίο από όσο χειρίζεται σήμερα. Επιπλέον, οι απεργίες στον λιμένα της Μασσαλίας τον Ιούνιο του 2019 και τον Ιανουάριο του 2020 είχαν ως αποτέλεσμα την έντονη αύξηση της διακίνησης φορτίου στον λιμένα της Τουλόν κατά τους δύο αυτούς μήνες, χωρίς οποιοδήποτε πρόβλημα κορεσμού.

(438) Δεύτερον, και κυριότερο, κατά την Corsica Ferries, η λιμενική αρχή της Τουλόν αμφισβητεί τον εικαζόμενο κορεσμό του λιμένα. Η Corsica Ferries αναφέρει ότι ζήτησε από το CCI Var πληροφορίες σχετικά με την πραγματική δυναμικότητα ρυμουλκούμενου φορτίου στον λιμένα της Τουλόν. Κατά την Corsica Ferries, με την απάντησή του ο λιμένας της Τουλόν ανέφερε ότι, με σταθερή προσφορά φορτίου εκ μέρους της Corsica Ferries ([162]), είχε διαθέσιμη δυναμικότητα σε τρεις από τους τερματικούς σταθμούς του. Επιπλέον, κατά την Corsica Ferries, το CCI Var επιβεβαίωσε ότι ο τερματικός σταθμός Τουλόν-Port de Commerce χειρίστηκε έως 42 008 ρυμουλκούμενα για φόρτωση και εκφόρτωση το 2014, δηλαδή το ισοδύναμο 600 000 τρεχόντων μέτρων ([163]). Δεδομένου ότι ο λιμένας της Τουλόν χειρίστηκε 320 000 τρέχοντα μέτρα το 2022, η Corsica Ferries εκτιμά ότι ο λιμένας είναι σε θέση να εξυπηρετήσει σχεδόν 280 000 επιπλέον τρέχοντα μέτρα από ολόκληρη τη Γαλλία ([164]).

5.1.2.1.3.1.2. Η διαβούλευση με τους χρήστες δεν παρέχει επαρκή στοιχεία για τον προσδιορισμό της ζήτησης για ρυμουλκούμενο φορτίο, όταν δεν υπάρχει εναλλακτική δυνατότητα για τον λιμένα της Μασσαλίας

(439) Η Corsica Ferries παρατηρεί ότι, κατά τις γαλλικές αρχές, από τη διαβούλευση με τους χρήστες προκύπτει σαφώς ότι, όσον αφορά το ρυμουλκούμενο φορτίο, οι μεταφορείς δεν εξετάζουν εναλλακτική διαδρομή όταν προγραμματίζουν τις μετακινήσεις τους. Η Corsica Ferries διατυπώνει τις ακόλουθες παρατηρήσεις σχετικά με τον ανωτέρω ισχυρισμό.

(440) Πρώτον, κατά την Corsica Ferries, ο ανωτέρω ισχυρισμός είναι γενικός και μη τεκμηριωμένος, καθώς βασίζεται στις δηλώσεις λιγοστών παραγόντων από δείγμα του οποίου ο αντιπροσωπευτικός χαρακτήρας, από στατιστικής απόψεως, είναι αμφίβολος.

(441) Δεύτερον, η Corsica Ferries επισημαίνει ότι οι ερωτηθέντες μεταφορείς τελούν σε κατάσταση σύγκρουσης συμφερόντων καθώς είναι μέτοχοι της Corsica Linea (αιτιολογική σκέψη 394). Η κατάσταση αυτή επηρεάζει την ανάλυση της δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Τουλόν και της Μασσαλίας, στο μέτρο που οι χρήστες θαλάσσιων μεταφορών ρυμουλκούμενου φορτίου δεν ενεργούν ως ορθολογικοί οικονομικοί φορείς των οποίων η επιλογή είναι αποτέλεσμα της σύγκρισης προσφορών. Αντιθέτως, επιλέγουν βάσει των συμφερόντων τους ως μετόχων της Corsica Linea και για τον λόγο αυτόν δεν εξετάζουν καν οποιαδήποτε εναλλακτική δυνατότητα.

(442) Επιπλέον, η Corsica Ferries αμφισβητεί τον ισχυρισμό ότι η εγγύτητα του λιμένα της Μασσαλίας είναι ένας από τους κύριους λόγους για τους οποίους οι μεταφορείς επιλέγουν τον συγκεκριμένο λιμένα αντί του λιμένα της Τουλόν. Κατά την Corsica Ferries, οι γαλλικές αρχές δεν υπέβαλαν κανένα στοιχείο προς απόδειξη του ισχυρισμού τους ότι οι βάσεις εφοδιαστικής των μεταφορέων και των πελατών των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών προς την Κορσική βρίσκονται γεωγραφικά εγγύτερα στη Μασσαλία από ό,τι στην Τουλόν. Σημαντικό τμήμα της διακίνησης ρυμουλκούμενου φορτίου πραγματοποιούνταν από τον λιμένα της Τουλόν προτού εκτραπεί στον λιμένα της Μασσαλίας, όταν η Corsica Linea εισήλθε στην αγορά το 2016. Σύμφωνα με την Corsica Ferries, λαμβανομένων υπόψη της εγγύτητας του δικτύου αυτοκινητοδρόμων και της τοποθεσίας του λιμένα της Τουλόν, η ζώνη έλξης του δεν μπορεί να περιορίζεται στον νομό Var και μόνο, δεδομένου ότι ο εν λόγω λιμένας χειρίζεται ρυμουλκούμενο φορτίο προερχόμενο από ολόκληρη την περιοχή και από την κοιλάδα του Ροδανού.

([162]) Με την απάντησή του στην Corsica Ferries (η οποία υποβλήθηκε στο παράρτημα 10 των παρατηρήσεων της Corsica Ferries), το CCI Var εξηγεί ότι ο τερματικός σταθμός Τουλόν Κυανής Ακτής μπορεί να εξυπηρετήσει έως 80 ρυμουλκούμενα την ημέρα τον χειμώνα και περίπου 20 το καλοκαίρι· 120 ρυμουλκούμενα στον τερματικό σταθμό Brégaillon Sud (αλλά μόνο για σκάφη ro-ro)· ο τερματικός σταθμός Seyne-sur-Mer για κρουαζιερόπλοια δεν διαθέτει αποβάθρα για σκάφη ro-ro. Στον τελευταίο τερματικό σταθμό θα απαιτηθούν βελτιώσεις (κατασκευή αποβάθρας για σκάφη ro-ro ή προσθήκη πλωτής γέφυρας) ώστε να μπορεί να εξυπηρετήσει έως 50 ρυμουλκούμενα.

([163]) Με την απάντησή του στην Corsica Ferries, το CCI Var διευκρινίζει ότι «στον τερματικό σταθμό [Τουλόν-Port de Commerce], ο μέγιστος αριθμός ρυμουλκουμένων της τελευταίας δεκαπενταετίας καταγράφηκε το 2014, με φόρτωση και εκφόρτωση 42 008 ρυμουλκουμένων. Δεδομένου ότι οι ροές είναι ισορροπημένες, πρόκειται για φόρτωση περίπου 21 000 ρυμουλκουμένων ετησίως».

([164]) Με την απάντησή του στο αίτημα της Corsica Ferries να επιβεβαιώσει ότι η ζώνη έλξης του λιμένα της Τουλόν δεν περιορίζεται (από απόψεως προσβασιμότητας και τοποθεσίας) στην ενδοχώρα της Τουλόν ή στον νομό Var, αλλά εκτείνεται σε όλους τους άλλους γειτονικούς νομούς (παράρτημα 9 των παρατηρήσεων της Corsica Ferries), το CCI Var ανέφερε ότι «ο λιμένας της Τουλόν είναι προσβάσιμος μέσω των αυτοκινητοδρόμων A50, A57 και A570 οι οποίοι παρέχουν συνδέσεις από τα ανατολικά προς τα δυτικά και από τα βόρεια προς τα νότια. [...]. Ο λιμένας χειρίζεται πλέον όγκους φορτίων από τον νότο της Γαλλίας και γενικότερα από ολόκληρη τη Γαλλία. [...]» (παράρτημα 10 των παρατηρήσεων της Corsica Ferries).

(443) Τέλος, ακόμη και αν γίνει δεκτό ότι ορισμένοι μεταφορείς επιβαρύνονται με πρόσθετο κόστος οδικής μεταφοράς λόγω της μεγαλύτερης απόστασης που πρέπει να διανύσουν μεταξύ της βάσης τους και του λιμένα της Τουλόν, το συγκεκριμένο κριτήριο δεν έχει σημασία αφ' εαυτού: η Corsica Ferries θεωρεί ότι το συνολικό κόστος μεταφοράς στον τελικό προορισμό είναι το βασικό κριτήριο (δηλαδή το κόστος οδικής μεταφοράς και το κόστος θαλάσσιας μεταφοράς). Εν πάση περιπτώσει, η Corsica Ferries αμφισβητεί το πρόσθετο κόστος, ύψους 17 % του συνολικού κόστους της διαδρομής, εκτιμώντας ότι υπερεκτιμήθηκε. Από νέα μελέτη της BRG την οποία υπέβαλε η Corsica Ferries (στο εξής: **μελέτη BRG 2**) προκύπτει ότι το πρόσθετο κόστος δεν υπερβαίνει το 5-6 % του συνολικού κόστους παραγωγής του μεταφορέα, το οποίο αντισταθμίζεται από τις χαμηλότερες τιμές των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς ρυμουλκούμενου φορτίου στον λιμένα της Τουλόν σε σύγκριση με τον λιμένα της Μασσαλίας ([165]).

5.1.2.1.3.2. Σχετικά με τον προσδιορισμό της ποσοτικής ζήτησης εκ μέρους των χρηστών για θαλάσσιες μεταφορές ρυμουλκούμενου φορτίου, όταν δεν υπάρχει εναλλακτική δυνατότητα για τον λιμένα της Μασσαλίας

5.1.2.1.3.2.1. Ανακολουθία στην εκτιμώμενη ποσοτική ζήτηση για ρυμουλκούμενο φορτίο, όταν δεν υπάρχει εναλλακτική δυνατότητα για τον λιμένα της Μασσαλίας

(444) Η Corsica Ferries συμμερίζεται τις αμφιβολίες της Επιτροπής σχετικά με τον ποσοτικό προσδιορισμό της δέσμιας ζήτησης για ρυμουλκούμενο φορτίο στον λιμένα της Μασσαλίας, η οποία εκτιμήθηκε στο 80 % της ιστορικής ζήτησης για ρυμουλκούμενο φορτίο μεταξύ Μασσαλίας και Κορσικής, και επισημαίνει ότι το εν λόγω ποσοστό δεν βασίζεται σε οποιαδήποτε αντικειμενικά και επαληθεύσιμα στοιχεία.

(445) Επιπλέον, η Corsica Ferries εφιστά την προσοχή στο γεγονός ότι, στην προηγούμενη έρευνα αγοράς που διενεργήθηκε τον Οκτώβριο του 2020, οι γαλλικές αρχές είχαν καταλήξει στο ακριβώς αντίθετο συμπέρασμα, συγκεκριμένα i) ποσοστό δυνατότητας υποκατάστασης 80 % για τη ζήτηση μεταφοράς ρυμουλκούμενου φορτίου μεταξύ της Τουλόν και της Μασσαλίας και ii) ποσοστό 20 % για τη ζήτηση μεταφοράς φορτίου χωρίς δυνατότητα υποκατάστασης ([166]). Τέτοια σημαντική διαφορά μεταξύ των προηγούμενων συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας και των ΣΑΔΥ δημιουργεί, κατά την Corsica Ferries, αμφιβολίες όσον αφορά την ορθότητα των εκτιμήσεων των γαλλικών αρχών, ειδικότερα δεδομένου ότι δεν επήλθε οποιαδήποτε ουσιαστική μεταβολή στην αγορά μεταξύ των δύο περιόδων.

5.1.2.1.3.2.2. Σφάλμα στον ποσοτικό προσδιορισμό της ζήτησης για τη μεταφορά οδηγών που συνοδεύουν ρυμουλκούμενο φορτίο

(446) Η Corsica Ferries αμφισβητεί τη μέθοδο που χρησιμοποίησαν οι γαλλικές αρχές για να εκτιμήσουν τον αριθμό οδηγών, η οποία βασίζεται απλώς και μόνο στον λόγο οδηγοί / τρέχον μέτρο ρυμουλκούμενου φορτίου που εφαρμόστηκε στο σύνολο της ζήτησης για ρυμουλκούμενο φορτίο το 2030. Συναφώς, η Corsica Ferries προβάλλει τέσσερα επιχειρήματα.

(447) *Πρώτον*, κατά την Corsica Ferries, η Γαλλία δεν έλαβε υπόψη τη διαφορά, εντός της κατηγορίας ρυμουλκούμενου φορτίου, μεταξύ συνοδευόμενου και μη συνοδευόμενου ρυμουλκούμενου φορτίου. Επομένως, η εικαζόμενη ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας βασίζεται σε αδικαιολόγητη παραδοχή. Συναφώς, η Corsica Ferries παραπέμπει στη μελέτη BRG 1 που υποβλήθηκε με την καταγγελία.

([165]) Η Corsica Ferries προσαρτά στο παράρτημα 2 των παρατηρήσεών της τη μελέτη BRG 2, της 21ης Απριλίου 2024, σχετικά με την αξιολόγηση, εκ μέρους της Τοπικής Αρχής Κορσικής, της ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας θαλάσσιων μεταφορών στην Κορσική, η οποία εκπονήθηκε για λογαριασμό της Corsica Ferries. Το πρόσθετο κόστος οδικής μεταφοράς εκτιμάται για μέση διαδρομή από τις βάσεις εφοδιαστικής που βρίσκονται στην περιφέρεια PACA έως τον λιμένα της Μασσαλίας για φορτηγό 12 τρεχόντων μέτρων, με θεωρούμενη ημερήσια τιμή 191 EUR και με ωριαίο, χιλιομετρικό και ημερήσιο κόστος το οποίο καθορίζεται κατά τα προβλεπόμενα από την εθνική επιτροπή οδικής κυκλοφορίας για την κατηγορία «περιφερειακό αρθρωτό όχημα — ντίζελ». Όσον αφορά τους ναύλους της θαλάσσιας μεταφοράς, η μελέτη χρησιμοποιεί ναύλο 32,4 EUR/τρέχον μέτρο, ο οποίος αποτελεί τον μέσο όρο που καταγράφηκε το 2023 στον λιμένα της Τουλόν, σε σύγκριση με 42,5 EUR/τρέχον μέτρο στον λιμένα της Μασσαλίας (που αντιστοιχεί στον ανώτατο ναύλο που καθορίστηκε με το καθεστώς ΥΠΔΥ του 2019 για τις διαδρομές μεταξύ Μασσαλίας και Κορσικής).

([166]) Η Corsica Ferries προσαρτά στο παράρτημα 11 των παρατηρήσεών της αναλυτικό σημείωμα σχετικά με την αγορά θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας, το οποίο προσαρτήθηκε στην απόφαση αριθ. 20/166 της Συνέλευσης της Κορσικής, της 5ης Νοεμβρίου 2020, για την έγκριση των συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για την περίοδο 2021-2022. Το εν λόγω σημείωμα καταρτίστηκε από την Gecodia, κατά το πρότυπο της έκθεσης της Gecodia. Στο σημείωμα αξιολογείται η δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Τουλόν, της Μασσαλίας και της Νίκαιας για ρυμουλκούμενο φορτίο προς/από την Κορσική, από την άποψη της ζήτησης, βάσει δύο κριτηρίων (την ικανότητα των λιμένων να δεχθούν την εν λόγω κυκλοφορία και το πρόσθετο κόστος διέλευσης από οποιονδήποτε λιμένα). Στη σελ. 36 του σημειώματος, η Gecodia συμπεραίνει τα ακόλουθα: «οποιαδήποτε ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα υπολογιστεί για [το ρυμουλκούμενο φορτίο] ως ακολούθως: μολονότι το 20 % της διακίνησης ρυμουλκούμενου φορτίου στον λιμένα της Μασσαλίας συνδέεται διαρθρωτικά με τον συγκεκριμένο λιμένα, τούτο δεν εμποδίζει την ενδεχόμενη διαπίστωση μερικής δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της ηπειρωτικής χώρας για το συγκεκριμένο τμήμα της αγοράς, εάν υποβληθούν σχετικές αποδείξεις, ειδικότερα μέσω ευρύτερης δημόσιας διαβούλευσης με φορτωτές και μεταφορείς. Το υπόλοιπο της κυκλοφορίας συγκεντρώνεται στους λιμένες της Μασσαλίας και της Τουλόν».

(448) Κατά τη μελέτη BRG 1, θα πρέπει να γίνει διαφοροποίηση για το ρυμουλκούμενο φορτίο, το οποίο μπορεί να είναι είτε συνοδευόμενο (δηλαδή ο οδηγός επιβιβάζεται στο σκάφος μαζί με το φορτηγό) είτε μη συνοδευόμενο (ο οδηγός φορτώνει το φορτηγό στο σκάφος και άλλος οδηγός παραλαμβάνει το φορτηγό στον λιμένα άφιξης). Με άλλα λόγια, το συνοδευόμενο ρυμουλκούμενο φορτίο περιλαμβάνει τη θαλάσσια μεταφορά του οδηγού, αντίθετα προς το μη συνοδευόμενο ρυμουλκούμενο φορτίο. Κατά τη μελέτη BRG 1, η ζήτηση για μεταφορά μη συνοδευόμενου ρυμουλκούμενου φορτίου προέρχεται από τακτικούς πελάτες με σημαντικές ανάγκες και διαρθρωμένη εφοδιαστική η οποία τους παρέχει τη δυνατότητα να επαναφέρουν τους οδηγούς στη βάση τους όταν αφήνουν τα φορτηγά επί των σκαφών και/ή να μεταφέρουν τους οδηγούς που πρέπει να παραλαμβάνουν τα φορτηγά κατά την άφιξη του σκάφους. Αντιστρόφως, η ζήτηση για συνοδευόμενο ρυμουλκούμενο φορτίο προέρχεται από πελάτες με ανάγκες που έχουν πιο ad hoc χαρακτήρα.

(449) Κατά τη μελέτη BRG 1, οι ανωτέρω διαφορές του προφίλ των πελατών και των αναγκών σημαίνουν ότι οι δύο ροές πρέπει να αναλυθούν χωριστά από την άποψη της ζήτησης. Το συνοδευόμενο ρυμουλκούμενο φορτίο μπορεί να μεταφερθεί ευχερώς από έναν λιμένα σε άλλον λιμένα· με άλλα λόγια, υπάρχει πλήρης δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Μασσαλίας και της Τουλόν από την άποψη των χρηστών για την εξυπηρέτηση της συγκεκριμένης κυκλοφορίας, κάτι το οποίο δεν ισχύει για το μη συνοδευόμενο ρυμουλκούμενο φορτίο ([167]).

(450) Ωστόσο, οι γαλλικές αρχές δεν προέβησαν σε τέτοια διαφοροποίηση. Κατά τη μελέτη BRG 1, η Γαλλία διενήργησε συνολική ανάλυση της δυνατότητας υποκατάστασης, από γεωγραφικής απόψεως, μεταξύ των λιμένων της ηπειρωτικής χώρας όσον αφορά το ρυμουλκούμενο φορτίο. Επομένως, δεν εκτιμήθηκε η ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τη μεταφορά οδηγών βάσει ανάλυσης υποκατάστασης ειδικά για το συνοδευόμενο ρυμουλκούμενο φορτίο.

(451) *Δεύτερον*, κατά την Corsica Ferries, μέσω της εφαρμογής του λόγου οδηγών προς τρέχοντα μέτρα ρυμουλκούμενου φορτίου στην εκτιμώμενη ζήτηση για το 2030, δηλαδή το έτος κατά το οποίο εκτιμάται ότι η ζήτηση θα είναι η υψηλότερη, οι γαλλικές αρχές υπερεκτίμησαν κατ' ανάγκη την πραγματική ζήτηση για μεταφορά οδηγών κατά τα προηγούμενα έτη.

(452) *Τρίτον*, κατά την Corsica Ferries, ο λόγος οδηγών προς τρέχοντα μέτρα ρυμουλκούμενου φορτίου είναι εσφαλμένος. Συναφώς, η Corsica Ferries παραπέμπει στη μελέτη BRG 2, κατά την οποία, αντίθετα προς όσα αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 115 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, οι γαλλικές αρχές δεν βασίζουν τον συγκεκριμένο λόγο στη μέση τιμή που παρατηρήθηκε για την περίοδο 2018-2021. Ο λόγος που χρησιμοποίησαν οι γαλλικές αρχές είναι σημαντικά υψηλότερος από εκείνον που προκύπτει από τα ιστορικά στοιχεία ([168]), με αποτέλεσμα την υπερεκτίμηση της εικαζόμενης ανάγκης για οδηγούς κατά περίπου 11 % στη διαδρομή μεταξύ Μασσαλίας και Αιακίου και κατά 7 % στη διαδρομή μεταξύ Μασσαλίας και Bastia.

(453) *Τέταρτον*, οι γαλλικές αρχές υπέπεσαν σε μεθοδολογικό σφάλμα όταν εφάρμοσαν ενιαίο ποσοστό αύξησης 2,3 % ετησίως για όλες τις διαδρομές που καλύπτονται από τις ΣΑΔΥ, μολονότι η ανάλυση της ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα έπρεπε να διενεργηθεί ανά διαδρομή, βάσει των συγκεκριμένων χαρακτηριστικών κάθε διαδρομής.

(454) Η Corsica Ferries επισημαίνει συναφώς ότι, βάσει του πίνακα 16 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, η διακίνηση ρυμουλκούμενου φορτίου στις διαδρομές Μασσαλία–Αιάκιο και Μασσαλία–Bastia μειώθηκε σταθερά στο διάστημα από το 2018 έως το 2023, ενώ παρέμεινε στάσιμη στις διαδρομές μεταξύ της Μασσαλίας και των τριών άλλων λιμένων της Κορσικής στο διάστημα από το 2018 έως το 2023. Γενικότερα, επίσημα στοιχεία σχετικά με τις ροές μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας (για όλους τους λιμένες από κοινού) δείχνουν συνολική στασιμότητα της διακίνησης φορτίου από το 2010. Επομένως, το ποσοστό του 2,3 % δεν βασίζεται στα πιο πρόσφατα αντικειμενικά στοιχεία, με αποτέλεσμα υπερεκτίμηση των αναγκών μεταφοράς οδηγών κατά σχεδόν 22 %.

([167]) Στη μελέτη BRG 1 επισημαίνεται ότι το μη συνοδευόμενο ρυμουλκούμενο φορτίο επιβάλλει στον μεταφορέα σημαντικούς περιορισμούς από απόψεως εφοδιαστικής, καθώς ο μεταφορέας πρέπει να διαθέσει ένα πρόσθετο όχημα/φορτηγό για την παραλαβή του οδηγού που αφήνει το φορτηγό επί του σκάφους ή που έρχεται να το παραλάβει. Επομένως, το συγκεκριμένο είδος ρυμουλκούμενου φορτίου δεν μπορεί να μεταφερθεί ευχερώς από έναν λιμένα σε άλλον, αντιθέτως προς το συνοδευόμενο ρυμουλκούμενο φορτίο, το οποίο δεν συνεπάγεται τέτοιους περιορισμούς.

([168]) Κατά τη μελέτη BRG 2, βάσει των πινάκων 16 και 17 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, οι μέσος λόγος οδηγών / τρέχοντα μέτρα ρυμουλκούμενου φορτίου κατά την περίοδο 2018-2020 είναι 0,054 για τη διαδρομή μεταξύ Μασσαλίας και Αιακίου (σε σύγκριση με 0,060 που χρησιμοποίησαν οι γαλλικές αρχές)· 0,056 για τη διαδρομή μεταξύ Μασσαλίας και Bastia (σε σύγκριση με 0,060 που χρησιμοποίησαν οι γαλλικές αρχές)· 0,065 για τη διαδρομή μεταξύ Μασσαλίας και Porto-Vecchio (σε σύγκριση με 0,070 που χρησιμοποίησαν οι γαλλικές αρχές)· 0,082 για τη διαδρομή μεταξύ Μασσαλίας και Propriano (σε σύγκριση με 0,1 που χρησιμοποίησαν οι γαλλικές αρχές) και 0,081 για τη διαδρομή μεταξύ Μασσαλίας και L'Île-Rousse (σε σύγκριση με 0,080 που χρησιμοποίησαν οι γαλλικές αρχές).

5.1.2.2. Σχετικά με την εξέταση της ανεπάρκειας της αγοράς

(455) Η Corsica Ferries θεωρεί ότι οι γαλλικές αρχές υπέπεσαν σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης κατά την εξέταση της ανεπάρκειας της αγοράς που δικαιολογεί τη σύναψη των ΣΑΔΥ. Συναφώς, η Corsica Ferries επισημαίνει τέσσερα ζητήματα.

(456) *Πρώτον*, γενικώς, η Corsica Ferries παρατηρεί ότι η εξακρίβωση της ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας απαιτεί την προηγούμενη κατάρτιση αντίστροφου σεναρίου με σκοπό την ανάλυση του βαθμού ιδιωτικής προσφοράς που θα προταθεί και, στη συνέχεια, την εξακρίβωση του αν η εν λόγω προσφορά θα είναι επαρκής για την κάλυψη της ζήτησης. Κατά την Corsica Ferries, στο πλαίσιο αντίστροφου σεναρίου, η ιδιωτική προσφορά δεν περιορίζεται σε εκείνη που παρατηρήθηκε εκ των προτέρων στην αγορά, αλλά πρέπει να αξιολογηθεί δυναμικά και να προβλεφθεί ποια θα είναι η ιδιωτική προσφορά χωρίς σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(457) Η Corsica Ferries επισημαίνει επίσης ότι το αντίστροφο σενάριο πρέπει να χαρακτηρίζεται από διαφάνεια και αντικειμενικότητα και να βασίζεται σε αξιόπιστες παραδοχές. Συναφώς, το βάρος απόδειξης φέρουν οι δημόσιες αρχές, οι οποίες πρέπει να υποβάλουν επαρκώς πειστικά και ευλογοφανή αποδεικτικά στοιχεία.

(458) Κατά συνέπεια, κατά την Corsica Ferries, η Επιτροπή υπέχει υποχρέωση επιμελούς και αμερόληπτης εξέτασης των πληροφοριών που παρέχουν οι δημόσιες αρχές, η οποία περιλαμβάνει διεξοδική και προσεκτική ανάλυση των εν λόγω πληροφοριών ([169]). Η εξέταση που διενεργεί η Επιτροπή μπορεί και πρέπει, όταν το επιτάσσουν οι περιστάσεις, να περιλαμβάνει ανάλυση των προοπτικών ([170]).

(459) Στην παρούσα υπόθεση, η Corsica Ferries εκτιμά ότι οι γαλλικές αρχές δεν κατάρτισαν αντίστροφο σενάριο και ότι η Επιτροπή δεν φαίνεται να εξέτασε πλήρως, όπως όφειλε, τον άρτιο, ευλογοφανή και επαρκή χαρακτήρα των πληροφοριών που παρασχέθηκαν σχετικά με την ιδιωτική προσφορά που θα προτεινόταν χωρίς ΣΑΔΥ.

(460) *Δεύτερον*, η Corsica Ferries θεωρεί ότι τα ερωτηματολόγια που χρησιμοποιήθηκαν στο πλαίσιο της διαβούλευσης με τους οικονομικούς φορείς είχαν συγκεκριμένο προσανατολισμό.

(461) Καταρχάς, με τα ερωτηματολόγια οι οικονομικοί φορείς κλήθηκαν απλώς και μόνο να περιγράψουν τον τρόπο με τον οποίο οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, τις οποίες προσφέρουν ή προτίθενται να προσφέρουν, μπορούσαν να πληρούν τις απαιτήσεις εδαφικής συνέχειας της Κορσικής, χωρίς ουδόλως να καθορίζονται οι εν λόγω απαιτήσεις.

(462) Επιπλέον, η Corsica Ferries επισημαίνει την ύπαρξη σύγκρουσης συμφερόντων που στρεβλώνει τις απαντήσεις που δόθηκαν στο πλαίσιο της διαβούλευσης με τους οικονομικούς φορείς για τη μεταφορά φορτίου. Η Corsica Linea απάντησε στη διαβούλευση με τους οικονομικούς φορείς, μολονότι οι μέτοχοί της, οι οποίοι είναι οι κύριοι πελάτες των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών φορτίου στην Κορσική, είχαν συμφέρον να διατηρηθεί η επιχορηγούμενη δημόσια υπηρεσία (αιτιολογική σκέψη 394). Συναφώς, η Corsica Ferries παρατηρεί ότι η ύπαρξη σύγκρουσης συμφερόντων εμποδίζει ένα πρόσωπο που βρίσκεται σε τέτοια κατάσταση να συμμετάσχει ή να παρέμβει σε διοικητική διαδικασία λήψης αποφάσεων δυνάμει των άρθρων 101 και 102 της ΣΛΕΕ και του άρθρου 14 της οδηγίας 2006/123/ΕΚ Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([171]) σχετικά με τις υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά.

([169]) Η Corsica Ferries παραπέμπει στις αποφάσεις της 18ης Ιανουαρίου 2017 στην υπόθεση T-92/11 RENV, Andersen κατά Επιτροπής, ECLI:EU:T:2017:14, σκέψη 57· της 22ας Οκτωβρίου 2008 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-309/04, T-317/04, T-329/04 και T-336/04, TV2/Denmark κ.λπ. κατά Επιτροπής, ECLI:EU:T:2008:457, σκέψη 183· και της 3ης Δεκεμβρίου 2014 στην υπόθεση T-57/11, Castelnou Energía κατά Επιτροπής, ECLI:EU:T:2014:1021, σκέψη 136.

([170]) Απόφαση της 3ης Δεκεμβρίου 2014 στην υπόθεση T-57/11, Castelnou Energía κατά Επιτροπής, ECLI:EU:T:2014:1021, σκέψη 34.

([171]) Οδηγία 2006/123/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2006, σχετικά με τις υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά (ΕΕ L 376 της 27.12.2006, σ. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/123/oj). Ειδικότερα, το άρθρο 14 προβλέπει ότι «[τ]α κράτη μέλη δεν εξαρτούν την πρόσβαση σε δραστηριότητα παροχής υπηρεσιών ή την άσκησή της στο έδαφός τους από τις ακόλουθες απαιτήσεις: [...] την άμεση ή έμμεση ανάμειξη ανταγωνιστικών φορέων, συμπεριλαμβανομένης της συμμετοχής τους σε συμβουλευτικά όργανα, στη χορήγηση της άδειας ή στη λήψη άλλων αποφάσεων των αρμόδιων αρχών, εξαιρουμένων των επαγγελματικών συλλόγων, των επαγγελματικών οργανώσεων ή ενώσεων που ενεργούν ως αρμόδια αρχή· η απαγόρευση αυτή δεν αφορά απαιτήσεις προγραμματισμού οι οποίες δεν επιδιώκουν οικονομικούς στόχους, αλλά εξυπηρετούν επιτακτικούς λόγους που συνδέονται με το δημόσιο συμφέρον».

(463) Η Corsica Ferries εκτιμά ότι, κατ' αναλογία προς τους κανόνες που εφαρμόζονται στις δημόσιες συμβάσεις ([172]), το σχετικό βάρος απόδειξης φέρουν οι γαλλικές αρχές, οι οποίες πρέπει να λαμβάνουν προδραστικά μέτρα για την πρόληψη και τον εντοπισμό συγκρούσεων συμφερόντων σε κάθε διοικητική διαδικασία, συμπεριλαμβανομένων των συμβουλευτικών διαδικασιών. Επομένως, προκειμένου να καταδείξει την ύπαρξη ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η Γαλλία όφειλε να βασιστεί σε επαρκώς ευλογοφανείς και επαληθεύσιμες αντικειμενικές πληροφορίες και να εμποδίσει οποιαδήποτε παρέμβαση φορέων εκμετάλλευσης ευρισκόμενων σε κατάσταση σύγκρουσης συμφερόντων.

(464) *Τρίτον*, η Corsica Ferries θεωρεί ότι οι απαντήσεις της Corsica Linea και της La Méridionale στη διαβούλευση με τους οικονομικούς φορείς δεν είναι κατ' ουσίαν πειστικές. Η Corsica Ferries εξηγεί ότι δεν είναι εύλογο να θεωρηθεί ότι, χωρίς τις ΣΑΔΥ, οι δύο ανωτέρω εταιρείες θα έπαυαν απλούστατα την εκτέλεση κάθε θαλάσσιου δρομολογίου προς την Κορσική. Η Corsica Ferries παραπέμπει, ειδικότερα, στη γνώμη της Αρχής Ανταγωνισμού ([173]) και επισημαίνει επίσης ότι η Corsica Linea και η La Méridionale διαθέτουν στόλο 9 και 4 σκαφών, αντιστοίχως, και απασχολούν περισσότερους από 1 100 και 600 εργαζομένους, αντιστοίχως.

(465) Τέτοια παύση δραστηριότητας δεν είναι, κατά μείζονα λόγο, ευλογοφανής δεδομένου ότι οι παραχωρησιούχοι παρέχουν ήδη εμπορική υπηρεσία εκτός των ΣΑΔΥ. Η Corsica Ferries αναφέρει τα παραδείγματα της Corsica Linea ([174]) και της La Méridionale ([175]). Η Corsica Ferries υπενθυμίζει επίσης τα αποδεικτικά στοιχεία που υπέβαλε στην Επιτροπή στο πλαίσιο της καταγγελίας, και ειδικότερα τη μελέτη BRG 1. Στη μελέτη επισημαίνεται ότι τον Ιούνιο του 2022 η Corsica Linea είχε υποβάλει σχέδιο μεταφορών με το οποίο δήλωνε την πρόθεση να εκτελέσει ορισμένους διάπλους στο πλαίσιο του καθεστώτος ΥΠΔΥ το 2023, από τον λιμένα της Μασσαλίας στο Propriano ([176]), το Αιάκιο ([177]) και τη L'Île-Rousse ([178]). Η πρόθεση αυτή, η οποία γνωστοποιήθηκε το καλοκαίρι του 2022, δείχνει ότι η Γαλλία σφάλλει όταν θεωρεί ότι δεν θα είχε προσφερθεί καμία ιδιωτική μεταφορική ικανότητα από τη Μασσαλία χωρίς ΣΑΔΥ.

(466) Επίσης, κατά την Corsica Ferries, το γεγονός ότι οι απαντήσεις των παραχωρησιούχων στη διαβούλευση με τους οικονομικούς φορείς είναι πανομοιότυπες i) καταδεικνύει την κατάσταση σύγκρουσης συμφερόντων στην οποία βρίσκονται, καθώς έχουν αμφότεροι σαφώς συμφέρον μείωσης της μελλοντικής ιδιωτικής προσφοράς προκειμένου να εξασφαλίσουν τη συνέχιση του επιχορηγούμενου συστήματος των ΣΑΔΥ, και ii) γεννά ανησυχίες περί συντονισμού μεταξύ των δύο αυτών εταιρειών προτού απαντήσουν στη διαβούλευση με τους οικονομικούς φορείς.

(467) Περαιτέρω, η Corsica Ferries παρατηρεί ότι δεν είναι συνεπές εκ μέρους της Επιτροπής να θεωρεί ότι γενικοί και μη τεκμηριωμένοι ισχυρισμοί οικονομικών φορέων παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών δεν επαρκούν προς δικαιολόγηση ορισμένων συμπερασμάτων (δηλαδή όσον αφορά την εκτίμηση του δέσμιου όγκου ρυμουλκούμενου φορτίου στον λιμένα της Μασσαλίας εκ μέρους της Corsica Linea, την οποία η Επιτροπή αμφισβήτησε στην αιτιολογική σκέψη 311 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας), αλλά επαρκούν όταν πρόκειται να αξιολογηθεί η μελλοντική ιδιωτική προσφορά.

([172]) Η Corsica Ferries παραπέμπει στην απόφαση του Δικαστηρίου της 12ης Μαρτίου 2015 στην υπόθεση C-538/13, eVigilo Ltd κατά Λιθουανίας, ECLI:EU:C:2015:166, σκέψεις 33-43 και 47.

([173]) Η Corsica Ferries υπογραμμίζει ότι η Αρχή Ανταγωνισμού επισήμανε, στο σημείο 369 της γνώμης της, ότι «[...] δύσκολα μπορεί να γίνει δεκτό ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες στις οποίες έχει ανατεθεί επί του παρόντος η παροχή της δημόσιας υπηρεσίας, δηλαδή η Corsica Linea και η La Méridionale, δεν θα ήταν σε θέση, με τα εργαλεία αναλυτικής λογιστικής που έχουν στη διάθεσή τους, να εκτιμήσουν τις δαπάνες τους στο πλαίσιο της ΣΑΔΥ, να προτείνουν αντικειμενική εκτίμηση της δυναμικότητας που θα μπορούσαν να προσφέρουν, εάν εκτελούσαν τις ίδιες διαδρομές δυνάμει ΥΠΔΥ ή χωρίς ΥΠΔΥ».

([174]) Η Corsica Ferries υποβάλλει επιστολή της OTC, της 31ης Ιουλίου 2023 (παράρτημα 12 των παρατηρήσεών της), με την οποία επιβεβαιώνεται η εκτέλεση 41 διάπλων εκτός ΣΑΔΥ στη διαδρομή Μασσαλία–Propriano το καλοκαίρι του 2023 για τη μεταφορά επιβατών και 28 διάπλων εκτός ΣΑΔΥ στις διαδρομές Μασσαλία–Αιάκιο (12 διάπλοι) και Μασσαλία–L'Île-Rousse (16 διάπλοι). Η Corsica Ferries ισχυρίζεται ότι η Corsica Linea πρόσφερε το λιγότερο 114 διάπλους το 2024 εκτός των ΣΑΔΥ.

([175]) Κατά την Corsica Ferries, η La Méridionale αποφάσισε να εκτελεί τρία νυχτερινά δρομολόγια εβδομαδιαίως μεταξύ Τουλόν και L'Île-Rousse από τον Απρίλιο του 2024. Η La Méridionale επέκτεινε επίσης τις υπηρεσίες της εκτός των ΣΑΔΥ και προγραμμάτισε 12 πρόσθετους διάπλους μεταξύ Μασσαλίας και Αιακίου τον Ιούλιο και τον Αύγουστο του 2024.

([176]) 19 δρομολόγια μετ' επιστροφής.

([177]) Πέντε δρομολόγια μετ' επιστροφής.

([178]) Δέκα δρομολόγια μετ' επιστροφής.

(468) *Τέλος*, Corsica Ferries αμφισβητεί τον ισχυρισμό της Επιτροπής στην αιτιολογική σκέψη 326 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας σχετικά με τις θαλάσσιες υπηρεσίες τις οποίες παρέχουν η Corsica Linea και η La Méridionale εκτός των ΣΑΔΥ ([179]). Η Corsica Ferries εκτιμά ότι η απαίτηση κατάρτισης ενός αξιόπιστου αντίστροφου σεναρίου, η οποία επιβάλλεται από τη νομολογία, δεν σημαίνει ότι θα πρέπει να ληφθεί υπόψη μόνο η δυνητική ιδιωτική προσφορά που πληροί τις προϋποθέσεις των ΣΑΔΥ. Αντιθέτως, η απαίτηση κατάρτισης αξιόπιστου αντίστροφου σεναρίου περιλαμβάνει την ανάλυση ολόκληρης της ιδιωτικής προσφοράς η οποία θα προσφερόταν ευλόγως χωρίς τις ΣΑΔΥ, προκειμένου να συγκριθεί στη συνέχεια με την εκτιμώμενη ζήτηση.

5.1.2.3. Σχετικά με την αναγκαιότητα και την αναλογικότητα των ΣΑΔΥ

(469) Η Corsica Ferries συμφωνεί με την προκαταρκτική άποψη της Επιτροπής ότι η ελάχιστη μεταφορική ικανότητα που καθορίζεται στις ΣΑΔΥ είναι δυσανάλογη προς την ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας (αιτιολογική σκέψη 331).

(470) Η Corsica Ferries παραπέμπει επί του ζητήματος αυτού στο περιεχόμενο της καταγγελίας. Στην καταγγελία επισημαίνεται ότι η ύπαρξη δρομολογίων μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής ενέχει παράβαση του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές και δεν ανταποκρίνεται σε ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ο κανονισμός απαγορεύει στα κράτη μέλη να τροποποιούν, όπως επιθυμούν και χωρίς δικαιολογητικό λόγο, το αντικείμενο της σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας. Ωστόσο, στην παρούσα υπόθεση, η Γαλλία δεν μπόρεσε να προσδιορίσει ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας, δεδομένου ότι δεν καθόρισε i) την περίοδο κατά την οποία επρόκειτο να εκτελεστούν τα εν λόγω δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής και ii) τον ακριβή αριθμό πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής που επρόκειτο να εκτελεστούν (τα οποία είχαν προαιρετικό χαρακτήρα).

(471) Επιπλέον, η Corsica Ferries επισήμανε με την καταγγελία ότι, για καθεμία από τις πέντε διαδρομές τις οποίες αφορούσαν τα επίμαχα μέτρα, τα τακτικά δρομολόγια μετ' επιστροφής επαρκούσαν σε μεγάλο βαθμό για την κάλυψη της ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας την οποία εκτίμησε η Γαλλία για την περίοδο 2023-2030 και, επομένως, τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής ήταν περιττά. Η Corsica Ferries διευκρίνισε επιπλέον ότι, με τις προσφορές που υπέβαλαν στις κορσικανικές αρχές, η Corsica Linea και η La Méridionale είχαν ήδη προσδιορίσει οι ίδιες τις ημέρες κατά τις οποίες επρόκειτο να εκτελούν δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής, καθ' όλη τη διάρκεια των ΣΔΑΥ, και, επομένως, τα εν λόγω δρομολόγια μετ' επιστροφής δεν ανταποκρίνονταν σε ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας την οποία είχε προσδιορίσει προηγουμένως η Γαλλία. Επιπροσθέτως, οι εν λόγω διάπλοι επρόκειτο να εκτελούνται αποκλειστικά και μόνο κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου και θα προσφέρονταν πρωτίστως κατά τη διάρκεια του σαββατοκύριακου, δηλαδή για τους τουρίστες (δεδομένου ότι οι οδηγοί φορτηγών δεν επιτρέπεται να κυκλοφορούν την Κυριακή).

(472) Τέλος, με την καταγγελία, η Corsica Ferries διατύπωσε αμφιβολίες σχετικά με το αν οι παραχωρησιούχοι μπορούσαν να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονται στις ΣΑΔΥ. Με το ηλεκτρονικό μήνυμα της 13ης Οκτωβρίου 2023, η Corsica Ferries επισημαίνει ότι, προκειμένου να εκτελέσει διάπλους τον Ιούλιο και τον Αύγουστο του 2023, η Corsica Linea ναύλωσε ένα σκάφος ιδιοκτησίας της La Méridionale, το Kalliste, το οποίο, ωστόσο, η La Méridionale υποχρεούνταν να θέσει στη διάθεση της OTC, κατόπιν αιτήματός της, για την εκτέλεση πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής στο πλαίσιο των ΣΑΔΥ σε σχέση με τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών προς το Porto-Vecchio και τη Bastia. Ωστόσο, χωρίς το συγκεκριμένο σκάφος, η La Méridionale δεν θα μπορούσε να ανταποκριθεί στις συμβατικές εντολές της OTC, εάν η εκτέλεση τέτοιων πρόσθετων διάπλων καθίστατο αναγκαία στο διάστημα από τον Ιούλιο έως τον Αύγουστο του 2023.

(473) Με τις παρατηρήσεις της επί της αποφάσεως κίνησης της διαδικασίας, η Corsica Ferries θεωρεί, ωστόσο, ότι η Επιτροπή δεν άντλησε, με την εν λόγω απόφαση, όλα τα συμπεράσματα που προέκυπταν από τις διαπιστώσεις της.

(474) *Πρώτον*, η ελάχιστη δυναμικότητα που επιβλήθηκε για τη μεταφορά φορτίου και επιβατών καθορίστηκε βάσει της μέγιστης εκτιμώμενης ζήτησης αιχμής έως το 2030 και, επομένως, σκοπός της εν λόγω δυναμικότητας είναι η ικανοποίηση, ήδη από το 2023, της προβλεπόμενης για το 2030 ζήτησης. Επομένως, η δυναμικότητα είναι δυσανάλογη προς την ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας που εκτιμήθηκε για τα έτη προ του 2030. Κατά την Corsica Ferries, η ελάχιστη δυναμικότητα της ΣΑΔΥ θα έπρεπε να καθοριστεί κατά τρόπο ώστε να ανταποκρίνεται στην εκτιμώμενη μέση ζήτηση στο διάστημα από το 2023 έως το 2030.

([179]) Υπενθυμίζεται ότι στην αιτιολογική σκέψη 326 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας επισημαίνονται τα εξής: «[ε]πιπλέον, το γεγονός και μόνο ότι ένας από τους αναδόχους, δηλαδή η Corsica Linea, παρείχε παρεπόμενες εμπορικές υπηρεσίες εκτός του πλαισίου των ΣΑΔΥ από τον Ιούλιο έως τον Σεπτέμβριο του 2023 (αιτιολογική σκέψη 205) δεν αποδεικνύει ότι ο συγκεκριμένος φορέας εκμετάλλευσης θα παρείχε οπωσδήποτε εμπορικές υπηρεσίες υπό τις ίδιες προϋποθέσεις με εκείνες που επέβαλαν οι γαλλικές αρχές δυνάμει των ΣΑΔΥ, χωρίς τις εν λόγω συμβάσεις, ή ότι οι εν λόγω υπηρεσίες θα παρέχονταν όντως υπό τις ίδιες προϋποθέσεις με εκείνες που επιβλήθηκαν στο πλαίσιο της ΣΑΔΥ».

(475) *Δεύτερον*, κατά την Corsica Ferries, η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής όταν ανέλυσε τις δυναμικότητες που επιβλήθηκαν με τις ΣΑΔΥ σε σχέση με την ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Δεδομένου ότι τα εν λόγω πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής προορίζονται να καλύψουν ζήτηση αιχμής, θα έπρεπε να ληφθούν υπόψη κατά τον καθορισμό της ελάχιστης μεταφορικής ικανότητας ανά διάπλου ο οποίος επιβάλλεται δυνάμει των ΣΑΔΥ.

(476) *Τρίτον*, η Corsica Ferries αμφισβητεί την προκαταρκτική εκτίμηση της Επιτροπής σχετικά με την απουσία, στις ΣΑΔΥ, υποχρέωσης χρήσης σκαφών ro-pax ([180]).

(477) Η Corsica Ferries επισημαίνει ότι ο αριθμός των 12 επιβατών αποτελεί τη διαχωριστική γραμμή μεταξύ i) επιβατηγών σκαφών τα οποία μπορούν να μεταφέρουν επίσης εμπορεύματα (ro-pax) και ii) φορτηγών σκαφών (ro-ro), τα οποία μπορούν να μεταφέρουν έως 12 επιβάτες ([181]).

(478) Κατά την Corsica Ferries, μολονότι η υποχρέωση κινητοποίησης σκαφών ro-pax δεν προβλέπεται ρητώς στις ΣΑΔΥ, προκύπτει κατ' ανάγκη από τις ελάχιστες δυναμικότητες που επιβάλλονται δυνάμει του παραρτήματος 1 των ΣΑΔΥ, με τις οποίες οι παραχωρησιούχοι πρέπει να συμμορφώνονται σε κάθε διάπλου. Ωστόσο, επιβάλλοντας ελάχιστη δυναμικότητα 18 επιβατών για τη διαδρομή Μασσαλία–Αιάκιο (4 επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους και 14 οδηγοί) και 24 επιβατών για τη διαδρομή Μασσαλία–Bastia (5 επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους και 19 οδηγοί), οι γαλλικές αρχές επέβαλαν στην πραγματικότητα υποχρέωση κινητοποίησης σκαφών ro-pax και απέκλεισαν τη χρήση σκαφών ro-ro.

(479) Επομένως, η υποχρέωση που επιβλήθηκε στους παραχωρησιούχους να είναι σε θέση να εξυπηρετήσουν συστηματικά περισσότερους από 12 επιβάτες ανά διάπλου, αποκλειομένης της χρήσης σκαφών ro-ro, δεν δικαιολογείται και είναι δυσανάλογη κατά την Corsica Ferries.

5.1.3. *Μη πλήρωση του δεύτερου κριτηρίου Altmark*

(480) Κατά την Corsica Ferries, το δεύτερο κριτήριο Altmark, του οποίου σκοπός είναι να διασφαλίζεται ότι ο υπολογισμός της αντιστάθμισης είναι αξιόπιστος και επαληθεύσιμος, σημαίνει ότι πρέπει να πληρούνται, ειδικότερα, δύο απαιτήσεις: i) οι παράμετροι για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης πρέπει να καθορίζονται με διαφανή διαδικασία και ii) πρέπει να έχουν αντικειμενικό χαρακτήρα.

(481) Η Corsica Ferries παρατηρεί, *πρώτον*, ότι οι παράμετροι για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης δεν καθορίστηκαν με διαφανή τρόπο.

(482) Η Corsica Ferries παρατηρεί ότι η διαδικασία για τη σύναψη των ΣΑΔΥ παρείχε πλήρη ελευθερία στους υποψηφίους να καθορίσουν τις κλείδες κατανομής για τον υπολογισμό της οικονομικής αντιστάθμισης και ότι το παράρτημα 9 των ΣΑΔΥ, το οποίο περιέχει ειδική κλίμακα που καθορίζει, για κάθε στοιχείο δαπάνης του παραχωρησιούχου, το ποσοστό που αποδίδεται στη δραστηριότητα ΥΓΟΣ, δεν δημοσιεύθηκε καθόλου. Ως εκ τούτου, λόγω ανεπαρκούς διαφάνειας εκ μέρους της Γαλλίας, η Corsica Ferries αδυνατεί ουσιαστικά να ελέγξει πραγματικά και να αξιολογήσει τις κλείδες κατανομής που χρησιμοποιήθηκαν.

(483) Ομοίως, η Corsica Ferries επικρίνει την έλλειψη διαφάνειας στην ανάλυση που διενήργησαν οι γαλλικές αρχές σχετικά με τις κλείδες κατανομής που πρότειναν οι παραχωρησιούχοι, μεταξύ άλλων στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας. Κατά την Corsica Ferries, η εν λόγω έλλειψη διαφάνειας εγείρει ένα σοβαρό ζήτημα όσον αφορά την αρχή της εκατέρωθεν ακροάσεως, καθώς εμποδίζει τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν αποτελεσματικά τις παρατηρήσεις τους.

(484) *Δεύτερον*, κατά την Corsica Ferries, οι παράμετροι που χρησιμοποιήθηκαν για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης δεν είναι αντικειμενικές.

([180]) Υπενθυμίζεται ότι, στην αιτιολογική σκέψη 343 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή παρατήρησε ότι «η ανάγκη χρήσης σκαφών ro-pax (δηλαδή σκαφών ικανών να εξυπηρετήσουν περισσότερους από 12 επιβάτες) δεν είναι υποχρέωση η οποία προβλέπεται στις ΣΑΔΥ, οι οποίες επιτρέπουν, αντιθέτως, την εκτέλεση των δρομολογίων με τη χρήση στόλου που συνδυάζει σκάφη ro-pax και σκάφη ro-ro. Το γεγονός ότι η χρήση σκαφών ro-pax μπορεί να είναι πιο δαπανηρή από απόψεως κεφαλαιουχικών δαπανών και δαπανών εκμετάλλευσης από τη χρήση σκαφών ro-ro δεν ασκεί οποιαδήποτε επιρροή, εάν η ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας μεταφορών φορτίου έχει ως αποτέλεσμα αριθμό επιβατών (συμπεριλαμβανομένων οδηγών) ο οποίος καθιστά αναγκαία τη χρήση σκαφών ro-pax».

([181]) Κατά τον κανονισμό 2 της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, της 1ης Νοεμβρίου 1974 (στο εξής: Σύμβαση Solas), επιβατηγό είναι ένα πλοίο το οποίο μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες, ενώ φορτηγό είναι το πλοίο το οποίο δεν είναι επιβατηγό πλοίο, δηλαδή έχει μεταφορική ικανότητα κάτω των 12 επιβατών.

(485) Η Corsica Ferries παρατηρεί, καταρχάς, ότι από τις πληροφορίες που περιέχονται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας προκύπτει ότι οι κλείδες κατανομής που χρησιμοποίησαν οι παραχωρησιούχοι διαφέρουν, για κάθε στοιχείο κόστους, ανάλογα με την οικεία θαλάσσια διαδρομή. Ωστόσο, κατά την Corsica Ferries, οι εν λόγω διαφοροποιήσεις δεν είναι εύλογες διότι i) οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται με κάθε ΣΑΔΥ είναι της ίδιας φύσεως (διαφέρει μόνο η έκτασή τους, ανάλογα με τον λιμένα) και ii) αφορούν την κινητοποίηση του ίδιου είδους σκαφών (εν προκειμένω, ro-pax).

(486) Συναφώς, η Corsica Ferries παραπέμπει στη μελέτη της 21ης Απριλίου 2024, την οποία εκπόνησε η BRG για λογαριασμό της Corsica Ferries, με αντικείμενο την οικονομική ανάλυση των λεπτομερειών καθορισμού των πληρωμών αντιστάθμισης στο πλαίσιο των ΣΑΔΥ (στο εξής: **μελέτη BRG 3**). Στην εν λόγω μελέτη επισημαίνεται ότι, στις αρχικές προσφορές που υπέβαλαν οι παραχωρησιούχοι, οι κλείδες κατανομής διέφεραν μεταξύ υποψηφίων, μολονότι επρόκειτο για την ίδια διαδρομή και η ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έπρεπε να καλυφθεί ήταν ίδια σε αμφότερες τις περιπτώσεις. Αντιστρόφως, στη μελέτη BRG 3 επισημαίνεται ότι, στις αρχικές προσφορές της, η Corsica Linea χρησιμοποίησε γενικά τις ίδιες κλείδες κατανομής για όλες τις διαδρομές, μολονότι ο όγκος δραστηριότητας της ΥΓΟΣ και των εμπορικών υπηρεσιών διέφερε σημαντικά μεταξύ διαδρομών. Επομένως, οι διακυμάνσεις αυτές καταδεικνύουν ότι οι κλείδες κατανομής που χρησιμοποιήθηκαν δεν αντικατοπτρίζουν, ή τουλάχιστον δεν αντικατοπτρίζουν συστηματικά, τη συνεισφορά της ΥΓΟΣ και των εμπορικών δραστηριοτήτων στις δαπάνες των παραχωρησιούχων.

(487) Στη μελέτη BRG 3 εξηγείται γενικότερα ότι, μολονότι είναι δυνατή η κατανομή του κόστους από λογιστικής απόψεως, οι σχετικές κατανομές είναι εν μέρει αυθαίρετες και δεν αντικατοπτρίζουν την οικονομική πραγματικότητα. Εν πάση περιπτώσει, οι παραδοχές για την κατανομή του κόστους πρέπει *τουλάχιστον* να συνοδεύονται από αναλύσεις που πιστοποιούν τον βάσιμο χαρακτήρα τους.

(488) Επιπροσθέτως, η Corsica Ferries επικρίνει ειδικώς τις κλείδες κατανομής που χρησιμοποιήθηκαν για τις ΣΑΔΥ που αφορούν τις διαδρομές Μασσαλία–Propriano, Μασσαλία–Porto-Vecchio και Μασσαλία–L'Île-Rousse.

(489) Όσον αφορά τη διαδρομή Μασσαλία–Propriano, η Corsica Ferries θεωρεί ότι δεν μπορεί να θεωρηθεί ως επαρκώς δικαιολογημένη και εύλογη κλείδα με την οποία το 100 % των δαπανών κατανέμεται στις ΥΓΟΣ, όταν τα σκάφη που χρησιμοποιεί η Corsica Linea υπερβαίνουν συστηματικά την ελάχιστη μεταφορική ικανότητα επιβατών ανά διάπλου. Με άλλα λόγια, με τις δημόσιες επιχορηγήσεις που καταβάλλει η Γαλλία αντισταθμίζεται το 100 % των λειτουργικών δαπανών των εν λόγω σκαφών, ενώ μικρό μόνο τμήμα της προσφερόμενης δυναμικότητας αντιστοιχεί στην ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(490) Το ίδιο ισχύει για τις δύο άλλες διαδρομές, για τις οποίες οι παραχωρησιούχοι χρησιμοποίησαν σκάφη ro-pax με πολύ μεγαλύτερη μεταφορική ικανότητα επιβατών, μολονότι η ελάχιστη απαιτούμενη δυναμικότητα 9 επιβατών (L'Île-Rousse) και 11 επιβατών (Porto-Vecchio) ανά διάπλου θα έπρεπε κανονικά να είχε οδηγήσει στη χρήση σκάφους ro-ro. Κατά την Corsica Ferries, η Επιτροπή δεν μπορούσε να μη γνωρίζει ότι η κινητοποίηση σκαφών ro-pax, αντί σκαφών ro-ro, αυξάνει σημαντικά τις κεφαλαιουχικές δαπάνες και τις δαπάνες εκμετάλλευσης, με αποτέλεσμα την υπερεκτίμηση του ύψους της αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας η οποία πρέπει να καταβληθεί στους παραχωρησιούχους. Σε αμφότερες τις περιπτώσεις, η Corsica Ferries παρατηρεί επίσης ότι οι κλείδες κατανομής που χρησιμοποιήθηκαν κυμαίνονται μεταξύ 60 % και 75 % κάθε στοιχείου κόστους και είναι σαφώς δυσανάλογες και αδικαιολόγητες λαμβανομένων υπόψη των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβλήθηκαν στις εν λόγω διαδρομές.

(491) Τέλος, η Corsica Ferries αμφισβητεί τον αντικειμενικό και εύλογο χαρακτήρα της μεθόδου που οι γαλλικές αρχές χρησιμοποίησαν για την κατανομή των έμμεσων δαπανών, η οποία συνίσταται, κατά τους ισχυρισμούς τους, σε κατανομή έμμεσων δαπανών στην ΥΓΟΣ «*μόνο αναλογικά προς τη δυναμικότητα (εκπεφρασμένη σε m³) η οποία διατέθηκε στο σκάφος για δραστηριότητες ΥΓΟΣ*». Συναφώς, η Corsica Ferries αμφισβητεί τη χρήση αποκλειστικά και μόνο της δυναμικότητας εκπεφρασμένης σε m^3 για τον καθορισμό της μεθόδου κατανομής, όταν οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας αφορούν επίσης τη μεταφορά επιβατών. Προκειμένου να διασφαλίζεται ότι μπορούν να ληφθούν υπόψη μόνο οι δαπάνες που σχετίζονται άμεσα με την παροχή της ΥΓΟΣ, οι κλείδες κατανομής πρέπει να αντικατοπτρίζουν οπωσδήποτε την πραγματική αναλογία της απαιτούμενης δυναμικότητας για τη μεταφορά επιβατών σε σχέση με τη συνολική δυναμικότητα των σκαφών που χρησιμοποιούν οι παραχωρησιούχοι.

5.1.4. *Μη πλήρωση του τρίτου κριτηρίου Altmark*

(492) Η Corsica Ferries θεωρεί ότι οι ΣΑΔΥ χορηγούν στους δικαιούχους υπεραντιστάθμιση για τους ακόλουθους τέσσερις λόγους.

5.1.4.1. Η μεθοδολογία κατανομής του κόστους για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης στο πλαίσιο των ΣΑΔΥ δεν δικαιολογείται στην παρούσα υπόθεση

(493) Η Corsica Ferries αμφισβητεί την επιλογή των γαλλικών αρχών όσον αφορά τη μεθοδολογία κατανομής του κόστους για την εκτίμηση των δαπανών που σχετίζονται άμεσα με την παροχή της ΥΓΟΣ. Η Corsica Ferries θεωρεί ότι η εν λόγω επιλογή δεν δικαιολογείται από τη Γαλλία και δεν αναλύεται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας.

(494) *Πρώτον*, η Corsica Ferries επισημαίνει ότι, καταρχήν, η αντιστάθμιση για την παροχή ΥΓΟΣ πρέπει να υπολογίζεται βάσει της μεθοδολογίας του καθαρού αποφευχθέντος κόστους· μόνο όταν η χρήση της συγκεκριμένης μεθόδου δεν είναι εφικτή ή κατάλληλη, μπορεί να χρησιμοποιηθεί η μεθοδολογία κατανομής του κόστους. Η αδυναμία χρήσης ή η μη καταλληλότητα της μεθοδολογίας του καθαρού αποφευχθέντος κόστους πρέπει να δικαιολογείται δεόντως από τις εθνικές αρχές και να επαληθεύεται από την Επιτροπή.

(495) Στην παρούσα υπόθεση, η Corsica Ferries θεωρεί ότι οι γαλλικές αρχές δεν πρόβαλαν κανέναν δικαιολογητικό λόγο. Ομοίως, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή δεν αμφισβήτησε την καταλληλότητα της χρήσης της μεθοδολογίας κατανομής του κόστους και τους δικαιολογητικούς λόγους που προβλήθηκαν για τη μη χρήση της μεθοδολογίας του καθαρού αποφευχθέντος κόστους. Η συγκεκριμένη παράλειψη και μόνο συνιστά πρόδηλη πλάνη εκτίμησης εκ μέρους των γαλλικών αρχών και πλάνη περί το δίκαιο εκ μέρους της Επιτροπής.

(496) *Δεύτερον*, η Corsica Ferries εκτιμά ότι η χρήση της μεθοδολογίας του καθαρού αποφευχθέντος κόστους ήταν αναγκαία στην παρούσα υπόθεση δεδομένου ότι δεν ήταν ακατάλληλη. Κατά την Corsica Ferries, μόνο με τη συγκεκριμένη μέθοδο μπορούσε να διασφαλιστεί η απουσία υπεραντιστάθμισης των δικαιούχων της ΣΑΔΥ, και τούτο για τους ακόλουθους λόγους:

— η μεθοδολογία του καθαρού αποφευχθέντος κόστος δεν απαιτεί κατανομή του κόστους μεταξύ υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και των λοιπών δραστηριοτήτων του παραχωρησιούχου και, επομένως, αποφεύγεται το αυθαίρετο στοιχείο που ενέχει η αναγκαιότητα τέτοιας κατανομής·

— η μεθοδολογία του καθαρού αποφευχθέντος κόστους δεν απαιτεί εκ των προτέρων εκτιμήσεις των όγκων δραστηριότητας ΥΓΟΣ και δραστηριότητας εκτός ΥΓΟΣ, οι οποίες απαιτούνται για την κατανομή του κόστους βάσει της μεθοδολογίας κατανομής του κόστους, και δεν ενέχει τον κίνδυνο εσφαλμένων εκτιμήσεων τέτοιων κατανομών, οι οποίες μπορούν να οδηγήσουν σε υπερεκτίμηση του κόστους που πρέπει να αντισταθμιστεί·

— η μεθοδολογία του καθαρού αποφευχθέντος κόστους βασίζεται σε συνολική εκτίμηση όλων των δραστηριοτήτων (ΥΓΟΣ και εκτός ΥΓΟΣ) που ασκεί ο παραχωρησιούχος, με αποτέλεσμα ο παραχωρησιούχος να μην έχει τη δυνατότητα να πραγματοποιήσει στρατηγικές επιλογές για τη βελτιστοποίηση της αποδοτικότητας στον τομέα των εκτός ΥΓΟΣ δραστηριοτήτων.

(497) Η χρήση της μεθοδολογίας του καθαρού αποφευχθέντος κόστους ήταν αναγκαία κατά μείζονα λόγο δεδομένου ότι η μεθοδολογία κατανομής του κόστους δεν λαμβάνει υπόψη τα πρόσθετα κέρδη που πραγματοποιούνται εκτός του πεδίου της ΥΓΟΣ, ακόμη και αν παράγονται από την παροχή της συγκεκριμένης ΥΓΟΣ. Η Corsica Ferries παρατηρεί ότι οι δικαιούχοι των ΣΑΔΥ επισημαίνουν ότι, χωρίς τις ΣΑΔΥ, δεν είναι διατεθειμένοι να προσφέρουν οποιεσδήποτε εμπορικές υπηρεσίες και, επομένως, όλες οι εμπορικές δραστηριότητες οι οποίες ασκούνται στο πλαίσιο των ΣΑΔΥ από τους εν λόγω δικαιούχους δεν θα ασκούνταν χωρίς την ανάθεση εκπλήρωσης ΥΓΟΣ. Επομένως, τα έσοδα από τις εν λόγω δραστηριότητες είναι αποτέλεσμα της χορήγησης των ΣΑΔΥ, η δε χρήση της μεθοδολογίας του καθαρού αποφευχθέντος κόστους θα καθιστούσε δυνατή τη συνεκτίμησή τους στον υπολογισμό της αντιστάθμισης, χωρίς κανένα δυσανάλογο μειονέκτημα για τους δικαιούχους των ΣΑΔΥ.

(498) Τέλος, κατά την Corsica Ferries, η χρήση της μεθοδολογίας του καθαρού αποφευχθέντος κόστους ήταν αναγκαία λόγω των δυσανάλογων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που καθορίζονται στις ΣΑΔΥ, με τις οποίες απαιτείται από τους δικαιούχους των ΣΑΔΥ να παρέχουν υπέρμετρη δυναμικότητα σε σχέση με την ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

5.1.4.2. Εν πάση περιπτώσει, η μεθοδολογία κατανομής του κόστους έπρεπε να λάβει υπόψη τα κέρδη που πραγματοποιούνται επί των εκτός ΥΓΟΣ δραστηριοτήτων των δικαιούχων των ΣΑΔΥ

(499) Η Corsica Ferries υπενθυμίζει ότι, κατά το σημείο 32 του πλαισίου ΥΓΟΣ, το πλεονάζον κέρδος που παράγεται από ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα, ακόμη και αν συνδέεται με άλλες δραστηριότητες, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη.

(500) Κατά την Corsica Ferries, μολονότι οι ΣΑΔΥ δεν προβλέπουν αποκλειστικά δικαιώματα για τους δικαιούχους τους, παρέχουν ωστόσο de facto αποκλειστικότητα για τους ακόλουθους τρεις λόγους:

— οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που καθορίζονται στις ΣΑΔΥ δεν είναι αναλογικές προς τις πραγματικές ανάγκες παροχής δημόσιας υπηρεσίας·

— οι δικαιούχοι των ΣΑΔΥ λαμβάνουν σημαντικές δημόσιες επιχορηγήσεις, ενώ άλλοι φορείς εκμετάλλευσης θαλάσσιων μεταφορών που δραστηριοποιούνται στο πλαίσιο του καθεστώτος ΥΠΔΥ δεν λαμβάνουν καμία τέτοια επιχορήγηση·

— το καθεστώς ΥΠΔΥ αποθαρρύνει τις ναυτιλιακές εταιρείες που επιθυμούν να παράσχουν θαλάσσιες υπηρεσίες μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και των λιμένων της Κορσικής υπό συνθήκες ανταγωνισμού με τους δικαιούχους των ΣΑΔΥ.

(501) Η Corsica Ferries επισημαίνει συναφώς ότι την ανωτέρω de facto αποκλειστικότητα έχουν παρατηρήσει επανειλημμένως: το γαλλικό συμβούλιο ανταγωνισμού με την απόφαση αριθ. 06-MC-03 της 11ης Δεκεμβρίου 2006· η γαλλική Αρχή Ανταγωνισμού με τη γνώμη αριθ. 12-A-07 της 17ης Φεβρουαρίου 2012· η Επιτροπή με την απόφαση στην υπόθεση SA.22843 της 2ας Μαΐου 2013, και εκ νέου η Αρχή Ανταγωνισμού με τη γνώμη της 17ης Νοεμβρίου 2020 ([182]). Η Corsica Ferries εκτιμά ότι οι ανωτέρω διαπιστώσεις παραμένουν βάσιμες και παρατηρεί ότι, από το άνοιγμα στον ανταγωνισμό της αγοράς θαλάσσιας συγκοινωνίας με την Κορσική το 1996, δεν υπήρξε καμία προσφορά ανταγωνιστική προς τις προσφορές των κατεστημένων παραχωρησιούχων στις διαδρομές μεταξύ Μασσαλίας και Κορσικής.

(502) Κατά την Corsica Ferries, από τα ανωτέρω συνάγονται δύο εναλλακτικά συμπεράσματα:

— η απουσία οποιουδήποτε αποτελεσματικού ανταγωνισμού επί 30 έτη σε διαδρομές από/προς τον λιμένα της Μασσαλίας αποδεικνύει ότι οι ΣΑΔΥ συνιστούν φραγμό στην είσοδο στην αγορά, καθώς παρέχουν στους δικαιούχους τους αποκλειστικά δικαιώματα εκτέλεσης θαλάσσιων δρομολογίων μεταξύ Κορσικής και Μασσαλίας, συμπεριλαμβανομένων των παρεπόμενων εμπορικών δραστηριοτήτων. Επομένως, οι εν λόγω δραστηριότητες έπρεπε να ληφθούν υπόψη στη μεθοδολογία κατανομής του κόστους·

— ο ανταγωνισμός στις διαδρομές μεταξύ Μασσαλίας και Κορσικής αναπτύχθηκε μέσω των διαδρομών μεταξύ Τουλόν και Κορσικής, οπότε πρέπει να συναχθεί το συμπέρασμα ότι οι θαλάσσιες μεταφορές που εκτελούνται από τους λιμένες της Τουλόν και της Μασσαλίας αποτελούν μία και την αυτή αγορά και ότι, επομένως, δεν υπάρχει ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

5.1.4.3. Οι ρήτρες της ΣΑΔΥ δεν επαρκούν για τον αποκλεισμό κάθε κινδύνου υπεραντιστάθμισης

(503) *Πρώτον*, κατά την Corsica Ferries, το άρθρο 40 των ΣΑΔΥ, του οποίου σκοπός είναι να διασφαλίζεται η επιστροφή, εκ μέρους των παραχωρησιούχων, τυχόν υπεραντιστάθμισης πέραν του εύλογου κέρδους, δεν επαρκεί, δεδομένου ότι περιορίζεται μόνο στο πεδίο της ΥΓΟΣ και δεν περιλαμβάνει τα περιθώρια κέρδους που πραγματοποιούνται επί των παρεπόμενων εμπορικών δραστηριοτήτων.

(504) *Δεύτερον*, η Corsica Ferries παραπέμπει στη μελέτη BRG 3, με την οποία αμφισβητείται η προκαταρκτική θέση της Επιτροπής για την έγκριση του υπολογισμού του εύλογου κέρδους βάσει του τρέχοντος εισοδήματος προ φόρων, αντί του δείκτη απόδοσης του κεφαλαίου για τους δικαιούχους, για τον λόγο ότι το τρέχον εισόδημα προ φόρων θα μπορούσε να παρατηρηθεί ευχερέστερα στα λογιστικά στοιχεία από ό,τι ο δείκτης απόδοσης του κεφαλαίου. Ωστόσο, στη μελέτη BRG 3 επισημαίνεται ότι τα στοιχεία που σχετίζονται με τις δαπάνες της ΥΓΟΣ δεν μπορούν να παρατηρηθούν ευχερώς στους λογαριασμούς κερδών και ζημιών των δικαιούχων, αλλά απαιτούν μια αμφισβητούμενη κατανομή των διαφόρων στοιχείων κόστους μεταξύ δραστηριοτήτων ΥΓΟΣ και δραστηριοτήτων εκτός ΥΓΟΣ.

([182]) Η Corsica Ferries παραπέμπει στο σημείο 348 της γνώμης της Αρχής Ανταγωνισμού, της 17ης Νοεμβρίου 2020, κατά το οποίο: «η διαρκής παρουσία ορισμένων παραγόντων είναι ο λόγος για τον οποίο το σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που έχουν οι ανάδοχοι παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορεί να συμβάλλει στο να έχουν de facto αποκλειστικότητα στις διαδρομές μεταξύ Μασσαλίας και Κορσικής».

(505) *Τρίτον*, το άρθρο 35.1 των ΣΑΔΥ, το οποίο προβλέπει ότι οι κλείδες κατανομής παραμένουν σταθερές καθ' όλη τη διάρκεια των συμβάσεων, με την επιφύλαξη εκ των υστέρων ελέγχου ο οποίος αναδεικνύει διαφορά (η οποία πρέπει να επιστραφεί) σε σχέση με τις κλείδες που προκύπτουν από την εκμετάλλευση, είναι προδήλως ανεπαρκές δεδομένου ότι i) η έννοια της «κλείδας που προκύπτει από την εκμετάλλευση» δεν ορίζεται ([183]) και ii) η ρήτρα δεν καθιστά δυνατή την πλήρη εξουδετέρωση των συνεπειών των απροσδόκητων κερδών που προκύπτουν από τον ίδιο τον μηχανισμό κλείδων κατανομής. Συγκεκριμένα, στη μελέτη BRG 3 επισημαίνεται επ' αυτού ότι το άρθρο 35.1 των ΣΑΔΥ προβλέπει ότι οι δικαιούχοι ΣΑΔΥ δικαιούνται να διατηρήσουν το ήμισυ της διαφοράς μεταξύ της αντιστάθμισης που υπολογίστηκε εκ των προτέρων και της αντιστάθμισης που υπολογίστηκε εκ των υστέρων (έως το 5 % κατ' ανώτατο όριο της αρχικής αντιστάθμισης).

(506) *Τέταρτον*, κατά την Corsica Ferries, το άρθρο 32 των ΣΑΔΥ, του οποίου σκοπός είναι να ταυτοποιηθούν τα κέρδη που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο των παρεπόμενων εμπορικών δραστηριοτήτων, δεν εμποδίζει κάθε υπεραντιστάθμιση, δεδομένου ότι τα παραγόμενα κέρδη μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση επενδύσεων εκ μέρους των δικαιούχων των ΣΑΔΥ. Επομένως, οι δικαιούχοι ΣΑΔΥ αποκομίζουν πλεονέκτημα, υπό μορφή επενδυτικής ενίσχυσης ίσης με το ύψος των παραγόμενων κερδών που επενδύονται, η οποία συνιστά παράνομη κρατική ενίσχυση διακριτή από την αντιστάθμιση που καταβάλλεται δυνάμει των ΣΑΔΥ.

(507) *Τέλος*, η Corsica Ferries εκτιμά ότι καμία ρήτρα στις ΣΑΔΥ δεν λαμβάνει υπόψη την πρόσθετη αμοιβή που ενδέχεται να εισπράττουν οι δικαιούχοι σε σχέση με το κεφαλαιακό κέρδος επί των σκαφών τους, είτε στον υπολογισμό της αντιστάθμισης είτε στη μέθοδο επαλήθευσης του εύλογου κέρδους.

(508) Συναφώς, η Corsica Ferries παραπέμπει στη μελέτη BRG 3, στην οποία διατυπώνονται δύο παρατηρήσεις.

(509) Πρώτον, η αντιστάθμιση που εισπράττουν οι δικαιούχοι της ΣΑΔΥ υπερβαίνει κατά πολύ την οικονομική απόσβεση των σκαφών. Η επιχορήγηση που καταβάλλεται στους παραχωρησιούχους περιλαμβάνει ένα σκέλος επενδυτικού κόστους, το οποίο αντιστοιχεί στα έξοδα απόσβεσης και/ή χρηματοδοτικής μίσθωσης και/ή στο κόστος ναύλωσης του σκάφους που έχει διατεθεί για την παροχή της ΥΓΟΣ. Ωστόσο, κατά τη μελέτη BRG 3, η οικονομική διάρκεια ζωής των πλοίων υπερβαίνει κατά πολύ την περίοδο απόσβεσης ή τη συνήθη περίοδο χρηματοδοτικής μίσθωσης ([184]). Ως εκ τούτου, η αντιστάθμιση που λαμβάνουν οι δικαιούχοι ΣΑΔΥ στο πλαίσιο του ΟΑΕ θα υπερβαίνει την απώλεια οικονομικής αξίας που καταχωρίζεται σε κάθε έτος.

(510) Δεύτερον, στη μελέτη BRG 3 αναφέρεται ότι οι ΣΑΔΥ δεν προβλέπουν οποιονδήποτε μηχανισμό παρακολούθησης του κεφαλαιακού κέρδους το οποίο οι δικαιούχοι ΣΑΔΥ μπορεί να πραγματοποιούν επί των σκαφών. Μολονότι το άρθρο 51 των ΣΑΔΥ προβλέπει όντως τη δυνατότητα της Τοπικής Αρχής Κορσικής να εξαγοράσει τα πλοία σε τιμή κατώτερη της αγοραίας αξίας τους (προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι επιχορηγήσεις που έχουν ήδη καταβληθεί), τέτοια υποχρέωση εξαγοράς δεν επιβάλλεται. Επιπλέον, δεδομένου ότι, στις ΣΑΔΥ, τα σκάφη θεωρούνται ιδιοκτησία των δικαιούχων των ΣΑΔΥ, οι εν λόγω δικαιούχοι δεν υποχρεούνται να πωλήσουν τα σκάφη τους εάν η Τοπική Αρχή Κορσικής προσφερθεί να τα αγοράσει.

(511) Όλα τα ανωτέρω ενέχουν τον πραγματικό κίνδυνο, στη λήξη των ΣΑΔΥ, οι δικαιούχοι να λάβουν, μέσω της αυξημένης αξίας των σκαφών τους (που χρηματοδοτήθηκε εν όλω ή εν μέρει με δημόσια αντιστάθμιση), αμοιβή επιπρόσθετη εκείνης που απορρέει από την εκτέλεση των ΣΑΔΥ η οποία δεν λήφθηκε υπόψη κατά τον υπολογισμό του εύλογου κέρδους (άρθρο 39 των ΣΑΔΥ) ούτε καλύπτεται από τη ρήτρα επαλήθευσης του εύλογου κέρδους του άρθρου 40 των ΣΑΔΥ.

5.1.4.4. Ο τύπος για την τιμαριθμική αναπροσαρμογή της ΟΑΛ είναι προδήλως εσφαλμένος

(512) Η Corsica Ferries παραπέμπει στη μελέτη BRG 3 στην οποία επισημαίνεται σφάλμα στον τύπο τιμαριθμικής προσαρμογής που χρησιμοποίησαν οι γαλλικές αρχές για τον υπολογισμό του ετήσιου ύψους της ΟΑΛ (αιτιολογική σκέψη 301).

([183]) Στη μελέτη BRG 3 επισημαίνεται ότι, προκειμένου η συγκεκριμένη ρήτρα να αποτρέπει τις συνέπειες των απροσδόκητων κερδών και την υπεραντιστάθμιση, θα έπρεπε να συνεπάγεται εκ των υστέρων αύξηση των δαπανών που κατανέμονται στις εμπορικές δραστηριότητες ώστε το εμπορικό κέρδος να επανέρχεται στο επίπεδο του εύλογου κέρδους.

([184]) Για παράδειγμα, στη μελέτη BRG 3 επισημαίνεται ότι ο στόλος της Corsica Ferries περιλαμβάνει σκάφη που τέθηκαν σε λειτουργία πριν 50 και πλέον έτη και ότι παγκοσμίως το 31 % των σκαφών ro-pax είναι ηλικίας άνω των 40 ετών και το 17 % ηλικίας άνω των 50 ετών, κατά τα στοιχεία της Corsica Ferries. Στη μελέτη BRG 3 επισημαίνεται ότι, αντιθέτως, η περίοδος απόσβεσης των σκαφών και η συνήθης περίοδος χρηματοδοτικής μίσθωσης είναι πολύ βραχύτερες. Συγκεκριμένα, από τις οικονομικές καταστάσεις της La Méridionale για το 2022 προκύπτει 20ετής περίοδος απόσβεσης για τα σκάφη και 15ετής χρηματοδοτική μίσθωση για ένα από τα σκάφη του στόλου της.

(513) Κατά τη μελέτη BRG 3, το συνολικό ύψος της ΟΑΛ δεν υπολογίζεται χωριστά για κάθε έτος βάσει συγκεκριμένης κλείδας κατανομής κόστους, αλλά υπολογίζεται για το 2023 και στη συνέχεια αναπροσαρμόζεται βάσει του δείκτη τιμών καταναλωτή. Κατά τη μελέτη BRG 3, ο τύπος αυτός είναι εσφαλμένος, καθώς προϋποθέτει ότι η αύξηση της ΟΑΛ από το έτος N στο έτος N + 1 δεν ισούται με το 85 % της αύξησης των τιμών μεταξύ των δύο αυτών ετών, όπως προβλέπεται στις ΣΑΔΥ, αλλά με το 85 % της συνολικής σωρευτικής αύξησης των τιμών στο διάστημα από το 2023 έως το έτος N + 1. Κατά τη μελέτη, από το 2029 έως το 2030, η αύξηση της ΟΑΛ που προκύπτει από την εφαρμογή του τύπου δεν θα αντικατοπτρίζει την αύξηση των τιμών που θα παρατηρηθεί μεταξύ των δύο αυτών ετών, αλλά τη συνολική αύξηση των τιμών στο διάστημα από το 2023 έως το 2030, δηλαδή σε περίοδο επτά ετών ([185]).

5.1.5. *Μη πλήρωση του τέταρτου κριτηρίου Altmark*

(514) Με τις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Corsica Ferries παραπέμπει στο σύνολο της καταγγελίας, στην οποία υποστηρίζει ότι τα μέτρα δεν πληρούν το τέταρτο κριτήριο Altmark. Η Corsica Ferries υποστήριξε ότι η διαδικασία υποβολής προσφορών για τις ΣΑΔΥ δεν κατέστησε δυνατή την επιλογή, υπό διαφανείς και αμερόληπτους όρους, των υποψηφίων που είναι ικανοί να παράσχουν την υπηρεσία στη χαμηλότερη τιμή, και τούτο ειδικότερα για τρεις λόγους.

(515) *Πρώτον*, η Corsica Ferries ισχυρίστηκε ότι υπήρχαν διάφοροι «φραγμοί στην είσοδο στην αγορά» οι οποίοι έτειναν να ευνοούν τους απερχόμενους παραχωρησιούχους και την εμπόδισαν να υποβάλει προσφορά με αποτελεσματικό τρόπο. Η Corsica Ferries επισήμανε την ύπαρξη δύο φραγμών στην είσοδο στην αγορά στην παρούσα υπόθεση.

(516) Πρώτον, η Corsica Ferries υπενθύμισε το ιδιαιτέρως βραχύ χρονικό διάστημα το οποίο μεσολάβησε μεταξύ της ημερομηνίας σύναψης των ΣΑΔΥ (21 Δεκεμβρίου 2022) και της ημερομηνίας έναρξης παροχής των υπηρεσιών (1 Ιανουαρίου 2023), ενώ είναι σαφές ότι, στην περίπτωση θαλάσσιων μεταφορών, απαιτείται χρονικό διάστημα τουλάχιστον έξι μηνών μεταξύ των δύο ανωτέρω ημερομηνιών προκειμένου να είναι δυνατή η έναρξη των κρατήσεων επαρκώς νωρίτερα και η ανάπτυξη του στόλου κατά τρόπο ώστε να πληρούνται οι απαιτήσεις παροχής της δημόσιας υπηρεσίας. Κατά την Corsica Ferries, το ανωτέρω βραχύ χρονικό διάστημα μεταξύ της ημερομηνίας σύναψης των ΣΑΔΥ και της ημερομηνίας έναρξης παροχής των υπηρεσιών ευνοούσε τους αποχωρούντες παραχωρησιούχους και περιόριζε τη συμμετοχή άλλων ανταγωνιστών.

(517) Δεύτερον, η Corsica Ferries υπενθύμισε την ύπαρξη τεχνικών απαιτήσεων οι οποίες δεν δικαιολογούνται από τις ανάγκες παροχής δημόσιας υπηρεσίας, με αποτέλεσμα να περιοριστεί ο αριθμός των υποψηφίων που συμμετείχαν στη διαδικασία υποβολής προσφορών. Η Corsica Ferries ανέφερε ότι οι υποψήφιοι δεν μπορούσαν να προτείνουν τη χρήση σκαφών ro-ro αντί σκαφών ro-pax. Επιπλέον, και κυρίως, κατά την Corsica Ferries, η διαδικασία υποβολής προσφορών για τις ΣΑΔΥ επέβαλε στους υποψηφίους την υποχρέωση χρήσης ενός ή δύο πρόσθετων σκαφών ανά παρτίδα ([186]) για την πλήρωση των απαιτήσεων των δρομολογίων μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και των πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής· τα εν λόγω δρομολόγια μετ' επιστροφής επρόκειτο να εκτελούνται κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης των ΣΑΔΥ, κατόπιν αιτήματος της αναθέτουσας αρχής και εντός ελάχιστης προειδοποίησης μίας εβδομάδας. Κατά την Corsica Ferries, τούτο σήμαινε ότι, για όλες τις παρτίδες, οι υποψήφιοι έπρεπε να κινητοποιούν σε διαρκή βάση επτά επιπλέον σκάφη καθ' όλη τη διάρκεια εκτέλεσης των ΣΑΔΥ, χωρίς δυνατότητα πρόβλεψης, χωρίς εγγύηση χρήσης και χωρίς ο φορέας εκμετάλλευσης να μπορεί να χρησιμοποιήσει τα εν λόγω σκάφη για την παροχή άλλων υπηρεσιών (δεδομένου ότι τα σκάφη έπρεπε να είναι διαθέσιμα για να κινητοποιηθούν ανά πάσα στιγμή για τη διασφάλιση της εκτέλεσης των δρομολογίων μετ' επιστροφής). Ο συγκεκριμένος περιορισμός είναι ο κύριος λόγος για τον οποίο η Corsica Ferries δεν έλαβε μέρος στη διαδικασία υποβολής προσφορών για τις ΣΑΔΥ.

(518) *Δεύτερον*, η Corsica Ferries ισχυρίστηκε ότι τα κριτήρια ανάθεσης στις προσκλήσεις υποβολής προσφορών δεν καθιστούσαν δυνατή την επιλογή του υποψηφίου που μπορούσε να παράσχει την υπηρεσία με το χαμηλότερο κόστος. Η Corsica Ferries παρατήρησε ότι το κριτήριο ανάθεσης που αφορούσε την οικονομική αντιστάθμιση είχε συντελεστή στάθμισης μόνο 20 % και, επομένως, κατά τη γνώμη της, η διαδικασία υποβολής προσφορών δεν βασιζόταν στην τιμή της πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη προσφοράς.

(519) *Τέλος*, η Corsica Ferries θεώρησε ότι ο μικρός αριθμός υποψηφίων που έλαβαν μέρος στη διαδικασία υποβολής προσφορών για τις ΣΑΔΥ (ένας ή δύο υποψήφιοι ανά παρτίδα) καταδεικνύει την έλλειψη πραγματικού ανταγωνισμού.

([185]) Στη μελέτη BRG 3 προτείνεται η αντικατάσταση της ΟΑΛ(n) με την ΟΑΛ 2023 ή η αντικατάσταση του I(2023) με το I(n) στον τύπο των ΣΑΔΥ.

([186]) Η Corsica Ferries ισχυρίζεται ότι, για καθεμία από τις πέντε παρτίδες, απαιτούνταν η κινητοποίηση δύο σκαφών για την εκτέλεση των τακτικών δρομολογίων μετ' επιστροφής που προβλέπονταν στις ΣΑΔΥ καθώς και ενός ή δύο πρόσθετων σκαφών (αναλόγως της παρτίδας), ώστε να είναι δυνατή η εκτέλεση, ανά πάσα στιγμή, των δρομολογίων μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και των πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής κατόπιν αιτήματος της Τοπικής Αρχής Κορσικής.

(520) Δεύτερον, η Corsica Ferries ισχυρίστηκε ότι η Γαλλία δεν διενήργησε οποιαδήποτε προηγούμενη ανάλυση των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη κατά την παροχή της υπηρεσίας, με σκοπό τον καθορισμό του ύψους της αντιστάθμισης.

5.1.6. *Παράβαση των κανόνων της οδηγίας για τις συμβάσεις παραχώρησης*

(521) Η Corsica Ferries υπενθυμίζει ότι, με την καταγγελία, επισήμανε ότι τα μέτρα δεν μπορούσαν να κηρυχθούν συμβατά με την εσωτερική αγορά καθώς ενέχουν παράβαση των διατάξεων της οδηγίας για τις συμβάσεις παραχώρησης. Η Corsica Ferries πρόβαλε δύο αιτιάσεις: παραβίαση των αρχών της ίσης μεταχείρισης, της απαγόρευσης των διακρίσεων και της διαφάνειας και υπέρμετρη διάρκεια των ΣΑΔΥ.

(522) Όσον αφορά την πρώτη αιτίαση, η Corsica Ferries ισχυρίστηκε, πρώτον, ότι αντιμετώπισε δύο εμπόδια που κατέστησαν αδύνατη τη συμμετοχή της στη διαδικασία (αιτιολογικές σκέψεις 516 και 517). Δεύτερον, η Corsica Ferries θεώρησε ότι οι γαλλικές αρχές είχαν τροποποιήσει τα ελάχιστα χαρακτηριστικά της διαδικασίας υποβολής προσφορών για κάθε παρτίδα, προκειμένου να επιλέξουν προσφορές οι οποίες δεν πληρούσαν τις τεχνικές απαιτήσεις του παραρτήματος 1 των ΣΑΔΥ.

(523) Όσον αφορά τη δεύτερη αιτίαση, η Corsica Ferries ισχυρίστηκε ότι η διάρκεια των ΣΑΔΥ δεν ήταν δικαιολογημένη, δεδομένου ότι οι δικαιούχοι των ΣΑΔΥ δεν πραγματοποίησαν επενδύσεις.

(524) Με τις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Corsica Ferries επισήμανε δύο ζητήματα και συγκεκριμένα i) την ενδεχόμενη τροποποίηση, εκ μέρους των γαλλικών αρχών, των ελάχιστων απαιτήσεων της διαδικασίας υποβολής προσφορών κατά τη διάρκεια της εν λόγω διαδικασίας και ii) τη διάρκεια των ΣΑΔΥ, η οποία ήταν, κατά τη γνώμη της, υπέρμετρη.

5.1.6.1. Σχετικά με την τροποποίηση των ελάχιστων χαρακτηριστικών κατά τη διάρκεια της διαδικασίας, την επιλογή παράτυπων προσφορών και τον μεροληπτικό χαρακτήρα της διαδικασίας σύναψης των ΣΑΔΥ

(525) Με την καταγγελία, η Corsica Ferries επισήμανε ότι, κατά το άρθρο 37 της οδηγίας για τις συμβάσεις παραχώρησης, όταν η αναθέτουσα αρχή καθορίζει ελάχιστες απαιτήσεις στο πλαίσιο διαδικασίας υποβολής προσφορών, οι υποψήφιοι πρέπει να τις πληρούν. Η αναθέτουσα αρχή οφείλει να απορρίψει οποιαδήποτε προσφορά δεν πληροί τις εν λόγω ελάχιστες απαιτήσεις.

(526) Η Corsica Ferries εξήγησε ότι στο παράρτημα 1 των ΣΑΔΥ παρατίθενται οι τεχνικές απαιτήσεις τις οποίες οι υποψήφιοι έπρεπε να πληρούν οπωσδήποτε. Στις τεχνικές απαιτήσεις περιλαμβανόταν ο αριθμός των δρομολογίων μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και των πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής που ο παραχωρησιούχος έπρεπε να εκτελεί κατόπιν αιτήματος της Τοπικής Αρχής Κορσικής. Τα εν λόγω δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής μπορούσαν να συνδυαστούν την ίδια ημέρα, στην ίδια διαδρομή και σε περισσότερες διαδρομές συγχρόνως και έπρεπε να πληρούν όλες τις τεχνικές απαιτήσεις του παραρτήματος 1 των ΣΑΔΥ, συμπεριλαμβανομένων των ωραρίων των δρομολογίων και της μεταφορικής ικανότητας των σκαφών. Ως εκ τούτου, η Corsica Ferries θεωρεί ότι οι υποψήφιοι έπρεπε να έχουν, συγχρόνως, έναν στόλο που να πληροί τις απαιτήσεις του παραρτήματος 1 των ΣΑΔΥ, συμπεριλαμβανομένων των δρομολογίων μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και των πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής, για καθεμία από τις παρτίδες για τις οποίες είχαν υποβάλει προσφορά.

(527) Ωστόσο, κατά την Corsica Ferries, οι παραχωρησιούχοι δεν διέθεταν όλα τα σκάφη που θα τους παρείχαν τη δυνατότητα να εκτελέσουν όλες τις διαδρομές για τις οποίες υπέβαλαν προσφορά, μεμονωμένα ή στο πλαίσιο κοινοπραξίας. Η διαπίστωση αυτή προκύπτει από την έκθεση της Γαλλίας στην οποία αναλύονται οι αρχικές προσφορές. Κατά την Corsica Ferries, στην έκθεση αναφέρεται ότι οι υποψήφιοι είχαν καθορίσει οι ίδιοι την ημέρα κατά την οποία θα εκτελούσαν τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής και, επιπλέον, είχαν μειώσει τον αριθμό των εν λόγω δρομολογίων μετ' επιστροφής. Οι υποψήφιοι είχαν μεταβάλει επίσης τις ώρες των διάπλων την Κυριακή και τη Δευτέρα κατά τη διάρκεια του χειμώνα. Τέλος, οι υποψήφιοι κινητοποίησαν σκάφη για δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και για πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής, τα οποία δεν πληρούσαν όλες τις απαιτήσεις του παραρτήματος 1 των ΣΑΔΥ.

(528) Κατά την Corsica Ferries, οι γαλλικές αρχές συμφώνησαν, ωστόσο, να τροποποιήσουν τα ελάχιστα χαρακτηριστικά των κανόνων υποβολής προσφορών κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων, παραβιάζοντας τις αρχές της ίσης μεταχείρισης των υποψηφίων και της διαφάνειας. Τέτοια τροποποίηση δεν επιτρεπόταν, κατά την Corsica Ferries, δεδομένου ότι, κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις μπορεί η αναθέτουσα αρχή να διορθώσει ή να συμπληρώσει τα ελάχιστα χαρακτηριστικά, δηλαδή όταν «απαιτείται προφανώς η απλή διευκρίνισή τους ή η διόρθωση πρόδηλων εκ παραδρομής λαθών» ([187]), υπό τον όρο ότι όλοι οι υποψήφιοι είναι ενήμεροι. Τέτοια περίπτωση δεν συνέτρεχε, όμως, εν προκειμένω. Επιπλέον, και εν πάση περιπτώσει, η Corsica Ferries ισχυρίζεται ότι από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει επίσης σαφώς ότι, προκειμένου να γίνουν δεκτές, οι τροποποιήσεις μπορούσαν να πραγματοποιηθούν μόνο πριν από την υποβολή των προσφορών από τους υποψηφίους, κάτι το οποίο, εκ νέου, δεν συνέβη εν προκειμένω.

(529) Κατά την Corsica Ferries, οι ανωτέρω τροποποιήσεις ήταν επιζήμιες για την ίδια κατά μείζονα λόγο διότι είχε θέσει στην ΟΤC συγκεκριμένες ερωτήσεις σχετικά με τις τεχνικές απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα 1 των ΣΑΔΥ (μεταφορική ικανότητα, ωράρια δρομολογίων, καμπίνες για άτομα με μειωμένη κινητικότητα) καθώς και σχετικά με τις λειτουργικές και οικονομικές λεπτομέρειες για την εκτέλεση δρομολογίων μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής. Κατά την Corsica Ferries, η ΟΤC είχε απαντήσει ότι οι τεχνικές απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα 1 των ΣΑΔΥ αποτελούν ελάχιστο χαρακτηριστικό το οποίο δεν μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο διαπραγματεύσεων και ότι οι υποψήφιοι έπρεπε οπωσδήποτε να υποβάλουν προσφορά η οποία πληρούσε όλες τις τεχνικές απαιτήσεις του παραρτήματος 1.

(530) Επιπλέον, το σωρευτικό αποτέλεσμα των ανωτέρω ελάχιστων χαρακτηριστικών τα οποία η αναθέτουσα αρχή απαίτησε από τους υποψηφίους αποθάρρυνε την Corsica Ferries από την υποβολή προσφοράς, δεδομένου ότι η συμμόρφωση με τα εν λόγω χαρακτηριστικά συνεπαγόταν i) την κινητοποίηση ενός πρόσθετου σκάφους —και ενδεχομένως δύο πρόσθετων σκαφών— ανά διαδρομή για την εκτέλεση των δρομολογίων μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και των πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής, ii) χωρίς οποιαδήποτε βεβαιότητα όσον αφορά την πραγματοποίηση όντως των εν λόγω πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής και χωρίς καμία δυνατότητα πρόβλεψης της ημερομηνίας κατά την οποία θα έπρεπε να εκτελεστούν, iii) με τη μόνη διευκρίνιση ότι για τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής που θα ζητούσε όντως η Τοπική Αρχή Κορσικής και που θα εκτελούσε ο παραχωρησιούχος θα καταβαλλόταν οικονομική αντιστάθμιση.

(531) Με τις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Corsica Ferries ισχυρίζεται ότι οι πληροφορίες τις οποίες υπέβαλε η Γαλλία και οι οποίες παρουσιάζονται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ([188]) είναι εσφαλμένες.

(532) Η Corsica Ferries υποστηρίζει ότι, δυνάμει των κανόνων για την υποβολή προσφορών, το παράρτημα 1 των ΣΑΔΥ δεν μπορούσε να τροποποιηθεί. Επομένως, οι υποψήφιοι δεν δικαιούνταν να τροποποιήσουν τις τεχνικές απαιτήσεις που καθορίζονται στο εν λόγω παράρτημα. Συναφώς, η Corsica Ferries υπενθυμίζει ότι οι κανόνες για την υποβολή προσφορών (άρθρο 2.4 σχετικά με τα ελάχιστα χαρακτηριστικά και άρθρο 4.1 σχετικά με τα τεύχη της προκήρυξης) καταρτίστηκαν με τον ίδιο τρόπο όπως οι κανόνες για τη σύναψη των ΣΑΔΥ 2019-2020. Ωστόσο, στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς με αντικείμενο της εν λόγω ΣΑΔΥ, το Συμβούλιο της Επικρατείας έκρινε ότι, «υπό το πρίσμα του άρθρου 4.1 των κανόνων για την υποβολή προσφορών, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι το τεχνικό παράρτημα σχετικά με τις υπηρεσίες, το οποίο προσαρτάται στο παράρτημα 1 του σχεδίου σύμβασης, αποτελεί μέρος των τευχών της προκήρυξης και ότι, επομένως, καθορίζει τα αναμενόμενα ελάχιστα χαρακτηριστικά» ([189]).

5.1.6.2. Σχετικά με την υπέρμετρη διάρκεια των ΣΑΔΥ

(533) Με την καταγγελία, η Corsica Ferries ισχυρίστηκε ότι οι ΣΑΔΥ δεν προβλέπουν την πραγματοποίηση οποιασδήποτε επένδυσης εκ μέρους των επιλεγέντων υποψηφίων και, επομένως, η διάρκειά τους (άνω των πέντε ετών) είναι αντίθετη προς τις διατάξεις του άρθρου 18 της οδηγίας για τις συμβάσεις παραχώρησης. Τούτο επιβεβαιώνεται, ειδικότερα, από την υποχρέωση που επιβλήθηκε στους υποψηφίους, κατά την Corsica Ferries, να έχουν οπωσδήποτε στην πλήρη διάθεσή τους τα σκάφη που προορίζονται για την εκτέλεση κάθε διαδρομής ΣΑΔΥ ήδη από το στάδιο υποβολής των αιτήσεών τους.

(534) Με τις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Corsica Ferries αμφισβητεί την προκαταρκτική άποψη της Επιτροπής ότι η διάρκεια των ΣΑΔΥ φαίνεται δικαιολογημένη διότι i) οι ΣΑΔΥ απαιτούν από τους παραχωρησιούχους να κινητοποιήσουν σκάφη που συνιστούν σημαντική κεφαλαιακή επιβάρυνση και ii) διάρκειες που υπερβαίνουν τα έξι έτη υπάρχουν σε άλλες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών στην Ευρώπη.

([187]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 29ης Μαρτίου 2012, SAG ELV Slovensko, C-599/10, ECLI:EU:C:2012:191, σκέψη 40.
([188]) Αιτιολογικές σκέψεις 419 και 423 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.
([189]) Απόφαση αριθ. 429407 του Συμβουλίου της Επικρατείας, της 24ης Ιουνίου 2019, La Méridionale.

(535) *Επί του πρώτου ζητήματος*, η Corsica Ferries θεωρεί ότι από την αιτιολογική σκέψη 52 και το άρθρο 18 της οδηγίας για τις συμβάσεις παραχώρησης συνάγεται σαφώς ότι περίοδος παραχώρησης άνω των πέντε ετών δικαιολογείται μόνο εάν η αναθέτουσα αρχή απαιτεί από τον παραχωρησιούχο να πραγματοποιήσει επενδύσεις. Όταν ο παραχωρησιούχος επιβαρύνεται με το κόστος των επενδύσεων που είναι αναγκαίες για την ανάθεση της παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η διάρκεια της παραχώρησης μπορεί να καθοριστεί βάσει του χρονικού διαστήματος που απαιτείται για την ανάκτηση των εν λόγω επενδύσεων. Αντιστρόφως, κατά την Corsica Ferries, δεν προκύπτει ούτε από την οδηγία για τις συμβάσεις παραχώρησης ούτε από τη νομολογία του Δικαστηρίου ότι διάρκεια παραχώρησης που υπερβαίνει τα πέντε έτη μπορεί να δικαιολογείται από οποιονδήποτε άλλον λόγο πλην των επενδύσεων τις οποίες επιβάλλει η αναθέτουσα αρχή.

(536) Επιπλέον, η Corsica Ferries θεωρεί ότι οι ανωτέρω διατάξεις της οδηγίας για τις συμβάσεις παραχώρησης συνδέονται με το γεγονός ότι, καταρχήν, οι επενδύσεις που επιβάλλονται κατ' αυτόν τον τρόπο και πραγματοποιούνται από τον παραχωρησιούχο αποδίδονται στην αναθέτουσα αρχή στο πέρας της παραχώρησης. Επομένως, οι επενδύσεις που απαιτούνται εκ μέρους του παραχωρησιούχου, στο πλαίσιο της παραχώρησης, δεν συνιστούν ίδια περιουσιακά στοιχεία του παραχωρησιούχου τα οποία παραμένουν στην κυριότητά του ή υπό τον έλεγχό του στη λήξη της παραχώρησης. Στο πλαίσιο αυτό, η διάρκεια της παραχώρησης υπολογίζεται κατά τρόπο ώστε να παρέχει στον παραχωρησιούχο τη δυνατότητα να ανακτήσει τις επενδύσεις που υποχρεώθηκε να πραγματοποιήσει και που θα αναγκαστεί να εγκαταλείψει στη λήξη της σύμβασης.

(537) Ωστόσο, τούτο δεν συμβαίνει στην περίπτωση των ΣΑΔΥ, καθώς τα σκάφη που κινητοποιούν οι δικαιούχοι για την εκτέλεση των συμβάσεων i) δεν αποκτώντα λόγω της επιβολής, εκ μέρους των γαλλικών αρχών, υποχρέωσης πραγματοποίησης επενδύσεων και ii) είναι ιδιοκτησία των δικαιούχων ΣΑΔΥ, οι οποίοι διατηρούν την κυριότητα / τη χρήση των σκαφών στη λήξη των ΣΑΔΥ. Υπό τις συνθήκες αυτές και δεδομένου ότι δεν επιβάλλεται στους δικαιούχος των ΣΑΔΥ η πραγματοποίηση οποιασδήποτε επένδυσης, η διάρκεια των ΣΑΔΥ δεν είναι δικαιολογημένη.

(538) Η Corsica Ferries επισημαίνει ότι, εν πάση περιπτώσει, οι ΣΑΔΥ παρέχουν στους δικαιούχους τους τη δυνατότητα να διαγράψουν, στους λογαριασμούς των ΣΑΔΥ, τις επενδυτικές δαπάνες που σχετίζονται με τα σκάφη, μέσω της συμπερίληψης στους εν λόγω λογαριασμούς εύλογης απόδοσης του επενδυμένου κεφαλαίου. Ωστόσο, η Corsica Ferries εκτιμά ότι, στην παρούσα υπόθεση, είναι σαφές ότι οι παράμετροι της αντιστάθμισης δεν έλαβαν υπόψη την υπολειμματική αξία των σκαφών μετά τη λήξη των ΣΑΔΥ, καθώς τα σκάφη θα παραμείνουν στην απόλυτη διάθεση των δικαιούχων των ΣΑΔΥ.

(539) *Επί του δεύτερου ζητήματος*, η Corsica Ferries υποστηρίζει ότι τα παραδείγματα που παρέθεσε η Γαλλία σχετικά με περιόδους παραχώρησης στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών στην Ευρώπη οι οποίες υπερβαίνουν τα έξι έτη δεν έχουν εφαρμογή στην παρούσα υπόθεση. Όσον αφορά τη νορβηγική περίπτωση που επικαλέστηκε η Γαλλία, στην οποία συνάφθηκαν συμβάσεις παραχώρησης δεκαετούς διάρκειας, η Corsica Ferries θεωρεί ότι η εν λόγω περίοδος δικαιολογούνταν από την υποχρέωση που επιβλήθηκε στον παραχωρησιούχο να επενδύσει σε νέα σκάφη. Ως εκ τούτου, η κατάσταση είναι διαφορετική στην περίπτωση των ΣΑΔΥ, δεδομένου ότι η Γαλλία και η Επιτροπή αναγνωρίζουν ότι δεν επιβλήθηκε στους δικαιούχους των ΣΑΔΥ καμία υποχρέωση πραγματοποίησης επενδύσεων.

5.2. **Παρατηρήσεις της Corsica Linea**

(540) Η Corsica Linea υπέβαλε παρατηρήσεις επί τριών ζητημάτων: i) την ύπαρξη ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ii) τη συμμόρφωση της διαδικασίας σύναψης των ΣΑΔΥ με τη νομοθεσία της ΕΕ για τις συμβάσεις παραχώρησης και iii) τη μη παροχή οποιουδήποτε πλεονεκτήματος στους δικαιούχους των ΣΑΔΥ ή, εν πάση περιπτώσει, τη συμμόρφωση των ΣΑΔΥ με την απόφαση της Επιτροπής, της 20ής Δεκεμβρίου 2011, για την εφαρμογή του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε ορισμένες επιχειρήσεις επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (στο εξής: **απόφαση ΥΓΟΣ**) ([190]).

5.2.1. *Ύπαρξη ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας*

(541) Με τις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Corsica Linea σχολίασε τρία ζητήματα που αφορούν την εξέταση της ύπαρξης ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας:

— την αξιολόγηση της ποσοτικής ζήτησης για τη μεταφορά ρυμουλκούμενου φορτίου από τον λιμένα της Μασσαλίας, χωρίς δυνατότητα υποκατάστασης με άλλον λιμένα, η οποία εκτιμήθηκε στο 80 % της ιστορικής κυκλοφορίας που έχει παρατηρηθεί από τον συγκεκριμένο λιμένα·

— τον καθορισμό υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που σχετίζονται με την ελάχιστη ικανότητα μεταφοράς φορτίου ανά διάπλου, εκπεφρασμένη σε όγκο, οι οποίες επιβάλλονται στους παραχωρησιούχους δυνάμει των ΣΑΔΥ·

— τη δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων του Αιακίου και του Propriano.

([190]) ΕΕ L 7 της 11.1.2012, σ. 3.

(542) Η Corsica Linea αναφέρει ότι, σε σχέση με τα τρία ανωτέρω ζητήματα, ανέθεσε στην Analysis Group την εκπόνηση οικονομικής μελέτης (στο εξής: **μελέτη της Analysis**), η οποία περιέχει, κατά τη γνώμη της, όλες τις πραγματικές και οικονομικές πληροφορίες από τις οποίες μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η Γαλλία δεν υπέπεσε σε οποιαδήποτε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης κατά την απόδειξη της ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

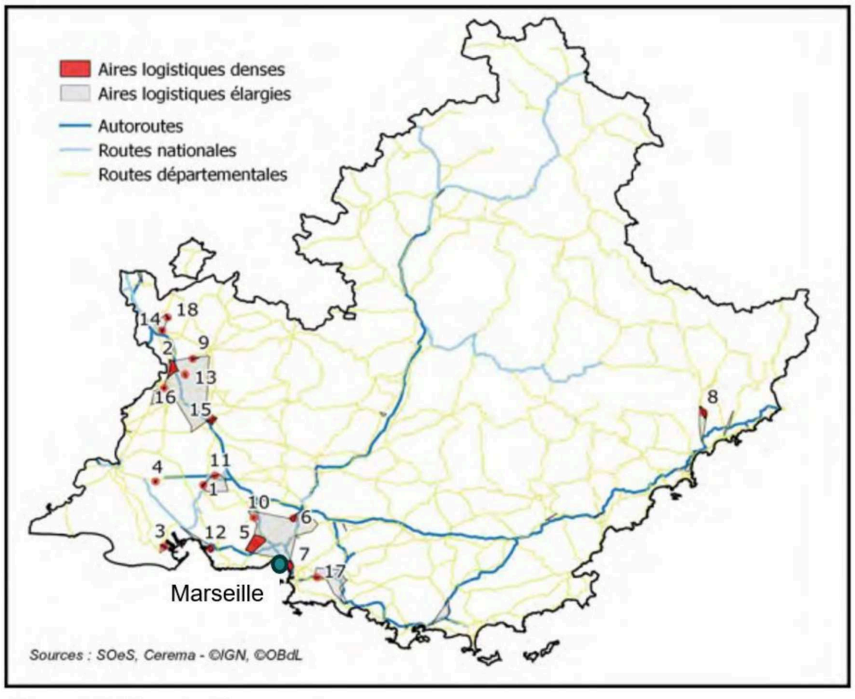
5.2.1.1. Απουσία πρόδηλης πλάνης εκτίμησης κατά την εκτίμηση του ποσοστού της ζήτησης για μεταφορά ρυμουλκούμενου φορτίου για την οποία δεν εξετάζεται οποιαδήποτε εναλλακτική δυνατότητα στον λιμένα της Μασσαλίας

(543) Κατά την Corsica Linea, η τοποθεσία των βάσεων εφοδιαστικής των μεταφορέων που μεταφέρουν φορτίο στην Κορσική αποτελεί ουσιαστικά τον μόνο παράγοντα για την επιλογή του λιμένα αναχώρησης στην ηπειρωτική χώρα.

(544) Η Corsica Linea επικαλείται, ειδικότερα, τη μελέτη της Analysis, στην οποία εξετάζεται η τοποθεσία των 18 ζωνών εφοδιαστικής με την υψηλότερη συγκέντρωση στην περιφέρεια PACA ([191]). Από τις 18 αυτές ζώνες, μία μόνο βρίσκεται σε δήμο στον οποίο ο πλησιέστερος λιμένας δεν είναι ο λιμένας της Μασσαλίας. Επομένως, στη μελέτη της Analysis επισημαίνεται ότι η εξάλειψη των υπηρεσιών μεταφοράς φορτίου μέσω του λιμένα της Μασσαλίας θα ανάγκαζε τη μεγάλη πλειονότητα των μεταφορέων να μεταβούν σε πιο απομακρυσμένο λιμένα και θα συνεπαγόταν σημαντική αύξηση του κόστους μεταφοράς, η οποία εκτιμάται, στη μελέτη, σε 11 % κατά μέσο όρο.

Γράφημα 2

Τοποθεσία ζωνών εφοδιαστικής στην περιφέρεια Προβηγκίας-Άλπεων-Κυανής Ακτής (Provence-Alpes-Côte d'Azur, PACA)



Πηγή: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015, σελ. 87.

Κλείδα: *Aires logistiques denses* — Ζώνες εφοδιαστικής υψηλής συγκέντρωσης

Aires logistiques élargies — Εκτεταμένες ζώνες εφοδιαστικής

Autoroutes — Αυτοκινητόδρομοι

([191]) Στη μελέτη της Analysis χρησιμοποιήθηκε ως πηγή ο άτλας αποθηκών και ζωνών εφοδιαστικής στη Γαλλία το 2015 (σ. 87), ο οποίος είναι διαθέσιμος στο διαδίκτυο στη διεύθυνση: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015 (προσπελάστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024).

Routes nationales — Εθνικές οδοί

Routes départementales — Νομαρχιακές οδοί

Chaque aire logistique est repérée par un numéro — Κάθε ζώνη εφοδιαστικής προσδιορίζεται με έναν αριθμό

(545) Για την εκτίμηση του ανωτέρω ποσοστού του 11 %, στη μελέτη της Analysis γίνεται σύγκριση μεταξύ οδικής μετακίνησης από τη Salon-de-Provence ([192]) στη Μασσαλία, αφενός, και από την Salon-de-Provence στην Τουλόν, αφετέρου ([193]). Διαπιστώθηκε ότι η οδική μετακίνηση μέσω της Τουλόν συνεπάγεται πρόσθετο κόστος οδικής μεταφοράς 75 EUR για τον μεταφορέα ([194]), το οποίο προκύπτει κυρίως από i) τα διόδια που καταβάλλονται σε δύο σημεία στη διαδρομή μεταξύ Salon-de-Provence και Τουλόν (κόστος 35,10 EUR για την Τουλόν έναντι 6,90 EUR για τη Μασσαλία) και ii) το υψηλότερο κόστος καυσίμων ([195]).

5.2.1.2. Η Γαλλία καθόρισε ορθά τις ελάχιστες ικανότητες μεταφοράς φορτίου στις ΣΑΔΥ

(546) Η Corsica Linea υποστηρίζει ότι δεν μπορεί να προσαφθεί βασίμως οποιοδήποτε πρόδηλο σφάλμα στη Γαλλία όσον αφορά τον καθορισμό των ελάχιστων ικανοτήτων μεταφοράς φορτίου στις ΣΑΔΥ, στο μέτρο που τα στατιστικά στοιχεία για το 2023 καταδεικνύουν, αντιθέτως, ότι οι εν λόγω ελάχιστες ικανότητες ξεπεράστηκαν τακτικά ήδη από το πρώτο έτος εκτέλεσης των ΣΑΔΥ.

(547) Η Corsica Linea παραπέμπει επί του ανωτέρω ζητήματος στη μελέτη της Analysis, στην οποία εξετάστηκαν οι πραγματικές ποσότητες φορτίου που μεταφέρθηκαν κάθε μήνα από τη Μασσαλία στους λιμένες του Αιακίου και της Bastia το 2023. Από τις σχετικές αναλύσεις προκύπτει ότι το κατώτατο όριο ελάχιστης δυναμικότητας είναι πολύ συχνά χαμηλότερο από τους πραγματικούς όγκους που μεταφέρει η Corsica Linea ([196]).

5.2.1.3. Δεν υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων του Αιακίου και του Propriano

(548) Η Corsica Linea θεωρεί ότι ο ισχυρισμός της Corsica Ferries ότι υπάρχει δυνατότητα πλήρους υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων του Αιακίου και του Propriano είναι αβάσιμος. Κατά την Corsica Linea, η ανάλυση των χρόνων μετακίνησης είναι ο καθοριστικός παράγοντας τον οποίο λαμβάνουν υπόψη οι αρχές ανταγωνισμού προκειμένου να προσδιορίσουν μια «ζώνη έλξης» και, ως εκ τούτου, να εξακριβώσουν αν υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ δύο ανταγωνιστικών υπηρεσιών εντός της συγκεκριμένης ζώνης έλξης.

(549) Βάσει των πληροφοριών που περιέχονται στη μελέτη της Analysis, για πολλούς δήμους της Κορσικής που βρίσκονται στη ζώνη έλξης του λιμένα του Propriano, ο μεγαλύτερος χρόνος ο οποίος απαιτείται για τη μετακίνηση στον λιμένα του Αιακίου, αντί του λιμένα του Propriano, συνεπάγεται σημαντική αύξηση του κόστους για τους επιβάτες ([197]).

([192]) Κατά τη μελέτη της Analysis, η πόλη της Salon-de-Provence είναι το γεωγραφικό κέντρο (μέσες συντεταγμένες) των 18 ζωνών εφοδιαστικής υψηλής συγκέντρωσης που λήφθηκαν υπόψη.

([193]) Για τον υπολογισμό της οδικής μετακίνησης, στη μελέτη της Analysis χρησιμοποιήθηκαν οι τιμές αναφοράς του προσομοιωτή κόστους της γαλλικής εθνικής επιτροπής οδικής κυκλοφορίας (για τον υπολογισμό του κόστους οδικής κυκλοφορίας) και του ιστοτόπου Mappy (για τον υπολογισμό των αποστάσεων). Στη μελέτη της Analysis λαμβάνονται υπόψη i) το κόστος των καυσίμων (εκτιμώμενο κόστος κατανάλωσης καυσίμων 0,319 EUR ανά χιλιόμετρο)· ii) το κόστος της αμοιβής του οδηγού (το κόστος απασχόλησης οδηγού ανά ώρα υπηρεσίας που διατίθεται στο όχημα ανέρχεται σε 17,39 EUR ανά ώρα)· iii) το κόστος των διοδίων· iv) το κόστος φθοράς, δηλαδή τα έξοδα συντήρησης και επισκευής (τα έξοδα συντήρησης και επισκευής οχήματος ανέρχονται σε 0,083 EUR ανά χιλιόμετρο)· και v) το κόστος επισκευής ελαστικών (το κόστος επισκευής των ελαστικών ανέρχεται σε 0,025 EUR ανά χιλιόμετρο).

([194]) Το κόστος μεταφοράς ρυμουλκούμενου φορτίου από το γεωγραφικό κέντρο της περιφέρειας PACA (Salon-de-Provence) είναι 116 EUR για τον λιμένα της Τουλόν σε σύγκριση με 41,14 EUR για τον λιμένα της Μασσαλίας. Επομένως, η διέλευση από την Τουλόν, αντί της Μασσαλίας, πολλαπλασιάζει το κόστος της χερσαίας μεταφοράς επί 2,8 κατά μέσο όρο, σύμφωνα με τη μελέτη της Analysis.

([195]) Στους υπολογισμούς της μελέτης της Analysis περιλήφθηκε επίσης το κόστος της θαλάσσιας μεταφοράς, αλλά θεωρήθηκε ότι η τιμή της θαλάσσιας μεταφοράς είναι ίδια από την Τουλόν και τη Μασσαλία, δηλαδή 40 EUR ανά τρέχον μέτρο από αποβάθρα σε αποβάθρα (640 EUR ανά φορτηγό, λαμβάνοντας υπόψη μέσο μήκος 16 μέτρων για κάθε φορτηγό). Επομένως, το κόστος θαλάσσιας μεταφοράς είναι μηδενικό για τη συγκεκριμένη ανάλυση.

([196]) Στη μελέτη της Analysis επισημαίνεται ότι το κατώτατο όριο που προβλέπεται στις ΣΑΔΥ είναι συχνά χαμηλότερο από τον ανώτατο όγκο φορτίου, για το οποίο δεν υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης, που μεταφέρεται κάθε μήνα από την Corsica Linea: τούτο ισχύει για έξι από τους δώδεκα μήνες του 2023 για τη διαδρομή Μασσαλία–Bastia και για πέντε από τους δώδεκα μήνες του 2023 για τη διαδρομή Μασσαλία–Αιάκιο.

([197]) Κατά τη μελέτη της Analysis, η απλή μετακίνηση από το Propriano ή τα περίχωρά του στον λιμένα του Αιακίου συνεπάγεται εκτιμώμενο πρόσθετο κόστος οδικής κυκλοφορίας περίπου 8,00 EUR, με κόστος καυσίμων 1,99 EUR ανά λίτρο για μικρό αυτοκίνητο που καταναλώνει 5,2 λίτρα καυσίμου ανά 100 χιλιόμετρα.

5.2.2. *Συμμόρφωση με τους κανόνες της ΕΕ για τις συμβάσεις παραχώρησης*

5.2.2.1. Η βραχεία προθεσμία για την κινητοποίηση σκαφών μετά την πρόσκληση υποβολής προσφορών δεν αποτέλεσε εμπόδιο για την υποβολή αίτησης εκ μέρους της Corsica Ferries

(550) Η Corsica Linea ισχυρίζεται ότι το βραχύ χρονικό διάστημα από την ημερομηνία σύναψης των ΣΑΔΥ έως την ημερομηνία έναρξης παροχής της υπηρεσίας δεν ήταν ικανό να εμποδίσει την Corsica Ferries να υποβάλει αίτηση συμμετοχής στη διαδικασία σύναψης των ΣΑΔΥ.

(551) *Πρώτον*, η Corsica Linea εκτιμά ότι η πρόσκληση υποβολής προσφορών που δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 6 Μαΐου 2022 ενημέρωνε τους δυνητικούς υποψηφίους ότι η παροχή των υπηρεσιών στο πλαίσιο των ΣΑΔΥ επρόκειτο να ξεκινήσει την 1η Ιανουαρίου 2023. Επομένως, οι δυνητικοί υποψήφιοι ενημερώθηκαν οκτώ μήνες νωρίτερα για την ημερομηνία έναρξης παροχής των επίμαχων υπηρεσιών. Επιπλέον, η έναρξη ισχύος των ΣΑΔΥ την 1η Ιανουαρίου 2023 είχε ανακοινωθεί επίσης μόλις οι γαλλικές αρχές ξεκίνησαν τη διαβούλευση με τους οικονομικούς φορείς στις 22 Ιανουαρίου 2022. Επομένως, κατά την Corsica Linea, όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες ήταν πιθανό να υποβάλουν προσφορά ενημερώθηκαν από τον Ιανουάριο του 2022, και το αργότερο έως τις 6 Μαΐου 2022, για την ημερομηνία έναρξης ισχύος των ΣΑΔΥ.

(552) *Δεύτερον*, η Corsica Linea επισημαίνει ότι στους κανόνες για την υποβολή προσφορών οι οποίοι δημοσιεύθηκαν στις 6 Μαΐου 2022 προβλεπόταν ότι οι υποψήφιοι έπρεπε να υποβάλουν τις αιτήσεις και τις προσφορές τους έως τις 25 Ιουλίου 2022 και ότι οι ενδεχόμενες συναντήσεις με σκοπό τις διαπραγματεύσεις θα ξεκινούσαν τον Αύγουστο του 2022. Ως εκ τούτου, υποψήφιος ο οποίος υπέβαλε σοβαρή προσφορά τον Ιούλιο του 2022 και θεωρούσε ότι μπορεί να είναι ο ανάδοχος της σύμβασης είχε στη διάθεσή του σχεδόν πέντε μήνες για να προετοιμαστεί για την ανάπτυξη του στόλου του στις διαδρομές για τις οποίες υπέβαλε προσφορά.

(553) *Τέλος*, δεδομένου ότι, κατά τη λήξη της προθεσμίας υποβολής προσφορών (25 Ιουλίου 2022), οι γαλλικές αρχές γνώριζαν ότι μόνο η Corsica Linea και η La Méridionale είχαν υποβάλει αιτήσεις και προσφορές, οι εν λόγω αρχές μπορούσαν, χωρίς να παραβούν τους κανόνες της οδηγίας για τις συμβάσεις παραχώρησης, να αποφασίσουν να παρατείνουν τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων και να συντομεύσουν το χρονικό διάστημα από την ημερομηνία σύναψης των ΣΑΔΥ έως την ημερομηνία έναρξης ισχύος τους. Δεδομένου ότι η Corsica Ferries δεν ήταν υποψήφια για τις ΣΑΔΥ, η πραγματική διάρκεια του σταδίου των διαπραγματεύσεων δεν μπορούσε να συνιστά παράβαση της οδηγίας για τις συμβάσεις παραχώρησης.

5.2.2.2. Το εύρος των ελάχιστων απαιτήσεων δεν περιλάμβανε δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής

5.2.2.2.1. Το εύρος των ελάχιστων απαιτήσεων δεν κάλυπτε δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής

(554) Η Corsica Linea υπενθυμίζει ότι, κατά το άρθρο 37 της οδηγίας για τις συμβάσεις παραχώρησης, η αναθέτουσα αρχή μπορεί να καθορίζει ελεύθερα ελάχιστες απαιτήσεις και, στο πλαίσιο αυτό, να καθορίζει το εύρος και το περιεχόμενό τους. Οι ελάχιστες απαιτήσεις, οι οποίες καθορίζονται από την αναθέτουσα αρχή με τα τεύχη της προκήρυξης, νοούνται μόνο εντός των στενών ορίων της διατύπωσής τους.

(555) Στην παρούσα υπόθεση, η Corsica Linea παρατηρεί ότι οι εν λόγω απαιτήσεις καθορίστηκαν στο άρθρο 2.4 των κανόνων για την υποβολή προσφορών. Επομένως, κατά την Corsica Linea, μολονότι για την κατανόηση του ακριβούς εύρους ορισμένων ελάχιστων απαιτήσεων, ήταν αναγκαία η παραπομπή στο παράρτημα 1 των ΣΑΔΥ, το παράρτημα 1 δεν μπορούσε να συνιστά, στο σύνολό του, ελάχιστη απαίτηση.

(556) Κατά την Corsica Linea, το ανωτέρω συμπέρασμα οδηγεί στις ακόλουθες διαπιστώσεις.

(557) Όσον αφορά τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής, η Corsica Linea παρατηρεί, καταρχάς, ότι δεν αναφέρονται στο άρθρο 2.4 των κανόνων για την υποβολή προσφορών. Η διάταξη αφορά μόνο «ωράρια» και «συχνότητες δρομολογίων». Επιπλέον, η πραγματοποίηση πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής αναφέρεται, στο παράρτημα 1 των ΣΑΔΥ, μόνο ως ενδεχόμενο, η δε εκτέλεσή τους επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια των γαλλικών αρχών. Επομένως, οι ανωτέρω αναφορές δεν περιέχουν κανένα χαρακτηριστικό όσον αφορά τα «ωράρια» των πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής ή τη «συχνότητά» τους κατά την έννοια της ελάχιστης απαίτησης που προβλέπεται στο άρθρο 2.4 των κανόνων για την υποβολή προσφορών. Επιπλέον, κατά την Corsica Linea, δεν είναι δυνατή η εξομοίωση της αναφοράς, από την αναθέτουσα αρχή, ενός ενδεχομένου, το οποίο μπορεί να ανακύψει κατά την εκτέλεση της σύμβασης, με ελάχιστη απαίτηση κατά την έννοια του άρθρου 37 της οδηγίας για τις συμβάσεις παραχώρησης, δηλαδή με «*προϋποθέσεις και χαρακτηριστικά (κυρίως τεχνικά, φυσικά, λειτουργικά και νομικά) που οποιαδήποτε προσφορά θα πρέπει να πληροί ή να κατέχει*».

(558) Όσον αφορά τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου, η Corsica Linea παρατηρεί ότι ούτε το άρθρο 2.4 των κανόνων για την υποβολή προσφορών ούτε το παράρτημα 1 αναφέρει τα εν λόγω δρομολόγια. Επομένως, από τις ανωτέρω διατάξεις δεν μπορεί να συναχθεί η ύπαρξη οποιουδήποτε συγκεκριμένου χαρακτηριστικού για τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου όσον αφορά ωράρια ή συχνότητες, που είναι τα μόνα στοιχεία τα οποία συνιστούν ελάχιστη απαίτηση.

(559) Αντίθετα προς όσα υποστηρίζει η Corsica Ferries, δεδομένου ότι ούτε τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής ούτε τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου συνιστούν ελάχιστη απαίτηση, οι κανόνες για την υποβολή προσφορών δεν μπορούσαν να απαιτούν από τους υποψηφίους να κατέχουν στόλο για τέτοια δρομολόγια μετ' επιστροφής ο οποίος έπρεπε να διατεθεί ειδικώς για την εκτέλεση των εν λόγω δρομολογίων. Κατά την Corsica Linea, δύο επιπλέον επιχειρήματα επιρρωννύουν την ανωτέρω διαπίστωση.

(560) Πρώτον, κατά τα άρθρα 17 και 18 των ΣΑΔΥ (αιτιολογικές σκέψεις 285 έως 287), μολονότι απόκειται στην ΟΤC να αποφασίσει σχετικά με την εκτέλεση δρομολογίων μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής, η συγκεκριμένη επιλογή δεν συνοδεύεται από οποιαδήποτε υποχρέωση κινητοποίησης ενός ή περισσότερων πλοίων για την εκτέλεσή τους ([198]).

(561) Δεύτερον, από οικονομικής απόψεως δεν είναι εύλογο να γίνει δεκτό, όπως υποστηρίζει η Corsica Ferries, ότι οι αναθέτουσες αρχές απαίτησαν την ύπαρξη ενός επιπλέον σκάφους για άμεση ανταπόκριση στο ενδεχόμενο ανάγκης εκτέλεσης ορισμένων πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής ή δρομολογίων μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου, λαμβανομένων υπόψη των σημαντικών ποσών πρόσθετης αντιστάθμισης που θα απαιτούνταν για την κάλυψη του κόστους της ακινητοποίησης σκαφών, τα οποία θα παρέμεναν ουσιαστικά αχρησιμοποίητα.

5.2.2.2.2. Οι προσφορές της Corsica Linea ήταν σύμφωνες προς τους κανόνες για την υποβολή προσφορών

(562) *Πρώτον*, η Corsica Linea παρατηρεί ότι, όσον αφορά τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής, οι τελικές προσφορές της δεν επέφεραν οποιαδήποτε τροποποίηση του παραρτήματος 1 ή των άρθρων 16 και 17 του σχεδίου των ΣΑΔΥ. Με τα παραρτήματα 1 που υποβλήθηκαν προς στήριξη των τελικών προσφορών της Corsica Linea για τις παρτίδες 1, 3 και 5 προτάθηκαν απλώς και μόνο θέσεις για τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής, βάσει των γνώσεων της Corsica Linea για τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών.

(563) *Δεύτερον*, όσον αφορά τη μεταφορική ικανότητα των σκαφών (επιβάτες και φορτίο), η Corsica Linea θεωρεί ότι η δυναμικότητα που πρόσφεραν τα σκάφη που διέθεσε στις διάφορες παρτίδες είναι σύμφωνη προς την ελάχιστη ικανότητα μεταφοράς φορτίου και επιβατών. Η Corsica Linea ισχυρίζεται επίσης ότι όλα τα σκάφη της συμμορφώνονται με τον ελάχιστο αριθμό καμπίνων για άτομα με μειωμένη κινητικότητα ([199]).

5.2.2.3. Η διάρκεια των ΣΑΔΥ είναι σύμφωνη προς το δίκαιο της ΕΕ

(564) Η Corsica Linea συμφωνεί με την προκαταρκτική ανάλυση της Επιτροπής όσον αφορά τον δικαιολογημένο χαρακτήρα της διάρκειας των ΣΑΔΥ. Συναφώς, η Corsica Linea διατύπωσε δύο επιπλέον παρατηρήσεις.

(565) *Πρώτον*, η Corsica Linea θεωρεί ότι η διάρκεια των ΣΑΔΥ συνάδει με τα πρότυπα που καθορίζονται στο δίκαιο της ΕΕ. Συναφώς, η Corsica Linea παραπέμπει στην πρακτική λήψης αποφάσεων της Επιτροπής σχετικά με συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας θαλάσσιων μεταφορών στην Κροατία ([200]) και στη Νορβηγία ([201]), οι οποίες έχουν διάρκεια σχεδόν δέκα ετών.

(566) *Δεύτερον*, αντίθετα προς όσα ισχυρίζεται η Corsica Ferries, η εκτέλεση των ΣΑΔΥ απαιτεί την πραγματοποίηση επενδύσεων από τους παραχωρησιούχους.

([198]) Επ' αυτού, η Corsica Linea υπογραμμίζει ότι, όπως προβλέπεται στα άρθρα 17 και 18 των ΣΑΔΥ, οι τεχνικές επιτροπές παρακολούθησης είναι υπεύθυνες να λαμβάνουν υπόψη την επέλευση συγκεκριμένης ανάγκης, η οποία δικαιολογεί τη χρήση των εν λόγω εργαλείων για την προσαρμογή των θαλάσσιων δρομολογίων με τη μορφή δρομολογίων μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής, και τυχόν συγκρούσεις κατά τη χρήση του στόλου του αναδόχου.

([199]) Η Corsica Linea διευκρινίζει ότι το σκάφος Paglia Orba διέθετε αρχικά μία καμπίνα για άτομα με μειωμένη κινητικότητα. Ωστόσο, σύμφωνα με τη δέσμευση που η Corsica Linea ανέλαβε κατά τη διάρκεια της διαδικασίας υποβολής προσφορών, το συγκεκριμένο σκάφος i) επρόκειτο να αντικατασταθεί με ένα από τα επτά άλλα σκάφη του στόλου που διατέθηκαν για τα δρομολόγια, σε περίπτωση που απαιτούνταν δύο καμπίνες για άτομα με μειωμένη κινητικότητα για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας, σύμφωνα με το άρθρο 20 των ΣΑΔΥ και ii) εξοπλίστηκε ταχέως με δεύτερη καμπίνα για άτομα με μειωμένη κινητικότητα κατόπιν εργασιών ανακατασκευής. Συναφώς, η Corsica Linea παραπέμπει στη διάταξη αριθ. 1900289 του διοικητικού πρωτοδικείου Bastia της 19ης Μαρτίου 2019 (Société La Méridionale), με την οποία αναγνωρίστηκε η δυνατότητα «*ανάληψης δέσμευσης συμμόρφωσης*» για την εκτέλεση της σύμβασης. Η εν λόγω συμμόρφωση έχει πλέον επιτευχθεί, με αποτέλεσμα το σκάφος Paglia Orba να διαθέτει πλέον δύο καμπίνες για άτομα με μειωμένη κινητικότητα.

([200]) Αποφάσεις της Επιτροπής, της 12ης Ιουλίου 2018, στις υποθέσεις SA.48119 — Κροατία — Πορθμεία Κροατίας ΥΠΔΥ (ΕΕ C 339 της 21.9.2018, σ. 1) και SA.49523 — Κροατία — Πορθμεία Κροατίας ΥΠΔΥ 3 (ΕΕ C 339 της 21.9.2018, σ. 2).

([201]) Βλ. υποσημείωση 25.

(567) Η Corsica Linea ισχυρίζεται ότι θα πρέπει να γίνεται διαφοροποίηση μεταξύ των συμβάσεων παραχώρησης υπηρεσιών (όπως είναι οι ΣΑΔΥ), οι οποίες αφορούν την παροχή υπηρεσίας, και των συμβάσεων παραχώρησης κατασκευής/εκσυγχρονισμού υποδομών, οι οποίες αφορούν την κατασκευή υποδομών και απαιτούν μεγάλες επενδύσεις. Στη δεύτερη περίπτωση, δεδομένου ότι η υλοποίηση της υποδομής αποτελεί το καθαυτό αντικείμενο της σύμβασης, οι επενδύσεις που πραγματοποιεί ο παραχωρησιούχος πρέπει να περιγράφονται επακριβώς στη σύμβαση παραχώρησης. Δεν συμβαίνει το ίδιο με τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών, στις οποίες ο παραχωρησιούχος αποφασίζει, υπό την εποπτεία της αναθέτουσας αρχής, τις επενδύσεις οι οποίες είναι αναγκαίες ώστε να διασφαλίζεται ότι τα υλικά μέσα που απαιτούνται για την κατάλληλη παροχή της υπηρεσίας και την εκτέλεσή της είναι πάντοτε διαθέσιμα.

(568) Η Corsica Linea παρατηρεί ότι, στην παρούσα υπόθεση, οι υποψήφιοι έπρεπε να παράσχουν την υπηρεσία χρησιμοποιώντας τα σκάφη τους και ότι πρέπει να διατηρούν ειδικό στόλο υψηλών επιδόσεων καθ' όλη τη διάρκεια εκτέλεσης των ΣΑΔΥ και να συμμορφώνονται συγχρόνως με τις ισχύουσες περιβαλλοντικές απαιτήσεις.

(569) Η Corsica Linea περιγράφει την εξέλιξη του εφαρμοστέου νομικού πλαισίου, ειδικότερα της οδηγίας (ΕΕ) 2023/959 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([202]) και του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1805 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([203]).

(570) Κατά την Corsica Linea, η οδηγία (ΕΕ) 2023/959 προβλέπει ότι το σύστημα κατανομής δικαιωμάτων και οι απαιτήσεις παραίτησης για τις δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών εφαρμόζονται στο 100 % των εκπομπών από πλοία, βάσει σταδιακού χρονοδιαγράμματος (40 % από το 2024 και 100 % από το 2026). Επιπλέον, ο κανονισμός (ΕΕ) 2023/1805 προβλέπει μέτρα για τη μείωση της έντασης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από καύσιμα που χρησιμοποιούνται στον τομέα των μεταφορών (από 2 % το 2025 σε 80 % έως το 2050).

(571) Η Corsica Linea εξηγεί ότι η εφαρμογή των ανωτέρω κανόνων απαιτεί επενδύσεις σε λιγότερο ρυπογόνα πλοία προκειμένου να αποφευχθεί η υψηλή φορολόγηση. Η Corsica Linea εκτιμά ότι το κόστος ευθυγράμμισης των σκαφών προς τα περιβαλλοντικά πρότυπα ανέρχεται σε 12 εκατ. EUR. Ομοίως, η Corsica Linea αναφέρει ότι πραγματοποίησε επένδυση ύψους 145 εκατ. EUR σε ένα νέο πλοίο που χρησιμοποιεί ως καύσιμο υγροποιημένο φυσικό αέριο, το οποίο αναμένεται ότι θα παραδοθεί το 2026 και θα μπορούσε να διατεθεί στις ΣΑΔΥ.

(572) Τέλος, η Corsica Linea ισχυρίζεται ότι, στο μέτρο που το ανώτατο ύψος της αντιστάθμισης έχει προβλεφθεί συμβατικά στους προσωρινούς λογαριασμούς εκμετάλλευσης που υποβάλλονται με τις προσφορές και έχουν δεσμευτική ισχύ (παράρτημα 9 των ΣΑΔΥ), οι ανωτέρω επενδυτικές αποφάσεις ουδεμία ασκούν επιρροή στο ύψος της αντιστάθμισης. Επομένως, κατά την Corsica Linea οι παραχωρησιούχοι πρέπει να γνωρίζουν τα έσοδα που θα παραγάγει η παροχή της υπηρεσίας επί επαρκώς μεγάλο χρονικό διάστημα.

5.2.3. *Οι ΣΑΔΥ δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση ή, τουλάχιστον, απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης δυνάμει της απόφασης ΥΓΟΣ*

(573) Η Corsica Linea ισχυρίζεται ότι τα μέτρα δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση, κατά το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, δεδομένου ότι πληρούνται τα τέσσερα κριτήρια Altmark, και ειδικότερα το τέταρτο εξ αυτών. Εν πάση περιπτώσει, τα μέτρα πληρούν όλα τα κριτήρια που προβλέπονται στην απόφαση ΥΓΟΣ και, ως εκ τούτου, απαλλάσσονταν από την υποχρέωση κοινοποίησης στην Επιτροπή.

5.2.3.1. Οι ΣΑΔΥ πληρούν το τέταρτο κριτήριο Altmark

(574) Αντίθετα προς την προκαταρκτική ανάλυση της Επιτροπής στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Corsica Linea εκτιμά ότι υπήρξε όντως γνήσιος ανταγωνισμός κατά τη διαδικασία σύναψης των ΣΑΔΥ, ο οποίος κατέστησε δυνατή την επιλογή της πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη προσφοράς για το κοινωνικό σύνολο.

([202]) Οδηγία (ΕΕ) 2023/959 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαΐου 2023, για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Ένωσης και της απόφασης (ΕΕ) 2015/1814 σχετικά με τη θέσπιση και τη λειτουργία αποθεματικού για τη σταθερότητα της αγοράς όσον αφορά το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου της Ένωσης (ΕΕ L 130 της 16.5.2023, σ. 134, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj).

([203]) Κανονισμός (ΕΕ) 2023/1805 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Σεπτεμβρίου 2023, για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ (ΕΕ L 234 της 22.9.2023, σ. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

(575) *Πρώτον*, η Corsica Linea παρατηρεί ότι κανένας εθνικός ή αλλοδαπός φορέας εκμετάλλευσης θαλάσσιων μεταφορών, πλην της Corsica Ferries, της Corsica Linea και της La Méridionale, δεν εκδήλωσε οποιοδήποτε ενδιαφέρον για την αγορά της Κορσικής, είτε αποκρινόμενος στις διάφορες προσκλήσεις υποβολής προσφορών ή τις δημόσιες διαβουλεύσεις που πραγματοποίησε η Γαλλία είτε μέσω της πραγματοποίησης διαδρομών στο πλαίσιο του καθεστώτος ΥΠΔΥ.

(576) *Δεύτερον*, η Corsica Linea επισημαίνει ότι, όσον αφορά τη ΣΑΔΥ για τη θαλάσσια συγκοινωνία με το Propriano, για την οποία η Corsica Linea απέδειξε ότι τελεί σε συνθήκες ανταγωνισμού με τη La Méridionale, ασκήθηκαν επαρκείς ανταγωνιστικές πιέσεις ώστε η περιφερειακή αρχή να επιλέξει την πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά. Όσον αφορά τις άλλες παρτίδες που ανατέθηκαν στην Corsica Linea (Bastia, L'Île-Rousse και Αιάκιο), η απουσία ανταγωνιστικής προσφοράς δεν αποκλείει καταρχήν πλήρως την ύπαρξη επαρκών ανταγωνιστικών πιέσεων λόγω των οποίων μπορεί να θεωρηθεί ότι πληρούται το τέταρτο κριτήριο Altmark ([204]).

(577) *Τρίτον*, κατά την Corsica Linea, ασκήθηκαν σημαντικές ανταγωνιστικές πιέσεις, δεδομένου ότι ήταν γνωστό τοις πάσι ότι τρεις οικονομικοί φορείς ήταν πιθανό να συμμετάσχουν στις διαδικασίες σύναψης των ΣΑΔΥ (Corsica Linea, La Méridionale και Corsica Ferries).

(578) *Τέταρτον*, η διαδικασία διαπραγμάτευσης που διεξήγαγαν η OTC και η Τοπική Αρχή Κορσικής είχαν ως αποτέλεσμα τη σημαντική μείωση του ύψους της αντιστάθμισης που ζήτησε η Corsica Linea, μεταξύ αρχικής και τελικής προσφοράς, για τις παρτίδες στις οποίες επιλέχθηκε η Corsica Linea, τούτο δε καταδεικνύει την ύπαρξη γνήσιας διαπραγματευτικής ισχύος εκ μέρους των γαλλικών αρχών.

(579) *Τέλος*, εν πάση περιπτώσει, μολονότι για ορισμένες παρτίδες υποβλήθηκε μία μόνο τελική προσφορά, οι γαλλικές αρχές δεν ήταν υποχρεωμένες να τη δεχθούν εάν θεωρούσαν ότι ήταν υπέρμετρα υψηλή.

5.2.3.2. Εν πάση περιπτώσει, οι ΣΑΔΥ είναι συμβατές με την απόφαση ΥΓΟΣ

(580) Η Corsica Linea θεωρεί ότι τα επίμαχα μέτρα πληρούν όλα τα κριτήρια της απόφασης ΥΓΟΣ, αντίθετα προς όσα επισημαίνει η Επιτροπή στις αιτιολογικές σκέψεις 395 έως 398 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας. Η Corsica Linea θεωρεί ότι i) η απόφαση ΥΓΟΣ έχει εφαρμογή στην παρούσα υπόθεση· ii) ορισμένες θαλάσσιες διαδρομές δεν υπερβαίνουν το κατώτατο όριο απαλλαγής από την κοινοποίηση· και iii) οι ΣΑΔΥ πληρούν όλα τα κριτήρια της απόφασης ΥΓΟΣ.

5.2.3.2.1. Η απόφαση ΥΓΟΣ εφαρμόζεται σε συνδυασμένες υπηρεσίες (φορτίο/επιβάτες)

(581) Η Corsica Linea αμφισβητεί την προκαταρκτική άποψη της Επιτροπής ότι η απόφαση ΥΓΟΣ εφαρμόζεται μόνο σε θαλάσσιες μεταφορές επιβατών επειδή, ειδικότερα, με την εν λόγω απόφαση καθορίζεται κατώτατο όριο μόνο όσον αφορά τους μεταφερόμενους επιβάτες.

(582) Κατά την Corsica Linea, η ερμηνεία που προτείνει η Επιτροπή αντιβαίνει σαφώς στο γράμμα και στον σκοπό της απόφασης ΥΓΟΣ, όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη της 24. Από την εν λόγω αιτιολογική σκέψη προκύπτει σαφώς ότι όλες οι θαλάσσιες μεταφορές (συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών φορτίου) εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της απόφασης ΥΓΟΣ. Εάν η ερμηνεία της Επιτροπής γίνει δεκτή, καμία θαλάσσια μεταφορά φορτίου δεν θα μπορεί να εμπίπτει στην απόφαση ΥΓΟΣ, κάτι το οποίο θα παραβιάζει την αρχή της ίσης μεταχείρισης.

(583) Συναφώς, η Corsica Linea παρατηρεί ότι η πρακτική λήψης αποφάσεων της Επιτροπής καθιστά δυνατή την εφαρμογή της απόφασης ΥΓΟΣ σε συνδυασμένες υπηρεσίες για τις οποίες δεν ξεπεράστηκε το κατώτατο όριο διακίνησης επιβατών που καθορίζεται στην απόφαση ΥΓΟΣ ([205]).

(584) Επιπλέον, η Corsica Linea θεωρεί ότι η παραπομπή, στην απόφαση ΥΓΟΣ, σε ενιαίο κατώτατο όριο για επιβάτες δικαιολογείται από το γεγονός ότι η διακίνηση επιβατών συνιστά, το πολύ, συνολική ένδειξη της οικονομικής σημασίας συγκεκριμένης διαδρομής. Κατά την Corsica Linea, δεν είναι πιθανό ότι όγκοι φορτίου οι οποίοι δεν είναι ανάλογοι της διακίνησης επιβατών θα μπορούσαν να μεταφερθούν στην ίδια διαδρομή.

([204]) Απόφαση της 16ης Σεπτεμβρίου 2013, Iliad, T-325/10, ECLI:EU:T:2013:472, σκέψεις 240-254.

([205]) Η Corsica Linea παραπέμπει στην απόφαση (ΕΕ) 2022/1328 της Επιτροπής, της 30ής Σεπτεμβρίου 2021, σχετικά με τα μέτρα SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (πρώην 2011/NN) που εφαρμόστηκαν από την Ιταλία και την περιφέρεια του Λάτσιο υπέρ της Laziomar και της αγοράστριάς της CLN (ΕΕ L 200 της 29.7.2022, σ. 154, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/1328/oj), αιτιολογικές σκέψεις 484 και επ.

5.2.3.2.2. Πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις που καθορίζονται στην απόφαση ΥΓΟΣ

(585) Η Corsica Linea υποστηρίζει ότι οι ΣΑΔΥ συμμορφώνονται με το άρθρο 4 της απόφασης ΥΓΟΣ: παρατηρεί ότι, στην παρούσα υπόθεση, υπάρχει όντως ανάθεση η οποία πληροί όλες τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο εν λόγω άρθρο, όπως επισημαίνει η Επιτροπή στις αιτιολογικές σκέψεις 275 και επ. της απόφασης κίνησης της διαδικασίας ([206]).

(586) Η Corsica Linea υποστηρίζει επίσης ότι οι ΣΑΔΥ συμμορφώνονται με τα άρθρα 5 και 6 της απόφασης ΥΓΟΣ, δεδομένου ότι οι μέθοδοι υπολογισμού της αντιστάθμισης και επαλήθευσης της μη ύπαρξης υπεραντιστάθμισης καθορίζονται στις ΣΑΔΥ, όπως επισημαίνει η Επιτροπή στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας (αιτιολογικές σκέψεις 345 έως 377).

(587) Τέλος, η Corsica Linea θεωρεί ότι οι ΣΑΔΥ πληρούν τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο άρθρο 7 της απόφασης ΥΓΟΣ, καθώς οι γαλλικές αρχές δημοσίευσαν στην πλατφόρμα TED (στην οποία δημοσιεύονται όλες οι συμβάσεις και οι παραχωρήσεις στα κράτη μέλη οι οποίες υπερβαίνουν τα κατώτατα όρια πέραν των οποίων απαιτείται δημοσίευση σε επίπεδο ΕΕ) προκήρυξη ανάθεσης σύμβασης παραχώρησης σχετικά με τις ΣΑΔΥ, η οποία περιέχει όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται κατά το άρθρο 7 της απόφασης ΥΓΟΣ ([207]).

5.3. **Παρατηρήσεις της La Méridionale**

(588) Η La Méridionale ισχυρίζεται καταρχάς με τις παρατηρήσεις της ότι οι ΣΑΔΥ δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Εν πάση περιπτώσει, οι ΣΑΔΥ πληρούν τις προϋποθέσεις της απόφασης ΥΓΟΣ και απαλλάσσονται από κάθε υποχρέωση προηγούμενης κοινοποίησης στην Επιτροπή. Κατ' ελάχιστον, οι ΣΑΔΥ συμμορφώνονται με το πλαίσιο ΥΓΟΣ ([208]).

5.3.1. *Οι ΣΑΔΥ δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση*

(589) Η La Méridionale θεωρεί ότι δεν αποκόμισε οποιοδήποτε πλεονέκτημα από τις ΣΑΔΥ, δεδομένου ότι οι ΣΑΔΥ πληρούν όλα τα κριτήρια Altmark, συμπεριλαμβανομένων του πρώτου και του τέταρτου κριτηρίου.

5.3.1.1. Οι ΣΑΔΥ πληρούν το πρώτο κριτήριο Altmark

(590) Η La Méridionale υποστηρίζει ότι το πεδίο των ΣΑΔΥ ανταποκρίνεται σε ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η La Méridionale εκτιμά ότι οι γαλλικές αρχές προσδιόρισαν ορθά i) τη ζήτηση εκ μέρους των χρηστών για τη μεταφορά ρυμουλκούμενου φορτίου και ii) ανεπάρκεια της αγοράς. Τέλος, iii) η La Méridionale εκτιμά ότι η Γαλλία καθόρισε τις ΣΑΔΥ κατά τρόπο αναλογικό προς την ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

5.3.1.1.1. Η Γαλλία προσδιόρισε ορθά τη ζήτηση εκ μέρους των χρηστών

(591) Η La Méridionale θεωρεί ότι η Γαλλία προσδιόρισε ορθά τη ζήτηση εκ μέρους των χρηστών για θαλάσσιες μεταφορές φορτίου και επιβατών. Τούτο ισχύει ειδικότερα για τη θαλάσσια μεταφορά ρυμουλκούμενου φορτίου, σχετικά με την οποία η La Méridionale διατύπωσε ορισμένες παρατηρήσεις.

(592) Η La Méridionale αναφέρει ότι ανέθεσε στην Deloitte τη διενέργεια δύο οικονομικών αναλύσεων (στο εξής: **έκθεση της Deloitte**), οι οποίες αφορούσαν, ειδικότερα, την έλλειψη δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Τουλόν και της Μασσαλίας για τη θαλάσσια μεταφορά ρυμουλκούμενου φορτίου. Η La Méridionale ισχυρίζεται ότι η έκθεση της Deloitte επιβεβαιώνει τις αναλύσεις των γαλλικών αρχών, κατά τις οποίες η δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και του λιμένα της Τουλόν είναι πολύ περιορισμένη όσον αφορά τη μεταφορά ρυμουλκούμενου φορτίου.

(593) *Πρώτον*, από ποιοτικής απόψεως, από τα αποδεικτικά στοιχεία που συγκεντρώθηκαν προκύπτει ότι οι μεταφορείς που επιθυμούν να ελαχιστοποιήσουν το κόστος τους δεν εξετάζουν τον λιμένα της Τουλόν ως εναλλακτική λύση για τον λιμένα της Μασσαλίας για τους ακόλουθους λόγους:

— ο λιμένας της Μασσαλίας βρίσκεται σε στρατηγική θέση στην κοιλάδα του Ροδανού, στις εκβολές του ποταμού, πλησίον πολλών βάσεων εφοδιαστικής που είναι διάσπαρτες στην κοιλάδα·

([206]) Η Corsica Linea παρατηρεί συναφώς ότι το άρθρο 2 των ΣΑΔΥ παραπέμπει ρητώς στην απόφαση ΥΓΟΣ.

([207]) Προκήρυξη ανάθεσης παραχώρησης υπηρεσιών, ΕΕ S 15/2023.

([208]) Η La Méridionale διευκρινίζει ότι οι παρατηρήσεις της ισχύουν μόνο για τις ΣΑΔΥ που ανατέθηκαν στην ίδια μεμονωμένα ή μαζί με την Corsica Linea.

— ο λιμένας της Μασσαλίας παρέχει στους φορείς εκμετάλλευσης ένα δίκτυο πολυτροπικών μεταφορών και βρίσκεται στο σταυροδρόμι δύο σημαντικών ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφοράς φορτίου (του άξονα της Μεσογείου και του άξονα της Βόρειας Θάλασσας και της Μεσογείου)·

— η Μασσαλία διαθέτει ζώνη έλξης η οποία καλύπτει ολόκληρο το νοτιοανατολικό τέταρτο της Γαλλίας ([209]), ενώ ο λιμένας της Τουλόν έχει πολύ πιο τοπικό χαρακτήρα και περιλαμβάνει μόνο τρία επιχειρηματικά πάρκα ([210])·

— τα επικίνδυνα εμπορεύματα δεν μπορούν να μεταφερθούν στην Τουλόν καθώς απαγορεύεται η είσοδός τους στον λιμένα λόγω της εγγύτητάς του σε στρατιωτικές εγκαταστάσεις.

(594) *Δεύτερον*, από ποσοτικής απόψεως, η La Méridionale παρατηρεί ότι η έκθεση της Deloitte επιβεβαιώνει την πολύ περιορισμένη δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Μασσαλίας και της Τουλόν όσον αφορά το ρυμουλκούμενο φορτίο. Στην έκθεση της Deloitte εκτιμάται ότι λιγότερο από το 20 % των μεταφορέων θα επέλεγαν τον λιμένα της Τουλόν αντί του λιμένα της Μασσαλίας σε περίπτωση αύξησης των τιμών στη Μασσαλία κατά 5-10 %.

(595) Για να καταλήξει στο ανωτέρω συμπέρασμα, η Deloitte χρησιμοποίησε καταρχάς δύο βάσεις δεδομένων, συγκεκριμένα i) τη δημόσια βάση δεδομένων στην οποία καταγράφονται οι ζώνες εφοδιαστικής υψηλής συγκέντρωσης ([211]) και οι εκτεταμένες ζώνες εφοδιαστικής ([212]) στη Γαλλία το 2015 ([213]), και ii) μια βάση δεδομένων την οποία παρείχε η La Méridionale και στην οποία καταγράφονται οι αποθήκες στην ηπειρωτική Γαλλία των πελατών της μεταφορέων ρυμουλκούμενου φορτίου το 2021. Μετά τον εντοπισμό των διαφόρων αποθηκών χάρη στις εν λόγω βάσεις δεδομένων, η Deloitte προσδιόρισε το συνολικό κόστος μεταφοράς φορτίου στην Κορσική, βάσει θαλάσσιου ναύλου 35 EUR ανά τρέχον μέτρο για τους λιμένες της Τουλόν και της Μασσαλίας και κόστους οδικής κυκλοφορίας 1,13 EUR ανά χιλιόμετρο ([214]).

(596) Κατά την έκθεση της Deloitte, από τα αποτελέσματα της μελέτης συνάγεται ότι σε περίπτωση αύξησης των τιμών κατά 10 % για τον διάπλου από τον λιμένα της Μασσαλίας, για την πλειονότητα των μεταφορέων θα παρέμενε ορθολογική επιλογή, από οικονομικής απόψεως, η διέλευσή τους από τον λιμένα της Μασσαλίας. Μόνο το 4,7 %, κατά μέσο όρο, των μεταφορέων θα επωφελούνταν από τη χρησιμοποίηση του λιμένα της Τουλόν. Στην έκθεσή της, η Deloitte συμπεραίνει ότι η εκτίμηση για 80 % δέσμια ζήτηση για μεταφορά ρυμουλκούμενου φορτίου στη Μασσαλία είναι συντηρητική.

([209]) Στην έκθεση της Deloitte γίνεται παραπομπή σε χάρτες από τον ιστότοπο Upply (εταιρεία που ειδικεύεται στις μεταφορές φορτίου, ειδικότερα τις οδικές μεταφορές), της 4ης Ιουλίου 2019, οι οποίοι είναι διαθέσιμοι στη διεύθυνση: market-insights.upply.com/en/the-real-map-of-the-major-hinterlands-for-container-shipping (προσπελάστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024), και της Πολεοδομικής Υπηρεσίας της Μασσαλίας από την έκθεση με τίτλο «*La logistique en région PACA — Diagnostic et enjeu*» (Η εφοδιαστική στην περιφέρεια PACA — Διάγνωση και προκλήσεις) (Ιανουάριος 2019), η οποία είναι διαθέσιμη στη διεύθυνση: https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580, σ. 16 (προσπελάστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024).

([210]) Η La Méridionale παραπέμπει i) στην έκθεση της Πολεοδομικής Υπηρεσίας της Μασσαλίας με τίτλο «*La logistique en région PACA — Diagnostic et enjeu*» (Η εφοδιαστική στην περιφέρεια PACA — Διάγνωση και προκλήσεις) (Ιανουάριος 2019), η οποία είναι διαθέσιμη στη διεύθυνση: https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (προσπελάστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024) και ii) σε μελέτη της 18ης Ιουνίου 2020 την οποία εκπόνησε σύμβουλος για λογαριασμό του CCI Var, στο πλαίσιο αποστολής για τη μελέτη των ενεργειακών ροών στους λιμένες γύρω από τον κόλπο της Τουλόν και στην ενδοχώρα, κατά την οποία η ζώνη έλξης του λιμένα της Τουλόν περιορίζεται στην περιοχή μεταξύ των πόλεων Bandol, Signes και Hyères (μελέτη διαθέσιμη στη διεύθυνση: 0acf6059-3ee3-be1e-1214-59847ece5a39 (interreg-maritime.eu) (προσπελάστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024). Κατά τη La Méridionale, από το γράφημα στη σελίδα 5 της δεύτερης μελέτης προκύπτει σαφώς ότι η ζώνη έλξης του λιμένα της Τουλόν περιλαμβάνει μόνο τα τρία κύρια επιχειρηματικά πάρκα πλησίον του λιμένα, συγκεκριμένα: το επιχειρηματικό κέντρο Signes, τον επιχειρηματικό κόμβο δυτικής Τουλόν και το επιχειρηματικό πάρκο ανατολικής Τουλόν.

([211]) Κατά την έκθεση της Deloitte, ζώνη εφοδιαστικής υψηλής συγκέντρωσης είναι η ζώνη στην οποία κάθε αποθήκη ή πλατφόρμα εφοδιαστικής, έκτασης άνω των 5 000 m^2, απέχει λιγότερο από δύο χιλιόμετρα από την άλλη. Κάθε ζώνη εφοδιαστικής περιλαμβάνει τουλάχιστον τρεις αποθήκες ή πλατφόρμες εφοδιαστικής έκτασης άνω των 5 000 m^2.

([212]) Κατά την έκθεση της Deloitte, εκτεταμένη ζώνη εφοδιαστικής είναι η ζώνη στην οποία κάθε αποθήκη ή πλατφόρμα εφοδιαστικής, έκτασης άνω των 5 000 m^2, απέχει λιγότερο από έξι χιλιόμετρα από την άλλη. Κάθε ζώνη εφοδιαστικής περιλαμβάνει τουλάχιστον τρεις αποθήκες ή πλατφόρμες εφοδιαστικής έκτασης άνω των 5 000 m^2.

([213]) Άτλας αποθηκών και ζωνών εφοδιαστικής στη Γαλλία το 2015, διαθέσιμος στη διεύθυνση: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015 (προσπελάστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024).

([214]) Στην έκθεση της Deloitte γίνεται παραπομπή σε στοιχεία της εθνικής επιτροπής οδικής κυκλοφορίας για το 2019, κατά τα οποία το ετήσιο κόστος ενός φορτηγού μεγάλων αποστάσεων 40 τόνων είναι 1,13 EUR ανά χιλιόμετρο. Το κόστος αυτό περιλαμβάνει το κόστος του οδηγού, το κόστος ιδιοκτησίας και χρηματοδότησης του οχήματος, το κόστος καυσίμων, ελαστικών, συντήρησης, διοδίων και τελών κυκλοφορίας, το κόστος ασφάλισης και τους φόρους επί του οχήματος.

5.3.1.1.2. Η Γαλλία ανέλυσε ορθά την ανεπάρκεια της αγοράς

5.3.1.1.2.1. Η ιδιωτική προσφορά της Corsica Ferries, χωρίς τις ΣΑΔΥ, δεν είναι αληθοφανής

(597) Η La Méridionale εκτιμά ότι οι γαλλικές αρχές ανέλυσαν ορθά την ανεπάρκεια της αγοράς όταν διαπίστωσαν την ύπαρξη ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ της Κορσικής και του λιμένα της Μασσαλίας.

(598) Η La Méridionale επισημαίνει συναφώς ότι η προσφορά που υπέβαλε η Corsica Ferries κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης με τους οικονομικούς φορείς δεν μπορεί να θεωρηθεί αληθοφανής, διότι η δυναμικότητα που η Corsica Ferries θα ανέπτυσσε χωρίς τις ΣΑΔΥ δεν συνάδει με τη δυναμικότητα του λιμένα της Τουλόν. Κατά την έκθεση της Deloitte, η δυναμικότητα που δήλωσε η Corsica Ferries, χωρίς ΣΑΔΥ ([215]), βασίστηκε σε ποσοστό χρησιμοποίησης 539 % του λιμένα της Τουλόν κατά την περίοδο 2023-2028 ([216]), δηλαδή όγκο φορτίου υπερπενταπλάσιο της τρέχουσας δυναμικότητας του λιμένα.

5.3.1.1.2.2. Η έναρξη της εκτέλεσης δρομολογίων στη διαδρομή Τουλόν-L'Île-Rousse από την La Méridionale το 2024 στο πλαίσιο του καθεστώτος ΥΠΔΥ δεν θέτει υπό αμφισβήτηση την ύπαρξη ανεπάρκειας της αγοράς

(599) Η La Méridionale εξηγεί ότι, από το 2024, άρχισε να πραγματοποιεί μια νέα διαδρομή μεταξύ Τουλόν και Λιβόρνο (Ιταλία), με ενδιάμεση στάση στη L'Île-Rousse. Επισημαίνει, ωστόσο, ότι η πρωτοβουλία αυτή ουδόλως επηρεάζει τα συμπεράσματα των γαλλικών αρχών όσον αφορά την ύπαρξη ανεπάρκειας της αγοράς που δικαιολογεί τη σύναψη των ΣΑΔΥ.

(600) Η La Méridionale επαναλαμβάνει ότι, βάσει του καθεστώτος ΥΠΔΥ που εφαρμόζεται μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας, μπορεί να παρέχει ελεύθερα νέες υπηρεσίες εκτός των ΣΑΔΥ. Συναφώς, επισημαίνει ότι η αλλαγή στη μετοχική σύνθεση και στη διοίκησή της, από τον Ιούνιο του 2023, είχε ως αποτέλεσμα την κατάρτιση νέας εμπορικής στρατηγικής, η οποία περιλαμβάνει άνοιγμα σε διεθνείς διαδρομές. Η νέα διαδρομή προς την Ιταλία ανταποκρίνεται άμεσα στον σκοπό αυτό.

(601) *Πρώτον*, η La Méridionale παρατηρεί ότι η ως άνω διαδρομή αφορά μόνο μεταφορά επιβατών και στοχεύει πρωτίστως τουρίστες. Επομένως, η διαδρομή δεν αφορά τη μεταφορά φορτίου ή επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους.

(602) *Δεύτερον*, η La Méridionale αναφέρει ότι οι λογαριασμοί εκμετάλλευσης της διαδρομής Τουλόν–L'Île-Rousse και του σκάφους Kalliste που εκτελεί την εν λόγω διαδρομή τηρούνται χωριστά από τους λογαριασμούς εκμετάλλευσης των διαδρομών Μασσαλία–Αιάκιο και Μασσαλία–Porto-Vecchio που εκτελούνται δυνάμει των ΣΑΔΥ και, επομένως, διασφαλίζεται η απουσία διεπιδότησης σε σχέση με τα έξοδα απόσβεσης και τις λειτουργικές δαπάνες των σκαφών.

(603) Συναφώς, η La Méridionale απορρίπτει τις αιτιάσεις της Corsica Ferries που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 216 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας και αφορούν τη χρήση από την Corsica Linea του σκάφους Kalliste, η οποία θα μπορούσε να εμποδίσει τη La Méridionale να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις που υπέχει από τις ΣΑΔΥ.

(604) Η La Méridionale εξηγεί ότι, μολονότι το σκάφος Kalliste χρησιμοποιήθηκε όντως από την Corsica Linea τον Ιούλιο και τον Αύγουστο του 2023, τούτο συνέβη λόγω έκτακτου συμβάντος πυρκαγιάς σε ένα από τα σκάφη της Corsica Linea (το Monte d'Oro), το οποίο τέθηκε εκτός λειτουργίας για ορισμένους μήνες, οπότε η Corsica Linea ζήτησε ρητώς από τη La Méridionale να ναυλώσει το Kalliste σε προσωρινή βάση για την εκτέλεση των διαδρομών της.

(605) Επιπλέον, η La Méridionale διευκρινίζει ότι, μολονότι κατά το παράρτημα 2 των ΣΑΔΥ (πρόγραμμα δρομολογίων) το σκάφος Kalliste έχει όντως διατεθεί στην παρτίδα 3 (Μασσαλία–Porto-Vecchio) και οι προσωρινοί λογαριασμοί εκμετάλλευσης (παράρτημα 9 των ΣΑΔΥ) βασίζονται στο συγκεκριμένο στοιχείο, μπορεί να διαθέσει το σκάφος σε άλλες διαδρομές δυνάμει του μηχανισμού αντικατάστασης σκαφών που προβλέπεται στο άρθρο 20 των ΣΑΔΥ ή για την εκτέλεση πρόσθετου δρομολογίου μετ' επιστροφής το οποίο αποφασίζουν οι γαλλικές αρχές.

([215]) Κατά την έκθεση της Deloitte, η Corsica Ferries ανέφερε ότι, χωρίς ΣΑΔΥ, επρόκειτο να αυξήσει σημαντικά τις δραστηριότητές της στην Τουλόν από 397 112 τρέχοντα μέτρα ετησίως, κατά μέσο όρο, κατά την περίοδο 2016-2019 σε 2 675 288 τρέχοντα μέτρα ετησίως, κατά μέσο όρο, κατά την περίοδο 2023-2028, δηλαδή αύξηση της προσφοράς της κατά 574 %.

([216]) Στην έκθεση της Deloitte το ποσοστό χρησιμοποίησης υπολογίστηκε βάσει του μέσου ετήσιου αριθμού τρεχόντων μέτρων που η Corsica Ferries μετέφερε στο διάστημα από το 2016 έως το 2019 (397 112 τρέχοντα μέτρα), ο οποίος αντιστοιχεί σε τρέχον ποσοστό χρησιμοποίησης 80 % για τον λιμένα της Τουλόν, σύμφωνα με το CCI Var, και του ετήσιου μέσου όρου που δήλωσε η Corsica Ferries για το διάστημα από το 2023 έως το 2028 (2 675 288 τρέχοντα μέτρα), ο οποίος αντιστοιχεί σε ποσοστό χρησιμοποίησης 539 % του λιμένα της Τουλόν.

5.3.1.1.3. Οι γαλλικές αρχές καθόρισαν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες έχουν αναλογικό χαρακτήρα

5.3.1.1.3.1. Οι ελάχιστες υποχρεώσεις μεταφορικής ικανότητας φορτίου είναι αναλογικές προς την προσδιορισθείσα ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας

(606) Η La Méridionale αμφισβητεί την προκαταρκτική θέση της Επιτροπής ότι οι ελάχιστες μεταφορικές ικανότητες φορτίου καθορίστηκαν στις ΣΑΔΥ κατά τρόπο ώστε η δημόσια υπηρεσία να μπορεί να ανταποκριθεί ανά πάσα στιγμή στην ανώτατη αιχμή ζήτησης που παρατηρείται βάσει των ιστορικών στοιχείων.

(607) Η La Méridionale εξηγεί ότι οι γαλλικές αρχές καθόρισαν την ελάχιστη απαιτούμενη δυναμικότητα για τη διακίνηση φορτίου βάσει του μέσου όρου ανά διάπλου τον Ιούλιο του 2030, ο οποίος είναι υψηλότερος από τον μέσο όρο ανά διάπλου τους άλλους μήνες του 2030. Λαμβανομένων υπόψη των διαφορών στη διακίνηση αναλόγως της ημέρας της εβδομάδας και αναλόγως του μήνα, ο ανωτέρω μηνιαίος μέσος όρος δεν καθιστά δυνατή την ανταπόκριση ανά πάσα στιγμή στην ανώτατη αιχμή της ζήτησης που παρατηρείται. Κατά τη La Méridionale, ο μηνιαίος μέσος όρος τον Ιούλιο του 2030, καθώς και οι άλλοι μηνιαίοι μέσοι όροι, περιλαμβάνουν διάπλους στους οποίους η ζήτηση υπερβαίνει τις ελάχιστες δυναμικότητες που επιλέχθηκαν.

(608) Συναφώς, η La Méridionale υπογραμμίζει ότι από την ανάλυση των όγκων φορτίου επί των σκαφών το 2021 και το 2022 στις διαδρομές που εξυπηρετεί η La Méridionale προκύπτει ότι οι ελάχιστες δυναμικότητες που καθορίζονται στις ΣΑΔΥ για τη μεταφορά φορτίου δεν είναι υπέρμετρες, δεδομένου ότι παρατηρήθηκε υπέρβασή τους σε σημαντικό ποσοστό των διάπλων ([217]). Από τις αναλύσεις ανά μήνα και ανά ημέρα προκύπτει ότι υπήρξε συχνά υπέρβαση των ελάχιστων δυναμικοτήτων σε κάθε μήνα του έτους και σε κάθε ημέρα της εβδομάδας το 2021 και το 2022. Επομένως, οι δυναμικότητες των ΣΑΔΥ δεν μπορούν να θεωρηθούν δυσανάλογες.

(609) Τέλος, η La Méridionale εξηγεί ότι ο καθορισμός ελάχιστων δυναμικοτήτων στο επίπεδο που εκτιμήθηκε για τον Ιούλιο του 2030 συνάδει με τους περιορισμούς που αντιμετωπίζουν οι εταιρείες κατά τη διαχείριση του στόλου τους. Επομένως, ο καθορισμός ελάχιστων δυναμικοτήτων σε μηνιαία —ή ακόμη σε ετήσια— βάση δεν ήταν δυνατός, λόγω των οικονομικών περιορισμών στη διαχείριση του στόλου και των περιόδων απόσβεσης των σκαφών. Η La Méridionale εξηγεί ότι, λαμβανομένης υπόψη της αξίας των σκαφών, οι φορείς εκμετάλλευσης δεν μπορούν να αλλάζουν ευχερώς σκάφη κατά τη διάρκεια εκτέλεσης της σύμβασης, τόσο για οικονομικούς όσο και για λειτουργικούς λόγους. Αντιθέτως, οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που καθορίζονται στις ΣΑΔΥ καθιστούν δυνατή τη χρησιμοποίηση σκαφών τα οποία μπορούν να παράσχουν τη δημόσια υπηρεσία καθ' όλη τη διάρκεια των ΣΑΔΥ και να διασφαλίσουν τη διαχείριση των ανώτατων αιχμών ζήτησης.

5.3.1.1.3.2. Οι υποχρεώσεις ελάχιστης δυναμικότητας για τον αριθμό των οδηγών που μεταφέρονται ανά διάπλου είναι αναλογικές προς την ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας

(610) Η La Méridionale ισχυρίζεται ότι, αντίθετα προς όσα υποστηρίζει η Corsica Ferries με την καταγγελία της, η ελάχιστη ικανότητα μεταφοράς οδηγών που καθορίζεται στις ΣΑΔΥ δεν έχει δυσανάλογο χαρακτήρα.

(611) Βάσει των στοιχείων που υπέβαλε η La Méridionale, η Deloitte εκτίμησε στην έκθεσή της τον πραγματικό αριθμό οδηγών που συνόδευσαν τα εμπορεύματά τους επί των σκαφών της La Méridionale το 2021 και το 2022. Στην έκθεση διαπιστώνεται ότι οι ελάχιστες δυναμικότητες που καθορίζονται στις ΣΑΔΥ για τον αριθμό οδηγών δεν είναι υπέρμετρες, καθώς έχει ήδη παρατηρηθεί υπέρβαση ή επίτευξή τους σε σημαντικό ποσοστό των διάπλων το 2021 και το 2022 ([218]).

5.3.1.2. Οι ΣΑΔΥ πληρούν το τέταρτο κριτήριο Altmark

(612) *Πρώτον*, κατά τη La Méridionale, τα κριτήρια για τη σύναψη των συμβάσεων δεν επηρέασαν την ικανότητα της Γαλλίας να επιλέξει τον υποψήφιο που ήταν ικανός να παράσχει την υπηρεσία με το χαμηλότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο. Η La Méridionale ισχυρίζεται ότι, στις διαδρομές Porto-Vecchio (παρτίδα 3) και Propriano (παρτίδα 4), η Corsica Linea και η La Méridionale υπέβαλαν ανταγωνιστικές προσφορές. Σε αμφότερες τις περιπτώσεις, οι γαλλικές αρχές έκαναν δεκτή τη χαμηλότερη προσφορά.

([217]) Από την έκθεση της Deloitte προκύπτει ότι, το 2021, σχεδόν στο ένα τρίτο των διάπλων που εκτέλεσε η La Méridionale μεταξύ Μασσαλίας και Αιακίου παρατηρήθηκε ήδη υπέρβαση των ελάχιστων ικανοτήτων μεταφοράς φορτίου που καθορίζονται στις ΣΑΔΥ. Το 2022 τούτο συνέβη στο 40 % των διάπλων που εκτέλεσε η La Méridionale μεταξύ Μασσαλίας και Αιακίου.

([218]) Κατά την έκθεση της Deloitte, παρατηρήθηκε επίτευξη ή υπέρβαση της ελάχιστης δυναμικότητας για τους οδηγούς ρυμουλκούμενου φορτίου, η οποία προβλέφθηκε στις ΣΑΔΥ, στο 40 % των διάπλων μεταξύ Μασσαλίας και Αιακίου που εκτέλεσε η La Méridionale το 2021 και στο 43 % των διάπλων που εκτέλεσε το 2022.

(613) *Δεύτερον*, η La Méridionale αναφέρει ότι τρεις ναυτιλιακές εταιρείες (Corsica Ferries, Corsica Linea και La Méridionale) ανταποκρίθηκαν στη διαβούλευση με τους οικονομικούς φορείς και, ως εκ τούτου, ο αριθμός των υποψηφίων (δύο) ήταν συνεπής προς τον αριθμό των απαντήσεων στη διαβούλευση με τους οικονομικούς φορείς. Επιπλέον, το γεγονός ότι δεν υποβλήθηκαν αιτήσεις εκ μέρους άλλων ναυτιλιακών εταιρειών τείνει να επιβεβαιώνει την έλλειψη ενδιαφέροντος της αγοράς για διαδρομές χαμηλής κερδοφορίας όπως είναι οι διαδρομές προς την Κορσική.

5.3.2. *Οι ΣΑΔΥ είναι συμβατές με την απόφαση ΥΓΟΣ*

5.3.2.1. Η απόφαση ΥΓΟΣ εφαρμόζεται στις ΣΑΔΥ

(614) Η La Méridionale αμφισβητεί την προκαταρκτική άποψη της Επιτροπής ότι η απόφαση ΥΓΟΣ έχει εφαρμογή μόνο σε διαδρομές μεταφοράς επιβατών, αποκλειομένων άλλων υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών (ειδικότερα φορτίου). Η La Méridionale υποστηρίζει, πρώτον, ότι στην απόφαση ΥΓΟΣ δεν διευκρινίζεται ότι η εν λόγω απόφαση δεν έχει εφαρμογή σε συνδυασμένες υπηρεσίες και, επομένως, η Επιτροπή δεν μπορεί να εφαρμόσει τέτοια στενή ερμηνεία· δεύτερον, και εν πάση περιπτώσει, η La Méridionale θεωρεί ότι η ερμηνεία αυτή είναι συνεπής με την πρακτική λήψης αποφάσεων της Επιτροπής ([219]).

5.3.2.2. Οι ΣΑΔΥ είναι σύμφωνες με την απόφαση ΥΓΟΣ

(615) Η La Méridionale υποστηρίζει ότι οι ΣΑΔΥ συμμορφώνονται με το άρθρο 4 της απόφασης ΥΓΟΣ: παρατηρεί ότι, στην παρούσα υπόθεση, υπάρχει όντως ανάθεση η οποία πληροί όλες τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο εν λόγω άρθρο, όπως επισημαίνει η Επιτροπή στις αιτιολογικές σκέψεις 275 και επ. της απόφασης κίνησης της διαδικασίας ([220]). Η La Méridionale επισημαίνει επίσης ότι η διάρκεια των ΣΑΔΥ είναι μικρότερη των 10 ετών, σύμφωνα με την απόφαση ΥΓΟΣ.

(616) Η Corsica Linea υποστηρίζει επίσης ότι οι ΣΑΔΥ συμμορφώνονται με τα άρθρα 5 και 6 της απόφασης ΥΓΟΣ, δεδομένου ότι οι μέθοδοι υπολογισμού της αντιστάθμισης και επαλήθευσης της μη ύπαρξης υπεραντιστάθμισης καθορίζονται στις ΣΑΔΥ, όπως επισημαίνει η Επιτροπή στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας (αιτιολογικές σκέψεις 345 έως 377).

(617) Τέλος, η Corsica Linea θεωρεί ότι οι ΣΑΔΥ πληρούν τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο άρθρο 7 της απόφασης ΥΓΟΣ, καθώς οι γαλλικές αρχές δημοσίευσαν όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται από το εν λόγω άρθρο.

5.3.3. *Οι ΣΑΔΥ είναι συμβατές με το πλαίσιο ΥΓΟΣ*

(618) Η La Méridionale εκτιμά ότι, εν πάση περιπτώσει, τα μέτρα είναι συμβατά με το πλαίσιο ΥΓΟΣ. Η La Méridionale υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με δύο ζητήματα: τη διάρκεια της ανάθεσης και τη συμμόρφωση των ΣΑΔΥ με το δίκαιο της ΕΕ για τις συμβάσεις παραχώρησης.

5.3.3.1. Η διάρκεια των ΣΑΔΥ είναι σύμφωνη προς το πλαίσιο ΥΓΟΣ

(619) Η La Méridionale ισχυρίζεται ότι η επταετής διάρκεια των ΣΑΔΥ είναι συνεπής με τα πρότυπα που καθορίζονται στο δίκαιο της ΕΕ. Η La Méridionale θεωρεί ότι το χρονικό αυτό διάστημα είναι εύλογο και δικαιολογημένο, λαμβανομένων υπόψη των επενδύσεων που πραγματοποιούνται ή θα πραγματοποιηθούν για την εκτέλεση των ΣΑΔΥ, ειδικότερα σε σχέση με τα έξοδα απόσβεσης για τα σκάφη που κινητοποιούνται και τα έξοδα που σχετίζονται με πρόσθετο εξοπλισμό ή με τη συμμόρφωση με περιβαλλοντικές απαιτήσεις. Συναφώς, η La Méridionale παραπέμπει στην πρακτική λήψης αποφάσεων της Επιτροπής σχετικά με συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών στην Ιταλία ([221]) και τη Νορβηγία ([222]), οι οποίες είχαν διάρκεια σχεδόν δέκα ετών ή άνω των δέκα ετών.

([219]) Η La Méridionale παραπέμπει στην απόφαση (ΕΕ) 2022/1328, αιτιολογικές σκέψεις 484 και επ.

([220]) Η La Méridionale παρατηρεί συναφώς ότι το άρθρο 2 των ΣΑΔΥ παραπέμπει ρητώς στην απόφαση ΥΓΟΣ.

([221]) Απόφαση (ΕΕ) 2022/448 της Επιτροπής, της 17ης Ιουνίου 2021, σχετικά με τα μέτρα SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (πρώην 2011/NN) που εφαρμόστηκαν από την Ιταλία υπέρ της Siremar και της αγοράστριάς της Società Navigazione Siciliana (ΕΕ L 97 της 24.3.2022, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/448/oj).

([222]) Βλ. υποσημείωση 141.

5.3.3.2. Οι ΣΑΔΥ είναι σύμφωνες με τους κανόνες της ΕΕ για τις δημόσιες συμβάσεις

5.3.3.2.1. Το χρονικό διάστημα που μεσολάβησε μεταξύ της ημερομηνίας σύναψης των ΣΑΔΕ και της ημερομηνίας έναρξης των δρομολογίων δεν είχε οποιοδήποτε αποτέλεσμα αποκλεισμού από την αγορά

(620) Η La Méridionale εκτιμά ότι το βραχύ χρονικό διάστημα που μεσολάβησε μεταξύ της ημερομηνίας σύναψης των ΣΑΔΕ και της ημερομηνίας έναρξης των δρομολογίων δεν προκάλεσε οποιαδήποτε δυσχέρεια στο πλαίσιο του δικαίου της ΕΕ για τις συμβάσεις παραχώρησης.

(621) *Πρώτον*, η La Méridionale ισχυρίζεται ότι οι περιστάσεις είναι διαφορετικές από εκείνες της υπόθεσης επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση SNCM II, την οποία η Επιτροπή αναφέρει στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας. Συγκεκριμένα, κατά τη La Méridionale, η πρόσκληση υποβολής προσφορών που δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 6 Μαΐου 2022 διευκρίνιζε στους δυνητικούς υποψηφίους ότι η παροχή των υπηρεσιών στο πλαίσιο των ΣΑΔΥ επρόκειτο να ξεκινήσει την 1η Ιανουαρίου 2023. Επομένως, οι δυνητικοί υποψήφιοι ενημερώθηκαν οκτώ μήνες νωρίτερα για την ημερομηνία έναρξης παροχής των επίμαχων υπηρεσιών. Επιπλέον, η έναρξη ισχύος των ΣΑΔΥ την 1η Ιανουαρίου 2023 είχε ανακοινωθεί επίσης όταν οι γαλλικές αρχές ξεκίνησαν τη διαβούλευση με τους οικονομικούς φορείς στις 22 Ιανουαρίου 2022, στην οποία η Corsica Ferries απάντησε, δηλαδή σχεδόν έναν χρόνο νωρίτερα.

(622) *Δεύτερον*, η La Méridionale επισημαίνει ότι στους κανόνες για την υποβολή προσφορών οι οποίοι δημοσιεύθηκαν στις 6 Μαΐου 2022 προβλεπόταν ότι οι υποψήφιοι έπρεπε να υποβάλουν τις αιτήσεις και τις προσφορές τους έως τις 25 Ιουλίου 2022 και ότι οι ενδεχόμενες συναντήσεις με σκοπό τις διαπραγματεύσεις θα ξεκινούσαν τον Αύγουστο του 2022. Επομένως, λαμβανομένης υπόψη της μη μεταβολής των προθεσμιών για τις διαπραγματεύσεις και τη σύναψη συμβάσεων ιδιαιτέρως πολύπλοκων όπως είναι οι ΣΑΔΥ, όλοι οι ενδιαφερόμενοι οικονομικοί φορείς γνώριζαν εξαρχής ότι θα μεσολαβούσε χρονικό διάστημα περίπου δύο ή τριών μηνών, από το φθινόπωρο του 2022 έως την 1η Ιανουαρίου 2023, από τη σύναψη των ΣΑΔΥ έως την έναρξη ισχύος τους. Το χρονικό αυτό διάστημα ήταν επαρκές ώστε όλοι οι ενδιαφερόμενοι οικονομικοί φορείς να ακινητοποιήσουν και να αναπτύξουν διαφορετικά τον στόλο τους.

(623) Συναφώς, η La Méridionale υποστηρίζει ότι οι ισχυρισμοί της Corsica Ferries ότι οι κρατήσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών πρέπει να ξεκινούν τουλάχιστον έξι μήνες νωρίτερα είναι αβάσιμοι. Η La Méridionale εξηγεί ότι, όσον αφορά τη μεταφορά φορτίου (που αποτελεί τον κύριο σκοπό των ΣΑΔΥ), οι κρατήσεις πραγματοποιούνται στην πράξη μερικές ημέρες νωρίτερα, ενώ, για τη μεταφορά επιβατών, η παροχή υπηρεσιών επρόκειτο να ξεκινήσει εκτός περιόδου αιχμής, όταν η κίνηση είναι μειωμένη (1 Ιανουαρίου).

(624) *Τρίτον*, δεδομένου ότι, κατά τη λήξη της προθεσμίας υποβολής προσφορών (25 Ιουλίου 2022), οι γαλλικές αρχές γνώριζαν ότι μόνο η Corsica Linea και η La Méridionale είχαν υποβάλει αιτήσεις συμμετοχής στη διαδικασία υποβολής προσφορών, οι εν λόγω αρχές μπορούσαν, χωρίς να παραβούν την οδηγία για τις συμβάσεις παραχώρησης, να αποφασίσουν να παρατείνουν τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων και να συντομεύσουν το χρονικό διάστημα από την ημερομηνία σύναψης των ΣΑΔΥ έως την ημερομηνία έναρξης ισχύος τους. Δεδομένου ότι η Corsica Ferries δεν υπέβαλε προσφορά για τις ΣΑΔΥ, για λόγους που σχετίζονταν με την έλλειψη σαφήνειας των τεχνικών απαιτήσεων (και όχι λόγω του σύντομου χρονικού διαστήματος μεταξύ της σύναψης και της έναρξης ισχύος των συμβάσεων), η πραγματική διάρκεια του σταδίου των διαπραγματεύσεων δεν μπορούσε να συνιστά παράβαση της οδηγίας για τις συμβάσεις παραχώρησης.

5.3.3.2.2. Το εύρος των ελάχιστων απαιτήσεων δεν περιλάμβανε δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής

(625) Η La Méridionale επαναλαμβάνει ότι οι ελάχιστες απαιτήσεις, κατά το άρθρο 37 της οδηγίας για τις συμβάσεις παραχώρησης, καθορίζονταν στο άρθρο 2.4 των κανόνων για την υποβολή προσφορών. Επομένως, κατά τη La Méridionale, μολονότι για την κατανόηση του ακριβούς εύρους ορισμένων ελάχιστων απαιτήσεων, ήταν αναγκαία η παραπομπή στο παράρτημα 1 των ΣΑΔΥ, το παράρτημα 1 δεν συνιστούσε, στο σύνολό του, ελάχιστη απαίτηση.

(626) Κατά τη La Méridionale, το ανωτέρω συμπέρασμα οδηγεί στις ακόλουθες διαπιστώσεις.

(627) Όσον αφορά τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής, η La Méridionale παρατηρεί, καταρχάς, ότι δεν αναφέρονται στο άρθρο 2.4 των κανόνων για την υποβολή προσφορών. Η διάταξη αφορά μόνο «ωράρια» και «συχνότητες δρομολογίων». Επιπλέον, η πραγματοποίηση πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής αναφέρεται, στο παράρτημα 1 των ΣΑΔΥ, μόνο ως ενδεχόμενο, η δε εκτέλεσή τους επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια των γαλλικών αρχών. Επομένως, οι ανωτέρω αναφορές δεν αναδεικνύουν οποιαδήποτε χαρακτηριστικά των «ωραρίων» των πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής ή της «συχνότητάς» τους κατά την έννοια της ελάχιστης απαίτησης που καθορίζεται αυστηρά στο άρθρο 2.4 των κανόνων για την υποβολή προσφορών.

(628) Όσον αφορά τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου, η La Méridionale παρατηρεί ότι ούτε το άρθρο 2.4 των κανόνων για την υποβολή προσφορών ούτε το παράρτημα 1 αναφέρει τα εν λόγω δρομολόγια.

(629) Ως εκ τούτου, κατά τη La Méridionale, τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής δεν περιλαμβάνονταν στα ελάχιστα χαρακτηριστικά των ΣΑΔΥ.

5.3.3.2.3. Τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής τηρούν τις αρχές της ίσης μεταχείρισης, της απαγόρευσης των διακρίσεων και της διαφάνειας

(630) Όσον αφορά τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου, η La Méridionale επισημαίνει ότι δεν είναι πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής τα οποία θα προστεθούν στον ελάχιστο ετήσιο αριθμό δρομολογίων μετ' επιστροφής. Μόνος σκοπός των εν λόγω δρομολογίων μετ' επιστροφής είναι η βελτιστοποίηση της κυκλοφορίας με περιορισμένο και ad hoc τρόπο. Η La Méridionale υπογραμμίζει, κυρίως, ότι τα εν λόγω δρομολόγια μετ' επιστροφής εκτελούνται κατά τη διακριτική ευχέρεια των γαλλικών αρχών, με την επιφύλαξη της συμμόρφωσης με το άρθρο 17 των ΣΑΔΥ. Τέλος, η La Méridionale παρατηρεί ότι η αναβολή δρομολογίου μετ' επιστροφής αποφασίζεται στο πλαίσιο της τεχνικής επιτροπής που συστήνεται προς τούτο, προκειμένου το δρομολόγιο να προγραμματιστεί εκ νέου σε ημερομηνία η οποία λαμβάνει υπόψη τόσο τις πραγματικές ανάγκες παροχής της δημόσιας υπηρεσίας όσο και τους περιορισμούς του φορέα εκμετάλλευσης.

(631) Όσον αφορά τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής, η La Méridionale ισχυρίζεται ότι τα εν λόγω δρομολόγια αποτελούν επίσης επιλογή που αφήνεται στη διακριτική ευχέρεια της αναθέτουσας αρχής, σε περίπτωση αιχμής της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές φορτίου την οποία τα τακτικά δρομολόγια μετ' επιστροφής δεν μπορούν να καλύψουν. Κατά τη La Méridionale, πρόκειται για ένα ευέλικτο εργαλείο το οποίο προβλέπεται στις ΣΑΔΥ με σκοπό την προσαρμογή της δημόσιας υπηρεσίας στην πραγματική ζήτηση των χρηστών της για διάστημα 7 έως 8 ετών. Επιπλέον, ο αριθμός των πρόσθετων δρομολογίων περιορίζεται αυστηρά και η εκτέλεσή τους διέπεται από το άρθρο 18 των ΣΑΔΥ, το οποίο δεν τροποποιήθηκε στο πέρας της διαδικασίας σύναψης των ΣΑΔΥ.

(632) Επομένως, κανένα στοιχείο δεν μπορούσε να οδηγήσει την Corsica Ferries στο συμπέρασμα ότι ο φορέας εκμετάλλευσης πρέπει να διατηρεί μονίμως διαθέσιμα εφεδρικά σκάφη τα οποία θα μπορεί να κινητοποιήσει ανά πάσα στιγμή για την εκτέλεση πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής ή δρομολογίων μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου. Η La Méridionale παρατηρεί συναφώς ότι ο συγκεκριμένος μηχανισμός πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής προβλεπόταν ήδη στο παράρτημα 1 των ΣΑΔΥ 2021-2022 (για τις οποίες η Corsica Ferries είχε υποβάλει αίτηση), με τους ίδιους σχεδόν όρους, για τις διαδρομές του Αιακίου, της Bastia και της L'Île-Rousse. Ωστόσο, στο πλαίσιο των συμβάσεων εκείνων, τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής δεν εκτελέστηκαν ποτέ όπως ισχυρίζεται η Corsica Ferries (δηλαδή κατόπιν αιτήματος κινητοποίησης περισσότερων σκαφών συγχρόνως). Επομένως, η Corsica Ferries πρέπει να γνώριζε ότι η διατήρηση διαθέσιμων εφεδρικών σκαφών σε μόνιμη βάση δεν ήταν εύλογη ενέργεια από οικονομικής ή λειτουργικής απόψεως.

5.3.3.2.4. Οι προσφορές της La Méridionale ήταν σύμφωνες προς τους κανόνες για την υποβολή προσφορών

(633) *Πρώτον*, η La Méridionale παρατηρεί ότι, όσον αφορά τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής, οι τελικές προσφορές της δεν επέφεραν οποιαδήποτε τροποποίηση του παραρτήματος 1 ή των άρθρων 16 και 17 του σχεδίου των ΣΑΔΥ. Με το παράρτημα 1 που υποβλήθηκε προς στήριξη της τελικής προσφοράς της La Méridionale για την παρτίδα 1 προτάθηκαν απλώς και μόνο θέσεις για τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής, βάσει των γνώσεων της La Méridionale για τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών.

(634) *Δεύτερον*, όσον αφορά τη μεταφορική ικανότητα των σκαφών (επιβάτες και φορτίο), η La Méridionale θεωρεί ότι η δυναμικότητα που πρόσφεραν τα σκάφη που διέθεσε στις διάφορες παρτίδες είναι σύμφωνη προς την ελάχιστη δυναμικότητα για τη μεταφορά φορτίου και επιβατών. Η La Méridionale ισχυρίζεται επίσης ότι όλα τα σκάφη της συμμορφώνονται με τον ελάχιστο αριθμό καμπίνων για άτομα με μειωμένη κινητικότητα.

5.4. **Παρατηρήσεις του ομίλου Stef**

(635) Η Stef και οι θυγατρικές της (που σχηματίζουν από κοινού τον όμιλο Stef) δραστηριοποιούνται κυρίως στον τομέα της οδικής μεταφοράς φορτίου υπό ελεγχόμενη θερμοκρασία, της παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής για νωπά και κρύα προϊόντα και της βιομηχανικής συσκευασίας γεωργικών ειδών διατροφής.

(636) Με τις παρατηρήσεις του, ο όμιλος Stef εξηγεί ότι η Stef ήταν ο μόνος μέτοχος της La Méridionale στο διάστημα από το 2009 έως την 31η Μαΐου 2023, όταν η Stef πώλησε τη La Méridionale στη CMA CGM. Επομένως, η Stef ήταν ο μόνος μέτοχος της La Méridionale όταν η Γαλλία χορήγησε δύο από τα επίμαχα μέτρα στη La Méridionale.

(637) Με τις παρατηρήσεις του, ο όμιλος Stef επαναλαμβάνει το πλήρες περιεχόμενο των παρατηρήσεων που υπέβαλε η La Méridionale. Ο όμιλος Stef δεν αναφέρει οποιαδήποτε πραγματικά περιστατικά ούτε προβάλει οποιαδήποτε επιχειρήματα πέραν εκείνων που έχει ήδη αναφέρει και προβάλει η La Méridionale. Ως εκ τούτου, οι παρατηρήσεις του ομίλου Stef πρέπει να θεωρηθούν ως πανομοιότυπες με τις παρατηρήσεις της La Méridionale, οι οποίες παρατέθηκαν ήδη στο σημείο 5.3.

6. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

(638) Οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους επί των παρατηρήσεων της Corsica Ferries με επιστολές της 25ης Ιουνίου και της 11ης Ιουλίου 2024. Οι παρατηρήσεις αφορούν την αξιολόγηση της ύπαρξης ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας και τη συμμόρφωση με την οδηγία για τις συμβάσεις παραχώρησης.

6.1. **Παρατηρήσεις σχετικά με την ύπαρξη ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας**

6.1.1. *Οι δημόσιες διαβουλεύσεις δεν χαρακτηρίζονταν από μεροληψία*

(639) Προκαταρκτικώς, οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι η μέθοδος που χρησιμοποίησαν για τον καθορισμό της ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας ήταν σύμφωνη προς τις αρχές του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές ([223]) και της ανακοίνωσης του 2014 για την ερμηνεία του εν λόγω κανονισμού (στο εξής: **ερμηνευτική ανακοίνωση**) ([224]). Οι γαλλικές αρχές διευκρινίζουν επίσης ότι έλαβαν υπόψη τα κριτήρια της «δοκιμαστικής εξέτασης SNCM», τα οποία καθόρισε το Γενικό Δικαστήριο με τις αποφάσεις SNCM I και SNCM II ([225]).

(640) Αντίθετα προς όσα ισχυρίζεται η Corsica Ferries (αιτιολογικές σκέψεις 399 έως 403), οι γαλλικές αρχές παρατηρούν ότι η διαβούλευση με τους χρήστες δεν ενείχε οποιαδήποτε μεροληψία. Οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι η διαβούλευση δημοσιοποιήθηκε ευρέως στο κοινό. Διευκρινίζουν επίσης ότι από τα αποτελέσματα της διαβούλευσης προκύπτει, για παράδειγμα, ότι υπάρχει πλήρης δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Μασσαλίας και της Τουλόν από την άποψη των επιβατών (κατοίκων και μη κατοίκων Κορσικής), όπως υποστηρίζει η Corsica Ferries. Εν πάση περιπτώσει, οι γαλλικές αρχές παρατηρούν ότι οι διαβουλεύσεις με τους οικονομικούς φορείς δεν ήταν η μόνη μέθοδος που εφαρμόστηκε για τον προσδιορισμό της ζήτησης εκ μέρους των χρηστών.

(641) Επιπλέον, αντίθετα προς όσα ισχυρίζεται η Corsica Ferries (αιτιολογικές σκέψεις 455 έως 468), δεν υπήρξε επίσης οποιαδήποτε μεθοδολογική μεροληψία στη διαβούλευση με τους οικονομικούς φορείς. Η Γαλλία διευκρινίζει ότι και η συγκεκριμένη διαβούλευση δημοσιοποιήθηκε ευρέως και ήταν ανοικτή σε όλους τους ενδιαφερόμενους οικονομικούς φορείς. Οι γαλλικές αρχές αναφέρουν ότι η απάντηση της Corsica Ferries εξετάστηκε λεπτομερώς προκειμένου να διασφαλιστεί η ευρωστία και η λυσιτέλειά της. Όσον αφορά τις αιτιάσεις της Corsica Ferries σχετικά με την έλλειψη ορισμού της εδαφικής συνέχειας, οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι τα τεύχη της προκήρυξης για την υποβολή προσφορών εκ μέρους των οικονομικών φορέων περιείχαν ένα υποστηρικτικό έγγραφο με περιγραφή της κανονιστικής ρύθμισης που διέπει τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών και φορτίου, η οποία παρείχε το σύνολο της γαλλικής νομοθεσίας σχετικά με την εδαφική συνέχεια.

6.1.2. *Η Γαλλία προσδιόρισε ορθά την ποιοτική ζήτηση εκ μέρους των χρηστών*

6.1.2.1. Η Γαλλία προσδιόρισε ορθά την ποιοτική ζήτηση εκ μέρους επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους

(642) Καταρχάς, οι γαλλικές αρχές αντικρούουν το επιχείρημα της Corsica Ferries ότι υφίσταται ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας μόνο για τους επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους των οποίων οι δαπάνες είναι επιλέξιμες για επιστροφή από το καθεστώς ασφάλισης υγείας. Οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι από την έκθεση της Gecodia προκύπτει σαφώς ότι ορισμένοι επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους χρησιμοποιούν ειδικώς τις θαλάσσιες μεταφορές και ότι υπάρχει ειδική σύνδεση με τον λιμένα της Μασσαλίας.

(643) Οι γαλλικές αρχές αντικρούουν επίσης το επιχείρημα της Corsica Ferries ότι κανένας νομικός ή κανονιστικός περιορισμός δεν εξαρτά την επιστροφή των εξόδων μετακίνησης από την απόσταση μεταξύ του λιμένα άφιξης και του κέντρου υγειονομικής περίθαλψης. Οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι η επιστροφή των εξόδων πραγματοποιείται βάσει της συντομότερης διαδρομής από τον λιμένα της Μασσαλίας έως την εγκατάσταση περίθαλψης, σύμφωνα με το άρθρο R. 322-10-5 του CSS.

(644) Εν πάση περιπτώσει, οι γαλλικές αρχές ισχυρίζονται ότι οι συνθήκες χερσαίων μεταφορών για τους επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους δεν είναι ίδιες στη Μασσαλία και στην Τουλόν. Η Γαλλία παρατηρεί ότι οι επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους μετακινούνται για σκοπούς νοσηλείας και για συναφείς εξετάσεις, πράξεις οι οποίες πραγματοποιούνται την ημέρα άφιξης των ασθενών στην ηπειρωτική χώρα και αφορούν δυνητικώς ευάλωτα άτομα με χρονοδιαγράμματα (ιατρικά ραντεβού) που πρέπει να τηρηθούν. Επομένως, η προσθήκη επιπλέον διαδρομής μίας σχεδόν ώρας από την Τουλόν στα κέντρα περίθαλψης στη Μασσαλία —και οι κίνδυνοι που συνδέονται με την κυκλοφοριακή συμφόρηση και τις καθυστερήσεις τρένων ή λεωφορείων καθώς και το σημαντικό κόστος που θα συνεπαγόταν κάτι τέτοιο (διανυκτερεύσεις σε ξενοδοχεία, κόμιστρα ταξί)— θα μπορούσε να δυσχεράνει περαιτέρω τη μετακίνηση των επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους.

([223]) Άρθρο 4 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές.

([224]) Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) [COM(2014) 232 final της 22.4.2014].

([225]) Αποφάσεις της 1ης Μαρτίου 2017, SNCM I και SNCM II, ό.π.

6.1.2.2. Η Γαλλία προσδιόρισε ορθά την ποιοτική ζήτηση για ρυμουλκούμενο φορτίο

(645) *Πρώτον*, οι γαλλικές αρχές υποστηρίζουν ότι, ισχυριζόμενη ότι η Επιτροπή στήριξε την εκτίμησή της σχετικά με τη δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Μασσαλίας και της Τουλόν, για το ρυμουλκούμενο φορτίο, στον κορεσμό του λιμένα της Τουλόν και στα αποτελέσματα της διαβούλευσης με τους χρήστες και μόνο, η Corsica Ferries περιορίζει αυθαίρετα και μεροληπτικά την ερμηνεία της μεθόδου που χρησιμοποιήθηκε.

(646) Όσον αφορά την απουσία κινδύνου κορεσμού της δυναμικότητας στον λιμένα της Τουλόν από την άποψη του ρυμουλκούμενου φορτίου (αιτιολογικές σκέψεις 436 έως 438), οι γαλλικές αρχές παρατηρούν καταρχάς ότι από την απάντηση του CCI Var προκύπτει σαφώς ότι η δυναμικότητα στον λιμένα της Τουλόν είναι περιορισμένη. Με τις παρατηρήσεις τους, οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν συμπληρωματικές πληροφορίες σχετικά με τον βαθμό κορεσμού του λιμένα της Τουλόν. Κατά τις γαλλικές αρχές, εάν η καθημερινή κίνηση που καταγράφεται στις διαδρομές μεταξύ Μασσαλίας και Αιακίου/Bastia και μόνο μεταφερόταν στον λιμένα της Τουλόν, η ζήτηση θα ξεπερνούσε τη δυναμικότητα του λιμένα σε 177 από τις 365 ημέρες το 2029 ([226]).

(647) Όσον αφορά τη διαβούλευση με τους χρήστες σχετικά με τη μεταφορά φορτίου και τα επιχειρήματα που πρόβαλε συναφώς η Corsica Ferries (αιτιολογικές σκέψεις 439 έως 443), με τα οποία επέκρινε ειδικότερα τη σημασία των πληροφοριών που προέκυψαν από τη εν λόγω διαβούλευση, οι γαλλικές αρχές επαναλαμβάνουν ότι η διαβούλευση με τους χρήστες συνιστά βάσιμο αποδεικτικό στοιχείο κατά το πλαίσιο ΥΓΟΣ.

(648) *Δεύτερον*, οι γαλλικές αρχές παρατηρούν, καταρχάς, ότι η Corsica Ferries δεν αμφισβητεί το πρόσθετο κόστος οδικής κυκλοφορίας που συνεπάγεται η μετατόπιση των μεταφορέων από τη Μασσαλία στην Τουλόν (αιτιολογική σκέψη 443) καθώς και ότι οι αναλύσεις που υπέβαλαν η Corsica Ferries, η Corsica Linea και η La Méridionale επιβεβαιώνουν ότι οι βάσεις εφοδιαστικής βρίσκονται κυρίως γύρω από τη Μασσαλία και στην κοιλάδα του Ροδανού.

(649) Οι γαλλικές αρχές παρέχουν επίσης επικαιροποιημένη ποσοτική εκτίμηση του πρόσθετου κόστους βασισμένη σε πιο πρόσφατα στοιχεία (Δεκέμβριος 2023) για το κόστος παραγωγής το οποίο υπολόγισε η εθνική επιτροπή οδικής κυκλοφορίας (Comité National Routier, στο εξής: **CNR**). Κατά τις γαλλικές αρχές, η εν λόγω εκτίμηση επιβεβαιώνει την ύπαρξη πρόσθετου κόστους ύψους περίπου 40 % για μετακίνηση μέσω του λιμένα της Τουλόν, αντί του λιμένα της Μασσαλίας, για μεταφορέα του οποίου οι βάσεις εφοδιαστικής βρίσκονται πλησίον της Μασσαλίας.

(650) Η Γαλλία παρατηρεί επίσης ότι η μελέτη BRG 2 που υπέβαλε η Corsica Ferries (βλ. αιτιολογική σκέψη 443), η οποία περιλαμβάνει ανάλυση του πρόσθετου κόστους οδικής κυκλοφορίας, περιέχει ορισμένα μεθοδολογικά σφάλματα. Πρώτον, η μελέτη BRG 2 βασίζεται σε τιμή αναφοράς 12 τρεχόντων μέτρων, ενώ το σύνηθες αρθρωτό φορτηγό (ρυμουλκό + ρυμουλκούμενο) έχει μήκος σχεδόν 17 τρεχόντων μέτρων. Δεύτερον, ο θαλάσσιος ναύλος που χρησιμοποιείται για την Τουλόν στη μελέτη BRG 2 δεν περιλαμβάνει φόρους και έξοδα χειρισμού και δεν είναι ο ναύλος που πραγματικά καταβάλλεται. Τέλος, η μελέτη BRG 2 δεν λαμβάνει υπόψη διάφορους παράγοντες που αυξάνουν το πρόσθετο κόστος οδικής κυκλοφορίας. Για παράδειγμα, ο υπολογισμός βασίζεται σε επιπλέον οδική απόσταση 60 χιλιομέτρων, ενώ η απόσταση υπερβαίνει τα 70 χιλιόμετρα.

(651) *Τρίτον*, όσον αφορά την αξιολόγηση του βαθμού δυνατότητας υποκατάστασης της συγκεκριμένης ζήτησης για ρυμουλκούμενο φορτίο στον λιμένα της Μασσαλίας, οι γαλλικές αρχές υπογραμμίζουν, σε απάντηση στα επιχειρήματα της Corsica Ferries (αιτιολογικές σκέψεις 444 έως 445), ότι στην έκθεση του Οκτωβρίου του 2020, στην οποία παραπέμπει η Corsica Ferries, επισημαίνεται ότι η πραγματοποιηθείσα εκτίμηση του γεωγραφικού πεδίου της αγοράς ρυμουλκούμενου φορτίου δεν απέκλειε την ενδεχόμενη διαπίστωση μερικής δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της ηπειρωτικής χώρας για τη μεταφορά ρυμουλκούμενου φορτίου, σε περίπτωση παροχής περισσότερων πειστικών αποδεικτικών στοιχείων συναφώς, ειδικότερα μέσω ευρύτερης δημόσιας διαβούλευσης με φορτωτές και μεταφορείς. Εν προκειμένω, όμως, οι γαλλικές αρχές διενήργησαν ευρύτερες δημόσιες διαβουλεύσεις με αποτέλεσμα τα συμπεράσματα της έκθεσης του Οκτωβρίου του 2020 να μην είναι πλέον λυσιτελή.

(652) *Τέλος*, οι γαλλικές αρχές αντικρούουν τον ισχυρισμό της Corsica Ferries ότι υπάρχει πλήρης δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Μασσαλίας και της Τουλόν από την άποψη των χρηστών όσον αφορά την εξυπηρέτηση ρυμουλκούμενου φορτίου (αιτιολογική σκέψη 449). Καταρχάς, οι γαλλικές αρχές παρατηρούν ότι η Corsica Ferries δεν παρέχει οποιοδήποτε στοιχείο προς δικαιολόγηση της ανωτέρω διαφοροποίησης. Οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν επίσης ότι οι μεταφορείς, οι φορείς εκμετάλλευσης θαλάσσιων μεταφορών και οι λιμενικές αρχές δεν προέβησαν σε τέτοια διαφοροποίηση κατά τη διάρκεια των δημόσιων διαβουλεύσεων.

([226]) Το κατώτατο όριο δυναμικότητας εκτιμάται σε 80 φορτηγά ημερησίως καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, εκτός από τους μήνες του Ιουλίου και του Αυγούστου κατά τους οποίους το κατώτατο όριο δυναμικότητας εκτιμάται σε 40 φορτηγά ημερησίως λόγω της αύξησης της κίνησης επιβατών και ελαφρών οχημάτων κατά τους θερινούς μήνες.

6.1.3. *Η Γαλλία προσδιόρισε ορθά την ποσοτική ζήτηση εκ μέρους των χρηστών*

6.1.3.1. Η Γαλλία προσδιόρισε ορθά την ποσοτική ζήτηση εκ μέρους επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους

(653) Αντίθετα προς όσα ισχυρίστηκε η Corsica Ferries (αιτιολογικές σκέψεις 428 έως 431), οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι ποσοστό 10 % θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής χώρας είναι συντηρητική παραδοχή.

6.1.3.2. Η Γαλλία προσδιόρισε ορθά την ποσοτική ζήτηση για ρυμουλκούμενο φορτίο και μη ρυμουλκούμενο φορτίο

(654) Κατά τη Γαλλία, η Corsica Ferries ισχυρίζεται ότι το ενιαίο ποσοστό αύξησης 2,3 % ετησίως για όλες τις διαδρομές που καλύπτονται από τις ΣΑΔΥ είναι αποτέλεσμα υπερεκτίμησης της ζήτησης για μεταφορά φορτίου και, επομένως για οδηγούς που συνδέονται με τη μεταφορά ρυμουλκούμενου φορτίου (αιτιολογικές σκέψεις 453 και 454). Οι γαλλικές αρχές απαντούν ότι η προβλεπόμενη ζήτηση φορτίου βασίζεται σε ιστορικά στοιχεία (2010-2019). Τα εν λόγω στοιχεία είναι αρκετά ευρέα ώστε να λαμβάνουν υπόψη τόσο περιόδους κάμψης όσο και πιο δυναμικές περιόδους της οικονομίας της Κορσικής.

(655) Οι γαλλικές αρχές παρατηρούν ότι, στο διάστημα από το 2010 έως το 2019, η Κορσική διήλθε από δύο περιόδους ανάπτυξης (2010-2012, 2016-2018) και δύο περιόδους στασιμότητας (2013-2015, 2019) και ότι οι ροές φορτίου αντικατοπτρίζουν τις συγκεκριμένες διακυμάνσεις. Οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν επίσης ότι το σημείο αναφοράς που χρησιμοποιήθηκε είναι η συνολική αύξηση της διακίνησης φορτίου μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας. Τέλος, οι γαλλικές αρχές παρατηρούν ότι από τα στοιχεία της γαλλικής Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (περιφερειακής διεύθυνσης περιβάλλοντος, χωροταξίας και στέγης) προκύπτει αύξηση της κίνησης σε όλους τους λιμένες στο διάστημα από το 2000 έως το 2019, με διακυμάνσεις οι οποίες συνάδουν με οικονομική ανάπτυξη. Ως εκ τούτου, οι γαλλικές αρχές διαπιστώνουν ότι τα συμπεράσματα στα οποία κατέληξε η Corsica Ferries είναι αβάσιμα και ότι η προβλεπόμενη ζήτηση φορτίου είναι συνετή και συντηρητική.

6.1.4. *Η Γαλλία προσδιόρισε ορθά την ανεπάρκεια της αγοράς*

(656) Αντίθετα προς τους ισχυρισμούς της Corsica Ferries (αιτιολογικές σκέψεις 455 έως 468), οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι εφάρμοσαν μελλοντοστρεφή προσέγγιση, με εκτίμηση της ιδιωτικής προσφοράς, στο πλαίσιο αντίστροφου σεναρίου, χωρίς σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας μεταξύ Κορσικής και Μασσαλίας.

(657) Επιπλέον, βάσει πρόσφατων παρατηρήσεων της κίνησης στη Μεσόγειο, οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι δεν είναι πιθανή η προσέλκυση επιβατών από τον λιμένα της Μασσαλίας, ιδίως για μετακινήσεις προς/από τους δευτερεύοντες λιμένες της Κορσικής. Για παράδειγμα, έως το 2030 εκτιμάται ότι η διακίνηση ρυμουλκούμενου φορτίου (χωρίς δυνατότητα υποκατάστασης στη Μασσαλία) θα είναι περίπου 170 000 τρέχοντα μέτρα για τη διαδρομή Μασσαλία–Bastia, 120 000 τρέχοντα μέτρα για τη διαδρομή Μασσαλία–Αιάκιο και λιγότερο από 50 000 τρέχοντα μέτρα για τους δευτερεύοντες λιμένες, δηλαδή επίπεδο πολύ χαμηλότερο από τη διακίνηση που καταγράφεται σε διαδρομές που εκτελούνται στην ελεύθερη αγορά ή στο πλαίσιο του καθεστώτος ΥΠΔΥ σε άλλα νησιά της δυτικής Μεσογείου. Γενικότερα, κατά τις γαλλικές αρχές, δεν υπάρχει καθημερινή διαδρομή στην ανοικτή αγορά ή στο πλαίσιο του καθεστώτος ΥΠΔΥ με τόσο περιορισμένη βάση επιβατών και φορτίου.

6.1.5. *Η Γαλλία επέλεξε ένα μέσο δημόσιας παρέμβασης το οποίο είναι αναγκαίο και αναλογικό προς την ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας*

(658) Προκειμένου να καταδείξουν ότι η ελάχιστη δυναμικότητα που προβλέπεται στις ΣΑΔΥ για μεταφορά φορτίου δεν είναι υπερεκτιμημένη, οι γαλλικές αρχές παραπέμπουν στις παρατηρήσεις τους σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας (αιτιολογικές σκέψεις 358 έως 361).

(659) Επιπλέον, οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι από τα στοιχεία διακίνησης οδηγών για το 2023 προκύπτει ότι η ελάχιστη μεταφορική ικανότητα οδηγών υπήρξε σε τακτική βάση χαμηλότερη από τον αριθμό των οδηγών που πραγματικά μεταφέρθηκαν στον ακόλουθο αριθμό διάπλων:

— Αιάκιο–Μασσαλία: 199 διάπλοι·

— Bastia–Μασσαλία: 84 διάπλοι·

— L'Île-Rousse–Μασσαλία: 176 διάπλοι·

— Porto-Vecchio–Μασσαλία: 170 διάπλοι·

— Propriano–Μασσαλία: 118 διάπλοι.

(660) Τέλος, οι γαλλικές αρχές υπενθυμίζουν ότι οι πρόσθετοι διάπλοι δεν προορίζονται να καλύψουν τη συνήθη κυκλοφορία, αλλά έκτακτες αιχμές ζήτησης.

6.2. **Παρατηρήσεις επί της συμμόρφωσης με τους κανόνες της ΕΕ για τις δημόσιες συμβάσεις**

6.2.1. *Η διάρκεια των ΣΑΔΥ είναι σύμφωνη προς την οδηγία για τις συμβάσεις παραχώρησης*

(661) Αντίθετα προς όσα ισχυρίζεται η Corsica Ferries (αιτιολογική σκέψη 535), η Γαλλία εξηγεί ότι η διάρκεια των ΣΑΔΥ καθορίστηκε, σύμφωνα με την οδηγία για τις συμβάσεις παραχώρησης, λαμβάνοντας υπόψη τις επενδύσεις που θα πρέπει να πραγματοποιήσουν οι μελλοντικοί ανάδοχοι, μεταξύ άλλων στα σκάφη που είναι αναγκαία για την εκτέλεση των δρομολογίων θαλάσσιας μεταφοράς. Τα σχετικά έξοδα περιλαμβάνουν το κόστος κεφαλαίου, όταν ο ανάδοχος είναι ιδιοκτήτης των σκαφών, ή τα έξοδα χρηματοδοτικής μίσθωσης, όταν ο ανάδοχος μισθώνει τα πλοία. Επομένως, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι η διάρκεια των ΣΑΔΥ είναι δικαιολογημένη σε σχέση με τους σκοπούς του ανταγωνισμού, δεδομένου ότι βραχύτερη περίοδος θα αποθάρρυνε την υποβολή προσφορών εκ μέρους οικονομικών φορέων. Οι γαλλικές αρχές θεωρούν επίσης ότι η ανωτέρω διάρκεια ανταποκρίνεται στους σκοπούς της προσαρμοστικότητας, λόγω της υποχρέωσης ευθυγράμμισης των σκαφών με διάφορα πρότυπα, ειδικότερα όσον αφορά τους κανόνες για τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου.

(662) Όσον αφορά τα επιχειρήματα της Corsica Ferries περί μη απόδοσης των επενδύσεων για την αναθέτουσα αρχή στη λήξη της παραχώρησης (αιτιολογικές σκέψεις 536 και 537), η Γαλλία θεωρεί ότι ο ισχυρισμός αυτός δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα των παραχωρήσεων στον τομέα της μεταφοράς επιβατών και φορτίου, δεδομένου ότι η εκμετάλλευση σκαφών δεν εντάσσεται σε προσέγγιση απόδοσης των περιουσιακών στοιχείων και, επομένως, ο παράγοντας αυτός δεν σχετίζεται με τη διάρκεια των ΣΑΔΥ.

(663) Όσον αφορά τους ισχυρισμούς της Corsica Ferries ότι η αντιστάθμιση δεν λαμβάνει υπόψη την υπολειμματική αξία των σκαφών στη λήξη των συμβάσεων (αιτιολογική σκέψη 538), η Γαλλία θεωρεί ότι η αντιστάθμιση που χορηγείται στους αναδόχους δεν θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τη συγκεκριμένη αξία, δεδομένου ότι τα σκάφη είναι ίδια περιουσιακά στοιχεία των αναδοχών και όχι περιουσιακά στοιχεία τα οποία επιστρέφονται δωρεάν στην πλήρη κυριότητα της Τοπικής Αρχής Κορσικής ή της OTC. Η Γαλλία εξηγεί ότι, σύμφωνα με το άρθρο 34 των ΣΑΔΥ, το επενδυτικό κόστος που σχετίζεται με τα σκάφη καθορίζεται βάσει του στόλου που ο ανάδοχος διαθέτει για την εκτέλεση των διαδρομών που καλύπτονται από τη ΣΑΔΥ. Σκοπός της αντιστάθμισης που καταβάλλει η OTC για τις εν λόγω επενδύσεις είναι η κάλυψη των εξόδων του αναδόχου —μετά την αφαίρεση τυχόν επιχορηγήσεων και τυχόν δημόσιας χρηματοδότησης για την πραγματοποίηση των επενδύσεων— τα οποία αντιστοιχούν στα έξοδα απόσβεσης και/ή χρηματοδοτικής μίσθωσης και/ή στα έξοδα ναύλωσης του σκάφους που διατίθεται για την παροχή της υπηρεσίας.

(664) Επιπλέον, η Corsica Ferries αμφισβητεί τη λυσιτέλεια των παραδειγμάτων συμβάσεων παραχώρησης διάρκειας άνω των πέντε ετών που ανέφεραν οι γαλλικές αρχές, ειδικότερα το παράδειγμα της ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας στη Νορβηγία (αιτιολογική σκέψη 539). Με την απάντησή της, η Γαλλία διευκρινίζει ότι το συγκεκριμένο παράδειγμα είναι απολύτως λυσιτελές, δεδομένου ότι η Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ επικύρωσε την επταετή παραχώρηση για την περίοδο 2012-2019 και την παρέτεινε κατά δέκα έτη για την περίοδο 2021-2030. Η εν λόγω παράταση δικαιολογήθηκε από τη διάρκεια ζωής των σκαφών, η οποία υπερβαίνει κατά πολύ τα 10 έτη.

(665) Επιπλέον, οι γαλλικές αρχές παρατηρούν ότι η Corsica Ferries προσέφυγε ήδη ενώπιον του διοικητικού πρωτοδικείου Bastia τον Ιούνιο του 2022 σχετικά με τη διάρκεια των ΣΑΔΥ, στο πλαίσιο προσυμβατικής αίτησης ασφαλιστικών μέτρων, υποστηρίζοντας ότι η διάρκεια των ΣΑΔΥ ήταν δυσανάλογη λόγω απουσίας προγραμματισμένων επενδύσεων από τους αναδόχους. Το διοικητικό πρωτοδικείο Bastia απέρριψε την αίτηση και η απόφασή του επικυρώθηκε από το Συμβούλιο της Επικρατείας, το οποίο απέρριψε την αναίρεση που ασκήθηκε ενώπιόν του.

(666) Τέλος, όσον αφορά τις τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληρούνται (δυναμικότητα σκαφών, αριθμός επιβατών και αριθμός καμπίνων για άτομα με μειωμένη κινητικότητα), η Γαλλία εξηγεί ότι όλες οι εταιρείες οι οποίες εκτέλεσαν δρομολόγια προς την Κορσική στο διάστημα από το 2015 έως το 2022 είχαν σκάφη τα οποία πληρούσαν τις τεχνικές προδιαγραφές που καθορίζονται στις ΣΑΔΥ. Ειδικότερα, η Corsica Ferries είναι μια από τις κύριες ναυτιλιακές εταιρείες στην Ευρώπη και εκμεταλλεύεται σκάφη υψηλής δυναμικότητας (σκάφη ro-pax). Η συνολική δυναμικότητά της, από απόψεως επιβατών ή φορτίου, προσεγγίζει ή υπερβαίνει τη δυναμικότητα των ομολόγων της στις διαδρομές από και προς την Κορσική (π.χ. Moby Lines, Corsica Linea και La Méridionale).

6.2.2. *Οι αντιρρήσεις που αφορούν το εύρος των ελάχιστων απαιτήσεων είναι αβάσιμες*

(667) Οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι είναι σημαντικό να γίνει σαφής διάκριση μεταξύ, αφενός, του άρθρου 2.4 των κανόνων για την υποβολή προσφορών, στο οποίο παρατίθενται με εξαντλητικό και πάγιο τρόπο τα ελάχιστα χαρακτηριστικά, και, αφετέρου, του παραρτήματος 1 των ΣΑΔΥ, το οποίο αποτελεί συνολικό τεχνικό έγγραφο αναφοράς στο οποίο περιγράφονται οι ελάχιστες δυναμικότητες χωρίς να προσδιορίζονται ως ελάχιστα χαρακτηριστικά. Στο παράρτημα 1 καθορίζονται τεχνικά στοιχεία των οποίων η φύση εξαρτάται από την αναφορά τους στο άρθρο 2.4 των κανόνων για την υποβολή προσφορών: η Γαλλία εξηγεί ότι, εάν ένα στοιχείο αναφέρεται στο εν λόγω άρθρο και στη συνέχεια προσδιορίζεται στο παράρτημα 1, το στοιχείο αυτό αποτελεί ελάχιστη απαίτηση.

(668) Επιπλέον, η Γαλλία επισημαίνει ότι, στο πλαίσιο των ΣΑΔΥ 2019-2020, το διοικητικό πρωτοδικείο Bastia εξέτασε μόνο τις απαιτήσεις οι οποίες μπορούσαν να συνδέονται με τα ελάχιστα χαρακτηριστικά: «*[ο]ι εν λόγω τεχνικές απαιτήσεις, οι οποίες σχετίζονται με τη μεταφορική ικανότητα των σκαφών, περιλαμβάνονται στις ελάχιστες συμβατικές απαιτήσεις που παρατίθενται στο άρθρο 2.4 των κανόνων για την υποβολή προσφορών*» (διάταξη αριθ. 1900289 της 19ης Μαρτίου 2019). Κατά τη Γαλλία, το Συμβούλιο της Επικρατείας επικύρωσε τη συλλογιστική αυτή με απόφαση που εξέδωσε στις 24ης Απριλίου 2019: «*το τεχνικό παράρτημα σχετικά με τις υπηρεσίες, που προσαρτάται ως παράρτημα 1 στο σχέδιο σύμβασης, το οποίο απαιτεί τουλάχιστον σαράντα πρίζες για οχήματα-ψυγεία σε κάθε διαδρομή, έπρεπε να θεωρηθεί, λαμβανομένου υπόψη του άρθρου 4.1 των κανόνων για την υποβολή προσφορών, ως μέρος των τευχών της προκήρυξης και, επομένως, ως επεξηγηματικό των ελάχιστων απαιτούμενων χαρακτηριστικών. Με την απόφαση αυτή, ο δικαστής των ασφαλιστικών μέτρων δεν υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο*». Κατά τη Γαλλία, αντίθετα προς τους ισχυρισμούς της Corsica Ferries, το Συμβούλιο της Επικρατείας δεν θεώρησε ότι το παράρτημα 1 περιέχει, στο σύνολό του, ελάχιστες απαιτήσεις.

(669) Ομοίως, οι γαλλικές αρχές επαναλαμβάνουν ότι το παράρτημα 1 των ΣΑΔΥ δεν τροποποιήθηκε και, επομένως, δεν παραβλέφθηκαν ούτε τα ελάχιστα χαρακτηριστικά ούτε οι ελάχιστες δυναμικότητες. Κατά συνέπεια, οι προσφορές ήταν σύμφωνες προς τα ελάχιστα χαρακτηριστικά και τις ελάχιστες δυναμικότητες.

(670) Όσον αφορά τη σαφήνεια των ελάχιστων απαιτήσεων, οι γαλλικές αρχές παραπέμπουν στη διάταξη του διοικητικού πρωτοδικείου Bastia της 20ής Ιουλίου 2022 (αιτιολογική σκέψη 274), με την οποία διαπιστώθηκε ότι οι πληροφορίες σχετικά με τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής επαρκούσαν ώστε «*οι υποψήφιοι να μπορέσουν να εκτιμήσουν την έκταση των υποχρεώσεων των αναδόχων και να υποβάλουν προσφορά*» ([227]).

7. **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ**

7.1. **Ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ**

(671) Δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη μέλη με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχείρισης ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ των κρατών μελών συναλλαγές.

7.1.1. *Ύπαρξη επιχείρησης*

(672) Κατά πάγια νομολογία ([228]), η Επιτροπή πρέπει να εξακριβώσει καταρχάς αν οι πάροχοι υπηρεσιών είναι επιχειρήσεις δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Η έννοια της επιχείρησης καλύπτει κάθε φορέα ο οποίος ασκεί οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τον διέπει και τον τρόπο της χρηματοδότησής του. Κάθε δραστηριότητα που συνίσταται στην παροχή αγαθών και υπηρεσιών στην αγορά αποτελεί οικονομική δραστηριότητα ([229]).

(673) Οι ΣΑΔΥ συνιστούν παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών φορτίου και επιβατών μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας με αντάλλαγμα αντιστάθμιση η οποία καταβάλλεται στους δικαιούχους των εν λόγω ΣΑΔΥ (Corsica Linea και La Méridionale). Ως εκ τούτου, η Corsica Linea και η La Méridionale ασκούν οικονομικές δραστηριότητες. Κατά συνέπεια, είναι επιχειρήσεις δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

([227]) Το διοικητικό πρωτοδικείο Bastia παρατήρησε, μεταξύ άλλων, ότι τα τεύχη της προκήρυξης περιείχαν ενημερωτικά έγγραφα σχετικά με τη θαλάσσια συγκοινωνία μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής χώρας, όπως τις ετήσιες εκθέσεις των αναδόχων για τα έτη 2017, 2018 και 2019, στις οποίες αναλύεται η ποιότητα των υπηρεσιών.

([228]) Απόφαση της 18ης Ιουνίου 1998, Επιτροπή κατά Ιταλίας, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, και απόφαση της 23ης Απριλίου 1991, Höfner και Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, σκέψη 21.

([229]) Απόφαση της 16ης Ιουνίου 1987, Επιτροπή κατά Ιταλίας, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, σκέψη 7· απόφαση της 18ης Ιουνίου 1998, Επιτροπή κατά Ιταλίας, C-35/96, ό.π., σκέψη 36.

7.1.2. *Δυνατότητα καταλογισμού των μέτρων στο Δημόσιο και ύπαρξη κρατικών πόρων*

7.1.2.1. Δυνατότητα καταλογισμού των μέτρων στο Δημόσιο

(674) Κατά πάγια νομολογία, τα μέτρα των ενδοκρατικών φορέων των κρατών μελών, ανεξαρτήτως της νομικής ιδιότητας και της ονομασίας τους, εμπίπτουν, όπως ακριβώς τα μέτρα της κεντρικής κυβέρνησης, στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις της εν λόγω διάταξης ([230]).

(675) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, στην παρούσα υπόθεση, η OTC, δηλαδή η αρχή που χορήγησε τα επίμαχα μέτρα, είναι διοικητική αρχή που υπάγεται πλήρως στην Τοπική Αρχή Κορσικής, η οποία είναι περιφερειακή αρχή (αιτιολογική σκέψη 82). Η OTC, της οποίας ο/η πρόεδρος είναι μέλος της Τοπικής Αρχής Κορσικής (αιτιολογική σκέψη 82), υπόκειται στην εποπτεία της Τοπικής Αρχής Κορσικής κατά την άσκηση των δραστηριοτήτων της (αιτιολογική σκέψη 83). Η Τοπική Αρχή Κορσικής διορίζει επίσης τον/τη διευθυντή/-ρια της OTC, οι δε αποφάσεις της OTC (συμπεριλαμβανομένων δημοσιονομικών αποφάσεων) λαμβάνονται από διοικητικό συμβούλιο απαρτιζόμενο από εκπροσώπους των νομών Corse-du-Sud και Haute-Corse και, κυρίως, από εκλεγμένους αντιπροσώπους της Συνέλευσης της Κορσικής (αιτιολογική σκέψη 82). Η σύναψη των ΣΑΔΥ εγκρίθηκε, κατόπιν ψηφοφορίας, από τη Συνέλευση της Κορσικής (αιτιολογική σκέψη 280).

(676) Ως εκ τούτου, τα μέτρα είναι καταλογιστέα στο Δημόσιο.

7.1.2.2. Ύπαρξη κρατικών πόρων

(677) Κατά πάγια νομολογία, οι πόροι των αρχών τοπικής αυτοδιοίκησης πρέπει να θεωρούνται ως κρατικοί πόροι κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ ([231]).

(678) Όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 84, οι ΣΑΔΥ χρηματοδοτούνται μέσω επιχορήγησης για την εδαφική συνέχεια την οποία η εθνική κυβέρνηση καταβάλλει στην Τοπική Αρχή Κορσικής, η οποία τη διαβιβάζει, σύμφωνα με τον νόμο, στην OTC. Επομένως, οι ΣΑΔΥ χρηματοδοτούνται από τους πόρους της Τοπικής Αρχής Κορσικής, η οποία είναι περιφερειακή αρχή.

(679) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εκτιμά ότι η χρηματοδότηση των ΣΑΔΥ ενέχει κρατικούς πόρους.

7.1.3. *Ύπαρξη πλεονεκτήματος*

(680) Προκειμένου να εξακριβωθεί αν κρατικό μέτρο συνιστά ενίσχυση προς επιχείρηση, πρέπει να διαπιστωθεί αν η επιχείρηση αποκομίζει οικονομικό πλεονέκτημα το οποίο της παρέχει τη δυνατότητα να αποφύγει δαπάνες τις οποίες θα έπρεπε άλλως να πραγματοποιήσει με ίδιους πόρους ή αν τυγχάνει πλεονεκτήματος το οποίο δεν θα είχε αποκομίσει υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς ([232]).

(681) Δεδομένου ότι τα επίμαχα μέτρα χορηγούνται δυνάμει ανάθεσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, συνιστούν πλεονέκτημα για τον δικαιούχο, εκτός εάν η αντιστάθμιση πληροί σωρευτικά τα τέσσερα κριτήρια Altmark ([233]).

(682) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, η Επιτροπή θα εξετάσει αν οι ΣΑΔΥ πληρούν όλα τα κριτήρια Altmark.

7.1.3.1. Κριτήρια Altmark

(683) Με την απόφαση Altmark, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας δεν παρέχει επιλεκτικό πλεονέκτημα και δεν συνιστά ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ όταν πληρούνται σωρευτικά τέσσερα κριτήρια:

— η δικαιούχος επιχείρηση πρέπει να είναι πράγματι επιφορτισμένη με την εκπλήρωση υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η δε υποχρέωση αυτή πρέπει να είναι σαφώς καθορισμένη (κριτήριο 1)·

— οι βασικές παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίζεται η αντιστάθμιση πρέπει να έχουν προσδιοριστεί προηγουμένως αντικειμενικά και με διαφάνεια (κριτήριο 2)·

([230]) Απόφαση της 12ης Μαΐου 2011, Région Nord-Pas-de-Calais, T-267/08 και T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, σκέψη 108.
([231]) Ό.π., σκέψη 109.
([232]) Απόφαση της 14ης Φεβρουαρίου 1990, Γαλλία κατά Επιτροπής, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, σκέψεις 44 και 45.
([233]) Απόφαση της 24ης Ιουλίου 2003, Altmark Trans GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, σκέψεις 87-93.

— η αντιστάθμιση δεν πρέπει να υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη του συνόλου ή μέρους των δαπανών που πραγματοποιούνται για την εκπλήρωση υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ευλόγου κέρδους σε σχέση με την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών (κριτήριο 3)·

— όταν η επιλογή της επιχείρησης στην οποία πρόκειται να ανατεθεί η εκπλήρωση υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν πραγματοποιείται στο πλαίσιο διαδικασίας σύναψης δημόσιας σύμβασης, το επίπεδο της απαραίτητης αντιστάθμισης πρέπει να καθορίζεται βάσει ανάλυσης των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με μεταφορικά μέσα προς ικανοποίηση των απαιτήσεων σχετικά με την παροχή δημόσιας υπηρεσίας προκειμένου να εκπληρώσει τις ως άνω υποχρεώσεις, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και εύλογου κέρδους για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών (κριτήριο 4).

7.1.3.2. Πλήρωση του τέταρτου κριτηρίου Altmark

7.1.3.2.1. Πάροχος ο οποίος επιλέχθηκε κατόπιν διαδικασίας υποβολής προσφορών η οποία παρείχε δυνατότητα επιλογής του υποψηφίου που ήταν ικανός να παράσχει τις υπηρεσίες με το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο

(684) Η διαδικασία σύναψης δημόσιας σύμβασης αποκλείει την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης μόνον εφόσον καθιστά δυνατή την επιλογή υποψηφίου που είναι ικανός να παρέχει τις υπηρεσίες με το μικρότερο δυνατό κόστος για το κοινωνικό σύνολο.

(685) Στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις στην αντιστάθμιση για παροχή δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος (στο εξής: **ανακοίνωση ΥΓΟΣ**) ([234]) καθορίζονται τα κριτήρια για την αξιολόγηση της πλήρωσης του τέταρτου κριτηρίου Altmark.

(686) Κατά το σημείο 66 της ανακοίνωσης ΥΓΟΣ, όσον αφορά τα χαρακτηριστικά της πρόσκλησης υποβολής προσφορών, ο ανταγωνιστικός διάλογος ή η διαδικασία με διαπραγμάτευση αφού προηγηθεί δημοσίευση προκήρυξης διαγωνισμού παρέχουν ευρεία διακριτική ευχέρεια στην αναθέτουσα αρχή και ενδέχεται να περιορίζουν τη συμμετοχή ενδιαφερομένων παραγόντων. Συνεπώς, μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις μπορεί να θεωρηθεί ότι επαρκούν για την εκπλήρωση του τέταρτου κριτηρίου Altmark.

(687) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, στην παρούσα υπόθεση, η Γαλλία χορήγησε τα επίμαχα μέτρα μέσω διαδικασίας με διαπραγμάτευση (αιτιολογικές σκέψεις 277 και 278). Επομένως, καταρχήν, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι τέτοια διαδικασία εγγυάται το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο κατά την ανακοίνωση ΥΓΟΣ.

(688) Επιπλέον, κανένα στοιχείο στην παρούσα υπόθεση δεν καθιστά δυνατό να θεωρηθεί ότι η διαδικασία υποβολής προσφορών για ΣΑΔΥ συνιστά εξαιρετική περίπτωση η οποία παρεκκλίνει από το προαναφερθέν τεκμήριο.

(689) Πρώτον, η διαδικασία αφορά τις θαλάσσιες συγκοινωνίες με την Κορσική, όπου δεν υπήρξε ποτέ κατάσταση ελεύθερου ανταγωνισμού λόγω των περιορισμών που συνεπάγονται το καθεστώς ΥΠΔΥ και η ιστορική ύπαρξη διαδοχικών ΣΑΔΥ (αιτιολογικές σκέψεις 60 και 61). Ως εκ τούτου, το πλαίσιο αυτό μπορεί να περιορίζει την εμπορική προσφορά και τον ανταγωνισμό όσον αφορά τη θαλάσσια συγκοινωνία με την Κορσική και δεν είναι πιθανό να εγγυάται υπηρεσία με το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο.

(690) Δεύτερον, όπως επισημαίνει η Corsica Ferries (αιτιολογική σκέψη 518), τα κριτήρια ανάθεσης της σύμβασης που αφορούν την οικονομική αντιστάθμιση είχαν συντελεστή στάθμισης μόνο 20 %, ενώ τα κριτήρια που αφορούν την τεχνική αξία των προσφορών είχαν συντελεστή στάθμισης 60 % (αιτιολογική σκέψη 271). Η Επιτροπή παρατηρεί ότι τα συγκεκριμένα τεχνικά κριτήρια δεν καθορίστηκαν κατά τρόπο που να καθιστά δυνατό τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό μέσω της ελαχιστοποίησης του πλεονεκτήματος που αποκομίζουν οι επιλεγέντες υποψήφιοι, δεδομένου ότι τα εν λόγω κριτήρια αποτιμούν κυρίως την ικανότητα και την ποιότητα των υποψηφίων να εκπληρώσουν τις ανατιθέμενες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας (ωράρια δρομολογίων, προσαρμογή του στόλου στις ανάγκες των χρηστών, ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών σε επαγγελματίες και ιδιώτες χρήστες κ.λπ.) και δεν ενθαρρύνουν τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό μέσω της ελαχιστοποίησης του ύψους της αντιστάθμισης.

([234]) ΕΕ C 8 της 11.1.2012, σ. 4.

(691) Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η διαδικασία σύναψης των ΣΑΔΥ δεν συνεπάγεται επαρκώς ανοικτό και γνήσιο ανταγωνισμό, λαμβανομένου υπόψη του μικρού αριθμού υποψηφίων σε κάθε παρτίδα (αιτιολογική σκέψη 276). Τα επιχειρήματα της Corsica Linea και της La Méridionale ότι ασκήθηκαν σημαντικές ανταγωνιστικές πιέσεις διότι «*ήταν γνωστό τοις πάσι*» ότι τρεις οικονομικοί φορείς (Corsica Linea, La Méridionale και Corsica Ferries) μπορούσαν να συμμετάσχουν (αιτιολογικές σκέψεις 577 και 614) αποτελούν εικασίες και μόνο και, επιπλέον, δεν αποδεικνύονται, δεδομένου ότι η Corsica Ferries δεν υπέβαλε αίτηση συμμετοχής στη διαδικασία σύναψης των ΣΑΔΥ. Ομοίως, το γεγονός ότι ο αριθμός των υποψηφίων (Corsica Linea και La Méridionale) ήταν συνεπής προς τον αριθμό των οικονομικών φορέων που έλαβαν μέρος στη διαβούλευση με τους οικονομικούς φορείς δεν είναι καθαυτό ικανό να αποδείξει την ύπαρξη επαρκούς και γνήσιου ανταγωνισμού (αιτιολογική σκέψη 613). Επιπλέον, η παρατήρηση της Corsica Linea ότι κανένας οικονομικός φορέας πέραν των τριών που προαναφέρθηκαν δεν εκδήλωσε ενδιαφέρον για την αγορά της Κορσικής (αιτιολογική σκέψη 575) αναδεικνύει το χαμηλό επίπεδο ανταγωνισμού που δημιούργησε η διαδικασία σύναψης των ΣΑΔΥ, όπως άλλωστε αναγνώρισε η La Méridionale (αιτιολογική σκέψη 613). Εξάλλου, παρά το ενδιαφέρον της, η Corsica Ferries δεν υπέβαλε προσφορά η οποία θα μπορούσε να συμβάλει στην αύξηση των ανταγωνιστικών πιέσεων κατά τη διάρκεια της διαδικασίας υποβολής προσφορών για τις ΣΑΔΥ (αιτιολογική σκέψη 273). Επομένως, τα επιχειρήματα της Corsica Linea ότι i) η διαδικασία διαπραγμάτευσης είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση του ύψους της οικονομικής αντιστάθμισης που πρότειναν αρχικώς οι υποψήφιοι (αιτιολογική σκέψη 578) και ότι ii) οι γαλλικές αρχές δεν ήταν υποχρεωμένες να δεχθούν τις προσφορές των εν λόγω υποψηφίων (αιτιολογική σκέψη 579) δεν είναι ικανά να καταδείξουν ότι η ΟΤC εξασφάλισε υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών με το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο.

(692) Τέλος, στην περίπτωση διαδικασιών στις οποίες υποβάλλεται μία μόνο προσφορά, τούτη δεν μπορεί να θεωρηθεί επαρκής για να εξασφαλίσει ότι η διαδικασία εγγυάται το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο ([235]). Στην παρούσα υπόθεση, οι ΣΑΔΥ, πλην εκείνων που αφορούν τα δρομολόγια προς το Propriano και το Porto-Vecchio (για τις οποίες υποβλήθηκαν δύο μόνο προσφορές), έλαβαν μία μόνο προσφορά. Συναφώς, η Corsica Linea δεν εξηγεί τον λόγο για τον οποίο, μολονότι δεν υποβλήθηκε ανταγωνιστική προσφορά για τρεις παρτίδες, η ύπαρξη επαρκών ανταγωνιστικών πιέσεων δεν μπορεί να αποκλειστεί εν προκειμένω (αιτιολογική σκέψη 576). Ομοίως, στις παρτίδες 3 (Porto-Vecchio) και 4 (Propriano), το γεγονός ότι οι γαλλικές αρχές έκαναν δεκτή, σε αμφότερες τις περιπτώσεις, τη χαμηλότερη προσφορά δεν καταδεικνύει ότι η επιλεγείσα προσφορά ήταν καθεαυτήν η προσφορά με το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο.

(693) Από τις ανωτέρω παρατηρήσεις συνάγεται ότι η διαδικασία υποβολής προσφορών για τις ΣΑΔΥ δεν παρείχε καμία εγγύηση στο κοινωνικό σύνολο ότι οι επίμαχες υπηρεσίες ανατέθηκαν σε αναδόχους με το μικρότερο δυνατό κόστος.

7.1.3.2.2. Αντιστάθμιση η οποία καθορίζεται βάσει των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη για την εκπλήρωση των ανατιθέμενων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας

(694) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το τέταρτο κριτήριο της απόφασης Altmark, το οποίο βασίζεται στην ανάλυση των δαπανών σε σχέση με μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη, πρέπει να χρησιμοποιείται όταν η επιχείρηση στην οποία ανατέθηκε η εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν επιλέχθηκε δυνάμει διαδικασίας δημόσιας πρόσκλησης υποβολής προσφορών.

(695) Οι γαλλικές αρχές δεν υπέβαλαν οποιαδήποτε στοιχεία ή πληροφορίες ικανά να καταδείξουν ότι η αντιστάθμιση που καταβάλλεται δυνάμει των ΣΑΔΥ καθορίστηκε βάσει των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση και καλά εξοπλισμένη προκειμένου να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που της ανατέθηκαν. Τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν υπέβαλαν οποιαδήποτε παρατήρηση επί του ζητήματος αυτού.

(696) Επισημαίνεται ότι οι ΣΑΔΥ δεν περιέχουν καμία αναφορά στις δαπάνες στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση και με κατάλληλα μέσα για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που της έχουν ανατεθεί. Αντιθέτως, από τις πληροφορίες που περιέχονται στον φάκελο προκύπτει ότι η αντιστάθμιση καθορίστηκε μόνο στο πέρας της διαδικασίας υποβολής προσφορών για τις ΣΑΔΥ, κατόπιν διαπραγματεύσεων μεταξύ των δικαιούχων των ΣΑΔΥ και της ΟΤC, χωρίς οποιαδήποτε αναφορά, κατά τη διάρκεια των εν λόγω διαπραγματεύσεων, στις δαπάνες στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση και με κατάλληλα μέσα για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που της έχουν ανατεθεί, προκειμένου να καθοριστεί το ύψος της αντιστάθμισης.

([235]) Ανακοίνωση ΥΓΟΣ, σημείο 68.

(697) Δεδομένου ότι η Γαλλία δεν υπέβαλε οποιοδήποτε συγκεκριμένο αποδεικτικό στοιχείο, η Επιτροπή οφείλει να συμπεράνει ότι η αντιστάθμιση που χορηγείται δυνάμει των ΣΑΔΥ δεν καθορίστηκε βάσει των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση και καλά εξοπλισμένη προκειμένου να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που της ανατέθηκαν.

(698) Ως εκ τούτου, οι ΣΑΔΥ δεν πληρούν το τέταρτο κριτήριο Altmark.

7.1.3.3. Συμπέρασμα σχετικά με την ύπαρξη πλεονεκτήματος

(699) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι οι ΣΑΔΥ προσπόρισαν στους δικαιούχους τους οικονομικό πλεονέκτημα, το οποίο οι εν λόγω δικαιούχοι δεν θα είχαν αποκομίσει υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς.

7.1.4. *Επιλεκτικός χαρακτήρας των ΣΑΔΥ*

(700) Όταν η Επιτροπή διαπιστώνει πλεονέκτημα, το οποίο απορρέει άμεσα ή έμμεσα από συγκεκριμένο μέτρο, οφείλει επίσης να εξακριβώσει ότι το συγκεκριμένο πλεονέκτημα ευνοεί ειδικώς μία ή πλείονες επιχειρήσεις.

(701) Η προϋπόθεση του επιλεκτικού χαρακτήρα διαφέρει αναλόγως του αν το επίμαχο μέτρο προβλέπεται ως γενικό καθεστώς ενισχύσεων ή ως μεμονωμένη ενίσχυση. Στη δεύτερη περίπτωση, βάσει της διαπίστωσης του οικονομικού πλεονεκτήματος μπορεί, καταρχήν, να τεκμαίρεται ο επιλεκτικός χαρακτήρας του μέτρου ([236]).

(702) Στην παρούσα υπόθεση, οι ΣΑΔΥ ανατέθηκαν όλες δυνάμει διμερών συμβάσεων οι οποίες συνάφθηκαν με κάθε επιμέρους δικαιούχο.

(703) Ως εκ τούτου, οι επίμαχες ΣΑΔΥ είναι μεμονωμένα μέτρα και πρέπει, συνεπώς, να θεωρηθεί ότι έχουν επιλεκτικό χαρακτήρα προς όφελος των εν λόγω δικαιούχων.

7.1.5. *Φραγμός στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και στρέβλωση του ανταγωνισμού εντός της ΕΕ λόγω των ΣΑΔΥ*

(704) Ενισχύσεις οι οποίες αποσκοπούν στο να απαλλάξουν μια επιχείρηση από έξοδα που θα έπρεπε κανονικά να επωμιστεί στο πλαίσιο της τρέχουσας διαχείρισής της ή των συνήθων δραστηριοτήτων της, νοθεύουν κατά κανόνα, τις συνθήκες του ανταγωνισμού ([237]). Τα δικαστήρια της Ένωσης έχουν κρίνει ότι κάθε χορήγηση ενισχύσεων σε επιχείρηση που ασκεί τις δραστηριότητές της στην κοινοτική αγορά μπορεί να προκαλέσει στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.

(705) Οι θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές–καμποτάζ) είναι ανοικτές σε όλους οικονομικούς φορείς της Κοινότητας από την 1η Ιανουαρίου 1993 ([238]). Επομένως, από την ημερομηνία αυτή, οι ενισχύσεις που χορηγούνται σε επιχείρηση η οποία μεταφέρει επιβάτες και/ή φορτίο στο εσωτερικό κράτους μέλους μπορεί να συνιστούν φραγμό στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών. Στην παρούσα υπόθεση, με τις ΣΑΔΥ χορηγείται αντιστάθμιση για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών φορτίου και επιβατών σε σχέση με τη θαλάσσια συγκοινωνία με την Κορσική. Επομένως, η εν λόγω αντιστάθμιση μπορεί να επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, μεταξύ άλλων λόγω των συνδέσεων της Κορσικής με την Ιταλία.

(706) Υπενθυμίζεται ότι η Corsica Linea και η La Méridionale δραστηριοποιούνται σε διαδρομές μεταξύ ηπειρωτικής Γαλλίας και Κορσικής υπό συνθήκες άμεσου ανταγωνισμού με φορείς εκμετάλλευσης όπως η Corsica Ferries, αλλά επίσης, δυνητικά, με οποιαδήποτε ναυτιλιακή επιχείρηση η οποία παρέχει, ή ενδέχεται να παράσχει, υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών προς/από την Κορσική (αιτιολογική σκέψη 45). Τούτο ισχύει κατά μείζονα λόγο λαμβανομένης υπόψη της σημαντικής κυκλοφορίας επιβατών μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας και Ιταλίας (αιτιολογική σκέψη 56). Επομένως, η Επιτροπή παρατηρεί ότι τα μέτρα ενδέχεται να ενισχύσουν τη θέση της Corsica Linea και της La Méridionale σε σχέση με ανταγωνίστριες επιχειρήσεις θαλάσσιων μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση και μπορούν, με τον τρόπο αυτόν, να στρεβλώσουν τον ανταγωνισμό.

(707) Ως εκ τούτου, τα μέτρα ενδέχεται να προκαλέσουν στρέβλωση του ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά και να επηρεάσουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

([236]) Απόφαση της 4ης Ιουνίου 2015, MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, σκέψη 60.

([237]) Βλ. απόφαση της 19ης Σεπτεμβρίου 2000, Γερμανία κατά Επιτροπής, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, σκέψη 30 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία.

([238]) Βλ. κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές.

7.1.6. *Συμπέρασμα όσον αφορά την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης*

(708) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή εκτιμά ότι η αντιστάθμιση που χορηγείται στους φορείς εκμετάλλευσης δυνάμει των ΣΑΔΥ συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

7.2. **Νομιμότητα των μέτρων**

(709) Δυνάμει του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, το άρθρο 2 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου ([239]) ορίζει ότι, «[ε]κτός αν άλλως προβλέπεται σε κανονισμούς οι οποίοι θεσπίζονται με βάση το άρθρο 109 της ΣΛΕΕ ή άλλες συναφείς διατάξεις της, κάθε σχέδιο για τη χορήγηση νέας ενίσχυσης κοινοποιείται εγκαίρως στην Επιτροπή από το οικείο κράτος μέλος». Το άρθρο 3 του ίδιου κανονισμού ορίζει περαιτέρω ότι «[ο]ι ενισχύσεις που χρήζουν κοινοποίησης σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 1, δεν τίθενται σε εφαρμογή παρά μόνον αφού η Επιτροπή λάβει, ή θεωρηθεί ότι έχει λάβει, απόφαση με την οποία εγκρίνει την εν λόγω ενίσχυση».

(710) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, μολονότι οι γαλλικές αρχές κοινοποίησαν, στις 27 Δεκεμβρίου 2022, την πρόθεσή τους να συνάψουν ΣΑΔΥ για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2023 έως την 31η Δεκεμβρίου 2030, εφάρμοσαν ωστόσο τις ΣΑΔΥ την 1η Ιανουαρίου 2023 χωρίς η Επιτροπή να έχει λάβει, ή να θεωρείται ότι έχει λάβει, απόφαση έγκρισής τους. Επομένως, καταρχήν, τα επίμαχα μέτρα ενέχουν παράβαση του άρθρου 2 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589.

(711) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, δυνάμει της απόφασης ΥΓΟΣ, τα κράτη μέλη μπορούν να απαλλάσσονται, σε ορισμένες περιπτώσεις, από την υποχρέωση κοινοποίησης του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

(712) Συναφώς, πρέπει να εξεταστεί αν οι ΣΑΔΥ εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της απόφασης ΥΓΟΣ προκειμένου να εξακριβωθεί αν τα μέτρα απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

(713) Η Επιτροπή επισημαίνει, καταρχάς, ότι, κατά πάγια νομολογία, δεδομένου ότι συνιστούν εξαίρεση από τον γενικό κανόνα της υποχρέωσης κοινοποίησης, οι διατάξεις κανονισμού ή απόφασης περί χορήγησης απαλλαγής από την υποχρέωση κοινοποίησης, και οι προϋποθέσεις που προβλέπονται στις εν λόγω πράξεις, πρέπει να τυγχάνουν αυστηρής ερμηνείας ([240]).

(714) Το πεδίο εφαρμογής της απόφασης ΥΓΟΣ καθορίζεται στο άρθρο της 2. Το άρθρο 2 στοιχείο δ) ορίζει ότι κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας για ακτοπλοϊκές συνδέσεις με νησιά δεν απαλλάσσονται από την απαίτηση κοινοποίησης εάν η μέση ετήσια επιβατική κίνηση κατά τα δύο οικονομικά έτη που προηγούνται εκείνου της ανάθεσης της ΥΓΟΣ υπερβαίνει τους 300 000 επιβάτες.

(715) Το άρθρο 2 στοιχείο δ) της απόφασης ΥΓΟΣ αναφέρεται μόνο στη θαλάσσια μεταφορά επιβατών χωρίς καμία μνεία στη θαλάσσια μεταφορά φορτίου. Λαμβανομένης υπόψη της αρχής της αυστηρής ερμηνείας η οποία διέπει την εφαρμογή απόφασης περί χορήγησης απαλλαγής από την κοινοποίηση (αιτιολογική σκέψη 713), η Επιτροπή εκτιμά ότι, ελλείψει ρητής αναφοράς στις θαλάσσιες μεταφορές φορτίου, η αντιστάθμιση που καταβάλλεται για την παροχή ΥΓΟΣ που σχετίζεται με τη θαλάσσια μεταφορά φορτίου, ή με συνδυασμένες υπηρεσίες μεταφορών (επιβάτες/φορτίο), δεν μπορεί να εμπίπτει στην απόφαση ΥΓΟΣ ([241]).

(716) Δεδομένου ότι οι ΣΑΔΥ αφορούν συνδυασμένες υπηρεσίες, η αντιστάθμιση που χορηγείται στους δικαιούχους των ΣΑΔΥ δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της απόφασης ΥΓΟΣ.

(717) Οι παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων μερών επί του ζητήματος αυτού δεν αναιρούν το ανωτέρω συμπέρασμα.

([239]) Κανονισμός (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2015, περί λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του άρθρου 108 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 248 της 24.9.2015, σ. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

([240]) Απόφαση της 21ης Ιουλίου 2016, Dilly's Wellnesshotel, C-493/14, ECLI:EU:C:2016:577, σκέψεις 37 και 38· απόφαση της 5ης Μαρτίου 2019, Eesti Pagar AS, C-349/17, ECLI:EU:C:2019:172, σκέψη 60.

([241]) Για κατ' αναλογία ερμηνεία, βλ. απόφαση της 19ης Οκτωβρίου 2023, SAD Trasporto locale, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, σκέψεις 23-29, σχετικά με το πεδίο εφαρμογής κανονισμού περί χορήγησης απαλλαγής από την υποχρέωση κοινοποίησης κρατικής ενίσχυσης χορηγηθείσας υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των χερσαίων μεταφορών.

(718) Καταρχάς, αντίθετα προς όσα ισχυρίζεται η Corsica Linea (αιτιολογική σκέψη 582), ο αποκλεισμός των θαλάσσιων μεταφορών φορτίου από το πεδίο εφαρμογής της απόφασης ΥΓΟΣ δεν αντιβαίνει ούτε στο γράμμα της απόφασης ΥΓΟΣ ούτε στον σκοπό της, όπως ερμηνεύεται από την αιτιολογική σκέψη 24 της εν λόγω απόφασης. Συγκεκριμένα, κανένα άρθρο της απόφασης ΥΓΟΣ δεν αναφέρει τις θαλάσσιες μεταφορές φορτίου. Στην αιτιολογική σκέψη 24 προσδιορίζονται απλώς και μόνο οι κανόνες που εφαρμόζονται στις κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται για τη χρηματοδότηση της παροχής ΥΓΟΣ στους τομείς των αεροπορικών και θαλάσσιων μεταφορών, με τη διευκρίνιση μόνο ότι η απόφαση ΥΓΟΣ καθορίζει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες η εν λόγω ενίσχυση μπορεί να απαλλάσσεται από την υποχρέωση κοινοποίησης του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, ελλείψει τομεακού κανόνα επί του συγκεκριμένου ζητήματος. Ωστόσο, το άρθρο 2 στοιχείο δ), στο οποίο ορίζεται το πεδίο εφαρμογής της απόφασης ΥΓΟΣ, δεν καλύπτει τις θαλάσσιες μεταφορές φορτίου. Επιπλέον, η Corsica Linea δεν εξηγεί τον λόγο για τον οποίο ο αποκλεισμός των θαλάσσιων μεταφορών φορτίου από την απόφαση ΥΓΟΣ παραβιάζει την αρχή της ίσης μεταχείρισης.

(719) Επιπροσθέτως, το επιχείρημα ότι η παραπομπή σε κατώτατο όριο που αφορά μόνο τους επιβάτες δικαιολογείται από το γεγονός ότι η κίνηση επιβατών αποτελεί συνολικό δείκτη της οικονομικής σημασίας συγκεκριμένης διαδρομής (αιτιολογική σκέψη 584) δεν καταδεικνύει ότι η απόφαση ΥΓΟΣ καλύπτει ρητώς τις θαλάσσιες μεταφορές φορτίου. Αντιθέτως, η Επιτροπή παρατηρεί ότι κύριος σκοπός των ΣΑΔΥ είναι η μεταφορά φορτίου, η δε μεταφορά επιβατών περιορίζεται στη μεταφορά επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους και οδηγών (με εξαίρεση τη διαδρομή Μασσαλία–Propriano), των οποίων οι όγκοι είναι περιορισμένοι.

(720) Τέλος, η παρατήρηση ότι από την πρακτική λήψης αποφάσεων της Επιτροπής συνάγεται ότι η απόφαση ΥΓΟΣ εφαρμόζεται σε συνδυασμένες υπηρεσίες είναι αλυσιτελής (αιτιολογική σκέψη 583), δεδομένου ότι, κατά πάγια νομολογία, η Επιτροπή δεν δεσμεύεται από την πρακτική της λήψης αποφάσεων ([242]).

(721) Επομένως, η απόφαση ΥΓΟΣ δεν έχει εφαρμογή στην παρούσα υπόθεση. Κατά συνέπεια, οι γαλλικές αρχές εφάρμοσαν παράνομα τα μέτρα, κατά παράβαση του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 και του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

7.3. **Συμβατότητα των μέτρων**

7.3.1. *Δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ και του πλαισίου ΥΓΟΣ*

(722) Όταν η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας συνιστά κρατική ενίσχυση δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η εν λόγω αντιστάθμιση υπόκειται στις διατάξεις των άρθρων 106, 107 και 108 της ΣΛΕΕ.

(723) Η νομική βάση για την αξιολόγηση της συμβατότητας με την εσωτερική αγορά των κρατικών ενισχύσεων που χορηγούνται για την παροχή ΥΓΟΣ είναι το άρθρο 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ. Στην παρούσα υπόθεση, η επίμαχη κρατική ενίσχυση συνίσταται στη χορήγηση αντιστάθμισης για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στο πλαίσιο ΥΓΟΣ. Πρέπει, επομένως, να εξεταστεί η συμβατότητα της ενίσχυσης με το άρθρο 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ και, ειδικότερα, με τους συγκεκριμένους κανόνες που αφορούν την εφαρμογή του εν λόγω άρθρου.

(724) Στην παρούσα υπόθεση, οι συγκεκριμένοι κανόνες που αφορούν την εφαρμογή του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ περιέχονται στο πλαίσιο ΥΓΟΣ. Κατά το σημείο 11 του πλαισίου ΥΓΟΣ, «*οι κρατικές ενισχύσεις που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της απόφασης* [ΥΓΟΣ] *μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με το άρθρο 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης εφόσον είναι αναγκαίες για τη διαχείριση των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος και δεν επηρεάζουν την ανάπτυξη των συναλλαγών κατά τρόπο που αντίκειται στο συμφέρον της Ένωσης. Οι προϋποθέσεις που ορίζονται στα τμήματα 2.2 έως 2.10* [του πλαισίου ΥΓΟΣ] *πρέπει να πληρούνται προκειμένου να επιτευχθεί αυτή η ισορροπία*».

(725) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι γαλλικές αρχές κοινοποίησαν επίσης τις ΣΑΔΥ βάσει του πλαισίου ΥΓΟΣ.

(726) Επομένως, στις ενότητες που ακολουθούν η Επιτροπή εξετάζει τη συμβατότητα των επίμαχων μέτρων με τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο πλαίσιο ΥΓΟΣ, δεδομένου ότι τα μέτρα δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της απόφασης ΥΓΟΣ (αιτιολογική σκέψη 721).

([242]) Απόφαση της 20ής Σεπτεμβρίου 2011, Regione autonoma della Sardegna, T-394/08, ECLI:EU:T:2011:493, σκέψη 190.

(727) Επισημαίνεται επίσης ότι, κατά το σημείο 8 του πλαισίου ΥΓΟΣ, οι αρχές που καθορίζονται στο πλαίσιο ΥΓΟΣ εφαρμόζονται στις αντισταθμίσεις για παροχή δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, με την επιφύλαξη των αυστηρότερων ειδικών διατάξεων που περιέχονται σε νομοθετικές ρυθμίσεις της Ένωσης σε συγκεκριμένους τομείς. Στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, ο κανονισμός για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές, όπως ερμηνεύεται με την ερμηνευτική ανακοίνωση, καθορίζει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες τα κράτη μέλη μπορούν να συνάπτουν συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας με ναυτιλιακές εταιρείες που εκτελούν τακτικά δρομολόγια προς ή από νησιά και να καταβάλλουν, ως αντάλλαγμα, οικονομική αντιστάθμιση στους πλοιοκτήτες. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα εξετάσει τη συμβατότητα των μέτρων με το πλαίσιο ΥΓΟΣ, με την επιφύλαξη των ειδικών διατάξεων που προβλέπονται στον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές.

7.3.2. *Ύπαρξη γνήσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος*

(728) Σύμφωνα με το σημείο 12 του πλαισίου ΥΓΟΣ, η ενίσχυση πρέπει να χορηγείται για μια γνήσια και ορθώς προσδιοριζόμενη υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος, όπως ορίζεται στο άρθρο 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ. Το βάρος απόδειξης του ορθού καθορισμού του πεδίου της δημόσιας υπηρεσίας φέρει το κράτος μέλος ([243]), εξυπακουομένου ότι η εξέταση της Επιτροπής περιορίζεται σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης, όπως επισημαίνεται στο σημείο 13 του πλαισίου ΥΓΟΣ.

(729) Στο σημείο 13 του πλαισίου ΥΓΟΣ επισημαίνεται ότι τα κράτη μέλη δεν μπορούν να συνδέουν με ειδικές υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας τις υπηρεσίες που παρέχονται ήδη ή μπορούν να παρασχεθούν ικανοποιητικά και υπό όρους, όπως τιμές, αντικειμενικά χαρακτηριστικά ποιότητας, συνέχεια και πρόσβαση στην υπηρεσία, συναφείς προς το δημόσιο συμφέρον, όπως ορίζεται από το κράτος, από επιχειρήσεις που λειτουργούν υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς.

(730) Στο σημείο 14 του πλαισίου ΥΓΟΣ υπογραμμίζεται ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να καταδεικνύουν ότι έχουν λάβει δεόντως υπόψη τις ανάγκες για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών που στηρίζονται, μέσω δημόσιας διαβούλευσης ή άλλων κατάλληλων μέσων με σκοπό να λαμβάνεται υπόψη το συμφέρον των χρηστών και των παρόχων.

(731) Όπως επισημάνθηκε στην αιτιολογική σκέψη 727, ο κανονισμός για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές επιτρέπει στα κράτη μέλη να συνάπτουν συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας προς και από νησιά με αντάλλαγμα οικονομική αντιστάθμιση. Κατά τον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές, ως σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας νοείται σύμβαση που συνάπτεται με σκοπό να παρέχονται επαρκείς υπηρεσίες μεταφορών. Μπορεί ιδιαίτερα να περιλαμβάνει:

— πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας·

— συμπληρωματικές υπηρεσίες μεταφορών·

— υπηρεσίες μεταφορών με καθορισμένα κόμιστρα και υποκείμενες σε ειδικούς όρους, ιδίως για ορισμένες κατηγορίες επιβατών ή για ορισμένες συνδέσεις· και

— προσαρμογές των υπηρεσιών σε πραγματικές ανάγκες.

(732) Με τις δύο αποφάσεις της 1ης Μαρτίου 2017 στις υποθέσεις T-366/13 (στο εξής: απόφαση SNCM I) ([244]) και T-454/13 (στο εξής: απόφαση SNCM II) ([245]), το Γενικό Δικαστήριο αποσαφήνισε τις υποχρεώσεις που υπέχουν τα κράτη μέλη όσον αφορά τον καθορισμό του πεδίου δημόσιας υπηρεσίας και τη μορφή την οποία πρέπει να έχει η δημόσια παρέμβαση προκειμένου να διασφαλίζεται η παροχή της εν λόγω υπηρεσίας. Ειδικότερα, το Γενικό Δικαστήριο επιβεβαίωσε ότι το πεδίο της σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να ανταποκρίνεται σε ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας η οποία χαρακτηρίζεται από i) ζήτηση εκ μέρους των χρηστών για το σύνολο ή μέρος των υπηρεσιών, ii) η οποία δεν είναι δυνατό να ικανοποιηθεί από παράγοντες της αγοράς εν απουσία συναφούς υποχρεώσεως οριζόμενης από τις δημόσιες αρχές, iii) το δε κράτος μέλος πρέπει να προκρίνει, για την ικανοποίηση της ζήτησης αυτής, την προσέγγιση εκείνη η οποία θίγει κατά το δυνατόν λιγότερο τις βασικές ελευθερίες της ομαλής λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς ([246]).

([243]) Απόφαση της 15ης Νοεμβρίου 2018, Stichting Woonlinie, T-202/10 RENV II και T-203/10 RENV II, ECLI:EU:T:2018:795, σκέψεις 79-83.
([244]) Απόφαση της 1ης Μαρτίου 2017, SNCM I, ό.π.
([245]) Απόφαση της 1ης Μαρτίου 2017, SNCM II, ό.π.
([246]) Απόφαση της 1ης Μαρτίου 2017, SNCM II, σκέψη 134.

(733) Στην παρούσα υπόθεση, πρέπει να αξιολογηθεί αν το πεδίο των ΣΑΔΥ πληροί τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο πλαίσιο ΥΓΟΣ και στον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές όπως ερμηνεύεται με την ερμηνευτική ανακοίνωση. Επομένως, η Επιτροπή θα εξετάσει αν οι ΣΑΔΥ καλύπτουν ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας και αν οι ΣΑΔΥ αποτελούν την προσέγγιση η οποία θίγει κατά το δυνατόν λιγότερο τις βασικές ελευθερίες της ομαλής λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς.

7.3.2.1. Εξακρίβωση της ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας

(734) Όπως αποφάνθηκε το Γενικό Δικαστήριο με την απόφαση SNCM II, η ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε σχέση με τις θαλάσσιες ενδομεταφορές μπορεί να εξακριβωθεί μόνο με την απόδειξη της ύπαρξης ζήτησης εκ μέρους των χρηστών για συγκεκριμένη υπηρεσία η οποία δεν ικανοποιείται από την αγορά. Κατά το Γενικό Δικαστήριο, η ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορεί να εκτιμηθεί, μεταξύ άλλων, μέσω μελετών της αγοράς, δημόσιων διαβουλεύσεων ή προσκλήσεων για υποβολή σχεδίων έργων ([247]).

(735) Οι ανωτέρω προϋποθέσεις αντιστοιχούν, κατ' ουσία, σε εκείνες που προβλέπονται στα σημεία 14 (τα κράτη μέλη πρέπει να λαμβάνουν δεόντως υπόψη τα συμφέροντα των χρηστών μέσω δημόσιας διαβούλευσης ή άλλων κατάλληλων μέσων) και 13 (τα κράτη μέλη πρέπει να είναι βέβαια για την ύπαρξη ανεπάρκειας της αγοράς) του πλαισίου ΥΓΟΣ.

(736) Από τα ανωτέρω προκύπτει, καταρχάς, ότι, εάν δεν υπάρχει *ζήτηση εκ μέρους των χρηστών* για το σύνολο ή μέρος των υπηρεσιών, δεν μπορεί να υπάρχει ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Συναφώς, στο σημείο 14 του πλαισίου ΥΓΟΣ προβλέπεται ότι τα συμφέροντα των χρηστών πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη μέσω δημόσιας διαβούλευσης ή άλλων κατάλληλων μέσων. Ο προσδιορισμός της ζήτησης εκ μέρους των χρηστών, τόσο από ποιοτικής όσο και από ποσοτικής απόψεως, είναι αναγκαίος για τον καθορισμό του πλαισίου για την εξέταση της ανεπάρκειας της αγοράς. Η ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας εξακριβώνεται μέσω της σύγκρισης της ζήτησης εκ μέρους των χρηστών με την εμπορική προσφορά την οποία θα πρότειναν οι οικονομικοί φορείς χωρίς την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας την οποία προτίθεται να επιβάλει το κράτος μέλος.

(737) Ομοίως, εάν δεν υπάρχει *ανεπάρκεια της αγοράς*, δεν μπορεί να υπάρχει ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η εξέταση της ανεπάρκειας της αγοράς περιλαμβάνει δύο στάδια. Καταρχάς, πρέπει να εξεταστούν οι υπηρεσίες τις οποίες θα πρόσφερε η αγορά χωρίς την εξεταζόμενη επιβολή υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Συναφώς, στο σημείο 14 του πλαισίου ΥΓΟΣ αναφέρεται ότι τα συμφέροντα των παρόχων υπηρεσιών πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη μέσω δημόσιας διαβούλευσης ή άλλων κατάλληλων μέσων. Στη συνέχεια, πρέπει να εξεταστεί αν τέτοια προσφορά θα ήταν επαρκής για την κάλυψη της ζήτησης εκ μέρους των χρηστών.

(738) Όπως ορθώς επισημαίνει η Corsica Ferries (αιτιολογικές σκέψεις 455 και 456), η προσφορά της αγοράς δεν περιορίζεται στην προσφορά που προσδιορίζεται εκ των προτέρων στην αγορά, αλλά πρέπει να αξιολογηθεί δυναμικά, μέσω της αξιολόγησης της μελλοντικής προσφοράς της αγοράς. Με άλλα λόγια, κατά την εξέταση ανεπάρκειας της αγοράς, τα κράτη μέλη οφείλουν να εξακριβώνουν ότι η υφιστάμενη *και* η δυνητική προσφορά (δηλαδή η προσφορά την οποία ένας οικονομικός φορέας θα μπορούσε να παράσχει αξιόπιστα και εντός εύλογου χρονοδιαγράμματος, χωρίς την προβλεπόμενη επιβολή υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας) δεν θα επαρκούσαν για την ικανοποίηση της προσδιορισθείσας ζήτησης εκ μέρους των χρηστών.

(739) Ωστόσο, αντίθετα προς όσα ισχυρίζεται η Corsica Ferries (αιτιολογική σκέψη 457), η Επιτροπή δεν υπέχει οποιαδήποτε υποχρέωση λεπτομερούς εξέτασης της ανάλυσης του κράτους μέλους όσον αφορά την ύπαρξη ανεπάρκειας της αγοράς. Όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 728, η εξέταση της Επιτροπής περιορίζεται στον έλεγχο της ύπαρξης τυχόν πρόδηλης πλάνης εκτίμησης.

(740) Στην παρούσα υπόθεση, οι γαλλικές αρχές διερωτήθηκαν σχετικά με την αναγκαιότητα διατήρησης συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στο πλαίσιο της θαλάσσιας συγκοινωνίας με την Κορσική. Οι γαλλικές αρχές συμπέραναν ότι οι εν λόγω συμβάσεις θα πρέπει να διατηρηθούν λόγω των αναγκών παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προσδιόρισαν. Στις ενότητες που ακολουθούν η Επιτροπή εξετάζει καθεμία από τις ανάγκες παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προσδιόρισε η Γαλλία.

7.3.2.1.1. Ανάγκη θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών κατοίκων Κορσικής και μη κατοίκων Κορσικής μεταξύ Μασσαλίας και Propriano

(741) Στο πλαίσιο της παρούσας ενότητας, η Επιτροπή θα εξετάσει αν η ανάγκη θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών κατοίκων Κορσικής και μη κατοίκων Κορσικής στη διαδρομή Μασσαλία–Propriano ανταποκρίνεται σε i) ζήτηση εκ μέρους των εν λόγω χρηστών, την οποία η Γαλλία απέδειξε δεόντως, και ii) την οποία δεν μπορούσε να καλύψει η ιδιωτική προσφορά.

([247]) Απόφαση της 1ης Μαρτίου 2017, SNCM II, σκέψη 135.

7.3.2.1.1.1. Ύπαρξη ζήτησης εκ μέρους των χρηστών

7.3.2.1.1.1.1. Ποιοτική ζήτηση

1) Σχετικά με τα κατάλληλα μέσα για τη διαπίστωση της ύπαρξης ποιοτικής ζήτησης

(742) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι γαλλικές αρχές προσδιόρισαν με διάφορα μέσα τη ζήτηση εκ μέρους των επιβατών στις θαλάσσιες συγκοινωνίες προς την Κορσική, συμπεριλαμβανομένης της διαδρομής Μασσαλία–Propriano.

(743) Καταρχάς, οι γαλλικές αρχές οργάνωσαν σειρά δημόσιων διαβουλεύσεων για να συγκεντρώσουν πληροφορίες σχετικά με τη ζήτηση εκ μέρους των εν λόγω επιβατών.

(744) Στο πλαίσιο της αρχικής διαβούλευσης, δηλαδή της διαβούλευσης με τους χρήστες (αιτιολογική σκέψη 93), όλοι οι επιβάτες κλήθηκαν να απαντήσουν σε ένα γενικό ερωτηματολόγιο σχετικά με τη χρήση υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και των λιμένων της Κορσικής. Το ερωτηματολόγιο συνοδευόταν από διάφορα έγγραφα τα οποία ενημέρωναν τους χρήστες σχετικά με i) τα κύρια χαρακτηριστικά της θαλάσσιας συγκοινωνίας με την Κορσική, ii) τα μέτρα που έλαβαν οι γαλλικές αρχές για να εξακριβώσουν την ύπαρξη ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας και iii) τις διάφορες κατηγορίες χρηστών που προσδιόρισε αρχικώς η Γαλλία (αιτιολογική σκέψη 95). Η Επιτροπή εκτιμά ότι όλες οι ανωτέρω πληροφορίες έδωσαν στους χρήστες τη δυνατότητα να κατανοήσουν το πλαίσιο της δημόσιας διαβούλευσης. Επιπλέον, η δημόσια διαβούλευση με τους χρήστες διάρκεσε ένα μήνα, χρονικό διάστημα το οποίο θεωρείται εύλογο. Η εν λόγω διαβούλευση και τα ενημερωτικά έγγραφά της ήταν διαθέσιμα στο κοινό στον ιστότοπο της Τοπικής Αρχής Κορσικής και δημοσιοποιήθηκαν στον τοπικό και περιφερειακό Τύπο (αιτιολογικές σκέψεις 94, 95 και 366), ώστε να διασφαλιστεί η ευρύτερη δυνατή διάδοση στο κοινό.

(745) Το ερωτηματολόγιο περιλάμβανε περίπου 20 ερωτήσεις, οι οποίες αποσκοπούσαν στην εκτίμηση των αναγκών των χρηστών για κάθε θαλάσσια σύνδεση μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και των λιμένων της Κορσικής, συμπεριλαμβανομένης της σύνδεσης Μασσαλία–Propriano. Από τη λεπτομερή παράθεση των ερωτήσεων στο σημείο 3.4.2.1.1.1.1 προκύπτει ότι έδωσαν στις γαλλικές αρχές τη δυνατότητα να συλλέξουν πληροφορίες, για κάθε διαδρομή μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας (συμπεριλαμβανομένης της διαδρομής Μασσαλία–Propriano), σχετικά με τις ανάγκες των επιβατών όσον αφορά τις ώρες αναχώρησης και άφιξης, το είδος της μετακίνησης (αυτοκίνητο και καμπίνα), τις συχνότητες των θαλάσσιων δρομολογίων και τους ισχύοντες ναύλους (αιτιολογική σκέψη 105). Επιπλέον, το ερωτηματολόγιο περιλάμβανε ορισμένες ερωτήσεις σχετικά με τη δυνατότητα υποκατάστασης (από την άποψη των χρηστών) μεταξύ των λιμένων της ηπειρωτικής χώρας (αιτιολογική σκέψη 106) καθώς και μεταξύ αεροπορικών και θαλάσσιων μεταφορών (αιτιολογική σκέψη 107).

(746) Συνήθως οι ερωτήσεις πρότειναν πλείονες ενδεχόμενες απαντήσεις. Σε ορισμένες ερωτήσεις οι ερωτηθέντες είχαν επίσης τη δυνατότητα να δώσουν απαντήσεις διαφορετικές από τις προτεινόμενες. Γενικά, οι γαλλικές αρχές δέχθηκαν κάθε απάντηση σε μορφή ελεύθερου κειμένου (αιτιολογική σκέψη 109). Επομένως, το ερωτηματολόγιο ήταν επαρκώς ανοικτό ώστε να καθίσταται δυνατή η διατύπωση διαφόρων απόψεων. Οι προτεινόμενες απαντήσεις ήταν σαφείς, ευλογοφανείς και διαφοροποιημένες. Ο ισχυρισμός της Corsica Ferries ότι το ερωτηματολόγιο ήταν υπέρμετρα περιοριστικό (αιτιολογική σκέψη 401) θα πρέπει να απορριφθεί.

(747) Με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας ([248]), η Επιτροπή εξέτασε τη μεθοδολογική μεροληψία την οποία μπορεί να προκάλεσε το γεγονός ότι το ερωτηματολόγιο προοριζόταν κυρίως για χρήστες των θαλάσσιων διαδρομών μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και της Κορσικής. Ωστόσο, κατόπιν διεξοδικής ανάλυσης, η Επιτροπή παρατηρεί ότι το ερωτηματολόγιο δεν ενείχε τέτοια μεροληψία, δεδομένου ότι διάφορες ερωτήσεις αφορούσαν τη δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και άλλων λιμένων της ηπειρωτικής χώρας για τις μετακινήσεις των χρηστών προς/από την Κορσική (αιτιολογική σκέψη 106). Επομένως, οι γαλλικές αρχές μπόρεσαν να εξακριβώσουν i) αν οι χρήστες συγκρίνουν τους διαθέσιμους διάπλους στη Μασσαλία, από απόψεως συχνότητας και σκοπού, με τους διαθέσιμους διάπλους στην Τουλόν και τη Νίκαια· ii) αν οι χρήστες θα στρέφονταν στην Τουλόν και στη Νίκαια σε περίπτωση υποθετικής αύξησης των ναύλων θαλάσσιας μεταφοράς στη Μασσαλία· και iii) αν οι χρήστες είχαν ήδη χρησιμοποιήσει τους λιμένες της Τουλόν και/ή της Νίκαιας για τις μετακινήσεις τους από/προς την Κορσική και για ποιον λόγο. Ως εκ τούτου, οι γαλλικές αρχές ήταν σε θέση να κατανοήσουν τον βαθμό της δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της ηπειρωτικής χώρας, και ειδικότερα του λιμένα της Μασσαλίας και των λιμένων της Τουλόν και της Νίκαιας.

(748) Επομένως, η παρατήρηση της Corsica Ferries σχετικά με τη διατύπωση των ερωτήσεων (αιτιολογική σκέψη 400) θα πρέπει να απορριφθεί. Αντίθετα προς τον ισχυρισμό της Corsica Ferries, οι ερωτήσεις που αφορούσαν τους λιμένες της ηπειρωτικής χώρας, πλην της Μασσαλίας, δεν είχαν ως μόνο σκοπό να εξηγηθεί η επιλογή του λιμένα της Μασσαλίας, από τους ερωτηθέντες, σε σχέση με τους άλλους λιμένες. Οι χρήστες ερωτήθηκαν επίσης σχετικά με τους λόγους για τους οποίους χρησιμοποιούσαν τους λιμένες της Τουλόν και/ή της Νίκαιας αντί του λιμένα της Μασσαλίας.

([248]) Απόφαση κίνησης της διαδικασίας, αιτιολογική σκέψη 283.

(749) Υπενθυμίζεται, επίσης, ότι, ιστορικά μόνο οι διαδρομές μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και των λιμένων της Κορσικής αποτέλεσαν αντικείμενο συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας (αιτιολογική σκέψη 69). Επομένως, στην παρούσα υπόθεση, δικαιολογημένα η Γαλλία διερωτήθηκε σχετικά με την αναγκαιότητα διατήρησης συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας μεταξύ της Μασσαλίας και των λιμένων της Κορσικής και επιδίωξε, συναφώς, να προσδιορίσει τις τρέχουσες ανάγκες των χρηστών στις συγκεκριμένες διαδρομές καθώς και αν άλλες υπηρεσίες (αεροπορικές μεταφορές ή θαλάσσιες μεταφορές από άλλους λιμένες της ηπειρωτικής χώρας) μπορούσαν να καλύψουν τις ανάγκες των χρηστών υπό συνθήκες ισοδύναμες με εκείνες των θαλάσσιων διαδρομών μεταξύ Μασσαλίας και Κορσικής. Η Corsica Ferries δεν εξηγεί τον λόγο για τον οποίο η παροχή ειδικών ερωτηματολογίων για τους χρήστες που χρησιμοποιούν διαδρομές μεταξύ Τουλόν και Κορσικής, ή Νίκαιας και Κορσικής, θα μπορούσε να καταλήξει σε συμπεράσματα διαφορετικά από αυτά στα οποία κατέληξαν οι γαλλικές αρχές.

(750) Τέλος, η Επιτροπή παρατηρεί ότι στο πλαίσιο της διαβούλευσης με τους χρήστες λήφθηκαν πολλές απαντήσεις (σχεδόν 1 000) ([249]) και, επομένως, οι γαλλικές αρχές διέθεταν ένα σημαντικό δείγμα άμεσων παρατηρήσεων εκ μέρους των χρηστών. Ως εκ τούτου, η Corsica Ferries δεν μπορεί να ισχυριστεί ότι ο αριθμός των απαντήσεων που λήφθηκαν ήταν ανεπαρκής (αιτιολογική σκέψη 402) λαμβανομένου υπόψη του συνολικού αριθμού επιβατών των θαλάσσιων μεταφορών οι οποίοι μετακινούνται μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας. Η Corsica Ferries δεν παρέχει οποιαδήποτε πληροφορία σχετικά με τον ελάχιστο αριθμό απαντήσεων ο οποίος θα απαιτούνταν για τη χρήση των στοιχείων της διαβούλευσης με τους χρήστες. Για παράδειγμα, γίνεται γενικώς δεκτό ότι ένα δείγμα περίπου 1 000 ερωτηθέντων επαρκεί για την εκπόνηση έρευνας με μικρό περιθώριο σφάλματος για το σύνολο της Γαλλίας, της οποίας ο πληθυσμός υπερβαίνει τα 67 εκατομμύρια κατοίκους ([250]). Εν πάση περιπτώσει, η διαβούλευση με τους χρήστες ήταν ένα από τα μέσα που χρησιμοποίησαν οι γαλλικές αρχές για να εξακριβώσουν την ποιοτική ζήτηση εκ μέρους των χρηστών.

(751) Όσον αφορά την αιτίαση που πρόβαλε η Corsica Ferries, ότι η Corsica Linea επιχείρησε να επηρεάσει τις απαντήσεις στα ερωτηματολόγια ζητώντας από τους εργαζομένους της να επιλέξουν τις απαντήσεις που θα συνέβαλαν στη διατήρηση της σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υποθέσεις (αιτιολογική σκέψη 403), η Επιτροπή παρατηρεί ότι πρόκειται περί ιδιαιτέρως σοβαρής αιτίασης σχετικά με πράξη η οποία θα μπορούσε, δυνάμει της εθνικής νομοθεσίας, να αποτελέσει αντικείμενο διοικητικής και/ή ποινικής διαδικασίας. Επομένως, τέτοιοι ισχυρισμοί πρέπει να συνοδεύονται από σαφή, συγκεκριμένα και εύρωστα αποδεικτικά στοιχεία. Ωστόσο, η Corsica Ferries δεν παρέχει τέτοια αποδεικτικά στοιχεία με τις παρατηρήσεις της. Μολονότι η Corsica Ferries παρέχει ένα ηλεκτρονικό μήνυμα από εργαζόμενο της Corsica Linea, το συγκεκριμένο μήνυμα περιέχει απλώς και μόνο έναν διαδικτυακό σύνδεσμο προς τη διαβούλευση με τους χρήστες. Στο ηλεκτρονικό μήνυμα δεν αναφέρονται η θέση του εργαζομένου, οι αποδέκτες ή η ύπαρξη συνημμένων εγγράφων και, επομένως, η Επιτροπή δεν μπορεί να αξιολογήσει το πραγματικό περιεχόμενό του.

(752) Στο πλαίσιο δεύτερης διαβούλευσης, δηλαδή της διαβούλευσης με τους λιμένες, οι λιμενικές αρχές κλήθηκαν επίσης να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τη θαλάσσια συγκοινωνία με την Κορσική, με σκοπό οι γαλλικές αρχές να ενημερωθούν ειδικότερα για το επίπεδο ανταγωνισμού στις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών και για τη δυναμικότητα των λιμένων (αιτιολογικές σκέψεις 116 έως 119). Όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 96, η συγκεκριμένη διαβούλευση ήταν ανοικτή για διάστημα ενός μήνα, το οποίο θεωρείται εύλογο. Το ερωτηματολόγιο που δόθηκε στις λιμενικές αρχές ήταν επαρκώς αναλυτικό ώστε οι γαλλικές αρχές να μπορέσουν να αποκτήσουν πλήρη και λεπτομερή εικόνα της λειτουργίας των οικείων λιμένων. Επιπλέον, το ερωτηματολόγιο ενημέρωσε τις γαλλικές αρχές όχι μόνο σχετικά με τη ζήτηση εκ μέρους των χρηστών (μέσω πληροφοριών όπως η ζώνη έλξης του λιμένα, οι διαθέσιμες εγκαταστάσεις για τους χρήστες θαλάσσιων μεταφορών, η προσβασιμότητα του λιμένα κ.λπ.), αλλά επίσης σχετικά με την προσφορά της αγοράς η οποία θα μπορούσε να παρασχεθεί αξιόπιστα χωρίς τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας (μέσω συνολικής περιγραφής των υπηρεσιών και της δυναμικότητας που είναι διαθέσιμες για τις ναυτιλιακές εταιρείες στους λιμένες). Οι γαλλικές αρχές έλαβαν απαντήσεις από τους λιμένες της Μασσαλίας, της Τουλόν και της Νίκαιας (αιτιολογική σκέψη 120), καθώς και από τους λιμένες της Κορσικής μέσω του CCI Κορσικής (αιτιολογική σκέψη 124).

(753) Επομένως, οι γαλλικές αρχές πραγματοποίησαν δημόσιες διαβουλεύσεις ώστε να μπορέσουν να λάβουν υπόψη τα συμφέροντα των χρηστών.

(754) Οι γαλλικές αρχές παράγγειλαν επίσης από ανεξάρτητο οικονομικό σύμβουλο, την εταιρεία Gecodia, την πραγματοποίηση συμπληρωματικής μελέτης σχετικά με τη ζήτηση εκ μέρους των χρηστών, παράλληλα με τις δημόσιες διαβουλεύσεις και για τη συμπλήρωση των εν λόγω διαβουλεύσεων (αιτιολογική σκέψη 90). Η έκθεση της Gecodia περιέχει τα συμπεράσματα της εν λόγω μελέτης. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, κατά το σημείο 14 του πλαισίου ΥΓΟΣ, μελέτη η οποία διεξάγεται από ανεξάρτητο οικονομικό σύμβουλο σχετικά με τη ζήτηση εκ μέρους των χρηστών για συγκεκριμένη υπηρεσία μπορεί να συνιστά κατάλληλο μέσο προκειμένου να ληφθούν υπόψη τα συμφέροντα των χρηστών της οικείας υπηρεσίας, ιδίως όταν η μελέτη διεξάγεται επιπλέον της δημόσιας διαβούλευσης.

([249]) 300 απαντήσεις αφορούσαν ειδικότερα τη διαδρομή Μασσαλία–Propriano.

([250]) https://www.vie-publique.fr/questions-reponses/269387-les-sondages-dopinion-foire-aux-questions-faq (προσπελάστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024).

(755) Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι, προκειμένου να λάβει υπόψη τα συμφέροντα των χρηστών των επίμαχων υπηρεσιών, η Γαλλία στηρίχθηκε σε διάφορα μέσα, τα οποία η Επιτροπή θεωρεί κατάλληλα, κατά την έννοια του σημείου 14 του πλαισίου ΥΓΟΣ.

2) Σχετικά με τα συμπεράσματα της Γαλλίας όσον αφορά την ποιοτική ζήτηση εκ μέρους των χρηστών στη διαδρομή μεταξύ Μασσαλίας και Propriano

(756) Η Επιτροπή θα εξετάσει διαδοχικά τα συμπεράσματα των γαλλικών αρχών σχετικά με i) την έλλειψη δυνατότητας υποκατάστασης των θαλάσσιων μεταφορών με τις αεροπορικές μεταφορές από την άποψη των επιβατών· ii) τη διαφοροποίηση μεταξύ επιβατών κατοίκων Κορσικής και επιβατών μη κατοίκων Κορσικής· iii) τη δυνατότητα υποκατάστασης, από γεωγραφικής απόψεως, του λιμένα της Μασσαλίας με τους λιμένες της Τουλόν και της Νίκαιας· και iv) τη δυνατότητα υποκατάστασης, από γεωγραφικής απόψεως, του λιμένα του Propriano με τους άλλους λιμένες της Κορσικής.

α) Σχετικά με την έλλειψη δυνατότητας υποκατάστασης των θαλάσσιων μεταφορών με τις αεροπορικές μεταφορές

(757) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι γαλλικές αρχές εκτίμησαν ότι η ζήτηση εκ μέρους των χρηστών για θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ ηπειρωτικής χώρας και Κορσικής δεν μπορούσε να καλυφθεί, υπό ισοδύναμους όρους, από τις αεροπορικές μεταφορές, ανεξαρτήτως της εξεταζόμενης θαλάσσιας διαδρομής. Η Γαλλία απέκλεισε τη δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ αεροπορικών μεταφορών και θαλάσσιων μεταφορών λόγω διαφόρων παραγόντων, οι οποίοι συνοψίστηκαν στις αιτιολογικές σκέψεις 127 έως 131.

(758) Από τα ανωτέρω στοιχεία η Επιτροπή παρατηρεί, ειδικότερα, ότι τα αποτελέσματα της διαβούλευσης με τους χρήστες τείνουν να καταδείξουν ότι τέτοια δυνατότητα υποκατάστασης αποκλείεται, καθώς η μεγάλη πλειονότητα των ερωτηθέντων δεν προβαίνει σε οποιαδήποτε σύγκριση —ή προβαίνει σε περιορισμένη μόνο σύγκριση— μεταξύ αεροπορικών και θαλάσσιων μεταφορών, ειδικότερα όσον αφορά τη διαδρομή Μασσαλία–Propriano. Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι υψηλό ποσοστό επιβατών μετακινείται με αυτοκίνητο στην περίπτωση της θαλάσσιας συγκοινωνίας με την Κορσική, όπως επιβεβαίωσε η Corsica Ferries με τις παρατηρήσεις της (αιτιολογική σκέψη 420). Από την έκθεση της Gecodia προκύπτει επίσης ότι οι χρονικοί περιορισμοί των μετακινήσεων και οι συχνότητες των δρομολογίων συμβάλλουν στην προαναφερθείσα έλλειψη δυνατότητας υποκατάστασης, στο μέτρο που οι χρόνοι μετακίνησης διαφέρουν σημαντικά μεταξύ των δύο τρόπων μεταφοράς (1 ώρα αεροπορικώς και 6-12 ώρες με πλοίο) και υπάρχουν πολύ περισσότερες πτήσεις από ό,τι θαλάσσιοι διάπλοι.

(759) Βάσει των στοιχείων που προαναφέρθηκαν, η Επιτροπή εκτιμά ότι η ανωτέρω ανάλυση δεν ενέχει πρόδηλη πλάνη. Επιπλέον, κανένα από τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν υπέβαλε παρατηρήσεις επί του ζητήματος αυτού. Ως εκ τούτου, οι γαλλικές αρχές μπορούσαν να αποκλείσουν τη δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ αεροπορικών μεταφορών και θαλάσσιων μεταφορών στο πλαίσιο της συγκοινωνίας με την Κορσική χωρίς να υποπέσουν σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης.

β) Σχετικά με τη διαφοροποίηση μεταξύ επιβατών κατοίκων Κορσικής και επιβατών μη κατοίκων Κορσικής

(760) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, βάσει της έκθεσης της Gecodia, η Γαλλία εκτιμά ότι υπάρχουν δύο κατηγορίες επιβατών που μετακινούνται μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής χώρας, οι οποίες αντιπροσωπεύουν διακριτή ζήτηση, συγκεκριμένα, αφενός, οι επιβάτες κάτοικοι Κορσικής και, αφετέρου, οι επιβάτες μη κάτοικοι Κορσικής (αιτιολογικές σκέψεις 132 έως 135).

(761) Η Γαλλία εξηγεί ότι η ανωτέρω διαφοροποίηση απορρέει από την ύπαρξη ειδικού ναύλου για τους κατοίκους Κορσικής, ο οποίος επιβάλλεται από την Τοπική Αρχή Κορσικής και τον οποίο εφαρμόζουν και οι ναυτιλιακές εταιρείες. Η διαφοροποίηση απορρέει επίσης από τη διαφορετική συμπεριφορά των δύο κατηγοριών χρηστών από την άποψη της χρήσης των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών (οι επιβάτες κάτοικοι Κορσικής μετακινούνται πιο τακτικά καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και προτιμούν τους διάπλους κατά τη διάρκεια της νύχτας) και από την άποψη της διαφορετικής επιλογής λιμένα αναχώρησης/άφιξης στην ηπειρωτική Γαλλία (οι επιβάτες κάτοικοι Κορσικής δεν θεωρούν ότι υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ Μασσαλίας και Νίκαιας, αντίθετα προς τους επιβάτες μη κατοίκους Κορσικής).

(762) Με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι η ανωτέρω διαφοροποίηση δεν ενέχει πρόδηλη πλάνη εκτίμησης. Ωστόσο, κατόπιν διεξοδικής εξέτασης των αποδεικτικών στοιχείων που υπέβαλε η Γαλλία, η Επιτροπή δεν θεωρεί ότι οι προαναφερθέντες λόγοι δικαιολογούν τη διαφοροποίηση.

(763) Καταρχάς, το επιχείρημα ότι οι επιβάτες κάτοικοι Κορσικής επωφελούνται μειωμένου ναύλου στο πλαίσιο του καθεστώτος ΥΠΔΥ του 2019 δεν αποδεικνύει καθεαυτό την ύπαρξη διαφορετικής συμπεριφοράς στη χρήση των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών. Ο ναύλος καθορίζεται βάσει του τόπου κατοικίας του χρήστη και όχι βάσει της χρήσης της επίμαχης υπηρεσίας από τον επιβάτη. Η ύπαρξη τέτοιου ναύλου οφείλεται κυρίως στην πολιτική βούληση της Τοπικής Αρχής Κορσικής να μειώσει τους περιορισμούς του νησιωτικού χαρακτήρα για τη συγκεκριμένη κατηγορία επιβατών, ο δε ναύλος να αποδεικνύει ότι οι κάτοικοι Κορσικής συμπεριφέρονται διαφορετικά από τους μη κατοίκους Κορσικής. Το επιχείρημα ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες μπορούν να εφαρμόζουν ειδικούς ναύλους για τους κατοίκους Κορσικής με δική τους πρωτοβουλία είναι επίσης αλυσιτελές, δεδομένου ότι i) οι υπηρεσίες που εξετάζονται στην παρούσα υπόθεση είναι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών παρεχόμενες μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλία και όχι άλλων γεωγραφικών περιοχών και ii) το καθεστώς ΥΠΔΥ του 2019 επιβάλλει στις ναυτιλιακές εταιρείες την υποχρέωση να εφαρμόζουν, οπωσδήποτε, μειωμένους ναύλους για τους επιβάτες κατοίκους Κορσικής σε όλες τις διαδρομές που εξυπηρετούν την Κορσική.

(764) Επιπλέον, όσον αφορά τα επιχειρήματα ότι i) οι επιβάτες κάτοικοι Κορσικής μετακινούνται καθ' όλη τη διάρκεια του έτους (ενώ οι μη κάτοικοι Κορσικής μετακινούνται κυρίως το καλοκαίρι) και ότι ii) οι επιβάτες κάτοικοι Κορσικής χρησιμοποιούν νυχτερινούς διάπλους περισσότερο από ό,τι οι επιβάτες μη κάτοικοι Κορσικής (οι οποίοι προτιμούν να μετακινούνται την ημέρα), είναι σαφές ότι τα συγκεκριμένα στοιχεία δεν είναι ιδιαιτέρως πειστικά. Όσον αφορά το πρώτο ως άνω επιχείρημα, από τη διαβούλευση με τους χρήστες προκύπτει ότι η πλειονότητα των ερωτηθέντων (κατοίκων Κορσικής και μη κατοίκων Κορσικής) μετακινούνται δύο έως πέντε φορές τον χρόνο (αιτιολογική σκέψη 112), μεταξύ άλλων στη διαδρομή Μασσαλία–Propriano, με αποτέλεσμα οι δύο αυτές κατηγορίες επιβατών να έχουν παρόμοιες συχνότητες μετακίνησης, μολονότι τείνουν να μετακινούνται σε διαφορετικές περιόδους του έτους. Όσον αφορά το δεύτερο ως άνω επιχείρημα, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, όπως αναγνωρίζουν οι ίδιες οι γαλλικές αρχές, το συμπέρασμα ότι οι κάτοικοι Κορσικής μετακινούνται πιο συχνά κατά τη διάρκεια της νύχτας από ό,τι οι μη κάτοικοι Κορσικής ισχύει μόνο για τις διαδρομές μεταξύ Τουλόν και Κορσικής. Αντιθέτως, ο αριθμός επιβατών κατοίκων Κορσικής και μη κατοίκων Κορσικής που μετακινούνται κατά τη διάρκεια της νύχτας στις διαδρομές μεταξύ Νίκαιας και Κορσικής είναι σχεδόν πανομοιότυπος ([251]). Εν πάση περιπτώσει, από τα αποτελέσματα της διαβούλευσης με τους χρήστες προκύπτει σαφώς ότι όλοι οι χρήστες (τόσο κάτοικοι Κορσικής όσο και μη κάτοικοι Κορσικής), ανεξαρτήτως της εξεταζόμενης θαλάσσιας διαδρομής, συμφωνούν με τις ώρες αναχώρησης και άφιξης στην Κορσική που ίσχυαν κατά τον χρόνο της διαβούλευσης με τους χρήστες και οι ώρες αυτές επιβεβαιώνουν την προτίμηση των επιβατών μη κατοίκων Κορσικής για νυχτερινούς διάπλους (αιτιολογική σκέψη 112).

(765) Γενικότερα, τα αποτελέσματα της διαβούλευσης με τους χρήστες επιβεβαιώνουν σε μεγάλο βαθμό την ύπαρξη ομοιογενούς ζήτησης εκ μέρους των επιβατών (αιτιολογική σκέψη 112), κατοίκων Κορσικής ή μη κατοίκων Κορσικής, για τη χρήση υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών, μεταξύ άλλων στη διαδρομή Μασσαλία–Propriano ([252]).

(766) Επομένως, βάσει των πληροφοριών που υπέβαλαν οι γαλλικές αρχές, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι δεν υπάρχει προφανής διαφορά μεταξύ των αναγκών των επιβατών κατοίκων Κορσικής και των επιβατών μη κατοίκων Κορσικής όσον αφορά τη χρήση υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών για την Κορσική. Αντιθέτως, η ζήτηση εκ μέρους των επιβατών για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στο πλαίσιο της θαλάσσιας συγκοινωνίας με την Κορσική είναι πολύ ομοιογενής.

(767) Ωστόσο, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι γαλλικές αρχές εξέτασαν συγκεντρωτικά τη ζήτηση εκ μέρους επιβατών κατοίκων Κορσικής και επιβατών μη κατοίκων Κορσικής για τον σκοπό της ανάλυσης της ανεπάρκειας της αγοράς (βλ. Πίνακας 16). Επιπλέον, η ΣΑΔΥ για τη διαδρομή Μασσαλία–Propriano δεν προβλέπει οποιαδήποτε ειδική υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας για οποιαδήποτε κατηγορία επιβατών: με άλλα λόγια, η ΣΑΔΥ μεταχειρίζεται με ισοδύναμο τρόπο τις δύο κατηγορίες επιβατών, χωρίς να αναγνωρίζει ειδική ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε οποιαδήποτε εξ αυτών.

(768) Ως εκ τούτου, η πρόδηλη πλάνη εκτίμησης στην οποία υπέπεσαν οι γαλλικές αρχές αφορούσε μια διαφοροποίηση η οποία δεν έθετε καθεαυτήν υπό αμφισβήτηση την εξακρίβωση της ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας στη διαδρομή Μασσαλία–Propriano.

γ) Σχετικά με τη δυνατότητα υποκατάστασης, από γεωγραφικής απόψεως, του λιμένα της Μασσαλίας με τους άλλους λιμένες της ηπειρωτικής χώρας

(769) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, όσον αφορά την επιλογή λιμένα αναχώρησης/άφιξης στην ηπειρωτική χώρα (αιτιολογική σκέψη 135), οι γαλλικές αρχές υποστήριξαν ότι οι επιβάτες κάτοικοι Κορσικής δεν διαφοροποιούν τους λιμένες της Μασσαλίας και της Τουλόν. Με άλλα λόγια, ένας επιβάτης κάτοικος Κορσικής ο οποίος μετακινείται προς/από την Κορσική μπορεί να χρησιμοποιήσει είτε τον λιμένα της Μασσαλίας είτε τον λιμένα της Τουλόν για να φθάσει στον τελικό προορισμό του. Ωστόσο, η Γαλλία εκτίμησε ότι, λόγω της απόστασης 200 χιλιομέτρων μεταξύ Μασσαλίας και Νίκαιας, οι

([251]) Υποσημείωση 78.

([252]) Επιπλέον των ωρών αναχώρησης και άφιξης στην Κορσική και της συχνότητας των διάπλων, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, από τα αποτελέσματα της διαβούλευσης με τους χρήστες, συνάγεται ότι οι επιβάτες κάτοικοι Κορσικής και οι επιβάτες μη κάτοικοι Κορσικής i) έχουν τις ίδιες ανάγκες μετακίνησης με αυτοκίνητο και με καμπίνα και ii) εκφράζουν τις ίδιες προτιμήσεις για τις συχνότητες θαλάσσιων διάπλων μεταξύ Μασσαλίας και Κορσικής.

επιβάτες κάτοικοι Κορσικής δεν θεωρούν ότι υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των δύο λιμένων για τις μετακινήσεις τους προς/από την Κορσική. Ως εκ τούτου, η ζήτηση εκ μέρους επιβατών κατοίκων Κορσικής που μετακινούνται προς/από την Κορσική πρέπει να θεωρηθεί ότι καλύπτει τη ζήτηση εκ μέρους των επιβατών μεταξύ Μασσαλίας/Τουλόν και Κορσικής, η δε ανάλυση της ανεπάρκειας της αγοράς μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας πρέπει να εξεταστεί συγχρόνως στις διαδρομές προς ή από τους λιμένες της Μασσαλίας και της Τουλόν.

(770) Όσον αφορά τους επιβάτες μη κατοίκους Κορσικής, η Γαλλία υποστηρίζει ότι δεν έγινε καμία διαφοροποίηση μεταξύ των τριών λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και ότι υπάρχει πλήρης δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των τριών αυτών λιμένων, χωρίς, ωστόσο, να παρέχει οποιονδήποτε συγκεκριμένο λόγο προς δικαιολόγηση του συμπεράσματος αυτού. Τούτο σημαίνει ότι η ποσοτική ζήτηση εκ μέρους επιβατών μη κατοίκων Κορσικής έπρεπε να υπολογιστεί συγκεντρωτικά για τους τρεις λιμένες της ηπειρωτικής χώρας, η δε ανάλυση της ανεπάρκειας της αγοράς μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας έπρεπε να εξεταστεί συγχρόνως στις διαδρομές προς ή από τους λιμένες της Μασσαλίας, της Τουλόν και της Νίκαιας.

(771) Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι από τα αποτελέσματα της διαβούλευσης με τους χρήστες προκύπτει ότι η πλειονότητα των επιβατών (κατοίκων Κορσικής και μη κατοίκων Κορσικής) συγκρίνει τους διαθέσιμους διάπλους στη Μασσαλία και στους άλλους λιμένες της ηπειρωτικής χώρας και ότι μεγάλο ποσοστό των επιβατών αυτών χρησιμοποίησε τουλάχιστον έναν λιμένα της ηπειρωτικής χώρας πλην της Μασσαλίας για τη μετακίνηση προς/από την Κορσική το 2019 (αιτιολογικές σκέψεις 113 και 114). Σε περίπτωση αύξησης του θαλάσσιου ναύλου στη Μασσαλία, σημαντική πλειονότητα των ερωτηθέντων θα στρέφονταν στην Τουλόν, ενώ η μειονότητα θα μετέβαινε επίσης στη Νίκαια. Ωστόσο, η Επιτροπή παρατηρεί ότι τέτοιες συγκρίσεις πραγματοποιούνται λιγότερο συχνά στη διαδρομή Μασσαλία–Propriano (αιτιολογική σκέψη 113), μεταξύ άλλων σε περίπτωση υποθετικής αύξησης του θαλάσσιου ναύλου στον λιμένα της Μασσαλίας (αιτιολογική σκέψη 114). Συνολικά, από τα αποτελέσματα προκύπτει επίσης ότι οι επιβάτες μη κάτοικοι Κορσικής τείνουν να συγκρίνουν τους διαθέσιμους διάπλους στους διάφορους λιμένες της ηπειρωτικής χώρας λιγότερο από ό,τι οι επιβάτες κάτοικοι Κορσικής.

(772) Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι, στο πλαίσιο της διαβούλευσης με τους λιμένες, οι λιμένες της Τουλόν και της Μασσαλίας ανέφεραν ότι ανταγωνίζονται πλήρως μεταξύ τους για τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, με ζώνη έλξης η οποία καλύπτει ολόκληρη τη Γαλλία. Το επίπεδο ανταγωνισμού μεταξύ του λιμένα της Νίκαιας και των λιμένων της Μασσαλίας και της Τουλόν είναι χαμηλότερο, δεδομένου ότι ο λιμένας της Νίκαιας προσελκύει πρωτίστως περιφερειακούς πελάτες (αιτιολογικές σκέψεις 121 και 122). Ωστόσο, οι αρχές των τριών αυτών λιμένων δεν ανέφεραν οποιουσδήποτε συγκεκριμένους περιορισμούς όσον αφορά τη δυνατότητα ευχερούς χειρισμού της κυκλοφορίας επιβατών με τη χρήση των υποδομών τους (αιτιολογική σκέψη 123), μολονότι η λιμενική αρχή της Τουλόν δεν είναι σε θέση να εγγυηθεί καθημερινά ή εβδομαδιαία δρομολόγια μετ' επιστροφής στην Κορσική λόγω του υψηλού βαθμού χρησιμοποίησης των υποδομών της.

(773) Τέλος, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι πόλεις της Μασσαλίας και της Τουλόν απέχουν περίπου 60 χιλιόμετρα μεταξύ τους, με μέση διάρκεια μετακίνησης μικρότερη της μίας ώρας τόσο οδικώς όσο και σιδηροδρομικώς (αιτιολογική σκέψη 25). Οι δύο πόλεις συνδέονται πολύ καλά μεταξύ τους, με σημαντικές υποδομές αυτοκινητοδρόμων και συχνές σιδηροδρομικές συνδέσεις. Η Νίκαια απέχει, όμως, πολύ περισσότερο από την Τουλόν και τη Μασσαλία, δηλαδή αποστάσεις άνω των 150 χιλιομέτρων (οι οποίες αντιστοιχούν σε μέση διάρκεια μετακίνησης μεταξύ 1 ώρας και 45 λεπτών και 2 ωρών, τουλάχιστον, οδικώς ή σιδηροδρομικώς μεταξύ Τουλόν και Νίκαιας), παρά τις σημαντικές οδικές υποδομές και τις σιδηροδρομικές συνδέσεις.

(774) Η Επιτροπή παρατηρεί συναφώς ότι απόσταση άνω των 100 χιλιόμετρων, ή χρόνος μετακίνησης μεγαλύτερος της 1 ώρας, μεταξύ δύο εγκαταστάσεων μπορεί να συνιστά ένδειξη ότι, καταρχήν, ο ανταγωνισμός μεταξύ τους αποκλείεται από την άποψη των χρηστών. Για παράδειγμα, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ζώνη έλξης ενός αερολιμένα καλύπτει γεωγραφική αγορά σε ακτίνα περίπου 100 χιλιομέτρων ή περίπου 60 λεπτών χρόνου μετάβασης με αυτοκίνητο, λεωφορείο, τρένο ή τρένο μεγάλης ταχύτητας ([253]).

(775) Από τις ανωτέρω διαπιστώσεις συνάγονται τα ακόλουθα συμπεράσματα.

(776) Η Επιτροπή εκτιμά ότι υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Μασσαλίας και της Τουλόν από την άποψη των επιβατών, τόσο κατοίκων Κορσικής όσο και μη κατοίκων Κορσικής. Η απόσταση μεταξύ των δύο λιμένων είναι μικρότερη των 100 χιλιομέτρων και διανύεται σε λιγότερο από 1 ώρα· οι δύο πόλεις συνδέονται πολύ καλά και τακτικά με οδικές και σιδηροδρομικές υποδομές. Από τις διαβουλεύσεις με τους χρήστες και με τους λιμένες προκύπτει επίσης έντονος ανταγωνισμός μεταξύ των δύο λιμένων όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών ([254]). Συναφώς, οι γαλλικές αρχές δεν υπέπεσαν σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης.

([253]) Ανακοίνωση της Επιτροπής — Κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες (ΕΕ C 99 της 4.4.2014, σ. 3), σημείο 2.2.

([254]) Με το συμπέρασμα αυτό φαίνεται να συντάσσεται επίσης η γαλλική Αρχή Ανταγωνισμού με τη γνώμη της, σημεία 297-305.

(777) Αντιθέτως, βάσει των πληροφοριών που της υποβλήθηκαν, η Επιτροπή εκτιμά ότι δεν υπάρχουν επαρκή στοιχεία που να καταδεικνύουν τη δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Μασσαλίας και της Νίκαιας από την άποψη των επιβατών, κατοίκων Κορσικής ή μη κατοίκων Κορσικής ([255]).

(778) Πρώτον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η απόσταση μεταξύ Μασσαλίας και Νίκαιας υπερβαίνει κατά πολύ τα 100 χιλιόμετρα ή διάρκεια μετακίνησης μίας ώρας. Επομένως, καταρχήν, η δυνατότητα υποκατάστασης του λιμένα της Νίκαιας με τον λιμένα της Μασσαλίας θα πρέπει να αποκλειστεί. Δεύτερον, τα αποτελέσματα των διαβουλεύσεων με τους χρήστες και με τους λιμένες επιβεβαιώνουν την εν λόγω έλλειψη δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Νίκαιας και της Μασσαλίας. Ο ίδιος ο λιμένας της Νίκαιας αναφέρει ότι η ζώνη έλξης του έχει περιφερειακή μόνο εμβέλεια, αντίθετα προς τις ζώνες έλξης των δύο άλλων λιμένων της ηπειρωτικής Γαλλίας, που έχουν εθνική εμβέλεια. Τρίτον, στην έκθεση της Gecodia, μολονότι διαπιστώνεται ότι οι επιβάτες μη κάτοικοι Κορσικής θεωρούν (αντίθετα προς τους επιβάτες κατοίκους Κορσικής) ότι υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των τριών λιμένων της ηπειρωτικής χώρας, δεν περιέχεται οποιοδήποτε στοιχείο που να τεκμηριώνει το συμπέρασμα αυτό.

(779) Βάσει των πληροφοριών που υπέβαλε η Γαλλία, η Επιτροπή εκτιμά ότι είναι σαφές ότι για τους επιβάτες, κατοίκους Κορσικής ή μη κατοίκους Κορσικής, δεν υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ του λιμένα της Νίκαιας και του λιμένα της Μασσαλίας.

(780) Ωστόσο, κατά τη γνώμη της Επιτροπής, η ανωτέρω πρόδηλη πλάνη δεν έχει αντίκτυπο, στην παρούσα υπόθεση, στην εξακρίβωση της ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας επιβατικών μεταφορών μεταξύ Μασσαλίας και Propriano.

(781) Πρώτον, όσον αφορά την εκτιμώμενη ποσοτική ζήτηση (δηλαδή τον αριθμό των προς μεταφορά επιβατών), η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Γαλλία δεν υπερεκτίμησε την ποσοτική ζήτηση εκ μέρους επιβατών που μετακινούνται μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και του λιμένα του Propriano, δεδομένου ότι ο λιμένας του Propriano συνδέεται ιστορικά μόνο με τη Μασσαλία, και όχι με τους λιμένες της Τουλόν και της Νίκαιας. Ως εκ τούτου, ο συνολικός αριθμός επιβατών που μετακινούνται μεταξύ του λιμένα του Propriano και της ηπειρωτικής Γαλλίας ήταν εν τοις πράγμασι ο αριθμός επιβατών στη διαδρομή Μασσαλία–Propriano. Η ζήτηση που εκτίμησαν οι γαλλικές αρχές, η οποία βασίστηκε σε ιστορικά στοιχεία για την περίοδο 2016-2021 (αιτιολογική σκέψη 150), περιορίστηκε στα ιστορικά στοιχεία κυκλοφορίας μεταξύ Μασσαλίας και Propriano. Επομένως, οι γαλλικές αρχές περιέλαβαν στην ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας μόνο τη ζήτηση μεταξύ Μασσαλίας και Propriano, η δε συμπερίληψη ή μη των λιμένων της Τουλόν και της Νίκαιας στο πεδίο της δημόσιας υπηρεσίας ουδεμία ασκούσε επιρροή στην παρούσα υπόθεση.

(782) Δεύτερον, παρομοίως, η προαναφερθείσα πλάνη δεν αναιρεί την ανάλυση της αγοράς στο μέτρο που από την εν λόγω ανάλυση προέκυψε ότι, εν πάση περιπτώσει, δεν υπήρχε κανένας οικονομικός φορέας διατεθειμένος να παράσχει εμπορικές υπηρεσίες μεταξύ του λιμένα του Propriano και της ηπειρωτικής Γαλλίας (αιτιολογική σκέψη 828). Επομένως, ανεξαρτήτως του βαθμού δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της ηπειρωτικής χώρας για συνδέσεις με το Propriano, υπήρχε εν πάση περιπτώσει πλήρης ανεπάρκεια της αγοράς.

δ) Σχετικά με την έλλειψη δυνατότητας υποκατάστασης, από γεωγραφικής απόψεως, του λιμένα του Propriano με τους άλλους λιμένες της Κορσικής

(783) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, όσον αφορά την επιλογή λιμένα αναχώρησης/άφιξης στην Κορσική εκ μέρους των επιβατών, οι γαλλικές αρχές δεν πραγματοποίησαν ειδική ανάλυση της δυνατότητας υποκατάστασης, από γεωγραφικής απόψεως, μεταξύ των λιμένων της Κορσικής από την άποψη των χρηστών, και ειδικότερα της δυνατότητας υποκατάστασης του λιμένα του Propriano με τους άλλους λιμένες της Κορσικής. Με την καταγγελία της, η Corsica Ferries υποστήριξε, ωστόσο, ότι, από την άποψη των επιβατών, υπήρχε πλήρης δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων του Αιακίου και του Propriano. Με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι τούτο δεν ισχύει, λαμβανομένου υπόψη του σημαντικού χρόνου μετακίνησης μεταξύ των δύο λιμένων και των ιδιαίτερων τοπογραφικών χαρακτηριστικών της μετακίνησης ([256]).

(784) Οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν συναφώς διάφορα αποδεικτικά στοιχεία κατά τη διάρκεια της επίσημης διαδικασίας έρευνας, με σκοπό να καταδείξουν ότι, κατά τη γνώμη τους, δεν υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης του λιμένα του Propriano με τον λιμένα του Αιακίου ή γενικότερα με τους άλλους λιμένες της Κορσικής (ενότητες 2.1, 2.2 και 4.1.3). Ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη υπέβαλαν επίσης στοιχεία επί του ζητήματος αυτού: η Corsica Ferries επέμεινε στη δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων του Αιακίου και του Propriano, ενώ η Corsica Linea αμφισβήτησε τη δυνατότητα αυτή.

([255]) Δεδομένου ότι η δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Τουλόν και της Νίκαιας δεν έχει σημασία για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, η Επιτροπή δεν θα διατυπώσει παρατηρήσεις επί του ζητήματος αυτού, ιδίως δεδομένου ότι οι γαλλικές αρχές δεν υπέβαλαν στοιχεία για την εκτίμηση τέτοιας δυνατότητας υποκατάστασης.

([256]) Απόφαση κίνησης της διαδικασίας, αιτιολογική σκέψη 300.

(785) Η Επιτροπή παρατηρεί καταρχάς ότι, βάσει των πληροφοριών που έλαβε, ο λιμένας του Propriano βρίσκεται σε μεγάλη απόσταση από τους λιμένες της Bastia και της L'Île-Rousse (αιτιολογικές σκέψεις 36 και 37). Ως εκ τούτου, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ του λιμένα του Propriano και των δύο άλλων λιμένων.

(786) Όσον αφορά τους λιμένες του Αιακίου και του Porto-Vecchio, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η απόσταση μεταξύ των εν λόγω λιμένων και του Propriano είναι περίπου 70 χιλιόμετρα. Ωστόσο, σε αμφότερες τις περιπτώσεις, ο χρόνος μετάβασης είναι σχεδόν 1 ώρα και 30 λεπτά με αυτοκίνητο και 1 ώρα και 45 λεπτά με λεωφορείο, τα δε καθημερινά δρομολόγια είναι σχετικά περιορισμένα (αιτιολογικές σκέψεις 36 και 37). Καταρχήν, αυτοί οι μεγάλοι χρόνοι μετακίνησης τείνουν να αποκλείουν τη δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ, αφενός των λιμένων του Αιακίου και του Porto-Vecchio, και, αφετέρου, του λιμένα του Propriano.

(787) Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης, όπως και οι γαλλικές αρχές (αιτιολογική σκέψη 361), ότι οι χρόνοι μετακίνησης μεταξύ Propriano και Αιακίου/Porto-Vecchio επιμηκύνονται από τις στροφές της διαδρομής που αυξάνουν τον κίνδυνο τροχαίων ατυχημάτων, τα οποία συμβαίνουν πολύ συχνά στην Κορσική. Το νησί έχει επίσης υψηλό ποσοστό θανάτων λόγω τροχαίων ατυχημάτων (αιτιολογική σκέψη 18). Οι ανωτέρω γεωγραφικοί περιορισμοί συμβάλλουν επίσης στην αύξηση του κόστους της βενζίνης, όπως ορθώς επισημαίνει η Corsica Linea με τις παρατηρήσεις της (αιτιολογική σκέψη 549)· το εν λόγω κόστος είναι ιδιαιτέρως υψηλό στην Κορσική (αιτιολογική σκέψη 21), η δε περιοχή του Propriano κατέγραψε υψηλό πληθωρισμό το 2022, με αποτέλεσμα την αύξηση του καθημερινού κόστους διαβίωσης για τον τοπικό πληθυσμό (αιτιολογική σκέψη 23). Το αντικειμενικό αυτό στοιχείο, το οποίο υπέβαλαν οι γαλλικές αρχές και το οποίο λαμβάνει υπόψη τα συμφέροντα των χρηστών, σύμφωνα με το σημείο 14 του πλαισίου ΥΓΟΣ, επιρρωννύει τη διαπίστωση ότι η άποψη ότι δεν υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης, από την άποψη των χρηστών, μεταξύ, αφενός, των λιμένων του Αιακίου και του Porto-Vecchio και, αφετέρου, του λιμένα του Propriano, δεν ενέχει πρόδηλη πλάνη.

(788) Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι, μολονότι η διαβούλευση με τους χρήστες δεν περιλάμβανε συγκεκριμένες ερωτήσεις σχετικά με τη δυνατότητα υποκατάστασης, από γεωγραφικής απόψεως, μεταξύ των λιμένων της Κορσικής, τα αποτελέσματα της διαβούλευσης παρέχουν ορισμένες πληροφορίες επί του ζητήματος αυτού. Συγκεκριμένα, όπως αναφέρθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 113 και 114, μολονότι οι επιβάτες τείνουν γενικά να συγκρίνουν τους διαθέσιμους διάπλους από τους διάφορους λιμένες της ηπειρωτικής χώρας προς την Κορσική, τα αποτελέσματα διαφέρουν από διαδρομή σε διαδρομή. Όπως προκύπτει από τη διαβούλευση, η πλειονότητα των ερωτηθέντων που χρησιμοποιούν τη διαδρομή Μασσαλία–Propriano (άνω του 60 %) δεν χρησιμοποίησαν, ως εναλλακτική λύση, άλλες υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών προς/από τους άλλους λιμένες της ηπειρωτικής χώρας το 2019 (όπως, για παράδειγμα, τις διαδρομές Τουλόν–Αιάκιο ή Τουλόν–Porto-Vecchio) και άνω του 50 % των ερωτηθέντων δεν συγκρίνουν ποτέ τους διαθέσιμους διάπλους στους λιμένες της ηπειρωτικής χώρας προς/από το Propriano, αντίθετα προς ό,τι συμβαίνει στις άλλες διαδρομές από/προς την Κορσική.

(789) Δεδομένου ότι ο λιμένας του Propriano έχει μία μόνο σύνδεση με την ηπειρωτική χώρα (Μασσαλία), τα ανωτέρω αποτελέσματα τείνουν να καταδεικνύουν κατά μείζονα λόγο ότι οι χρήστες δεν συγκρίνουν τη διαδρομή Μασσαλία–Propriano με εναλλακτικούς διάπλους διαθέσιμους από άλλους λιμένες της ηπειρωτικής χώρας, όπως τους διάπλους Τουλόν–Αιάκιο ή Τουλόν–Porto-Vecchio, προκειμένου να μεταβούν στο Propriano και το αντίστροφο.

(790) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι γαλλικές αρχές δεν υπέπεσαν σε πρόδηλη πλάνη όταν εκτίμησαν, στην παρούσα υπόθεση, ότι, από την άποψη των χρηστών, δεν υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων του Propriano και του Αιακίου / του Porto-Vecchio ([257]).

(791) Οι παρατηρήσεις της Corsica Ferries, με τις οποίες αμφισβητεί απλώς και μόνο την έλλειψη δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ Αιακίου και Propriano, δεν μπορούν να αναιρέσουν το συμπέρασμα αυτό.

(792) Πρώτον, με την παρατήρηση ότι η απόσταση μεταξύ Propriano και Αιακίου είναι 70 χιλιόμετρα μόνο και ότι η απόσταση αυτή είναι αμελητέα για επιβάτες που ταξιδεύουν κυρίως με οχήματα (αιτιολογική σκέψη 420), η Corsica Ferries βασίζει τη δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των δύο λιμένων αποκλειστικά και μόνο στη μεταξύ τους απόσταση. Ωστόσο, η απόσταση μεταξύ των δύο λιμένων είναι ένας μόνο από τους παράγοντες που καθορίζουν τον βαθμό της δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ τους.

([257]) Υπενθυμίζεται συναφώς ότι το ερωτηματολόγιο που χρησιμοποιήθηκε στο πλαίσιο της διαβούλευσης με τους χρήστες περιλάμβανε ερωτήσεις σχετικά με τη χρήση των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών σε ολόκληρη τη διαδρομή (για παράδειγμα, Μασσαλία–Αιάκιο), με αποτέλεσμα να λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες και οι προτιμήσεις των χρηστών τόσο κατά την αναχώρηση από τον λιμένα της Μασσαλίας ή την άφιξη στον λιμένα της Μασσαλίας όσο και κατά την αναχώρηση από τους λιμένες της Κορσικής ή την άφιξη στους λιμένες της Κορσικής. Ομοίως, οι ερωτήσεις σχετικά με τη δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ αεροπορικών και θαλάσσιων μεταφορών αφορούσαν επίσης τους χρήστες που αναχωρούν από την ηπειρωτική χώρα ή από την Κορσική. Επομένως, το ζήτημα της δυνατότητας υποκατάστασης, από γεωγραφικής απόψεως, μεταξύ των λιμένων της Κορσικής είναι το μόνο που απουσιάζει από τη διαβούλευση με τους χρήστες και από την έκθεση της Gecodia, πλην όμως, βάσει των στοιχείων που υπέβαλαν οι γαλλικές αρχές, η Επιτροπή δεν μπορεί να συμπεράνει ότι η παράλειψη αυτή συνιστά πρόδηλη πλάνη εκτίμησης.

(793) Δεύτερον, η Corsica Ferries υποστηρίζει ότι δεν είναι ορθό να θεωρείται ότι χρόνος μετακίνησης μίας περίπου ώρας μπορεί να εμποδίζει τη δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των δύο λιμένων (αιτιολογική σκέψη 421). Ωστόσο, ο χρόνος μετακίνησης μεταξύ των λιμένων του Αιακίου και του Propriano δεν είναι περίπου 1 ώρα, αλλά 1 ώρα και 30 με αυτοκίνητο και 1 ώρα και 45 λεπτά με λεωφορείο (αιτιολογικές σκέψεις 36 και 37) και, επομένως, σημαντικά μεγαλύτερος ([258]).

(794) Στο πλαίσιο αυτό, η Corsica Ferries παρατηρεί ότι οι γαλλικές αρχές θεώρησαν ότι οι μεγαλύτεροι χρόνοι μετακίνησης μεταξύ Μασσαλίας και Νίκαιας ή Τουλόν και Νίκαιας δεν εμπόδιζαν τη διαπίστωση δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων αυτών (αιτιολογική σκέψη 422). Ωστόσο, η Επιτροπή εκτιμά ότι η ανάλυση της δυνατότητας υποκατάστασης, από γεωγραφικής απόψεως, μεταξύ των λιμένων της ηπειρωτικής χώρας είναι αλυσιτελής για την εξέταση της δυνατότητας υποκατάστασης, από γεωγραφικής απόψεως, μεταξύ των λιμένων της Κορσικής, καθώς η δεύτερη πρέπει να εξεταστεί λαμβανομένων ειδικώς υπόψη των περιστάσεων και των χαρακτηριστικών της Κορσικής. Εν πάση περιπτώσει, η Επιτροπή εκτιμά ότι η ανάλυση, στην έκθεση της Gecodia, του βαθμού της δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της ηπειρωτικής χώρας δεν είναι επαρκώς διεξοδική για τους λόγους που παρατέθηκαν στην αιτιολογική σκέψη 780.

(795) Τρίτον, η Corsica Ferries παρατηρεί ότι οι κάτοικοι Κορσικής που βρίσκονται στο μέσον της διαδρομής μεταξύ Αιακίου και Propriano (ειδικότερα στο Grosseto-Prugna) θεωρούν ότι υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των δύο λιμένων (αιτιολογική σκέψη 423). Ωστόσο, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η ανάλυση της ζώνης έλξης ενός λιμένα απαιτεί να λαμβάνονται υπόψη όλοι οι χρήστες που καλύπτονται από την εν λόγω ζώνη και όχι μόνο εκείνοι που βρίσκονται στα όρια της ζώνης και που, εξ ορισμού, μπορεί να χρησιμοποιούν άλλη ζώνη έλξης. Συγκεκριμένα, είναι εγγενές χαρακτηριστικό κάθε ζώνης έλξης να έχει όρια, οι δε χρήστες που βρίσκονται στις παρυφές των ορίων αυτών μπορούν να χρησιμοποιούν μία ή περισσότερες άλλες υποδομές ή υπηρεσίες ([259]). Εν πάση περιπτώσει, η Corsica Ferries δεν αποδεικνύει ότι οι κάτοικοι του Grosseto-Prugna αποτελούν την πλειονότητα, ή έστω σημαντική μειονότητα, των επιβατών που χρησιμοποιούν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στον λιμένα του Propriano.

(796) Τέταρτον, η Επιτροπή παρατηρεί, όπως αναφέρεται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ([260]) και χωρίς να αντικρουστεί επ' αυτού από την Corsica Ferries, ότι το γεγονός ότι οι επιβάτες που επιβιβάζονται συνήθως στο Propriano πρέπει να μεταβούν στο Αιάκιο προκειμένου να μετακινηθούν στην ηπειρωτική χώρα τις ημέρες κατά τις οποίες δεν εκτελείται δρομολόγιο μετ' επιστροφής από τον λιμένα του Propriano δεν είναι αποτέλεσμα επιλογής των επιβατών να μεταβούν στον έναν ή στον άλλο λιμένα, αλλά περιορισμός ο οποίος συνίσταται στην αναγκαστική μετάβαση στο Αιάκιο λόγω έλλειψης δρομολογίου στο Propriano. Επομένως, αντίθετα προς όσα υποστηρίζει η Corsica Ferries (αιτιολογική σκέψη 424), το γεγονός αυτό δεν μπορεί να θεωρηθεί κρίσιμο κατά την αξιολόγηση της δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ των δύο λιμένων.

(797) Τέλος, όσον αφορά το γεγονός ότι οι ίδιες οι γαλλικές αρχές αναγνώρισαν το 2018 τη δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων του Propriano και του Αιακίου για τη μεταφορά επιβατών, στο πλαίσιο γνωμοδότησης εμπειρογνώμονα την οποία παράγγειλε εθνικό δικαστήριο (αιτιολογική σκέψη 425), επισημαίνεται ότι το στοιχείο αυτό είναι αλυσιτελές, στο μέτρο που αφορά μέτρα διαφορετικά από τα εξεταζόμενα στην παρούσα υπόθεση. Υπενθυμίζεται ότι η προαναφερθείσα γνωμοδότηση αφορούσε τη δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων του Propriano και του Αιακίου σε σχέση με το πρόσθετο δρομολόγιο που θεσπίστηκε στο πλαίσιο της ΣΑΔΥ 2007-2013 για τη θερινή περίοδο, του οποίου η χρηματοδότηση συνιστούσε μη συμβατή κρατική ενίσχυση (αιτιολογική σκέψη 67).

(798) Επομένως, τα επιχειρήματα της Corsica Ferries, κατά τα οποία η προαναφερθείσα γνωμοδότηση i) αφορούσε θαλάσσια συγκοινωνία με την Κορσική και παρόμοιες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας με τις προβλεπόμενες στις ΣΑΔΥ και ii) αναγόταν σε πρόσφατη περίοδο κατά τη διάρκεια της οποίας δεν υπήρξαν ουσιαστικές μεταβολές στην αγορά θαλάσσιων υπηρεσιών (αιτιολογική σκέψη 426), δεν ευσταθούν. Οι ΣΑΔΥ δεν προβλέπουν πρόσθετο δρομολόγιο όπως το προβλεπόμενο στη ΣΑΔΥ 2007-2013.

([258]) Η Corsica Ferries ισχυρίζεται, επιπλέον, ότι το Grosseto-Prugna, το οποίο βρίσκεται στο μέσον της διαδρομής μεταξύ Αιακίου και Propriano, απέχει 40 λεπτά από το Αιάκιο και 45 λεπτά από το Propriano. Επομένως, ο συνολικός χρόνος μετακίνησης εκτιμάται σε 85 λεπτά, δηλαδή 1 ώρα και 25 λεπτά.

([259]) Για παράδειγμα, εάν υποτεθεί ότι δύο υποδομές απέχουν περίπου 400 χιλιόμετρα μεταξύ τους, οι χρήστες που βρίσκονται στο μέσον της απόστασης (δηλαδή απέχουν 200 χιλιόμετρα από κάθε υποδομή) μπορεί να θεωρούν ότι υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ τους, εφόσον δεν υπάρχουν άλλες διαφορές μεταξύ τους. Ωστόσο, τούτο δεν σημαίνει ότι υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των δύο υποδομών για τον λόγο αυτόν και μόνο.

([260]) Απόφαση κίνησης της διαδικασίας, αιτιολογική σκέψη 301.

(799) Επιπλέον, η επιστολή την οποία η Corsica Ferries προσάρτησε στο παράρτημα 8 των παρατηρήσεών της δεν περιέχει οποιαδήποτε πραγματικά ή νομικά στοιχεία σχετικά με τους λόγους που οδήγησαν τον νομικό εμπειρογνώμονα να διαπιστώσει τη δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων του Αιακίου και του Propriano, με αποτέλεσμα η Επιτροπή να μην είναι σε θέση να λάβει υπόψη το εν λόγω στοιχείο στην ανάλυσή της. Στην εν λόγω επιστολή αναφέρεται μόνο ότι τα μέρη «*συμφώνησαν*» στην ύπαρξη τέτοιας δυνατότητας υποκατάστασης. Ωστόσο, οι γαλλικές αρχές αμφισβητούν τη δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων του Αιακίου και του Propriano στην παρούσα υπόθεση (σημείο 4.1.3) και υπέβαλαν ορισμένα αντικειμενικά αποδεικτικά στοιχεία προς στήριξη της θέσης τους, επί των οποίων η Επιτροπή πρέπει να εκφέρει την άποψή της δυνάμει του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ. Κανένα από τα στοιχεία που η Corsica Ferries υπέβαλε με τις παρατηρήσεις της δεν είναι ικανό να αποδείξει ότι οι πληροφορίες που υπέβαλε η Γαλλία σχετικά με την έλλειψη δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων του Αιακίου και του Propriano ενέχουν πρόδηλη πλάνη.

ε) Συμπεράσματα σχετικά με την ποιοτική ζήτηση εκ μέρους των επιβατών

(800) Εν κατακλείδι, από τα ανωτέρω συνάγεται ότι οι γαλλικές αρχές χρησιμοποίησαν κατάλληλα μέσα για τον προσδιορισμό της ποιοτικής ζήτησης εκ μέρους των επιβατών μεταξύ Μασσαλίας και Propriano, σύμφωνα με το σημείο 14 του πλαισίου ΥΓΟΣ.

(801) Τα προαναφερθέντα μέσα κατέστησαν δυνατή την ανάδειξη των αναγκών των χρηστών για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, μολονότι οι γαλλικές αρχές υπέπεσαν σε πλάνη εκτίμησης όταν προέβησαν σε διαφοροποίηση μεταξύ επιβατών κατοίκων Κορσικής και επιβατών μη κατοίκων Κορσικής, δεδομένου ότι η ζήτηση εκ μέρους των δύο αυτών κατηγοριών είναι σε μεγάλο βαθμό ομοιογενής. Ωστόσο, η σφάλμα αυτό δεν έχει αντίκτυπο στην ανάλυση της ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας την οποία οι γαλλικές αρχές πραγματοποίησαν για τη διαδρομή Μασσαλία–Propriano.

(802) Επιπλέον, μολονότι οι γαλλικές αρχές ορθώς διαπίστωσαν τη δυνατότητα υποκατάστασης, από γεωγραφικής απόψεως, μεταξύ των λιμένων της Μασσαλίας και της Τουλόν από την άποψη των χρηστών, δεν διενήργησαν διεξοδική ανάλυση της δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Μασσαλίας και της Νίκαιας. Ωστόσο, το σφάλμα αυτό δεν είναι ικανό να επηρεάσει την ανάλυση της ύπαρξης ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας μεταξύ Μασσαλίας και Propriano.

(803) Τέλος, τα αποδεικτικά στοιχεία που υπέβαλαν οι γαλλικές αρχές είναι επαρκώς ευλογοφανή ώστε να αποκλείεται κάθε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης όσον αφορά τη δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ του λιμένα του Propriano και των άλλων λιμένων της Κορσικής.

7.3.2.1.1.1.2. Ποσοτική ζήτηση

(804) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, προκειμένου να προσδιορίσουν ποσοτικά τη ζήτηση εκ μέρους των επιβατών για καθεμία από τις θαλάσσιες διαδρομές μεταξύ Μασσαλίας και Κορσικής, συμπεριλαμβανομένης της διαδρομής Μασσαλία–Propriano, οι γαλλικές αρχές κατάρτισαν προβλέψεις για την περίοδο από το 2023 έως το 2030, λαμβάνοντας ως σημείο αναφοράς τα στοιχεία για το 2019· τα έτη 2020 και 2021 επηρεάστηκαν από την πανδημία COVID-19 (αιτιολογική σκέψη 150) ([261]). Με άλλα λόγια, οι γαλλικές αρχές επέλεξαν το πιο πρόσφατο έτος στο οποίο η αγορά θαλάσσιων μεταφορών επιβατών, στο πλαίσιο των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών, λειτούργησε κανονικά. Κατά την Επιτροπή, η επιλογή αυτή δεν ενέχει πρόδηλη πλάνη εκτίμησης.

(805) Επιπλέον, προκειμένου να εκτιμήσουν τη μελλοντική ζήτηση κατά τη διάρκεια της υπό εξέταση περιόδου, οι γαλλικές αρχές χρησιμοποίησαν το μέσο ετήσιο ποσοστό αύξησης επίσημων πηγών, και συγκεκριμένο το μέσο ετήσιο ποσοστό αύξησης της ζήτησης για μεταφορές έως το 2030 που δημοσίευσε το Υπουργείο Οικολογικής Μετάβασης, υπολογισμένο βάσει των διαθέσιμων στοιχείων το 2021 (αιτιολογική σκέψη 150). Η Επιτροπή παρατηρεί ότι το συγκεκριμένο μέσο ετήσιο ποσοστό αύξησης της ζήτησης υπολογίστηκε, μεταξύ άλλων, προκειμένου να παρασχεθούν στις αρχές τοπικής αυτοδιοίκησης προβλέψεις σχετικά με τις μεταφορές σε σχέση με έργα στον τομέα των μεταφορών, όπως στην προκειμένη περίπτωση. Επομένως, οι γαλλικές αρχές μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν το συγκεκριμένο μέσο ετήσιο ποσοστό αύξησης της ζήτησης χωρίς να υποπέσουν σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης, ειδικότερα δεδομένου ότι το ποσοστό αναπροσαρμόστηκε προκειμένου να ληφθεί υπόψη η ειδική κατάσταση της Κορσικής, η οποία εξεταζόταν, άλλωστε, στις μελέτες του Υπουργείου Οικολογικής Μετάβασης.

(806) Τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν υπέβαλαν οποιαδήποτε παρατήρηση επί του ζητήματος αυτού.

([261]) Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι τα στοιχεία για το 2022 δεν ήταν ακόμη διαθέσιμα όταν οι γαλλικές αρχές ανέλυσαν την ανάγκη παροχή δημόσιας υπηρεσίας.

(807) Ως εκ τούτου, η Γαλλία δεν υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης κατά την ανάλυση της ποσοτικής ζήτησης για επιβατικές μεταφορές μεταξύ Μασσαλίας και Propriano.

7.3.2.1.1.2. Ύπαρξη ανεπάρκειας της αγοράς

7.3.2.1.1.2.1. Προσδιορισμός της προσφοράς της αγοράς χωρίς σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας

1) Σχετικά με τα κατάλληλα μέσα τα οποία χρησιμοποίησε η Γαλλία για τον προσδιορισμό της προσφοράς της αγοράς

(808) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι γαλλικές αρχές ανακοίνωσαν την πραγματοποίηση διαβούλευσης με τους οικονομικούς φορείς ζητώντας από όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς εκμετάλλευσης θαλάσσιων μεταφορών να παραθέσουν τις υπηρεσίες τις οποίες θα πρόσφεραν μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας χωρίς τη σύναψη οποιασδήποτε σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας. Η διαβούλευση με τους φορείς εκμετάλλευσης διάρκεσε πέντε εβδομάδες και ήταν προσπελάσιμη στον ιστότοπο της Τοπικής Αρχής Κορσικής για κάθε οικονομικό φορέα ο οποίος επιθυμούσε να λάβει μέρος (αιτιολογική σκέψη 97).

(809) Η διαβούλευση με τους οικονομικούς φορείς περιλάμβανε ερωτηματολόγιο σχετικά με τα χαρακτηριστικά των εμπορικών υπηρεσιών τις οποίες επρόκειτο να προσφέρουν οι οικονομικοί φορείς. Το ερωτηματολόγιο συνοδευόταν από διάφορα έγγραφα τα οποία ενημέρωναν τους οικονομικούς φορείς σχετικά με i) τα κύρια χαρακτηριστικά της θαλάσσιας συγκοινωνίας με την Κορσική, ii) τα μέτρα που έλαβαν οι γαλλικές αρχές για να εξακριβώσουν την ύπαρξη ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, iii) τις διάφορες κατηγορίες χρηστών που προσδιόρισε αρχικώς η Γαλλία και iv) σύντομη παρουσίαση των αποτελεσμάτων της διαβούλευσης με τους χρήστες (αιτιολογική σκέψη 98). Επομένως, το σύνολο των πληροφοριών που παρουσιάστηκαν παρείχε στους οικονομικούς φορείς τη δυνατότητα να κατανοήσουν το πλαίσιο διεξαγωγής της διαβούλευσης.

(810) Το ερωτηματολόγιο ζητούσε, ειδικότερα, από τους οικονομικούς φορείς να περιγράψουν τα χαρακτηριστικά των εμπορικών υπηρεσιών που θα πρόσφεραν (αιτιολογικές σκέψεις 163 έως 165), ώστε οι γαλλικές αρχές να μπορέσουν να κατανοήσουν: τον αριθμό δρομολογίων που επρόκειτο να εκτελούνται· τη συχνότητά τους· τη δυναμικότητα και τα χαρακτηριστικά των χρησιμοποιούμενων σκαφών· ώρες αναχώρησης και άφιξης τις παρεχόμενες επί του σκάφους υπηρεσίες· τις περιόδους του έτους κατά τις οποίες επρόκειτο να παρέχεται η υπηρεσία· αν τα δρομολόγια περιλαμβάνουν ενδιάμεσες στάσεις κ.λπ. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι ερωτήσεις ήταν αντίστοιχες εκείνων που τέθηκαν στο πλαίσιο της διαβούλευσης με τους χρήστες (ωράρια δρομολογίων, συχνότητα, σκάφη με καμπίνες και δυναμικότητα σκαφών, περίοδοι του έτους, λιμένες αναχώρησης/άφιξης κ.λπ.).

(811) Επομένως, οι γαλλικές αρχές ήταν σε θέση να συγκρίνουν την προσφορά εκ μέρους των οικονομικών φορέων με τα χαρακτηριστικά της ζήτησης εκ μέρους των χρηστών προκειμένου να εξακριβώσουν την ύπαρξη ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Κατά συνέπεια, δεν ευσταθεί ο ισχυρισμός της Corsica Ferries (αιτιολογική σκέψη 461) ότι με το ερωτηματολόγιο οι οικονομικοί φορείς κλήθηκαν απλώς και μόνο να περιγράψουν τις υπηρεσίες που επρόκειτο να προσφέρουν προκειμένου να ανταποκριθούν στις ανάγκες εδαφικής συνέχειας. Αντιθέτως, το ερωτηματολόγιο ζητούσε, εν ολίγοις, πλήρη περιγραφή της προσφοράς της αγοράς, τόσο υφιστάμενης όσο και δυνητικής, την οποία θα μπορούσαν να διαθέσουν οι οικονομικοί φορείς χωρίς σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, με την απάντησή της στη διαβούλευση με τους οικονομικούς φορείς, η Corsica Ferries επέκρινε τον λεπτομερή χαρακτήρα των ερωτήσεων (αιτιολογική σκέψη 169).

(812) Από τα ανωτέρω προκύπτει επίσης σαφώς ότι η Corsica Ferries δεν μπορεί να ισχυριστεί ότι οι γαλλικές αρχές δεν κατάρτισαν ένα διαφανές και αντικειμενικό αντίστροφο σενάριο (βλ. αιτιολογική σκέψη 459).

(813) Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι γαλλικές αρχές διεξήγαγαν επίσης διαβούλευση με τους λιμένες, ώστε να μπορέσουν να συγκεντρώσουν χρήσιμες πληροφορίες σχετικά με τη δυναμικότητα και τις υπηρεσίες που παρέχουν οι λιμένες σε ναυτιλιακές εταιρείες (αιτιολογική σκέψη 752).

(814) Ως εκ τούτου, οι γαλλικές αρχές διεξήγαγαν κατάλληλες δημόσιες διαβουλεύσεις προκειμένου να λάβουν υπόψη τα συμφέροντα των παρόχων υπηρεσιών, σύμφωνα με το σημείο 14 του πλαισίου ΥΓΟΣ.

2) Σχετικά με τα συμπεράσματα της Γαλλίας όσον αφορά τον προσδιορισμό της προσφοράς της αγοράς

(815) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι στη διαβούλευση με τους οικονομικούς φορείς απάντησαν τρεις οικονομικοί φορείς (αιτιολογική σκέψη 166). Η Corsica Linea και η La Méridionale ανέφεραν ότι δεν θα παρείχαν οποιαδήποτε εμπορική υπηρεσία χωρίς σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας (αιτιολογική σκέψη 167). Η Corsica Ferries παρουσίασε στις γαλλικές αρχές την εμπορική προσφορά την οποία επρόκειτο να υλοποιήσει απουσία οποιασδήποτε σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας (αιτιολογικές σκέψεις 170 έως 173).

(816) Με τις παρατηρήσεις της, η Corsica Ferries θεωρεί, κατ' ουσία, ότι οι απαντήσεις της Corsica Linea και της La Méridionale δεν είναι αξιόπιστες και ότι, επομένως, οι γαλλικές αρχές έπρεπε να εξετάσουν λεπτομερέστερα τις απαντήσεις αυτές (αιτιολογικές σκέψεις 464 και 465).

(817) Προκαταρκτικώς, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, κατά το σημείο 14 του πλαισίου ΥΓΟΣ και το άρθρο 4 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές όπως έχουν ερμηνευθεί από τη νομολογία (απόφαση SNCM II), τα κράτη μέλη έχουν ευρεία διακριτική ευχέρεια να επιλέγουν τα κατάλληλα μέσα για την ανάλυση ενδεχόμενης ανεπάρκειας της αγοράς. Συναφώς, τα κράτη μέλη μπορούν να οργανώσουν δημόσια διαβούλευση (αιτιολογική σκέψη 737) με σκοπό να συγκεντρώσουν τις απόψεις των οικονομικών φορέων σχετικά με την ικανότητα της αγοράς να ανταποκριθεί σε ζήτηση την οποία προσδιόρισαν οι δημόσιες αρχές. Τούτο δεν αμφισβητείται από κανένα από τα ενδιαφερόμενα μέρη.

(818) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, στην παρούσα υπόθεση, οι γαλλικές αρχές οργάνωσαν δημόσια διαβούλευση με τους οικονομικούς φορείς, το περιεχόμενο της οποίας τους έδωσε τη δυνατότητα να συλλέξουν ακριβείς και πλήρεις πληροφορίες σχετικά με την προσφορά της αγοράς η οποία θα ήταν διαθέσιμη για τη θαλάσσια συγκοινωνία με την Κορσική, στο πλαίσιο του καθεστώτος ΥΠΔΥ του 2019, χωρίς οποιαδήποτε σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας (σημείο 3.4.2.2.1).

(819) Όταν ένα κράτος μέλος οργανώνει πλήρη και ακριβή δημόσια διαβούλευση, οι οικονομικοί φορείς επιλέγουν αν θα συμμετάσχουν ή όχι και, αν αποφασίσουν να συμμετάσχουν, πρέπει να το πράττουν ενεργώντας καλόπιστα. Ως εκ τούτου, πρέπει να παρέχουν ορθές και πλήρεις πληροφορίες, ώστε το κράτος μέλος να μπορεί να αναλύσει όσο το δυνατόν πληρέστερα την προσφορά της αγοράς που θα ήταν διαθέσιμη χωρίς υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(820) Στην παρούσα υπόθεση, όσον αφορά την *υφιστάμενη προσφορά της αγοράς* εκ μέρους της Corsica Linea και της La Méridionale, η Επιτροπή παρατηρεί, βάσει των πληροφοριών που υπέβαλαν οι γαλλικές αρχές και τα ενδιαφερόμενα μέρη, ότι, κατά την ημερομηνία σύναψης των ΣΑΔΥ (20 Δεκεμβρίου 2022), ούτε η Corsica Linea ούτε La Méridionale παρείχαν εμπορικές υπηρεσίες εκτός ΣΑΔΥ σε μία ή περισσότερες διαδρομές μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας. Οι εν λόγω εταιρείες παρείχαν εμπορικές υπηρεσίες διεθνών θαλάσσιων μεταφορών μόνο μεταξύ Γαλλίας και Βόρειας Αφρικής. Η Corsica Ferries δεν παρέχει οποιαδήποτε απόδειξη περί του αντιθέτου με τις παρατηρήσεις της. Παρέχει απλώς και μόνο πληροφορίες σχετικά με τις προσφερόμενες υπηρεσίες, τόσο από την Corsica Linea όσο και από τη La Méridionale, το 2023 και 2024, δηλαδή μετά την ημερομηνία σύναψης των ΣΑΔΥ (αιτιολογική σκέψη 465). Επομένως, οι γαλλικές αρχές δεν μπορούσαν να στηριχθούν σε ανάλυση σχετικά με την υφιστάμενη ιδιωτική προσφορά εκ μέρους της Corsica Linea ή της La Méridionale.

(821) Όσον αφορά τη *δυνητική προσφορά* εκ μέρους της La Méridionale και της Corsica Linea, στη μελέτη BRG 1 που υπέβαλε η Corsica Ferries αναφέρεται ότι η Corsica Linea είχε υποβάλει στην OTC σχέδιο μεταφορών τον Ιούνιο του 2022 με το οποίο την ενημέρωνε για την πρόθεσή της να ξεκινήσει, κατά τη διάρκεια του 2023, 19 δρομολόγια μετ' επιστροφής μεταξύ Μασσαλίας και Propriano, 5 δρομολόγια μετ' επιστροφής μεταξύ Μασσαλίας και Αιακίου και 10 δρομολόγια μετ' επιστροφής μεταξύ Μασσαλίας και L'Île-Rousse. Είναι, ωστόσο, σαφές ότι i) το σχέδιο μεταφορών δεν αφορούσε τη La Méridionale· ii) υποβλήθηκε περισσότερο από τρεις μήνες μετά τη διαβούλευση με τους οικονομικούς φορείς και την εξακρίβωση της ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας από τη Γαλλία, ενώ οι διαδικασίες υποβολής προσφορών για τις ΣΑΔΥ είχαν ήδη προκηρυχθεί στις 6 Μαΐου 2022· iii) αφορούσε δρομολόγια που προγραμματίζονταν για το 2023 και μόνο, ενώ στόχος της διαβούλευσης με τους οικονομικούς φορείς ήταν να αναλυθεί η προσφορά της αγοράς για την περίοδο 2023-2028. Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω περιορισμών, το γεγονός αυτό δεν αρκεί αφ' εαυτού για να αποδείξει ότι οι δηλώσεις της Corsica Linea δεν ήταν αξιόπιστες. Εν πάση περιπτώσει, η Corsica Ferries δεν αποδεικνύει τον τρόπο με τον οποίο το σχέδιο μεταφορών, το οποίο αφορά εξάλλου πολύ μικρό αριθμό ad hoc δρομολογίων μετ' επιστροφής, μπορεί να επηρέασε την ανάλυση της ανεπάρκειας της αγοράς από τις γαλλικές αρχές.

(822) Επιπλέον, δεν μπορεί να προσαφθεί στις γαλλικές αρχές ότι δεν διενήργησαν διεξοδική ανάλυση των απαντήσεων που έλαβαν στο πλαίσιο της διαβούλευσης με τους οικονομικούς φορείς, εάν, κατά τον χρόνο εκείνο, δεν διέθεταν οποιοδήποτε στοιχείο που να δείχνει ότι οι επίμαχες απαντήσεις ήταν προδήλως εσφαλμένες. Η παραπομπή της Corsica Ferries στο σημείο 369 της γνώμης της Αρχής Ανταγωνισμού (αιτιολογική σκέψη 464) είναι συναφώς αλυσιτελής, δεδομένου ότι δεν παρέχει οποιαδήποτε απόδειξη επί του ζητήματος αυτού. Πρώτον, η γνώμη της Αρχής Ανταγωνισμού αφορούσε την εξακρίβωση της ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας στο πλαίσιο των ΣΑΔΥ 2019-2020 και όχι τα επίμαχα μέτρα. Δεύτερον, με τη γνώμη προτάθηκε η χρήση εναλλακτικής μεθοδολογίας στη δημόσια διαβούλευση. Ωστόσο, όπως επισημάνθηκε στην αιτιολογική σκέψη 814, στην παρούσα υπόθεση, η διαβούλευση με τους οικονομικούς φορείς ήταν κατάλληλο μέσο για την ανάλυση της ανεπάρκειας της αγοράς, χωρίς οι γαλλικές αρχές να υποχρεούνται, δυνάμει του πλαισίου ΥΓΟΣ, να χρησιμοποιήσουν οποιαδήποτε άλλα μέσα για τον σκοπό αυτό.

(823) Επιπλέον, το γεγονός και μόνο ότι η Corsica Linea και η La Méridionale έδωσαν πανομοιότυπες απαντήσεις στη διαβούλευση με τους οικονομικούς φορείς δεν αποδεικνύει την ύπαρξη σύγκρουσης συμφερόντων στην περίπτωσή τους ή συντονισμού μεταξύ τους. Ομοίως, το γεγονός και μόνο ότι η Corsica Linea και η La Méridionale είναι οι απερχόμενοι παραχωρησιούχοι δεν συνιστά καθεαυτό λόγο αμφισβήτησης της αξιοπιστίας των απαντήσεων που έδωσαν οι εν λόγω οικονομικοί φορείς κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης με τους οικονομικούς φορείς ή λόγο που εμποδίζει τη συμμετοχή τους στην εν λόγω διαβούλευση (αιτιολογική σκέψη 466). Συναφώς, όσον αφορά τον ισχυρισμό ότι η μετοχική σύνθεση της Corsica Linea την εμπόδιζε να συμμετάσχει στη διαβούλευση λόγω σύγκρουσης συμφερόντων (αιτιολογικές σκέψεις 462 και 463), η Επιτροπή παρατηρεί ότι κανένα στοιχείο στις παρατηρήσεις της Corsica Ferries δεν μπορεί να οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι οι μέτοχοι της Corsica Linea ήταν «*οι κύριοι πελάτες των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών φορτίου στην Κορσική*». Η Επιτροπή παρατηρεί περαιτέρω ότι το άρθρο 14 της οδηγίας 2006/123/ΕΚ δεν απαγορεύει τη συμμετοχή ανταγωνιστών οικονομικών φορέων σε δημόσια διαβούλευση, όπως συνέβη εν προκειμένω. Εν πάση περιπτώσει, η Corsica Ferries δεν αποδεικνύει τον τρόπο με τον οποίο η απαγόρευση συμμετοχής της Corsica Linea στη διαβούλευση με τους οικονομικούς φορείς θα είχε οδηγήσει τις γαλλικές αρχές σε διαφορετικό συμπέρασμα κατά την εξέταση της ανεπάρκειας της αγοράς.

(824) Τέλος, αντίθετα προς τον ισχυρισμό της Corsica Ferries που παρατέθηκε στην αιτιολογική σκέψη 467, η Corsica Linea και η La Méridionale δεν έδωσαν απλώς και μόνο γενικές και αφηρημένες απαντήσεις, εκτός οποιουδήποτε πλαισίου και εκτός του αντικειμένου της διαβούλευσης. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στο πλαίσιο της διαβούλευσης, οι οικονομικοί φορείς κλήθηκαν να περιγράψουν αναλυτικά την προσφορά τους στην αγορά χωρίς σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Δεδομένου ότι η Corsica Linea και η La Méridionale ανέφεραν ότι δεν θα παρείχαν οποιαδήποτε εμπορική υπηρεσία, δεν μπορούσαν να δώσουν λεπτομέρειες σχετικά με τις υπηρεσίες που θα παρείχαν χωρίς τις ΣΑΔΥ.

(825) Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι οι γαλλικές αρχές δεν υπέπεσαν σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης κατά τον προσδιορισμό της προσφοράς της αγοράς που θα διατίθετο για θαλάσσιες μεταφορές επιβατών στο πλαίσιο της θαλάσσιας συγκοινωνίας με την Κορσική, χωρίς σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

7.3.2.1.1.2.2. Ανάλυση ανεπάρκειας της αγοράς

(826) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι γαλλικές αρχές συμπέραναν ότι υπάρχει πλήρης ανεπάρκεια της αγοράς μεταξύ, αφενός, του λιμένα του Propriano και, αφετέρου, των λιμένων της Μασσαλίας και της Τουλόν (μεταξύ των οποίων υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης), δεδομένου ότι η Corsica Ferries δεν θα παρείχε εμπορικές υπηρεσίες μεταξύ Μασσαλίας/Τουλόν και Propriano (αιτιολογικές σκέψεις 169 και 174).

(827) Με τις παρατηρήσεις της η Corsica Ferries δεν αμφισβητεί την ερμηνεία της εμπορικής προσφοράς της εκ μέρους των γαλλικών αρχών. Η Corsica Ferries θεωρεί απλώς και μόνο ότι υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων του Αιακίου και του Propriano και ότι, επομένως, οι υπηρεσίες που θα πρόσφερε μεταξύ του λιμένα του Αιακίου και της ηπειρωτικής χώρας θα επαρκούσαν για την κάλυψη της ζήτησης προς/από το Propriano. Ωστόσο, για τους λόγους που εκτέθηκαν στις αιτιολογικές σκέψεις 783 έως 799, η Επιτροπή απορρίπτει το ανωτέρω επιχείρημα.

(828) Κατά συνέπεια, οι γαλλικές αρχές δεν υπέπεσαν σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης όταν διαπίστωσαν την ύπαρξη ανεπάρκειας της αγοράς μεταξύ του λιμένα του Propriano και του λιμένα της Μασσαλίας.

7.3.2.1.1.3. Συμπέρασμα σχετικά με την ύπαρξη ανάγκης για θαλάσσιες μεταφορές επιβατών μεταξύ Μασσαλίας και Propriano

(829) Από το σύνολο των προαναφερθέντων προκύπτει ότι οι γαλλικές αρχές δεν υπέπεσαν σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης όταν προσδιόρισαν την ύπαρξη ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας μεταξύ Propriano και Μασσαλίας, δεδομένου ότι η ζήτηση για μεταφορές την οποία οι γαλλικές αρχές διαπίστωσαν και προσδιόρισαν ποσοτικά δεν μπορούσε να καλυφθεί από την προσδιορισθείσα προσφορά της αγοράς.

7.3.2.1.2. Ανάγκη για θαλάσσιες μεταφορές εκ μέρους επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους

(830) Στην παρούσα ενότητα, η Επιτροπή θα εξετάσει αν η ανάγκη για θαλάσσια μεταφορά επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους σε καθεμία από τις διαδρομές μεταξύ των λιμένων της Κορσικής και του λιμένα της Μασσαλίας καλύπτει i) τη ζήτηση εκ μέρους των εν λόγω χρηστών, η οποία αποδείχθηκε δεόντως από τις γαλλικές αρχές, ii) την οποία δεν μπορεί να ικανοποιήσει η προσφορά της αγοράς χωρίς τη σύναψη, από τις γαλλικές αρχές, σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για τον σκοπό αυτόν.

7.3.2.1.2.1. Ύπαρξη ζήτησης εκ μέρους των χρηστών

7.3.2.1.2.1.1. Ποιοτική ζήτηση

1) Σχετικά με τα κατάλληλα μέσα για τη διαπίστωση της ύπαρξης ποιοτικής ζήτησης

(831) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι γαλλικές αρχές επιδίωξαν να προσδιορίσουν με διάφορα μέσα τη ζήτηση εκ μέρους των επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους.

(832) Καταρχάς, οι γαλλικές αρχές οργάνωσαν σειρά δημόσιων διαβουλεύσεων για να συγκεντρώσουν πληροφορίες σχετικά με τη ζήτηση εκ μέρους των εν λόγω επιβατών.

(833) Στο πλαίσιο της αρχικής διαβούλευσης, δηλαδή της διαβούλευσης με τους χρήστες (αιτιολογική σκέψη 93), όλοι οι επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους κλήθηκαν να απαντήσουν σε ερωτηματολόγιο σχετικά με τη χρήση υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στο πλαίσιο της συγκοινωνίας με την Κορσική. Το ερωτηματολόγιο είχε τα ίδια χαρακτηριστικά με εκείνο που εστάλη σε όλους τους επιβάτες (αιτιολογικές σκέψεις 744 έως 746) και περιείχε επίσης πιο συγκεκριμένες ερωτήσεις σχετικά με τις ανάγκες και τις προτιμήσεις των επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους (αιτιολογική σκέψη 108). Επομένως, η διαβούλευση με τους χρήστες κατέστησε δυνατό να ληφθούν υπόψη τα συμφέροντα των επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους και η Επιτροπή παραπέμπει συναφώς στην ανάλυσή της στις αιτιολογικές σκέψεις 746 έως 751. Ωστόσο, η διαβούλευση θεωρήθηκε ανεπιτυχής, διότι οι γαλλικές αρχές έλαβαν μικρό αριθμό απαντήσεων στο ερωτηματολόγιο (αιτιολογική σκέψη 111).

(834) Στο πλαίσιο δεύτερης διαβούλευσης, δηλαδή της διαβούλευσης με τους λιμένες, οι λιμενικές αρχές κλήθηκαν επίσης να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τη θαλάσσια συγκοινωνία, με σκοπό οι γαλλικές αρχές να ενημερωθούν ειδικότερα για το επίπεδο ανταγωνισμού στις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στο πλαίσιο της θαλάσσιας συγκοινωνίας και για τη δυναμικότητα των οικείων λιμένων (αιτιολογικές σκέψεις 116 έως 119 και 752).

(835) Τέλος, οι γαλλικές αρχές παράγγειλαν επίσης από ανεξάρτητο οικονομικό σύμβουλο, την εταιρεία Gecodia, την πραγματοποίηση συμπληρωματικής μελέτης σχετικά με τη ζήτηση εκ μέρους των χρηστών, παράλληλα με τις δημόσιες διαβουλεύσεις και για τη συμπλήρωση των εν λόγω διαβουλεύσεων (αιτιολογικές σκέψεις 90 και 754). Η έκθεση της Gecodia περιέχει τα συμπεράσματα της εν λόγω μελέτης, ειδικότερα όσον αφορά τη ζήτηση εκ μέρους των επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους. Δεδομένου ότι η διαβούλευση με τους χρήστες δεν απέδωσε αποτελέσματα όσον αφορά τη ζήτηση εκ μέρους επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους, οι γαλλικές αρχές στηρίχθηκαν αποκλειστικά και μόνο στην έκθεση της Gecodia για να εξακριβώσουν τη ζήτηση εκ μέρους των λόγω χρηστών. Στην έκθεση της Gecodia η ποιοτική (και ποσοτική) ζήτηση αξιολογήθηκε βάσει πληθώρας στοιχείων τα οποία συγκεντρώθηκαν, ειδικότερα, από οργανισμούς υγείας και κοινωνικής ασφάλισης.

(836) Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι, προκειμένου να λάβει υπόψη τα συμφέροντα των χρηστών των επίμαχων υπηρεσιών, η Γαλλία στηρίχθηκε σε διάφορα μέσα, τα οποία η Επιτροπή θεωρεί κατάλληλα, κατά την έννοια του σημείου 14 του πλαισίου ΥΓΟΣ.

2) Συμπεράσματα της Γαλλίας σχετικά με την ποιοτική ζήτηση

(837) Η Επιτροπή θα εξετάσει στη συνέχεια τα συμπεράσματα της Γαλλίας σχετικά με i) την έλλειψη δυνατότητας υποκατάστασης των θαλάσσιων μεταφορών με τις αεροπορικές μεταφορές από την άποψη των επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους· ii) τη δυνατότητα υποκατάστασης, από γεωγραφικής απόψεως, του λιμένα της Μασσαλίας με τους λιμένες της Τουλόν και της Νίκαιας· και iii) τη δυνατότητα υποκατάστασης, από γεωγραφικής απόψεως, μεταξύ των λιμένων της Κορσικής.

α) Σχετικά με την έλλειψη δυνατότητας υποκατάστασης των θαλάσσιων μεταφορών με τις αεροπορικές μεταφορές

(838) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι γαλλικές αρχές εκτίμησαν ότι η ζήτηση εκ μέρους των χρηστών για θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ ηπειρωτικής χώρας και Κορσικής δεν μπορούσε να καλυφθεί, υπό ισοδύναμους όρους, από τις αεροπορικές μεταφορές, ανεξαρτήτως της εξεταζόμενης θαλάσσιας διαδρομής. Οι γαλλικές αρχές απέκλεισαν τη δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ αεροπορικών μεταφορών και θαλάσσιων μεταφορών λόγω διαφόρων παραγόντων, οι οποίοι συνοψίστηκαν στις αιτιολογικές σκέψεις 127 έως 131.

(839) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι τέτοια δυνατότητα υποκατάστασης αποκλείεται στην περίπτωση των επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους διά θαλάσσης, στο μέτρο που ο τρόπος μεταφοράς επιβάλλεται με τη συνταγή του ιατρού ανάλογα με την κατάσταση του ασθενούς και τον βαθμό αυτονομίας του (αιτιολογικές σκέψεις 141 και 142).

(840) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εκτιμά ότι η ανωτέρω ανάλυση δεν ενέχει πρόδηλη πλάνη εκτίμησης. Τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν υπέβαλαν παρατηρήσεις επί του ζητήματος αυτού.

β) Έλλειψη δυνατότητας υποκατάστασης, από γεωγραφικής απόψεως, μεταξύ των λιμένων της ηπειρωτικής χώρας

(841) Η Επιτροπή παρατηρεί, καταρχάς, ότι, όσον αφορά τους επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους, η ανάγκη θαλάσσιας μεταφοράς αφορά i) επιβάτες που κατοικούν στην Κορσική ii) οι οποίοι πρέπει να μεταβούν στην ηπειρωτική χώρα για να τύχουν περίθαλψης που δεν είναι διαθέσιμη στο νησί (αιτιολογικές σκέψεις 143 και 144) iii) μέσω θαλάσσιας μεταφοράς, όταν συνταγογραφείται από ιατρό (αιτιολογικές σκέψεις 141 και 142). Επομένως, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους έχουν επείγουσα ανάγκη να μεταβούν στην ηπειρωτική Γαλλία προκειμένου να τύχουν κατάλληλης περίθαλψης.

(842) Στη συνέχεια, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, για την επιστροφή των εξόδων μετακίνησης που ενδεχομένως πραγματοποίησαν, οι επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους πρέπει να πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις οι οποίες καθορίζονται στον CSS (αιτιολογικές σκέψεις 137 έως 139). Ειδικότερα, το εφαρμοστέο νομικό καθεστώς (άρθρο R.310-10-5 του CSS) προβλέπει ότι η επιστροφή των εξόδων μετακίνησης υπολογίζεται βάσει της απόστασης μεταξύ του τόπου περίθαλψης του ασθενούς και της πλησιέστερης συνταγογραφημένης δομής θεραπείας. Με άλλα λόγια, οι επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους οφείλουν να χρησιμοποιούν τη συντομότερη διαδρομή μεταξύ του τόπου περίθαλψής τους στην Κορσική και της συνταγογραφημένης δομής θεραπείας στην ηπειρωτική χώρα. Όπως επισημαίνουν οι γαλλικές αρχές, υπό τέτοιες περιστάσεις, μπορεί ευλόγως να θεωρηθεί ότι οι επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους είναι ιδιαιτέρως ευαίσθητοι στις αποστάσεις που διανύονται μεταξύ των δύο ανωτέρω σημείων και ότι, επομένως, οι εν λόγω επιβάτες τείνουν να προτιμούν, για τη θαλάσσια μετακίνησή τους, τον λιμένα της ηπειρωτικής χώρας που βρίσκεται πλησιέστερα στη δομή θεραπείας στην οποία πρέπει να μεταβούν. Ως εκ τούτου, οι επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους δεν είναι διατεθειμένοι να συγκρίνουν τους διαθέσιμους διάπλους στους διάφορους λιμένες της ηπειρωτικής χώρας και, επομένως, από την άποψη των εν λόγω χρηστών, δεν υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης για κανέναν από τους λιμένες της ηπειρωτικής χώρας.

(843) Τέλος, η Επιτροπή παρατηρεί ότι από τα στοιχεία που έλαβε από τους φορείς κοινωνικής ασφάλισης (CPAM) προκύπτει ότι η μεγάλη πλειονότητα των περιπτώσεων αφορούν θαλάσσιες μεταφορές στη Μασσαλία, όπου βρίσκονται οι περισσότερες από τις δομές θεραπείας τις οποίες συνταγογραφούν οι ιατροί για τους επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους (αιτιολογικές σκέψεις 147 και 148). Ως εκ τούτου, τα στοιχεία που υπέβαλαν οι γαλλικές αρχές επιβεβαιώνουν ότι η ζήτηση από επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους επικεντρώνεται στις διαδρομές προς/από τον λιμένα της Μασσαλίας.

(844) Βάσει των ανωτέρω στοιχείων, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι γαλλικές αρχές δεν υπέπεσαν σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης όταν συμπέραιναν ότι οι επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους δεν θεωρούν ότι υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της ηπειρωτικής χώρας, συμπεριλαμβανομένων της Μασσαλίας και της Τουλόν, λόγω των ειδικών αναγκών τους.

(845) Οι παρατηρήσεις της Corsica Ferries δεν είναι ικανές να αναιρέσουν το ανωτέρω συμπέρασμα.

(846) Πρώτον, η Corsica Ferries υποστηρίζει ότι η ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προσδιόρισαν οι γαλλικές αρχές δεν περιορίζεται μόνο σε επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους των οποίων τα έξοδα μετακίνησης είναι επιλέξιμα για επιστροφή από το σύστημα κοινωνικής ασφάλισης, αλλά καλύπτει όλους τους επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους, συμπεριλαμβανομένων εκείνων των οποίων οι μετακινήσεις δεν είναι επιλέξιμες για επιστροφή από το σύστημα κοινωνικής ασφάλισης και εκείνων που δεν υπόκεινται σε κανονιστικούς περιορισμούς σε σχέση με τη μετακίνηση την οποία πρέπει να πραγματοποιήσουν (αιτιολογικές σκέψεις 407 έως 409). Η Corsica Ferries παρατηρεί ότι υπάρχουν πολλές περιπτώσεις στις οποίες επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους πραγματοποιούν ταξίδια για ιατρικούς λόγους τα οποία δεν είναι επιλέξιμα για επιστροφή εξόδων από το σύστημα κοινωνικής ασφάλισης.

(847) Η Επιτροπή παρατηρεί, ωστόσο, ότι η Corsica Ferries δεν τεκμηριώνει, ούτε προσδιορίζει ποσοτικά ούτε διευκρινίζει ποιες είναι οι «πολλές περιπτώσεις» στις οποίες πραγματοποιούνται μετακινήσεις για ιατρικούς λόγους των οποία τα έξοδα δεν είναι επιλέξιμα για επιστροφή από το σύστημα κοινωνικής ασφάλισης. Η Corsica Ferries δεν εξηγεί επίσης τον τρόπο με τον οποίο οι γαλλικές αρχές μπορούσαν να προσδιορίσουν τις μετακινήσεις που είναι ή δεν είναι επιλέξιμες για κάλυψη από το σύστημα κοινωνικής ασφάλισης, με σκοπό τον σαφέστερο προσδιορισμό της ζήτησης από επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους. Επομένως, ο ισχυρισμός αυτός αποτελεί εικασία και μόνο. Υπό τις περιστάσεις αυτές, δεν μπορεί να προσαφθεί στις γαλλικές αρχές ότι υπέπεσαν σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης όταν θεώρησαν ότι οι επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους πραγματοποιούν ταξίδια σύμφωνα με τους κανόνες του CSS οι οποίοι διέπουν την κάλυψη των εξόδων μετακίνησης.

(848) Δεύτερον, χωρίς να υποβάλει οποιοδήποτε αποδεικτικό στοιχείο, η Corsica Ferries υποστηρίζει ότι το άρθρο R. 322-10-5 του CSS, το οποίο οι γαλλικές αρχές επικαλούνται για να αποκλείσουν τη δυνατότητα υποκατάστασης, από γεωγραφικής απόψεως, μεταξύ των λιμένων της ηπειρωτικής χώρας από την άποψη των χρηστών, δεν εφαρμόζεται σε τακτικούς θαλάσσιους διάπλους και, επομένως, οι επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους δεν υποχρεούνται να μεταβούν στην πλησιέστερη συνταγογραφημένη δομή θεραπείας (αιτιολογικές σκέψεις 410 έως 416). Οι εν λόγω επιβάτες υποχρεούνται απλώς και μόνο να επιλέξουν τη φθηνότερη μετακίνηση, ανεξαρτήτως απόστασης. Επομένως, μπορούν να μεταβούν είτε στον λιμένα της Μασσαλίας είτε στον λιμένα της Τουλόν.

(849) Το άρθρο R. 322-10-5 του CSS ορίζει ότι «η επιστροφή των εξόδων μετακίνησης που αναφέρεται στο άρθρο R. 322-10 παράγραφος 1 στοιχεία b) έως f) υπολογίζεται βάσει της απόστασης μεταξύ του τόπου περίθαλψης του ασθενούς και της πλησιέστερης συνταγογραφημένης δομής θεραπείας». Όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 137, το άρθρο R. 322-10 παράγραφος 1 στοιχείο f) του CSS προβλέπει ότι «το κόστος μετακίνησης ασφαλισμένου ή δικαιούχου που αναγκάζεται να ταξιδέψει καλύπτεται [...] 1. για να υποβληθεί σε θεραπεία ή εξετάσεις κατάλληλες για την κατάστασή του στις ακόλουθες περιπτώσεις: [...] d) μετακίνηση σε τόπο σε απόσταση άνω των 150 χιλιομέτρων υπό τις προϋποθέσεις που αναφέρονται στα άρθρα R. 322-10-4 και R. 322-10-5». Το άρθρο R. 322-10-1 του CSS ορίζει τα εξής: «η μετακίνηση που καλύπτεται από το σύστημα κοινωνικής ασφάλισης μπορεί να πραγματοποιηθεί με τα ακόλουθα μέσα: 1) ασθενοφόρο· 2) επαγγελματικό μέσο μεταφοράς με καθίσματα, ελαφρύ ιατρικό όχημα ή ταξί· 3) χερσαίες δημόσιες συγκοινωνίες, τακτικές αεροπορικές ή θαλάσσιες συγκοινωνίες, ατομικά μέσα μεταφοράς».

(850) Από την ερμηνεία των ανωτέρω άρθρων προκύπτει σαφώς ότι, αντίθετα προς όσα ισχυρίζεται η Corsica Ferries, οι επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους από την Κορσική στην ηπειρωτική χώρα (δηλαδή σε τόπο που απέχει περισσότερα από 150 χιλιόμετρα) με ένα από τα μέσα μεταφοράς που αναφέρονται στο άρθρο R-322-10-1 του CSS (συμπεριλαμβανομένων τακτικών δρομολογίων πλοίων) μπορούν να τύχουν επιστροφής των εξόδων μετακίνησης μόνο εφόσον πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου R-322-10-5 του CSS (δηλαδή βάσει της απόστασης μεταξύ του τόπου περίθαλψης του ασθενούς και της πλησιέστερης συνταγογραφημένης δομής θεραπείας). Ως εκ τούτου, η Corsica Ferries δεν μπορεί να ισχυριστεί βασίμως ότι το άρθρο R. 322-10-5 του CSS δεν έχει εφαρμογή σε μετακινήσεις με τακτικά δρομολόγια πλοίων. Επομένως, οι επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους υποχρεούνται καταρχήν να μεταβούν στην πλησιέστερη συνταγογραφημένη δομή θεραπείας, μεταξύ άλλων όταν μετακινούνται με τακτικό δρομολόγιο πλοίου. Κατά συνέπεια, οι γαλλικές αρχές δεν υπέπεσαν σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης όταν διαπίστωσαν ότι οι επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους είναι ιδιαιτέρως ευαίσθητοι στις αποστάσεις και ότι οι εν λόγω επιβάτες μετακινούνται στους λιμένες της ηπειρωτικής χώρας που βρίσκονται πλησιέστερα στον τελικό προορισμό τους.

(851) Το γεγονός ότι η Corsica Ferries ήταν η μόνη εταιρεία μεταφοράς επιβατών κατά τη διάρκεια της περιόδου περιορισμού της κυκλοφορίας λόγω της πανδημίας της COVID-19 (αιτιολογική σκέψη 417) είναι αλυσιτελές. Όπως αναγνωρίζει η Corsica Ferries, επρόκειτο για περίοδο έκτακτης ανάγκης κατά την οποία μόνο άτομα τα οποία διέθεταν ειδική άδεια μετακίνησης δυνάμει της γαλλικής νομοθεσίας (νοσηλευτικό προσωπικό, στρατιωτικό προσωπικό, πυροσβέστες και τεχνικοί) μπορούσαν να μετακινούνται και στα άτομα αυτά δεν περιλαμβάνονταν κατ' ανάγκη όλοι οι επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους. Συναφώς, η Corsica Ferries δεν αποδεικνύει ότι μετέφερε επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους. Εν πάση περιπτώσει, επισημαίνεται ότι, από την άποψη των χρηστών, το γεγονός αυτό δεν καθορίζει τη δυνατότητα υποκατάστασης, από γεωγραφικής απόψεως, μεταξύ των λιμένων της ηπειρωτικής χώρας, στο μέτρο που οι επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους δεν μπορούσαν να επιλέξουν λιμένα άφιξης στην ηπειρωτική χώρα, ελλείψει συγκοινωνίας με τη Μασσαλία. Ως εκ τούτου, δεν μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι υπάρχει οπωσδήποτε δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Τουλόν και της Μασσαλίας από την άποψη των χρηστών, όταν δεν υπάρχει συγκοινωνία για τους χρήστες με τον λιμένα της Μασσαλίας και οι χρήστες αναγκάζονται να μετακινούνται στον λιμένα της Τουλόν. Αντιθέτως, δεδομένου ότι i) το καθεστώς επιστροφής των εξόδων μετακίνησης υποχρεώνει τους επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους να μεταβαίνουν στον πλησιέστερο λιμένα (Μασσαλία) και ii) η μεγάλη πλειονότητα συνταγογραφούμενων δομών θεραπείας βρίσκονται στη Μασσαλία, κάτι το οποίο η Corsica Ferries δεν αμφισβητεί, η Γαλλία δεν υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης όταν θεώρησε ότι υπάρχει ειδική ζήτηση μεταφοράς εκ μέρους επιβατών για τον λιμένα της ηπειρωτικής χώρας ο οποίος βρίσκεται πλησιέστερα στη συνταγογραφημένη δομή θεραπείας.

(852) Τρίτον, η Corsica Ferries υποστηρίζει ότι μετακίνηση, μέσω της Τουλόν, σε δομή θεραπείας που βρίσκεται στη Μασσαλία δεν συνιστά περιορισμό για τους επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους, δεδομένου ότι οι δύο πόλεις απέχουν μόνο 45 λεπτά μεταξύ τους με αυτοκίνητο (αιτιολογική σκέψη 418). Επ' αυτού, η Επιτροπή παραπέμπει στην αιτιολογική σκέψη 850. Εν πάση περιπτώσει, η Corsica Ferries σφάλλει όταν υποθέτει ότι i) όλοι οι επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους μετακινούνται με όχημα, μολονότι τούτο δεν συμβαίνει οπωσδήποτε, και ii) οι εν λόγω επιβάτες μπορούν να μετακινηθούν ευχερώς από τον λιμένα της Τουλόν στις δομές θεραπείας στη Μασσαλία ύστερα από ένα ταξίδι 12 ωρών με το πλοίο, χωρίς να λάβει υπόψη την υγεία και τον βαθμό αυτονομίας του ασθενούς, όπως ορθώς επισημαίνουν οι γαλλικές αρχές (αιτιολογική σκέψη 644). Ως εκ τούτου, οι παραδοχές της Corsica Ferries αποτελούν εικασίες στην περίπτωση των επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους, των οποίων η ατομική κατάσταση μπορεί να είναι ευάλωτη ανάλογα με την κατάσταση της υγείας τους ή τον βαθμό αυτονομίας τους.

γ) Έλλειψη δυνατότητας υποκατάστασης, από γεωγραφικής απόψεως, μεταξύ των λιμένων της Κορσικής

(853) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, όσον αφορά την επιλογή λιμένα αναχώρησης/άφιξης στην Κορσική εκ μέρους των επιβατών, οι γαλλικές αρχές δεν πραγματοποίησαν ειδική ανάλυση της δυνατότητας υποκατάστασης, από γεωγραφικής απόψεως, μεταξύ των λιμένων της Κορσικής από την άποψη των χρηστών.

(854) Ωστόσο, βάσει των πληροφοριών που υπέβαλαν οι γαλλικές αρχές κατά τη διάρκεια της επίσημης διαδικασίας έρευνας, τις οποίες είχαν στη διάθεσή τους κατά τον χρόνο χορήγησης των μέτρων (σημείο 4.1.3), η Επιτροπή παρατηρεί ότι, στην παρούσα υπόθεση, η ανωτέρω παράλειψη δεν μπορούσε να επηρεάσει την εξέταση, από τις γαλλικές αρχές, της ύπαρξης ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(855) Για τους λόγους που αναφέρθηκαν στις αιτιολογικές σκέψεις 783 έως 790, η Επιτροπή εκτιμά ότι δεν υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ του λιμένα του Propriano και των λιμένων του Αιακίου και του Porto-Vecchio.

(856) Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι οι αποστάσεις και οι χρόνοι μετακίνησης είναι σημαντικά μεγαλύτεροι μεταξύ των λοιπών λιμένων της Κορσικής (αιτιολογικές σκέψεις 36 και 37), λαμβανομένων ειδικότερα υπόψη των χαρακτηριστικών που προσδιορίστηκαν στις αιτιολογικές σκέψεις 16 έως 18. Τούτο συμβαίνει μεταξύ των δύο λιμένων στη βόρεια Κορσική (L'Île-Rousse και Bastia) και των τριών λιμένων στη νότια Κορσική (Porto-Vecchio, Propriano και Αιάκιο), καθώς και μεταξύ του Αιακίου και του Porto-Vecchio. Οι αποστάσεις μεταξύ των ανωτέρω σημείων υπερβαίνουν κατά πολύ τα 100 χιλιόμετρα και τη μία ώρα μετακίνησης, ανεξαρτήτως του χρησιμοποιούμενου μέσου μεταφοράς. Όσον αφορά την απόσταση μεταξύ Bastia και L'Île-Rousse, μολονότι είναι μόλις 70 χιλιόμετρα, η διάρκεια της μετακίνησης είναι τουλάχιστον μιάμιση ώρα με αυτοκίνητο και 1 ώρα και 45 λεπτά με δημόσια συγκοινωνία. Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης το ιδιαιτέρως υψηλό επίπεδο συμφόρησης στον λιμένα της Bastia, όπως επισήμανε το CCI Κορσικής (αιτιολογικές σκέψεις 39 και 125), στοιχείο το οποίο μπορεί επίσης να συμβάλλει στην έλλειψη δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ των δύο αυτών λιμένων.

(857) Επομένως, κάθε δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των ανωτέρω λιμένων θα πρέπει καταρχήν να αποκλειστεί. Τούτο κατά μείζονα λόγο διότι οι επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους είναι ιδιαιτέρως ευαίσθητοι στις αποστάσεις μετακίνησης, όχι μόνο λόγω του καθεστώτος κάλυψης των εξόδων μετακίνησης για ιατρικούς λόγους αλλά επίσης λόγω της δυνητικά ευάλωτης και επισφαλούς κατάστασης της υγείας τους ή του βαθμού αυτονομίας τους, δηλαδή παραγόντων που μπορεί να τους οδηγήσουν να προτιμήσουν τους λιμένες της Κορσικής που βρίσκονται πλησιέστερα στην κατοικία τους προκειμένου να περιορίσουν τον χρόνο και το κόστος της μετακίνησης.

(858) Οι ανωτέρω παρατηρήσεις δεν υποδηλώνουν πρόδηλη πλάνη εκτίμησης. Επιπλέον, τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν υπέβαλαν οποιαδήποτε παρατήρηση επί του ζητήματος αυτού.

(859) Κατά συνέπεια, οι γαλλικές αρχές δεν υπέπεσαν σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης όταν θεώρησαν ότι δεν υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Κορσικής από την άποψη των επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους.

δ) Συμπεράσματα σχετικά με τον προσδιορισμό της ποιοτικής ζήτησης εκ μέρους επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους

(860) Από τα στοιχεία που υπέβαλαν οι γαλλικές αρχές προκύπτει ότι μπόρεσαν να διαπιστώσουν, χωρίς να υποπέσουν σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης, ποιοτική ζήτηση εκ μέρους επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους διά θαλάσσης μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και καθενός από τους λιμένες της Κορσικής.

7.3.2.1.2.1.2. Η ποσοτική ζήτηση εκ μέρους επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους

(861) Οι γαλλικές αρχές εκτίμησαν την ποσοτική ζήτηση βάσει τόσο ιστορικών στοιχείων όσο και των στοιχείων των προβλέψεων για την περίοδο 2023-2030.

(862) Για τον ποσοτικό προσδιορισμό της ιστορικής ζήτησης εκ μέρους επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους, οι γαλλικές αρχές εφάρμοσαν διαδικασία τριών σταδίων.

(863) Πρώτον, οι γαλλικές αρχές ανακατασκεύασαν τον συνολικό ετήσιο αριθμό ασθενών που κατοικούν στην Κορσική οι οποίοι μετακινήθηκαν στην ηπειρωτική χώρα για να τύχουν περίθαλψης που δεν ήταν διαθέσιμη στην Κορσική στο διάστημα από το 2016 έως το 2019. Ελλείψει άμεσων στοιχείων σχετικά με τις εν λόγω ροές, η Gecodia πραγματοποίησε, με την έκθεσή της, μια κατά προσέγγιση ανακατασκευή βάσει των δημόσιων στοιχείων που διαβίβασαν κρατικές υπηρεσίες υγείας (αιτιολογική σκέψη 154). Η Επιτροπή παρατηρεί επ' αυτού ότι η εν λόγω ανακατασκευή βασίστηκε σε συγκεκριμένα στοιχεία και ότι οι γαλλικές αρχές διατύπωσαν συνετές και εύλογες παραδοχές.

(864) Η μέση ετήσια ζήτηση περιλαμβάνει επίσης άτομα που συνοδεύουν επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η εκτίμηση αυτή είναι συνεπής προς τα στοιχεία που οι γαλλικές αρχές συγκέντρωσαν από τους φορείς κοινωνικής ασφάλισης (αιτιολογική σκέψη 155). Επομένως, η Corsica Ferries δεν μπορεί να ισχυριστεί ότι η εκτίμηση, εκ μέρους των γαλλικών αρχών, του αριθμού των συνοδών δεν βασίζεται σε αντικειμενικά στοιχεία (αιτιολογική σκέψη 429). Επιπλέον, η παραδοχή της Γαλλίας ότι άτομα ηλικίας κάτω των 19 ετών και άνω των 75 ετών συνοδεύονται συστηματικά δεν είναι προδήλως ασυνεπής προς το κανονιστικό σύστημα κάλυψης των εξόδων μετακίνησης συνοδών, αντίθετα προς όσα ισχυρίζεται η Corsica Ferries (αιτιολογική σκέψη 430) ([262]).

([262]) Όπως ορίζει το άρθρο R. 322-10-7 του CSS το οποίο επικαλέστηκε η Corsica Ferries, «τα έξοδα μετακίνησης με δημόσιες συγκοινωνίες με τα οποία επιβαρύνεται ένα άτομο το οποίο συνοδεύει ασφαλισμένο ή δικαιούχο καλύπτονται όταν η κατάσταση του ασφαλισμένου ή του δικαιούχου απαιτεί τη βοήθεια τρίτου ή όταν ο ασφαλισμένος ή ο δικαιούχος είναι ηλικίας κάτω των 16 ετών». Δεν συνιστά πρόδηλη πλάνη η εκτίμηση, σε τέτοιες περιστάσεις, ότι άτομα ηλικίας άνω των 75 ετών ή κάτω των 19 ετών συνοδεύονται συστηματικά, δεδομένου ότι τα μέλη των δύο αυτών ηλικιακών ομάδων είναι ιδιαιτέρως πιθανό να τύχουν της συνδρομής τρίτου κατά τις μετακινήσεις τους.

(865) Δεύτερον, οι γαλλικές αρχές επιδίωξαν να εκτιμήσουν τον αριθμό των επιβατών που μετακινήθηκαν για ιατρικούς λόγους με πλοίο στην ηπειρωτική χώρα. Προς τούτο, οι γαλλικές αρχές εφάρμοσαν δύο προσεγγίσεις. Με την πρώτη προσέγγιση, οι γαλλικές αρχές εξακρίβωσαν εμπειρικά τον αριθμό των επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους με τη χρήση θαλάσσιων μεταφορών, βάσει των 15 237 αιτήσεων προηγούμενης έγκρισης μετακίνησης για ιατρικούς λόγους τις οποίες υπέβαλαν σε φορείς κοινωνικής ασφάλισης επιβάτες που μετακινήθηκαν για ιατρικούς λόγους στο διάστημα από το 2020 έως το 2021. Το 4 % των 15 237 αιτήσεων αφορούσε θαλάσσια μεταφορά (αιτιολογική σκέψη 157). Με τη δεύτερη προσέγγιση, οι γαλλικές αρχές αφαίρεσαν από τον συνολικό εκτιμώμενο αριθμό επιβατών που μετακινήθηκαν για ιατρικούς λόγους μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας (65 000) τους επιβάτες που είχαν μετακινηθεί αεροπορικώς (και για τους οποίους τα CPAM διέθεταν στοιχεία), προκειμένου να προκύψει ο αριθμός των επιβατών που μετακινήθηκαν για ιατρικούς λόγους με πλοίο. Με τη μέθοδο αυτή, το ποσοστό των επιβατών που μετακινήθηκαν για ιατρικούς λόγους με πλοίο εκτιμήθηκε σε 30 % (αιτιολογική σκέψη 158). Τελικά, οι γαλλικές αρχές αποφάσισαν να συγκεράσουν τις δύο προσεγγίσεις και θεώρησαν ότι το 10 % του εκτιμώμενου συνολικού αριθμού επιβατών που μετακινήθηκαν για ιατρικούς λόγους (65 000) χρησιμοποίησαν πλοίο (αιτιολογική σκέψη 159).

(866) Αντίθετα προς τον ισχυρισμό της Corsica Ferries (αιτιολογική σκέψη 431), η τελική εκτίμηση των γαλλικών αρχών δεν ενέχει πρόδηλη πλάνη εκτίμησης. Συγκεκριμένα, η εκτίμηση βασίζεται σε δύο προσεγγίσεις, οι οποίες είναι αμφότερες λυσιτελείς και βασίζονται σε συγκεκριμένα και αξιόπιστα στοιχεία. Η σημαντική διαφορά στις εκτιμήσεις του αριθμού επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους σημαίνει ότι οι γαλλικές αρχές μπορούσαν ευλόγως να εφαρμόσουν συνετή και συντηρητική προσέγγιση και να καθορίσουν την τελική εκτίμηση του αριθμού επιβατών που μετακινήθηκαν για ιατρικούς λόγους με πλοίο στο 10 % του εκτιμώμενου συνολικού ετήσιου αριθμού επιβατών που μετακινήθηκαν για ιατρικούς λόγους, δηλαδή σε επίπεδο πολύ χαμηλότερο του μέσου όρου των ποσοστών που προέκυψαν από την εφαρμογή των δύο ανωτέρω μεθόδων (ο μέσος όρος του 30 % και του 4 % είναι 17 %). Η Corsica Ferries δεν εξηγεί, με τις παρατηρήσεις της, τον λόγο για τον οποίο η δεύτερη προσέγγιση που εφάρμοσαν οι γαλλικές αρχές (η οποία κατέληξε σε εκτιμώμενο ποσοστό 30 %) ήταν εσφαλμένη ή απρόσφορη. Με το επιχείρημα ότι οι γαλλικές αρχές έπρεπε να χρησιμοποιήσουν το εκτιμώμενο ποσοστό του 4 %, το οποίο προέκυψε από την πρώτη προσέγγιση, η Corsica Ferries παραβλέπει τη δεύτερη προσέγγιση που εφάρμοσαν οι γαλλικές αρχές, η οποία είναι εξίσου εύλογη με την πρώτη, και παρερμηνεύει τη μεθοδολογία που εφάρμοσαν οι γαλλικές αρχές.

(867) Τέλος, οι γαλλικές αρχές κατένειμαν τη ζήτηση ανά λιμένα της Κορσικής βάσει της εδαφικής κατανομής δραστηριοτήτων IMX, οι οποίες αποτελούσαν τη μόνη δημόσια πληροφορία την οποία είχαν στη διάθεσή τους οι γαλλικές αρχές για την εκτίμηση του σημείου αναχώρησης των επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους (βλ. αιτιολογική σκέψη 160). Η Επιτροπή παρατηρεί περαιτέρω ότι τα ανωτέρω στοιχεία αντικατοπτρίζουν την ιστορική κατανομή επιβατών μεταξύ των διαφόρων λιμένων της Κορσικής (Πίνακας 11). Οι γαλλικές αρχές κατένειμαν επίσης τη ζήτηση ανά λιμένα της ηπειρωτικής χώρας βάσει στοιχείων που συγκέντρωσαν από τα CPAM, τα οποία παρείχαν ακριβέστερα στοιχεία ανά νομό (Bouches-du-Rhône, Var, Alpes-Maritimes) και, επομένως, ανά λιμένα της ηπειρωτικής χώρας. Οι ανωτέρω εκτιμήσεις είναι εύλογες και δεν ενέχουν πρόδηλη πλάνη εκτίμησης.

(868) Όσον αφορά τη μελλοντική ζήτηση, οι γαλλικές αρχές εκτίμησαν ότι η ζήτηση θα παραμείνει σταθερή κατά την περίοδο 2023-2030 σε σύγκριση με το 2019. Η εν λόγω εκτίμηση, η οποία λαμβάνει υπόψη τόσο τη γήρανση του πληθυσμού της Κορσικής (και, επομένως, την αύξηση του αριθμού μετακινήσεων για ιατρικούς λόγους) όσο και την επέκταση της υγειονομικής περίθαλψης που είναι διαθέσιμη στην Κορσική (και, επομένως, τη μείωση του αριθμού μετακινήσεων για ιατρικούς λόγους), δεν ενέχει πρόδηλη πλάνη εκτίμησης, στο μέτρο που εξουδετερώνει τις δύο προαναφερθείσες αντικρουόμενες παραδοχές. Τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν υπέβαλαν οποιαδήποτε παρατήρηση επί του ζητήματος αυτού.

(869) Βάσει του συνόλου των ανωτέρω, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι γαλλικές αρχές προσδιόρισαν την ποσοτική ζήτηση εκ μέρους επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους χωρίς να υποπέσουν σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης.

7.3.2.1.2.2. Ύπαρξη ανεπάρκειας της αγοράς

7.3.2.1.2.2.1. Προσδιορισμός της προσφοράς της αγοράς χωρίς σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας

(870) Η Επιτροπή παραπέμπει συναφώς στις παρατηρήσεις που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 815 έως 825, οι οποίες ισχύουν επίσης για τον προσδιορισμό της διαθέσιμης προσφοράς της αγοράς σε σχέση με τη ζήτηση εκ μέρους επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους.

7.3.2.1.2.2.2. Ανάλυση ανεπάρκειας της αγοράς

(871) Η Επιτροπή παρατηρεί, καταρχάς, ότι οι γαλλικές αρχές συμπέραναν ότι υπάρχει πλήρης ανεπάρκεια της αγοράς μεταξύ του λιμένα του Propriano και του λιμένα της Μασσαλίας, δεδομένου ότι η Corsica Ferries δεν θα παρείχε εμπορικές υπηρεσίες μεταξύ Μασσαλίας και Propriano.

(872) Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι οι γαλλικές αρχές θεώρησαν ότι τα δρομολόγια που πρότεινε η Corsica Ferries μεταξύ της Μασσαλίας και των τεσσάρων άλλων λιμένων της Κορσικής έχουν σποραδικό χαρακτήρα, δεδομένου ότι η Corsica Ferries θα εκτελούσε τρία μόνο δρομολόγια μετ' επιστροφής μηνιαίως από/προς την L'Île-Rousse και το Porto-Vecchio (αντί των απαιτούμενων τριών δρομολογίων μετ' επιστροφής εβδομαδιαίως) και δύο δρομολόγια μετ' επιστροφής εβδομαδιαίως προς/από το Αιάκιο και τη Bastia, μολονότι για την κάλυψη της ζήτησης εκ μέρους των χρηστών απαιτούνταν τουλάχιστον πέντε δρομολόγια μετ' επιστροφής εβδομαδιαίως.

(873) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι γαλλικές αρχές δεν υπέπεσαν σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης κατά την ανάλυση της ανεπάρκειας της αγοράς, στο μέτρο που αποδείχθηκε ότι η προσφορά της αγοράς ήταν ανεπαρκής για την κάλυψη του συνόλου της ζήτησης εκ μέρους επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και καθενός από τους λιμένες της Κορσικής.

7.3.2.1.2.3. Συμπέρασμα σχετικά με την ύπαρξη ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τη μεταφορά επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους μεταξύ της Μασσαλίας και καθενός από τους λιμένες της Κορσικής

(874) Από το σύνολο των ανωτέρω προκύπτει ότι η Γαλλία προσδιόρισε ορθώς την ύπαρξη ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας μεταξύ της Μασσαλίας και καθενός από τους λιμένες της Κορσικής, δεδομένου ότι η ζήτηση για μεταφορά την οποία η Γαλλία εξακρίβωσε και προσδιόρισε ποσοτικά δεν μπορούσε να καλυφθεί από την προσδιορισθείσα προσφορά της αγοράς.

7.3.2.1.3. Ανάγκη θαλάσσιας μεταφοράς ρυμουλκούμενου φορτίου και μη ρυμουλκούμενου φορτίου

(875) Στην παρούσα ενότητα, η Επιτροπή θα εξετάσει αν η ανάγκη για θαλάσσια μεταφορά ρυμουλκούμενου φορτίου και μη ρυμουλκούμενου φορτίου μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και καθενός από τους λιμένες της Κορσικής καλύπτει i) ζήτηση εκ μέρους των εν λόγω χρηστών, η οποία αποδείχθηκε δεόντως από τη Γαλλία και ii) την οποία δεν θα μπορούσε να ικανοποιήσει η ιδιωτική προσφορά χωρίς τη σύναψη από τη Γαλλία σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για τον σκοπό αυτόν.

7.3.2.1.3.1. Ύπαρξη ζήτησης εκ μέρους των χρηστών

7.3.2.1.3.1.1. Ποιοτική ζήτηση

1) Σχετικά με τα κατάλληλα μέσα για τη διαπίστωση της ύπαρξης ποιοτικής ζήτησης εκ μέρους των χρηστών

(876) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι γαλλικές αρχές επιδίωξαν να προσδιορίσουν με διάφορους τρόπους τη ζήτηση εκ μέρους των χρηστών για μεταφορά ρυμουλκούμενου και μη ρυμουλκούμενου φορτίου.

(877) Πρώτον, οι γαλλικές αρχές οργάνωσαν σειρά δημόσιων διαβουλεύσεων για να συγκεντρώσουν πληροφορίες σχετικά με τη ζήτηση εκ μέρους των εν λόγω χρηστών.

(878) Στο πλαίσιο της αρχικής διαβούλευσης, δηλαδή της διαβούλευσης με τους χρήστες (αιτιολογική σκέψη 93), όλοι οι χρήστες υπηρεσιών μεταφοράς φορτίου κλήθηκαν να απαντήσουν σε ερωτηματολόγιο σχετικά με τη χρήση υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ ηπειρωτικής Γαλλίας και Κορσικής. Όσον αφορά τα γενικά χαρακτηριστικά της συγκεκριμένης διαβούλευσης, η Επιτροπή παραπέμπει στην ανάλυσή της στην αιτιολογική σκέψη 744.

(879) Το ερωτηματολόγιο που εστάλη στους χρήστες μεταφορών φορτίου περιλάμβανε περίπου 20 ερωτήσεις, οι οποίες αποσκοπούσαν στην εκτίμηση της ικανοποίησης και των αναγκών των εν λόγω χρηστών όσον αφορά τη συγκοινωνία μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής χώρας για κάθε θαλάσσια διαδρομή μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και των λιμένων της Κορσικής. Από την ανάλυση των ερωτήσεων, οι οποίες παρουσιάστηκαν στο σημείο 3.4.3.1.1.1.1, προκύπτει ότι οι γαλλικές αρχές μπόρεσαν να συγκεντρώσουν πληροφορίες σχετικά με το προφίλ των χρηστών και τις συνήθειες και τις προτιμήσεις για τις μετακινήσεις τους όσον αφορά τις ώρες αναχώρησης και άφιξης, τις ανάγκες μετακίνησης, τις δυσχέρειες που αντιμετωπίζουν λόγω της έλλειψης διαθέσιμου χώρου στους λιμένες ή στα σκάφη, τη συχνότητα της θαλάσσιας συγκοινωνίας και τους ναύλους (αιτιολογική σκέψη 185). Επιπλέον, το ερωτηματολόγιο περιλάμβανε ορισμένες ερωτήσεις σχετικά με τη δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της ηπειρωτικής χώρας (αιτιολογική σκέψη 186).

(880) Για τους ίδιους λόγους με αυτούς που αναφέρθηκαν στην αιτιολογική σκέψη 746, η Επιτροπή εκτιμά ότι το ερωτηματολόγιο ήταν επαρκώς ανοικτό ώστε να καθίσταται δυνατή η διατύπωση διαφορετικών απόψεων. Οι προτεινόμενες απαντήσεις είναι σαφείς, ευλογοφανείς και διαφοροποιημένες. Επομένως, οι παρατηρήσεις της Corsica Ferries επί του ζητήματος αυτού (αιτιολογική σκέψη 401) είναι αβάσιμες. Ομοίως, οι παρατηρήσεις περί της μεθοδολογικής μεροληψίας την οποία ενέχει η διαβούλευση με τους χρήστες δεν είναι πειστικές, για τους ίδιους λόγους με αυτούς που εξηγήθηκαν στις αιτιολογικές σκέψεις 747 έως 749.

(881) Ωστόσο, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, παρά τη σχετική διαβούλευση την οποία οργάνωσαν οι γαλλικές αρχές, πέντε μόνο μεταφορείς απάντησαν στο ερωτηματολόγιο, το οποίο δεν μπορούσε, επομένως, να χρησιμοποιηθεί (αιτιολογική σκέψη 188).

(882) Επομένως, οι γαλλικές αρχές διαβουλεύτηκαν απευθείας (από τηλεφώνου) με δείγμα περίπου 20 οικονομικών φορέων, των οποίων το συγκεντρωτικό μερίδιο της αγοράς διακίνησης φορτίου μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας ήταν σε μεγάλο βαθμό αντιπροσωπευτικό (αιτιολογική σκέψη 189). Πέραν της ανωτέρω διαβούλευσης, οι γαλλικές αρχές έθεσαν στους χρήστες ερωτήσεις σχετικά με τη χρήση υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών σε όλες τις διαδρομές που έχουν ως σημείο αναχώρησης τους λιμένες της Μασσαλίας, της Τουλόν και της Νίκαιας, και όχι μόνο τη Μασσαλία όπως είχε αρχικώς προβλεφθεί στη διαβούλευση με τους χρήστες (αιτιολογική σκέψη 189). Επομένως, η άμεση αυτή διαβούλευση έδωσε στις γαλλικές αρχές τη δυνατότητα να θεραπεύσουν την έλλειψη απαντήσεων στο ερωτηματολόγιο που χρησιμοποιήθηκε στο πλαίσιο της διαβούλευσης με τους χρήστες.

(883) Αντίθετα προς όσα ισχυρίζεται η Corsica Ferries (αιτιολογική σκέψη 402), δεν συντρέχει λόγος επίκρισης της μεθοδολογίας που εφάρμοσαν οι γαλλικές αρχές λόγω έλλειψης διαφάνειας σχετικά με τις ερωτήσεις που τέθηκαν και σχετικά με την ταυτότητα των ερωτηθέντων οικονομικών φορέων. Πρώτον, η εικαζόμενη έλλειψη διαφάνειας δεν αποδείχθηκε δεδομένου ότι το ερωτηματολόγιο που χρησιμοποιήθηκε στην τηλεφωνική διαβούλευση ήταν ίδιο με το ερωτηματολόγιο που χρησιμοποιήθηκε στη διαβούλευση με τους χρήστες, το οποίο ήταν δημόσια διαθέσιμο και προσπελάσιμο από τον καθένα. Επομένως, η Corsica Ferries μπορούσε να γνωρίζει το περιεχόμενο των ερωτήσεων. Δεύτερον, όσον αφορά την ταυτοποίηση των ερωτηθέντων οικονομικών φορέων, επισημαίνεται ότι η πληροφορία αυτή είναι αλυσιτελής, δεδομένου ότι οι ερωτηθέντες οικονομικοί φορείς αντιπροσώπευαν σημαντικό μέρος της διακίνησης φορτίου μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής χώρας. Το ενδεχόμενο, το οποίο δεν αποδείχθηκε, ορισμένοι από τους οικονομικούς φορείς να ήταν μέτοχοι αναδόχου δεν επαρκεί, εν πάση περιπτώσει, για να αποκλείσει τους εν λόγω οικονομικούς φορείς από οποιαδήποτε δημόσια διαβούλευση, στο μέτρο που παραμένουν χρήστες υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών όπως όλοι οι άλλοι χρήστες και, επομένως, μπορούν να διατυπώσουν ελεύθερα τις ανάγκες και τις προτιμήσεις τους στο πλαίσιο δημόσιας διαβούλευσης.

(884) Στο πλαίσιο δεύτερης διαβούλευσης, δηλαδή της διαβούλευσης με τους λιμένες, οι λιμενικές αρχές κλήθηκαν επίσης να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τη θαλάσσια συγκοινωνία με την Κορσική, με σκοπό οι γαλλικές αρχές να ενημερωθούν ειδικότερα για το επίπεδο ανταγωνισμού μεταξύ υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών και για τη δυναμικότητα των λιμένων μέσω ερωτήσεων που αφορούσαν τη μεταφορά ρυμουλκούμενου φορτίου και μη ρυμουλκούμενου φορτίου (αιτιολογικές σκέψεις 192 έως 195). Όσον αφορά τα χαρακτηριστικά της συγκεκριμένης διαβούλευσης, η Επιτροπή παραπέμπει στην εξέτασή της στην αιτιολογική σκέψη 752.

(885) Επομένως, οι γαλλικές αρχές διεξήγαγαν δημόσιες διαβουλεύσεις με τις οποίες στάθηκε δυνατό να ληφθούν υπόψη τα συμφέροντα των χρηστών, σύμφωνα με το σημείο 14 του πλαισίου ΥΓΟΣ.

(886) Οι γαλλικές αρχές παράγγειλαν επίσης από ανεξάρτητο οικονομικό σύμβουλο, την εταιρεία Gecodia, την πραγματοποίηση συμπληρωματικής μελέτης σχετικά με τη ζήτηση εκ μέρους των χρηστών, παράλληλα με τις δημόσιες διαβουλεύσεις και για τη συμπλήρωση των εν λόγω διαβουλεύσεων (αιτιολογική σκέψη 90). Η Επιτροπή εκτιμά ότι τέτοια μελέτη είναι κατάλληλο μέσο για την εξακρίβωση της ζήτησης εκ μέρους των χρηστών, για τους λόγους που αναφέρθηκαν στην αιτιολογική σκέψη 754.

(887) Από τα ανωτέρω στοιχεία προκύπτει ότι, προκειμένου να λάβει υπόψη τα συμφέροντα των χρηστών των επίμαχων υπηρεσιών, η Γαλλία στηρίχθηκε σε διάφορα μέσα, τα οποία η Επιτροπή θεωρεί κατάλληλα, κατά την έννοια του σημείου 14 του πλαισίου ΥΓΟΣ.

2) Συμπεράσματα της Γαλλίας σχετικά με την ποιοτική ζήτηση εκ μέρους των χρηστών

(888) Η Επιτροπή θα εξετάσει τα συμπεράσματα της Γαλλίας σχετικά με i) τη διαφοροποίηση μεταξύ ρυμουλκούμενου και μη ρυμουλκούμενου φορτίου, ii) τη δυνατότητα υποκατάστασης, από γεωγραφικής απόψεως, του λιμένα της Μασσαλίας με τους λιμένες της Τουλόν και της Νίκαιας για τους χρήστες μη ρυμουλκούμενου φορτίου και iii) για τους χρήστες ρυμουλκούμενου φορτίου και iv) τη δυνατότητα υποκατάστασης, από γεωγραφικής απόψεως, των λιμένων της Κορσικής για τους χρήστες ρυμουλκούμενου και μη ρυμουλκούμενου φορτίου.

α) Σχετικά με τη διαφοροποίηση μεταξύ ρυμουλκούμενου φορτίου και μη ρυμουλκούμενου φορτίου

(889) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι γαλλικές αρχές προβαίνουν σε διαφοροποίηση μεταξύ ρυμουλκούμενου και μη ρυμουλκούμενου φορτίου κυρίως λόγω των περιορισμών χειρισμού και εφοδιαστικής που συνδέονται με το μη ρυμουλκούμενο φορτίο, το οποίο απαιτεί ειδικό εξοπλισμό στους λιμένες και συγκεκριμένη αλυσίδα εφοδιαστικής, αντίθετα προς το ρυμουλκούμενο φορτίο (αιτιολογικές σκέψεις 205 έως 207). Οι εκτιμήσεις αυτές είναι εύλογες και, επομένως, δεν είναι προδήλως εσφαλμένες. Από αυτές προκύπτει επίσης ότι η ζήτηση για ρυμουλκούμενο φορτίο συνυπάρχει με τη ζήτηση για τη μεταφορά οδηγών που συνοδεύουν το φορτηγό τους ως επιβάτες επί του πλοίου.

(890) Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι με τη διαφοροποίηση συμφωνούν όλες οι λιμενικές αρχές (αιτιολογική σκέψη 197).

(891) Η Επιτροπή επισημαίνει, ωστόσο, ότι η Corsica Ferries αμφισβήτησε την ανωτέρω διαφοροποίηση με τις παρατηρήσεις της σχετικά με τη διαβούλευση με τους οικονομικούς φορείς θεωρώντας ότι έχει τεχνητό χαρακτήρα (αιτιολογική σκέψη 236). Η Corsica Ferries παρατήρησε, ειδικότερα, ότι η διαφοροποίηση δεν εξαρτάται από την προσφορά των εταιρειών, αλλά από το μέγεθος, την οργάνωση και τις επιλογές κάθε μεταφορέα. Ωστόσο, επισημαίνεται ότι οι γαλλικές αρχές απέδειξαν την ύπαρξη τέτοιας διαφοροποίησης ακριβώς βάσει των πληροφοριών που υπέβαλε η Corsica Ferries (αιτιολογική σκέψη 889).

(892) Ως εκ τούτου, οι γαλλικές αρχές μπορούσαν να προβούν στην ανωτέρω διαφοροποίηση χωρίς να υποπέσουν σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης.

(893) Με τις παρατηρήσεις της (αιτιολογικές σκέψεις 393 και 447 έως 450), η Corsica Ferries αναφέρει ότι θα έπρεπε να έχει πραγματοποιηθεί μια άλλη διαφοροποίηση μεταξύ συνοδευόμενου και μη συνοδευόμενου ρυμουλκούμενου φορτίου. Η έλλειψη τέτοιας διαφοροποίησης θίγει ανεπανόρθωτα την εκτίμηση του αριθμού των οδηγών που μετακινούνται στη θαλάσσια συγκοινωνία με την Κορσική. Προς στήριξη των ισχυρισμών της, η Corsica Ferries παραπέμπει στη μελέτη BRG 1.

(894) Η Επιτροπή παρατηρεί, ωστόσο, ότι η μελέτη BRG 1 δεν περιέχει οποιαδήποτε συγκεκριμένα στοιχεία σχετικά με την ύπαρξη τέτοιας διαφοροποίησης. Ειδικότερα, στην εν λόγω μελέτη δεν προσδιορίζεται η μεθοδολογία την οποία θα έπρεπε να εφαρμόσουν οι γαλλικές αρχές προκειμένου να προβούν σε διαφοροποίηση μεταξύ συνοδευόμενου και μη συνοδευόμενου ρυμουλκούμενου φορτίου. Η μελέτη BRG 1 δεν περιέχει, εξάλλου, αριθμητικά στοιχεία σχετικά με τους αντίστοιχους εκτιμώμενους όγκους συνοδευόμενου και μη συνοδευόμενου ρυμουλκούμενου φορτίου. Τέλος, στη μελέτη BRG 1 δεν γίνεται παραπομπή σε οποιαδήποτε άλλη μελέτη ή έρευνα στην οποία προσδιορίστηκε η ύπαρξη τέτοιας διαφοροποίησης. Για παράδειγμα, από τη γνώμη της γαλλικής Αρχής Ανταγωνισμού προκύπτει ότι διαφοροποίηση γίνεται μόνο μεταξύ ρυμουλκούμενου και μη ρυμουλκούμενου φορτίου ([263]).

(895) Επομένως, ελλείψει συγκεκριμένων αποδεικτικών στοιχείων, τα συμπεράσματα της μελέτης BRG 1 δεν είναι ικανά να στοιχειοθετήσουν την ύπαρξη πρόδηλης πλάνης εκτίμησης εκ μέρους των γαλλικών αρχών. Επιπλέον, η Επιτροπή εκτιμά ότι η Corsica Ferries είχε τη δυνατότητα να υποβάλει συγκεκριμένα αποδεικτικά στοιχεία κατά τη διάρκεια τόσο της διαβούλευσης με τους χρήστες (μέσω διατύπωσης παρατηρήσεων υπό μορφή ελεύθερου κειμένου) όσο και της διαβούλευσης με τους οικονομικούς φορείς, προκειμένου να αποσαφηνίσει στις γαλλικές αρχές τη δυνητική αυτή διαφοροποίηση μεταξύ συνοδευόμενου και μη συνοδευόμενου ρυμουλκούμενου φορτίου, πλην όμως δεν το έπραξε (αιτιολογική σκέψη 236).

β) Σχετικά με τη δυνατότητα υποκατάστασης, από γεωγραφικής απόψεως, μεταξύ των λιμένων της ηπειρωτικής χώρας σε σχέση με τη θαλάσσια μεταφορά μη ρυμουλκούμενου φορτίου

(896) Όσον αφορά το μη ρυμουλκούμενο φορτίο, οι γαλλικές αρχές διαπίστωσαν την ύπαρξη αποκλειστικής ζήτησης για τον λιμένα της Μασσαλίας.

(897) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι το ανωτέρω συμπέρασμα βασίζεται ειδικότερα σε τέσσερα στοιχεία: i) μόνο ο λιμένας της Μασσαλίας διαθέτει επαρκή εξοπλισμό και χώρους χειρισμού για την εξυπηρέτηση μη ρυμουλκούμενου φορτίου, δεδομένου ότι οι υποδομές της μόνης εναλλακτικής δυνατότητας, δηλαδή του λιμένα της Τουλόν-Brégaillon, είναι πολύ περιορισμένες για την εξυπηρέτηση του συνόλου ή έστω μη αμελητέου μέρους της κυκλοφορίας· ii) από τη διαβούλευση με τους χρήστες προκύπτει σαφώς έλλειψη δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και των άλλων λιμένων της ηπειρωτικής χώρας· iii) οι λιμενικές αρχές της ηπειρωτικής χώρας θεωρούν ότι ο λιμένας της Μασσαλίας είναι ο μόνος λιμένας ο οποίος είναι ικανός να χειριστεί την εν λόγω κυκλοφορία σε μεγάλη κλίμακα· iv) και η μεταφορά της διακίνησης μη ρυμουλκούμενου φορτίου από τον λιμένα της Μασσαλίας σε άλλους λιμένες της ηπειρωτικής χώρας θα συνεπαγόταν σημαντικό πρόσθετο κόστος και περιορισμούς εφοδιαστικής που θα επηρέαζαν τη ροή του μη ρυμουλκούμενου φορτίου (αιτιολογικές σκέψεις 210 έως 214).

(898) Κατά τη γνώμη της Επιτροπής, από το σύνολο των ανωτέρω παρατηρήσεων προκύπτει ότι δεν υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης, από γεωγραφικής απόψεως, μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και των λιμένων της Τουλόν και της Νίκαιας για τη θαλάσσια μεταφορά μη ρυμουλκούμενου φορτίου.

([263]) Γνώμη της Αρχής Ανταγωνισμού η οποία αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 20, σημείο 295.

(899) Από τις πληροφορίες που υπέβαλαν οι λιμενικές αρχές προκύπτει ότι ο λιμένας της Μασσαλίας έχει πολύ μεγάλη δυναμικότητα παροχής υπηρεσιών μεταφορών προς καθέναν από τους λιμένες της Κορσικής (αιτιολογική σκέψη 199). Αντιστρόφως, μολονότι ο τερματικός σταθμός Τουλόν-Brégaillon μπορεί επίσης να εξυπηρετήσει τέτοια κυκλοφορία, επισημαίνεται ότι η δυναμικότητά του είναι πιο περιορισμένη, δεδομένου ότι διαθέτει μία μόνο θέση αγκυροβολίας. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης τις δηλώσεις της λιμενικής αρχής της Τουλόν ότι η ζώνη έλξης του συγκεκριμένου λιμένα εκτείνεται μόνο στην άμεση ενδοχώρα (αιτιολογική σκέψη 198). Από τη διαβούλευση με τους χρήστες προκύπτει επίσης παντελής έλλειψη δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Μασσαλίας και της Τουλόν (αιτιολογική σκέψη 190). Τέλος, η Επιτροπή παρατηρεί την ειδική οργάνωση της αλυσίδας εφοδιασμού για μη ρυμουλκούμενο φορτίο, η οποία περιλαμβάνει την πραγματοποίηση από τους μεταφορείς τακτικών δρομολογίων μετ' επιστροφής, εντός της ίδιας ημέρας, μεταξύ του λιμένα και των βάσεων εφοδιαστικής, οι οποίες βρίσκονται ως επί το πλείστον βόρεια και δυτικά της Μασσαλίας (αιτιολογική σκέψη 206). Η χρησιμοποίηση του λιμένα της Τουλόν θα συνεπαγόταν αναμφίβολα σημαντικά πρόσθετα έξοδα για τους μεταφορείς, τα οποία είναι πολύ πιθανό να μετακυλίονταν στους τελικούς καταναλωτές στην Κορσική. Μια τέτοια κατάσταση θα επέτεινε τις οικονομικές δυσχέρειες που ήδη αντιμετωπίζουν οι οικονομικοί φορείς και οι καταναλωτές στην Κορσική λόγω του νησιωτικού χαρακτήρα (αιτιολογικές σκέψεις 20 έως 23).

(900) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι τούτο δεν αμφισβητείται από κανένα από τα ενδιαφερόμενα μέρη.

(901) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι οι γαλλικές αρχές δεν υπέπεσαν σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης όταν διαπίστωσαν την ύπαρξη αποκλειστικής ζήτησης για τη θαλάσσια μεταφορά μη ρυμουλκούμενου φορτίου μεταξύ καθενός από τους λιμένες της Κορσικής και του λιμένα της Μασσαλίας.

γ) Σχετικά με τη δυνατότητα υποκατάστασης, από γεωγραφικής απόψεως, μεταξύ των λιμένων της ηπειρωτικής χώρας σε σχέση με τη θαλάσσια μεταφορά ρυμουλκούμενου φορτίου

(902) Όσον αφορά το ρυμουλκούμενο φορτίο, οι γαλλικές αρχές διαπίστωσαν τη μερική δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Τουλόν και της Μασσαλίας. Οι γαλλικές αρχές εκτιμούν ότι ορισμένοι χρήστες μεταφορών ρυμουλκούμενου φορτίου θεωρούν ότι δεν έχουν εναλλακτική δυνατότητα για τον λιμένα της Μασσαλίας. Οι γαλλικές αρχές θεμελιώνουν το ανωτέρω συμπέρασμα στα ακόλουθα στοιχεία.

(903) *Πρώτον*, η διαβούλευση με τους λιμένες ανέδειξε την ύπαρξη περιορισμών δυναμικότητας στους λιμένες της Τουλόν και της Νίκαιας (αιτιολογική σκέψη 217). Η Επιτροπή παρατηρεί επ' αυτού ότι, μολονότι οι τρεις λιμένες της ηπειρωτικής χώρας μπορούν να εξυπηρετήσουν ρυμουλκούμενο φορτίο, οι λιμενικές αρχές της Τουλόν και της Νίκαιας διατύπωσαν επιφυλάξεις όσον αφορά τη δυναμικότητά τους (αιτιολογική σκέψη 199). Επιπλέον, το CCI Var επισημαίνει ότι ο λιμένας της Τουλόν-Port de Commerce είναι ο μόνος τερματικός σταθμός στον λιμένα της Τουλόν ο οποίος μπορεί να εξυπηρετήσει ρυμουλκούμενο φορτίο ([264]) και ότι ο συγκεκριμένος τερματικός σταθμός εμφανίζει ήδη υψηλό επίπεδο συμφόρησης (σχεδόν 80 % κατά μέσο όρο) καθ' όλη τη διάρκεια του έτους (για λόγους που σχετίζονται με τοπικές δημόσιες πολιτικές) και ειδικότερα κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού (κυκλοφορία η οποία περιορίζεται σε περίπου 10 ρυμουλκούμενα ημερησίως). Εξάλλου, ο λιμένας της Νίκαιας επισημαίνει ότι, μολονότι μπορεί να εξυπηρετήσει κυκλοφορία ρυμουλκούμενου φορτίου χωρίς περιορισμούς, η διακίνηση επιβατών παραμένει προτεραιότητα.

(904) Από τα ανωτέρω προκύπτει σαφώς ότι οι παρατηρήσεις της Corsica Ferries σχετικά με την απουσία συμφόρησης στον λιμένα της Τουλόν (αιτιολογική σκέψη 437) είναι αβάσιμες, λαμβανομένων υπόψη των δηλώσεων του CCI Var προς τις γαλλικές αρχές κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης με τους λιμένες. Δεν μπορεί να προσαφθεί στις γαλλικές αρχές ότι στηρίχθηκαν στις ανωτέρω πληροφορίες για να αναλύσουν τον βαθμό της δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Τουλόν και της Μασσαλίας, ιδίως δεδομένου ότι οι πληροφορίες που υπέβαλε το CCI Var ήταν σαφείς και δεν άφηναν περιθώριο παρερμηνείας.

(905) Υπό το πρίσμα των ανωτέρω στοιχείων, το γεγονός ότι το 2014 ο λιμένας της Τουλόν μπορούσε να εξυπηρετήσει κυκλοφορία ρυμουλκούμενου φορτίου υπερδιπλάσια από την τρέχουσα κυκλοφορία δεν είχε σημασία στην παρούσα υπόθεση. Ομοίως, το γεγονός ότι η Corsica Ferries επιβεβαίωσε τη συγκεκριμένη πληροφορία με το CCI Var είναι επίσης αλυσιτελές, δεδομένου ότι δεν αποδεικνύει ότι οι γαλλικές αρχές παρερμήνευσαν τις απαντήσεις που έδωσε το CCI Var κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης με τους λιμένες.

(906) *Δεύτερον*, οι γαλλικές αρχές στηρίχθηκαν στα αποτελέσματα της διαβούλευσης με τους χρήστες για να εξηγήσουν την ύπαρξη μερικής δυνατότητας υποκατάστασης (αιτιολογική σκέψη 218). Από τα εν λόγω αποτελέσματα προκύπτει ότι οι ερωτηθέντες αποκλείουν σε μεγάλο βαθμό οποιαδήποτε σύγκριση μεταξύ των λιμένων της Μασσαλίας και της Τουλόν ή της Νίκαιας (αιτιολογικές σκέψεις 190 και 191).

([264]) Οι τερματικοί σταθμοί στο Brégaillon δεν δέχονται επιβάτες και ο τερματικός σταθμός στο Seyne-sur-Mer προορίζεται αποκλειστικά για κρουαζιερόπλοια.

(907) Ωστόσο, η Corsica Ferries αμφισβητεί την αξιοπιστία των απαντήσεων που δόθηκαν κατά τη διάρκεια της τηλεφωνικής διαβούλευσης με χρήστες μεταφορών φορτίου, στο μέτρο που οι ερωτηθέντες ήταν μέτοχοι της Corsica Linea και, επομένως, υπό την ιδιότητα αυτή, τελούσαν σε κατάσταση σύγκρουσης συμφερόντων όσον αφορά τη διαβούλευση με τους χρήστες (αιτιολογική σκέψη 441). Η Corsica Ferries παρατηρεί επίσης ότι οι απαντήσεις που δόθηκαν ήταν γενικοί και μη τεκμηριωμένοι ισχυρισμοί δείγματος ερωτηθέντων αμφίβολης αντιπροσωπευτικότητας (αιτιολογική σκέψη 440).

(908) Η Επιτροπή παρατηρεί, καταρχάς, ότι οι ερωτηθέντες χρήστες απάντησαν στις ερωτήσεις που τους τέθηκαν στο πλαίσιο της διαβούλευσης με τους χρήστες. Η Corsica Ferries δεν αμφισβητεί τη χρησιμότητα των ερωτήσεων που τέθηκαν στο πλαίσιο της διαβούλευσης με τους χρήστες ([265]). Επομένως, δεν μπορεί να θεωρηθεί, όπως ισχυρίζεται η Corsica Ferries, ότι οι ερωτηθέντες διατύπωσαν «*γενικούς και μη τεκμηριωμένους ισχυρισμούς*». Επιπλέον, το δείγμα των ερωτηθέντων χρηστών δεν μπορεί να θεωρηθεί μη αντιπροσωπευτικό λαμβανομένων υπόψη των όγκων φορτίου που αντιπροσώπευαν οι ερωτηθέντες (αιτιολογική σκέψη 189).

(909) Επιπλέον, κατά την Επιτροπή, το γεγονός ότι ένας χρήστης θαλάσσιων μεταφορών φορτίου είναι μέτοχος της Corsica Linea δεν μπορεί αφ' εαυτού να αποκλείσει τον συγκεκριμένο χρήστη από δημόσια διαβούλευση η οποία έχει ως σκοπό την εξακρίβωση των αναγκών και των προτιμήσεων χρηστών συγκεκριμένης υπηρεσίας μεταφορών. Όλοι οι χρήστες συγκεκριμένης υπηρεσίας μπορούν να ανταποκριθούν σε τέτοια δημόσια διαβούλευση. Στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, βάσει των πληροφοριών που υπέβαλε η Γαλλία, μολονότι ορισμένοι χρήστες ήταν μέτοχοι της Corsica Linea ([266]), άλλοι χρήστες δεν ήταν ([267]).

(910) Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι ερωτηθέντες χρήστες, πέραν του ότι ήταν οι κύριοι μεταφορείς από απόψεως όγκου φορτίου, χρησιμοποιούσαν όλες τις διαδρομές μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας, συμπεριλαμβανομένων των διαδρομών μεταξύ Τουλόν/Νίκαιας και των λιμένων της Κορσικής, στις οποίες η Corsica Linea δεν δραστηριοποιούνταν. Επιπλέον, η δημόσια διαβούλευση δεν αφορούσε τη χρήση υπηρεσιών μεταφορών φορτίου τις οποίες παρέχει αποκλειστικά και μόνο η Corsica Linea, αλλά τις σχετικές υπηρεσίες τις οποίες παρέχουν όλοι οι φορείς εκμετάλλευσης θαλάσσιων μεταφορών που δραστηριοποιούνται μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας. Επ' αυτού, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι ανάγκες των χρηστών δεν συνδέονται κατ' ανάγκη με τα συμφέροντα των φορέων εκμετάλλευσης θαλάσσιων μεταφορών: για παράδειγμα, η πλειονότητα των ερωτηθέντων χρηστών επιθυμούν την καθιέρωση υπηρεσίας μεταφοράς με σκάφη ro-ro, η οποία θα ικανοποιήσει καλύτερα τις συγκεκριμένες ανάγκες τους, μολονότι κανένας από τους τρεις οικονομικούς φορείς που δραστηριοποιούνταν μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας δεν προβλέπει την παροχή τέτοιας υπηρεσίας (αιτιολογική σκέψη 191). Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, εν πάση περιπτώσει, η διαβούλευση με τους χρήστες είναι ένα από τα στοιχεία που χρησιμοποίησαν οι γαλλικές αρχές για να δικαιολογήσουν τη μερική δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Τουλόν και της Μασσαλίας για τη θαλάσσια μεταφορά φορτίου.

(911) *Τρίτον*, οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι η μεταφορά της κυκλοφορίας ρυμουλκούμενου φορτίου από τον λιμένα της Μασσαλίας στους άλλους λιμένες της ηπειρωτικής χώρας θα συνεπαγόταν σημαντικά πρόσθετα έξοδα για τους χρήστες μεταφορών ρυμουλκούμενου φορτίου, των οποίων οι βάσεις εφοδιαστικής βρίσκονται κυρίως στα δυτικά της Μασσαλίας και στον διάδρομο του Ροδανού (αιτιολογική σκέψη 219).

(912) Επ' αυτού, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν διάφορα αποδεικτικά στοιχεία για να καταδείξουν ότι οι βάσεις εφοδιαστικής βρίσκονται κυρίως στα δυτικά της Μασσαλίας και στον διάδρομο του Ροδανού (αιτιολογική σκέψη 213) και ότι, από τις εν λόγω βάσεις εφοδιαστικής, η πρόσβαση στον λιμένα της Μασσαλίας είναι καταρχήν ευχερέστερη από ό,τι στους άλλους λιμένες της ηπειρωτικής χώρας. Τούτο τείνουν να επιβεβαιώνουν επίσης οι αναλύσεις που υπέβαλαν η Corsica Linea (αιτιολογική σκέψη 544) και η La Méridionale (αιτιολογικές σκέψεις 593 έως 595), καθώς και η καταγγελία της Corsica Ferries (αιτιολογική σκέψη 433). Επομένως, ο ισχυρισμός της Corsica Ferries ότι οι γαλλικές αρχές δεν υπέβαλαν ποτέ οποιοδήποτε στοιχείο προς στήριξη του ισχυρισμού τους (αιτιολογική σκέψη 442) είναι αβάσιμος.

(913) Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν συγκεκριμένα αποδεικτικά στοιχεία για τα εκτιμώμενα πρόσθετα έξοδα που θα συνεπαγόταν μια σημαντική μεταστροφή των μεταφορέων από τον λιμένα της Μασσαλίας στον λιμένα της Τουλόν. Το ποσό καθορίστηκε ειδικότερα βάσει των στοιχείων που δημοσιεύει η εθνική επιτροπή οδικής κυκλοφορίας. Τα ενδιαφερόμενα μέρη υπέβαλαν επίσης παρόμοια στοιχεία, από το σύνολο των οποίων προκύπτει η ύπαρξη τέτοιων πρόσθετων εξόδων, μολονότι η εκτίμηση κυμαίνεται από 5 % του συνολικού κόστους παραγωγής, κατά την Corsica Ferries (αιτιολογική σκέψη 443), έως 11 % του συνολικού κόστους παραγωγής, κατά την Corsica Linea (αιτιολογική σκέψη 544). Η La Méridionale θεωρεί ότι δεν θα ήταν εύλογο από οικονομικής απόψεως, για τη μεγάλη πλειονότητα των μεταφορέων που είναι εγκατεστημένοι πλησιέστερα στη Μασσαλία από ό,τι στην Τουλόν να στραφούν στον λιμένα της Τουλόν και επιβεβαιώνει επίσης το πρόσθετο κόστος οδικής κυκλοφορίας που θα συνεπαγόταν κάτι τέτοιο (αιτιολογικές σκέψεις 595 και 596).

([265]) Οι αιτιάσεις της Corsica Ferries αφορούν την ανυπαρξία ερωτηματολογίων για τις διαδρομές από την Τουλόν και τη Νίκαια.
([266]) […].
([267]) Για παράδειγμα, […].

(914) Μολονότι η Corsica Ferries αναγνωρίζει την ύπαρξη πρόσθετου κόστους οδικής κυκλοφορίας, ισχυρίζεται ότι το εν λόγω πρόσθετο κόστος αντισταθμίζεται από τον χαμηλότερο θαλάσσιο ναύλο που η Corsica Ferries εφαρμόζει στον λιμένα της Τουλόν σε σύγκριση με τον ναύλο που εφαρμόζουν οι ανταγωνιστές της στον λιμένα της Μασσαλίας (αιτιολογική σκέψη 443).

(915) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι στη μελέτη BRG 2 χρησιμοποιείται ο μέσος ναύλος φορτίου που καταγράφηκε στην Τουλόν το 2023 (32,40 EUR ανά τρέχον μέτρο), ενώ λαμβάνεται υπόψη ο ναύλος φορτίου ύψους 42,50 EUR ανά τρέχον μέτρο στη Μασσαλία, ο οποίος είναι ο ανώτατος ναύλος που μπορεί να εφαρμοστεί βάσει του καθεστώτος ΥΠΔΥ του 2019 (αιτιολογική σκέψη 62). Ωστόσο, τέτοια ανάλυση είναι εσφαλμένη για διάφορους λόγους. Πρώτον, η μελέτη βασίζεται σε στοιχεία του 2023, δηλαδή στοιχεία μεταγενέστερα της σύναψης των ΣΑΔΥ. Δεύτερον, η μελέτη δεν βασίζεται σε ορθές παραμέτρους: συγκρίνονται, αφενός, ο αγοραίος ναύλος που πραγματικά εφαρμόζει η Corsica Ferries στον λιμένα της Τουλόν και, αφετέρου, ο ανώτατος κανονιστικός ναύλος που μπορεί να εφαρμοστεί στον λιμένα της Μασσαλίας δυνάμει του καθεστώτος ΥΠΔΥ του 2019. Ωστόσο, προκειμένου η σύγκριση να είναι χρήσιμη, η ανάλυση θα έπρεπε να βασίζεται, για αμφότερους τους λιμένες, στους ανώτατους θαλάσσιους ναύλους που εφαρμόζονταν δυνάμει του καθεστώτος ΥΠΔΥ του 2019, δεδομένου ότι οι φορείς εκμετάλλευσης θαλάσσιων μεταφορών μπορούν να εφαρμόσουν το ανώτατο αυτό όριο στο υποθετικό σενάριο της μη ύπαρξης ΣΑΔΥ. Τέλος, όπως παρατηρούν οι γαλλικές αρχές (αιτιολογική σκέψη 650), ο θαλάσσιος ναύλος που χρησιμοποιήθηκε στη μελέτη BRG 2 για την Τουλόν δεν περιλαμβάνει φόρους και έξοδα χειρισμού και δεν είναι ο ναύλος τον οποίο καταβάλλουν πραγματικά οι χρήστες.

(916) Ως εκ τούτου, από τα στοιχεία που υπέβαλαν η Γαλλία και όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η μετατόπιση στον λιμένα της Τουλόν των χρηστών μεταφορών ρυμουλκούμενου φορτίου των οποίων οι βάσεις εφοδιαστικής βρίσκονται κυρίως πλησίον του λιμένα της Μασσαλίας ή στον διάδρομο του Ροδανού θα συνεπαγόταν πρόσθετο κόστος οδικής κυκλοφορίας για τους εν λόγω χρήστες. Δεν αποδείχθηκε ότι το εν λόγω πρόσθετο κόστος θα μπορούσε αναμφίβολα να αντισταθμιστεί από χαμηλότερο θαλάσσιο ναύλο στην Τουλόν. Επομένως, οι γαλλικές αρχές μπορούσαν να συμπεράνουν ότι ο ανωτέρω παράγοντας περιόριζε τον βαθμό δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Μασσαλίας και της Τουλόν.

(917) Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι από τις απαντήσεις των λιμένων της Τουλόν και της Νίκαιας προκύπτει ότι η ζώνη έλξης τους περιορίζεται στην τοπική ενδοχώρα τους, ενώ ο λιμένας της Μασσαλίας έχει εθνική βάση πελατών, κάτι το οποίο συνάδει με τα συμπεράσματα των γαλλικών αρχών (αιτιολογικές σκέψεις 197, 198 και 219). Η La Méridionale υποβάλλει επ' αυτού πρόσθετες πληροφορίες (αιτιολογική σκέψη 593), οι οποίες είναι συνεπείς με τα συμπεράσματα των γαλλικών αρχών. Επομένως, οι παρατηρήσεις της Corsica Ferries επί του ζητήματος αυτού (αιτιολογική σκέψη 442) δεν μπορούν να γίνουν δεκτές.

(918) Τέλος, η Επιτροπή παρατηρεί επ' αυτού ότι είναι προς το συμφέρον των τελικών καταναλωτών στην Κορσική (καταστημάτων, ιδιωτών, επιχειρήσεων κ.λπ.), οι οποίοι εξαρτώνται και επωφελούνται από τις υπηρεσίες μεταφορών φορτίου (μεταφορά εμπορευμάτων για επιχειρήσεις κ.λπ.), να περιορίσουν το κόστος του νησιωτικού χαρακτήρα, το οποίο αναδεικνύεται σαφώς από τις διάφορες μελέτες και τα στατιστικά στοιχεία σχετικά με το κόστος διαβίωσης στην Κορσική (αιτιολογικές σκέψεις 20 έως 23). Επισημαίνεται επίσης ότι η Κορσική εισάγει πολύ περισσότερα εμπορεύματα από όσα εξάγει, στοιχείο το οποίο καταδεικνύει την εξάρτησή της από την ηπειρωτική χώρα (αιτιολογική σκέψη 19). Ως εκ τούτου, αύξηση των τιμών των εμπορευμάτων που εισάγονται στην Κορσική μπορεί να επηρεάσει περαιτέρω την οικονομία του νησιού και τους κατοίκους του. Κατά συνέπεια, η ύπαρξη πρόσθετου κόστους οδικής κυκλοφορίας μπορεί να έχει ακόμη μεγαλύτερη αντίκτυπο στην τιμή των εμπορευμάτων για τους τελικούς καταναλωτές στην Κορσική.

(919) *Τέλος*, οι γαλλικές αρχές εκτίμησαν ότι ορισμένα συμβάντα διαρκούς σημαντικής και απότομης μεταβολής των τιμών στον λιμένα της Μασσαλίας δεν είχαν ως αποτέλεσμα σημαντική μετατόπιση της κυκλοφορίας από τον λιμένα της Μασσαλίας στους λιμένες της Τουλόν και της Νίκαιας (αιτιολογική σκέψη 220). Τούτο τείνει να υποδηλώνει την έλλειψη δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ των δύο λιμένων, στοιχείο το οποίο δεν αμφισβητείται από τα ενδιαφερόμενα μέρη.

(920) Επομένως, από το σύνολο των ανωτέρω προκύπτει ότι οι γαλλικές αρχές δεν υπέπεσαν σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης όταν θεώρησαν ότι υπάρχει μερική δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Τουλόν και της Μασσαλίας, από την άποψη των χρηστών, και ότι υπάρχει, επομένως, ειδική ζήτηση εκ μέρους των χρηστών μεταφορών ρυμουλκούμενου φορτίου για τον λιμένα της Μασσαλίας.

(921) Οι παρατηρήσεις της Corsica Ferries, οι οποίες παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 433 και 434, δεν αναιρούν το ανωτέρω συμπέρασμα. Η Corsica Ferries ουδόλως καταδεικνύει τον λόγο για τον οποίο η κατάσταση οδηγού ρυμουλκούμενου φορτίου είναι πανομοιότυπη με την κατάσταση επιβάτη που μετακινείται με το αυτοκίνητό του. Επιπλέον, το γεγονός ότι η Corsica Ferries μεταφέρει τον ίδιο αριθμό οδηγών από τον λιμένα της Μασσαλίας και από τον λιμένα της Τουλόν δεν θέτει υπό αμφισβήτηση τη μερική δυνατότητα υποκατάστασης που η Γαλλία αναγνώρισε μεταξύ των δύο λιμένων για τη μεταφορά ρυμουλκούμενου φορτίου. Η Γαλλία δεν αμφισβητεί ότι οι λιμένες της Τουλόν και της Μασσαλίας διασφαλίζουν έκαστος το ήμισυ της κυκλοφορίας ρυμουλκούμενου φορτίου στην Κορσική: ισχυρίζεται απλώς και μόνο ότι οι χρήστες μεταφορών ρυμουλκούμενου φορτίου προτιμούν τους λιμένες που βρίσκονται πλησιέστερα στη βάση εφοδιαστική τους και ότι, επομένως, ορισμένοι χρήστες των οποίων οι βάσεις εφοδιαστικής είναι πλησίον του λιμένα της Μασσαλίας δεν εξετάζουν οποιαδήποτε εναλλακτική δυνατότητα στον συγκεκριμένο λιμένα.

δ) Σχετικά με τη δυνατότητα υποκατάστασης, από γεωγραφικής απόψεως, μεταξύ των λιμένων της Κορσικής όσον αφορά τη θαλάσσια μεταφορά ρυμουλκούμενου και μη ρυμουλκούμενου φορτίου

(922) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, όσον αφορά την επιλογή λιμένα αναχώρησης/άφιξης στην Κορσική για τους χρήστες μεταφορών ρυμουλκούμενου και μη ρυμουλκούμενου φορτίου, οι γαλλικές αρχές δεν πραγματοποίησαν ειδική ανάλυση της δυνατότητας υποκατάστασης, από γεωγραφικής απόψεως, μεταξύ των λιμένων της Κορσικής από την άποψη των χρηστών.

(923) Ωστόσο, βάσει των πληροφοριών που υπέβαλαν οι γαλλικές αρχές κατά τη διάρκεια της επίσημης έρευνας, τις οποίες οι γαλλικές αρχές είχαν στη διάθεσή τους κατά τον χρόνο χορήγησης των μέτρων, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, στην παρούσα υπόθεση, η ανωτέρω παράλειψη δεν μπορούσε να επηρεάσει την εξέταση, από τις γαλλικές αρχές, της ύπαρξης ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(924) *Πρώτον*, η Επιτροπή επισημαίνει τις αποστάσεις και τις διάρκειες μετακίνησης μεταξύ των λιμένων της Κορσικής, οι οποίες τείνουν καταρχήν να αποκλείουν κάθε δυνατότητα υποκατάστασης, από γεωγραφικής απόψεως. Η Επιτροπή παραπέμπει επ' αυτού στις αιτιολογικές σκέψεις 36, 774, 785 και 856.

(925) *Δεύτερον*, η Επιτροπή παρατηρεί επίσης τον υψηλό βαθμό συμφόρησης των λιμένων της Κορσικής στο σύνολό τους, όπως ανέφερε το CCI Κορσικής (αιτιολογική σκέψη 201). Το CCI Κορσικής εφιστά, ειδικότερα, την προσοχή στην κατάσταση στους λιμένες της Bastia, του Αιακίου και του Porto-Vecchio, στους οποίους η δυναμικότητα προσεγγίζει το σημείο κορεσμού ή παρατηρείται υψηλή συμφόρηση. Τα μειονεκτήματα αυτά αυξάνουν την ποσότητα των εμπορευμάτων που αφήνονται στην αποβάθρα, επηρεάζουν τις συνθήκες κυκλοφορίας των βαρέων οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων και προκαλούν καθυστερήσεις στις παραδόσεις, οι οποίες είναι επιζήμιες για τους χρήστες των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων (αιτιολογική σκέψη 208). Επομένως, η Γαλλία μπορεί βασίμως να ισχυριστεί ότι οι ανωτέρω περιορισμοί έχουν ως αποτέλεσμα να δυσχεραίνουν τη μετατόπιση της κυκλοφορίας σε οποιονδήποτε από τους λιμένες, ειδικότερα στους λιμένες της Bastia, του Αιακίου και του Porto-Vecchio, και να καθιστούν αναγκαία, από την άποψη τόσο των χρηστών της υπηρεσίας όσο και των δημόσιων αρχών, την κατανομή της θαλάσσιας διακίνησης φορτίου μεταξύ των διαφόρων λιμένων της Κορσικής.

(926) *Τρίτον*, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι μεγάλες αποστάσεις, οι συνθήκες κυκλοφορίας και τα χαρακτηριστικά των οδικών υποδομών στην Κορσική (αιτιολογικές σκέψεις 16 έως 19) συνεπάγονται επίσης πρόσθετο κόστος οδικής κυκλοφορίας για τους χρήστες θαλάσσιων μεταφορών φορτίου, το οποίο μπορεί συνακόλουθα να αυξήσει το κόστος των εισαγωγών με το οποίο επιβαρύνονται ιδιώτες και επαγγελματίες στην Κορσική. Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι είναι προς το συμφέρον των χρηστών και των κατοίκων του νησιού να περιοριστεί η κυκλοφορία βαρέων οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων στην Κορσική, ειδικότερα λόγω του υψηλού κινδύνου ατυχημάτων και του κόστους του νησιωτικού χαρακτήρα.

(927) Για όλους τους ανωτέρω λόγους, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι γαλλικές αρχές δεν υπέπεσαν σε πρόδηλη πλάνη όταν εκτίμησαν ότι δεν υπήρχε δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Κορσικής από την άποψη των χρηστών θαλάσσιων μεταφορών φορτίου. Τούτο δεν αμφισβητείται από κανένα από τα ενδιαφερόμενα μέρη.

7.3.2.1.3.1.2. Ποσοτική ζήτηση

(928) *Πρώτον*, όσον αφορά τον ποσοτικό προσδιορισμό της μερικής δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Τουλόν και της Μασσαλίας για τη μεταφορά ρυμουλκούμενου φορτίου, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, είχε διατυπώσει αμφιβολίες σχετικά με τις πηγές που είχαν χρησιμοποιήσει οι γαλλικές αρχές όταν εκτίμησαν ότι οι χρήστες των οποίων οι όγκοι αντιπροσωπεύουν το 80 % της ιστορικής ζήτησης ρυμουλκούμενου φορτίου μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και των λιμένων της Κορσικής δεν θεωρούν ότι ο λιμένας της Τουλόν μπορεί να υποκαταστήσει τον λιμένα της Μασσαλίας. Η Επιτροπή ζήτησε από τη Γαλλία και από τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν παρατηρήσεις επί του ζητήματος αυτού.

(929) Με τις παρατηρήσεις τους, οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν τρεις αναλύσεις οι οποίες τείνουν να επιβεβαιώνουν την αρχική εκτίμησή τους για τον βαθμό δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Μασσαλίας και της Τουλόν από την άποψη της ζήτησης (αιτιολογικές σκέψεις 337 έως 346). Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη που υπέβαλαν παρατηρήσεις σχολίασαν επίσης το συγκεκριμένο ζήτημα (αιτιολογικές σκέψεις 444, 445, 543, 591 έως 596):

— η πρώτη ανάλυση των γαλλικών αρχών βασίστηκε σε στοιχεία σχετικά με την τοποθεσία των κεντρικών γραφείων, των αποθηκών και των βάσεων εφοδιαστικής των μεταφορέων. Κατά τη Γαλλία, η εγγύτητα στον λιμένα της Μασσαλίας δικαιολογεί την προτίμηση των μεταφορέων για τον λιμένα της Μασσαλίας. Το 80 % της συνολικής διακίνησης ρυμουλκούμενου φορτίου μεταξύ Μασσαλίας και Κορσικής στο διάστημα από το 2018 έως το 2021 προερχόταν από μεταφορείς εγκατεστημένους πλησίον της Μασσαλίας. Κατά τη Γαλλία, τούτο δείχνει ότι η δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των δύο λιμένων είναι περιορισμένη, δηλαδή περίπου 20 %·

— η δεύτερη ανάλυση αφορούσε τον προσδιορισμό της τοποθεσίας των βάσεων εφοδιαστικής μεγάλου αριθμού πελατών της Corsica Linea και της La Méridionale. Από την εν λόγω ανάλυση προκύπτει ότι το 83 % του όγκου του ρυμουλκούμενου φορτίου που μεταφέρεται από την Corsica Linea και το 88 % του όγκου του ρυμουλκούμενου φορτίου που μεταφέρεται από τη La Méridionale προέρχεται από βάση εφοδιαστικής η οποία βρίσκεται πλησίον του λιμένα της Μασσαλίας. Επομένως, η δεύτερη ανάλυση επιβεβαιώνει τα αποτελέσματα της πρώτης ανάλυσης·

— με την τρίτη ανάλυση παρουσιάζονται λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τον μεγάλο αριθμό μεταφορέων που είχαν χρησιμοποιήσει τους δύο λιμένες στο παρελθόν για τη θαλάσσια μεταφορά ρυμουλκούμενου φορτίου και προσδιορίζονται για κάθε μεταφορέα η απόσταση μεταξύ της βάσης εφοδιαστικής και των λιμένων της Μασσαλίας και της Τουλόν και το ποσοστό ρυμουλκούμενου φορτίου (σε τρέχοντα μέτρα) το οποίο μεταφέρθηκε μέσω της Μασσαλίας και/ή της Τουλόν κατά την περίοδο 2017-2019 και το 2021.

(930) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι δύο πρώτες αναλύσεις επικεντρώνονται αποκλειστικά και μόνο στην ιστορική διακίνηση ρυμουλκούμενου φορτίου μεταξύ Μασσαλίας και Κορσικής. Αναλύουν μόνο την προέλευση της διακίνησης ρυμουλκούμενου φορτίου στον λιμένα της Μασσαλίας, αλλά δεν τεκμηριώνουν το συμπέρασμα ότι ένας μεταφορέας του οποίου η βάση βρίσκεται πλησιέστερα στον λιμένα της Μασσαλίας θα χρησιμοποιούσε μόνο τον λιμένα της Μασσαλίας και όχι τον λιμένα της Τουλόν. Οι αναλύσεις εκκινούν από την παραδοχή ότι οι μεταφορείς πρέπει να χρησιμοποιήσουν τον λιμένα της Μασσαλίας εάν τα κεντρικά γραφεία, οι αποθήκες ή οι βάσεις εφοδιαστικής τους βρίσκονται πλησίον της Μασσαλίας, χωρίς να διερευνούν την πραγματική χρήση των λιμένων, μολονότι τούτη είναι ακριβώς η παραδοχή την οποία πρέπει να αποδείξουν οι γαλλικές αρχές. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι δύο ανωτέρω αναλύσεις δεν αποδεικνύουν τον εικαζόμενο βαθμό έλλειψης δυνατότητας υποκατάστασης σε ποσοστό 80 % μεταξύ της Μασσαλίας και της Τουλόν για το ρυμουλκούμενο φορτίο.

(931) Ωστόσο, η τρίτη ανάλυση, στην οποία καταδεικνύεται η πραγματική χρήση των δύο λιμένων από τους μεταφορείς, μπορεί να ληφθεί υπόψη. Η Επιτροπή εκτιμά επίσης ότι τα στοιχεία που παρουσιάζονται στη συγκεκριμένη ανάλυση είναι επαρκώς αντιπροσωπευτικά, δεδομένου ότι καλύπτουν περίπου το 65 % του όγκου του ρυμουλκούμενου φορτίου μεταξύ της Κορσικής και των λιμένων της Μασσαλίας και της Τουλόν κατά την περίοδο 2017-2019 και το 2021 (αιτιολογική σκέψη 341).

(932) Βάσει της ανωτέρω ανάλυσης, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η πλειονότητα των μεταφορέων χρησιμοποιούν μόνο τον λιμένα που βρίσκεται εγγύτερα στη βάση εφοδιαστικής τους, όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 344. Ειδικότερα, από την εν λόγω ανάλυση προκύπτει ότι περίπου το 79 % της ιστορικής διακίνησης ρυμουλκούμενου φορτίου (σε τρέχοντα μέτρα) προερχόμενου από βάση εφοδιαστικής πλησίον της Μασσαλίας διακινήθηκε μόνο μέσω του λιμένα της Μασσαλίας ή θα είχε διακινηθεί μέσω του συγκεκριμένου λιμένα ελλείψει περιορισμών δυναμικότητας. Επομένως, η Επιτροπή εκτιμά ότι η παραδοχή που διατύπωσαν οι γαλλικές αρχές για να εκτιμήσουν τη ζήτηση για διακίνηση ρυμουλκούμενου φορτίου, δηλαδή ότι το 80 % της ιστορικής ζήτησης αφορά ειδικώς τη Μασσαλία και ότι δεν υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης με την Τουλόν, δεν είναι προδήλως εσφαλμένη.

(933) Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός της Corsica Ferries (αιτιολογική σκέψη 444) ότι το ποσοστό δυνατότητας υποκατάστασης για το ρυμουλκούμενο φορτίο το οποίο χρησιμοποίησαν οι γαλλικές αρχές δεν βασίζεται σε οποιαδήποτε αντικειμενικά και επαληθεύσιμα στοιχεία πρέπει να απορριφθεί. Εν πάση περιπτώσει, ο ισχυρισμός δεν τεκμηριώνεται με οποιαδήποτε σχετική ποσοτική ανάλυση. Επιπλέον, ούτε η Επιτροπή ούτε οι γαλλικές αρχές δεσμεύονται από τα συμπεράσματα στα οποία κατέληξε στο παρελθόν η Τοπική Αρχή Κορσικής σχετικά με τη δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των εν λόγω λιμένων για τη διακίνηση ρυμουλκούμενου φορτίου, όπως ισχυρίστηκε η Corsica Ferries (αιτιολογική σκέψη 445), εάν οι γαλλικές αρχές μπορούν να αποδείξουν, βάσει αντικειμενικών και επαληθεύσιμων στοιχείων, ότι οι παραδοχές στις οποίες βασίζεται η αξιολόγηση των ΣΑΔΥ είναι δικαιολογημένη, όπως συμβαίνει εν προκειμένω.

(934) *Δεύτερον*, όσον αφορά την εκτίμηση της ζήτησης για ρυμουλκούμενο και μη ρυμουλκούμενο φορτίο, η Επιτροπή παρατηρεί, καταρχάς, ότι η χρήση ιστορικών στοιχείων ως βάσης για την εκτίμηση της αναμενόμενης ζήτησης για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών φορτίου μεταξύ Μασσαλίας και Κορσικής είναι αποδεκτή προσέγγιση (αιτιολογικές σκέψεις 223 και 228). Επομένως, οι γαλλικές αρχές στηρίχθηκαν σε ιστορικά στοιχεία που κάλυπταν περίοδο 10 ετών (2010-2019) προκειμένου να εκτιμήσουν τις τάσεις της μελλοντικής ζήτησης έως το 2030.

(935) Ως εκ τούτου, οι παράμετροι τις οποίες επέλεξαν οι γαλλικές αρχές δεν ενέχουν πρόδηλη πλάνη εκτίμησης.

(936) *Τρίτον*, όσον αφορά την εκτίμηση της ζήτησης εκ μέρους των οδηγών, σε συνδυασμό με τη διακίνηση ρυμουλκούμενου φορτίου, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Γαλλία θεώρησε ότι η ζήτηση εκ μέρους των οδηγών είναι ανάλογη προς τον όγκο του μεταφερόμενου ρυμουλκούμενου φορτίου. Η Γαλλία υπολόγισε τη μελλοντική ζήτηση στο διάστημα από το 2023 έως το 2030 βάσει του λόγου οδηγών / μεταφερόμενων τρεχόντων μέτρων στο διάστημα από το 2018 έως το 2021 (αιτιολογική σκέψη 230).

(937) Αντίθετα προς τους ισχυρισμούς της Corsica Ferries (αιτιολογικές σκέψεις 446 έως 454), τέτοια προσέγγιση, βασισμένη σε συγκεκριμένα, ιστορικά και αντικειμενικά στοιχεία, δεν ενέχει πρόδηλη πλάνη εκτίμησης.

(938) Πρώτον, οι γαλλικές αρχές δεν υποχρεούνταν να προβούν σε διαφοροποίηση μεταξύ συνοδευόμενου και μη συνοδευόμενου ρυμουλκούμενου φορτίου για τους λόγους που παρατέθηκαν στις αιτιολογικές σκέψεις 894 και 895.

(939) Δεύτερον, οι γαλλικές αρχές δεν χρησιμοποίησαν τον λόγο οδηγών / μεταφερόμενων τρεχόντων μέτρων που αναμένεται για το 2030, προκειμένου να εκτιμήσουν τη ζήτηση στο διάστημα από το 2023 έως το 2030, αλλά στηρίχθηκαν στον μέσο ιστορικό λόγο οδηγών / μέσο όρο τρεχόντων μέτρων που υπολογίστηκε για το διάστημα από το 2018 έως το 2021 και στη μελλοντική ζήτηση για ρυμουλκούμενο φορτίο, προκειμένου να εκτιμήσουν τον αριθμό οδηγών σε κάθε έτος από το 2023 έως το 2030.

(940) Τρίτον, οι γαλλικές αρχές δεν χρησιμοποίησαν εσφαλμένο λόγο, αλλά απλώς και μόνο ένα ποσοστό στρογγυλοποιημένο σε δύο δεκαδικά ψηφία, ενώ η Corsica Ferries χρησιμοποίησε το ποσοστό με τρία δεκαδικά ψηφία. Ωστόσο, δεν μπορεί να προσαφθεί στη Γαλλία ότι υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης απλώς και μόνο επειδή στρογγυλοποίησε το προαναφερθέντα ποσοστό. Εν πάση περιπτώσει, η προκύπτουσα υπερεκτίμηση της ζήτησης (11 % στη διαδρομή Μασσαλία–Αιάκιο και 7 % στη διαδρομή Μασσαλία–Bastia) δεν συνιστά πρόδηλη πλάνη εκτίμησης.

(941) Τέλος, υπενθυμίζεται ότι το ποσοστό αύξησης κατά 2,3 % το οποίο χρησιμοποίησαν οι γαλλικές αρχές για να εκτιμήσουν τη ζήτηση για ρυμουλκούμενο φορτίο από το 2019 και έπειτα, και για την περίοδο 2023-2030, είναι αποτέλεσμα της μέσης μεταβολής του ποσοστού αύξησης της διακίνησης φορτίου στο διάστημα από το 2010 έως το 2019 και στις πέντε διαδρομές μεταξύ της Μασσαλίας και των λιμένων της Κορσικής. Μολονότι οι γαλλικές αρχές μπορούσαν να υπολογίσουν το ποσοστό αύξησης της ιστορικής διακίνησης για κάθε διαδρομή, επισημαίνεται ότι η δυνατότητα αυτή ήταν απλώς και μόνο μία μεθοδολογία μεταξύ πολλών. Η Corsica Ferries δεν εξηγεί τον λόγο για τον οποίο η μεθοδολογία που χρησιμοποίησαν οι γαλλικές αρχές δεν ήταν κατάλληλη για τον υπολογισμό της μελλοντικής ζήτησης σε κάθε θαλάσσια διαδρομή. Δεν εξηγεί επίσης τον τρόπο με τον οποίο εναλλακτική μεθοδολογία μπορούσε να έχει οδηγήσει σε διαφορετικό αποτέλεσμα.

(942) Η Corsica Ferries δεν μπορεί να ισχυριστεί ούτε ότι το ποσοστό αύξησης κατά 2,3 % δεν βασίζεται σε πρόσφατα αντικειμενικά στοιχεία ούτε να υποστηρίξει βασίμως ότι τα ιστορικά στοιχεία για το διάστημα από το 2018 έως το 2023 καταδεικνύουν, αντιθέτως, μείωση της κυκλοφορίας. Πρώτον, το ποσοστό του 2,3 % είναι αποτέλεσμα μέσης ετήσιας αύξησης της διακίνησης φορτίου στο διάστημα από το 2010 έως το 2019, δηλαδή πριν από την πανδημία COVID-19 (2020-2021) και τον επιθετικό πόλεμο της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας (2022). Επομένως, τα στοιχεία που χρησιμοποίησαν οι γαλλικές αρχές ανάγονται στην τελευταία περίοδο κατά την οποία η αγορά θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής χώρας λειτούργησε κανονικά. Επιπλέον, το ανωτέρω επιχείρημα αντιφάσκει προς άλλη παρατήρηση της Corsica Ferries, δηλαδή ότι οι γαλλικές αρχές έπρεπε να έχουν αναλύσει δεδομένα διακίνησης φορτίου από το 2014, όταν η Corsica Linea εισήλθε στην αγορά (αιτιολογική σκέψη 394). Αντιφάσκει επίσης προς τις απαντήσεις της κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης με τους οικονομικούς φορείς, από τις οποίες συνάγεται ότι η Corsica Ferries ήταν διατεθειμένη να προσφέρει σημαντικά υψηλότερη δυναμικότητα κατά την περίοδο 2023-2030 από εκείνη που είχε προσφέρει στο διάστημα από το 2016 έως το 2019, δυναμικότητα υψηλότερη επίσης από τη συνολική ζήτηση για μεταφορά φορτίου η οποία καταγράφηκε το 2019, στοιχείο το οποίο καταδεικνύει ότι η Corsica Ferries πρόβλεπε ότι η κυκλοφορία θα αυξηθεί κατά τα προσεχή έτη ([268]).

([268]) Όπως φαίνεται στον Πίνακας 3, η διακίνηση φορτίου μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής χώρας ανήλθε σε 2,2 εκατομμύρια τρέχοντα μέτρα. Όπως φαίνεται στον Πίνακας 20, η Corsica Ferries είχε την πρόθεση να προτείνει στην αγορά μεταφορική ικανότητα σχεδόν 3,3 εκατομμυρίων τρεχόντων μέτρων στο διάστημα από το 2023 έως το 2030 (χωρίς τα μέτρα), στοιχείο το οποίο επιβεβαιώνει ότι η εταιρεία φαινόταν να αναμένει αύξηση της κυκλοφορίας.

7.3.2.1.3.2. Ύπαρξη ανεπάρκειας της αγοράς

7.3.2.1.3.2.1. Προσδιορισμός της προσφοράς της αγοράς χωρίς σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας

(943) Η Επιτροπή παραπέμπει συναφώς στις παρατηρήσεις που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 815 έως 825, οι οποίες ισχύουν επίσης για τον προσδιορισμό της διαθέσιμης προσφοράς της αγοράς σε σχέση με τη ζήτηση εκ μέρους χρηστών υπηρεσιών ρυμουλκούμενου και μη ρυμουλκούμενου φορτίου.

7.3.2.1.3.2.2. Ανάλυση ανεπάρκειας της αγοράς

(944) Η Επιτροπή παρατηρεί, καταρχάς, ότι οι γαλλικές αρχές συμπέραναν ότι υπάρχει πλήρης ανεπάρκεια της αγοράς μεταξύ του λιμένα του Propriano και του λιμένα της Μασσαλίας, δεδομένου ότι η Corsica Ferries δεν θα παρείχε οποιαδήποτε εμπορική υπηρεσία στη συγκεκριμένη διαδρομή.

(945) Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι οι γαλλικές αρχές θεώρησαν ότι τα δρομολόγια που πρότεινε η Corsica Ferries μεταξύ της Μασσαλίας και των τεσσάρων άλλων λιμένων της Κορσικής έχουν σποραδικό χαρακτήρα, δεδομένου ότι η Corsica Ferries θα εκτελούσε τρία μόνο δρομολόγια μετ' επιστροφής μηνιαίως από/προς την L'Île-Rousse και το Porto-Vecchio (αντί των απαιτούμενων τριών δρομολογίων μετ' επιστροφής εβδομαδιαίως) και δύο δρομολόγια μετ' επιστροφής εβδομαδιαίως προς/από το Αιάκιο και τη Bastia, μολονότι για την κάλυψη της ζήτησης εκ μέρους των χρηστών απαιτούνταν τουλάχιστον πέντε δρομολόγια μετ' επιστροφής εβδομαδιαίως.

(946) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι γαλλικές αρχές δεν υπέπεσαν σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης κατά την ανάλυση της ανεπάρκειας της αγοράς, στο μέτρο που αποδείχθηκε ότι η προσφορά της αγοράς είναι ανεπαρκής για την κάλυψη του συνόλου της ζήτησης εκ μέρους χρηστών μεταφορών ρυμουλκούμενου και μη ρυμουλκούμενου φορτίου μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και καθενός από τους λιμένες της Κορσικής.

7.3.2.1.3.3. Συμπέρασμα σχετικά με την ύπαρξη ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τη μεταφορά ρυμουλκούμενου φορτίου και μη ρυμουλκούμενου φορτίου μεταξύ της Μασσαλίας και καθενός από τους λιμένες της Κορσικής

(947) Από το σύνολο των ανωτέρω προκύπτει ότι η Γαλλία προσδιόρισε ορθώς την ύπαρξη ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τη μεταφορά ρυμουλκούμενου και μη ρυμουλκούμενου φορτίου μεταξύ της Μασσαλίας και καθενός από τους λιμένες της Κορσικής, δεδομένου ότι η ζήτηση για μεταφορά την οποία η Γαλλία εξακρίβωσε και προσδιόρισε ποσοτικά δεν μπορούσε να καλυφθεί από την προσδιορισθείσα προσφορά της αγοράς.

7.3.2.2. Αναλογικότητα της κρατικής παρέμβασης

(948) Δεδομένου ότι οι γαλλικές αρχές δικαιολόγησαν, χωρίς να υποπέσουν σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης, την αναγκαιότητα κρατικής παρέμβασης βάσει της ύπαρξης διαφόρων γνήσιων αναγκών για παροχή δημόσιας υπηρεσίας θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας, στη συνέχεια πρέπει να εξεταστεί αν η εν λόγω παρέμβαση έχει αναλογικό χαρακτήρα, υπό το πρίσμα των βασικών ελευθεριών για την ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

7.3.2.2.1. Αναλογικότητα του νομικού μέσου της παρέμβασης

(949) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, κατά τις γαλλικές αρχές, δεν υπήρχε άλλο νομικό μέσο πέραν της σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για τη διασφάλιση υπηρεσίας ικανής να ανταποκριθεί στις ανάγκες παροχής δημόσιας υπηρεσίας τις οποίες προσδιόρισαν οι γαλλικές αρχές (αιτιολογικές σκέψεις 249 έως 253). Ειδικότερα, οι γαλλικές αρχές ισχυρίζονται ότι η ανεπάρκεια της αγοράς διαπιστώνεται ήδη στο πλαίσιο του καθεστώς ΥΠΔΥ του 2019 και ότι το εν λόγω καθεστώς θα ήταν ανεπαρκές για την κάλυψη της ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Οι γαλλικές αρχές ισχυρίζονται επίσης ότι οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που ενδέχεται να επιβληθούν περιορίζονται δυνάμει του καθεστώτος ΥΠΔΥ του 2019, ειδικότερα όσον αφορά τις ώρες αναχώρησης και άφιξης, που αποτελούν ωστόσο χαρακτηριστικό της ζήτησης εκ μέρους των επιβατών (αιτιολογική σκέψη 112) και των χρηστών μεταφορών φορτίου (αιτιολογικές σκέψεις 190 και 191).

(950) Η Επιτροπή εκτιμά ότι οι ανωτέρω παρατηρήσεις δεν συνιστούν πρόδηλη πλάνη εκτίμησης. Όπως ορθώς επισημαίνουν οι γαλλικές αρχές, υφίσταται ήδη ένα καθεστώς ΥΠΔΥ σε ισχύ για τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής χώρας: στόχος της διαβούλευσης με τους οικονομικούς φορείς ήταν, επιπλέον, να εξακριβωθεί η προσφορά την οποία η αγορά ήταν διατεθειμένη να προτείνει στο πλαίσιο του καθεστώτος ΥΠΔΥ του 2019. Ωστόσο, η εν λόγω προσφορά αποδείχθηκε ανεπαρκής με αποτέλεσμα να καταστεί αναγκαία η πρόβλεψη συμπληρωματικού καθεστώτος το οποίο θα διασφαλίζει την παροχή επαρκών υπηρεσιών για την ικανοποίηση της ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας ([269]).

(951) Επομένως, οι γαλλικές αρχές δεν είχαν άλλη επιλογή από την ενίσχυση του καθεστώτος ΥΠΔΥ του 2019 μέσω της πρόβλεψης καθημερινών θαλάσσιων διάπλων μεταξύ της Μασσαλίας και των λιμένων του Αιακίου και της Bastia και εβδομαδιαίων διάπλων προς τους λιμένες της L'Île-Rousse και του Porto-Vecchio, καθώς και εβδομαδιαίας υποχρεωτικής συγκοινωνίας με το Propriano. Ωστόσο, η θέσπιση αυστηρότερων προϋποθέσεων στο πλαίσιο του καθεστώτος ΥΠΔΥ του 2019, ενώ οι γαλλικές αρχές έχουν ήδη προσδιορίσει στο πλαίσιο αυτό ανεπάρκεια της αγοράς, θα καθιστούσε ακόμη πιο δυσχερή την άσκηση, από τους οικονομικούς φορείς, της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας, δεδομένου ότι οποιοσδήποτε οικονομικός φορέας επιθυμούσε να παράσχει υπηρεσίες μεταξύ της Μασσαλίας και των λιμένων της Κορσικής θα έπρεπε να συμμορφωθεί με τις ενισχυμένες απαιτήσεις του καθεστώτος ΥΠΔΥ του 2019 προκειμένου να παράσχει τις εν λόγω υπηρεσίες. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, υπό τις περιστάσεις αυτές, η χρήση σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, η οποία συνάπτεται στο πέρας διαδικασίας σύναψης δημόσιας σύμβασης, περιορίζει, αντιθέτως, λιγότερο την ελευθερία παροχής υπηρεσιών, στο μέτρο που είναι πιθανό να μειώσει τους περιορισμούς που επιβάλλονται στους οικονομικούς φορείς στο πλαίσιο του καθεστώτος ΥΠΔΥ του 2019 και να καταστήσει δυνατό τον ανταγωνισμό στην αγορά.

(952) Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι δεν μπορούσε επίσης να προβλεφθεί η χορήγηση αντιστάθμισης στο πλαίσιο του καθεστώτος ΥΠΔΥ του 2019, δεδομένου ότι τέτοια αντιστάθμιση δεν θα μπορούσε να περιοριστεί αποκλειστικά και μόνο στις διαδρομές μεταξύ Μασσαλίας και Κορσικής, αλλά θα έπρεπε να επεκταθεί σε όλες τις διαδρομές μεταξύ ηπειρωτικής χώρας και Κορσικής προκειμένου να διασφαλίζεται ότι το καθεστώς ΥΠΔΥ του 2019 δεν εισάγει δυσμενή διάκριση ([270]). Ωστόσο, όπως επισημαίνουν οι γαλλικές αρχές (αιτιολογική σκέψη 252), μια τέτοια επιλογή όχι μόνο θα συνεπαγόταν σημαντική οικονομική επιβάρυνση του προϋπολογισμού των δημόσιων αρχών, ενώ ο προϋπολογισμός των κρατών μελών δεν είναι απεριόριστος, αλλά επίσης δεν θα παρείχε καμία εγγύηση ότι οι υπηρεσίες που είναι αναγκαίες για την ικανοποίηση των αναγκών δημόσιας υπηρεσίας θα παρέχονται όντως ([271]). Το καθεστώς ΥΠΔΥ επιβάλλει υποχρεώσεις στους οικονομικούς φορείς που αποφασίζουν να παράσχουν υπηρεσίες, αλλά δεν επιβάλλει την ίδια την παροχή υπηρεσιών.

(953) Επιπλέον, επισημαίνεται ότι ο κανονισμός για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές δεν επιτρέπει την επιβολή υποχρεώσεων, στο πλαίσιο καθεστώτος ΥΠΔΥ, όσον αφορά τις ώρες αναχώρησης και άφιξης ([272]), μολονότι τέτοια απαίτηση προκύπτει από την προσδιορισθείσα ποιοτική ζήτηση.

(954) Επομένως, από τα ανωτέρω προκύπτει ότι οι γαλλικές αρχές μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για την κάλυψη των διαφόρων αναγκών παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προσδιόρισαν. Τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν υπέβαλαν παρατηρήσεις επί του ζητήματος αυτού.

7.3.2.2.2. Αναλογικότητα των προβλεπόμενων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας για την κάλυψη της ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας

(955) Δεδομένου ότι οι γαλλικές αρχές μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν ΣΑΔΥ, πρέπει να εξεταστεί στη συνέχεια η αναλογικότητα των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που καθορίζονται στις ΣΑΔΥ για την ικανοποίηση της ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προσδιόρισε η Γαλλία.

(956) *Πρώτον*, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι γαλλικές αρχές θεώρησαν αναγκαία τη σύναψη σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους, ρυμουλκούμενου φορτίου και συνοδών οδηγών (για τους χρήστες που δεν εξετάζουν οποιαδήποτε εναλλακτική δυνατότητα στον λιμένα της Μασσαλίας), καθώς και μη ρυμουλκούμενου φορτίου μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και καθενός από τους λιμένες της Κορσικής. Επιπλέον, όσον αφορά τη διαδρομή Μασσαλία–Propriano, η Γαλλία εκτιμά ότι η σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να καλύπτει και τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών (αιτιολογική σκέψη 255).

([269]) Πρβλ. απόφαση της 20ής Φεβρουαρίου 2001, Analir, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, σκέψη 66.
([270]) Ό.π., σκέψη 38.
([271]) Ό.π., σκέψη 65.
([272]) Βλ. σημείο 5.3.1 της ερμηνευτικής ανακοίνωσης σχετικά με τον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές.

(957) Η Επιτροπή παρατηρεί συναφώς ότι οι ανωτέρω υποχρεώσεις απορρέουν αυστηρά από την ανεπάρκεια της αγοράς την οποία προσδιόρισαν οι γαλλικές αρχές (σημεία 3.4.3.2.2 και 3.4.2.2.2). Επομένως, ο σκοπός των ΣΑΔΥ περιορίζεται απλώς και μόνο στην προσδιορισθείσα ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν υπέβαλαν παρατηρήσεις επί του ζητήματος αυτού.

(958) *Δεύτερον*, οι γαλλικές αρχές καθόρισαν ως υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας τις ώρες άφιξης και αναχώρησης που πρέπει να τηρούνται σε κάθε διαδρομή που καλύπτεται από τις ΣΑΔΥ. Οι εν λόγω υποχρεώσεις απορρέουν επίσης από τη ζήτηση την οποία προσδιόρισαν οι γαλλικές αρχές τόσο για μεταφορά επιβατών (οι οποίοι προτιμούν νυχτερινούς διάπλους) όσο και για μεταφορά φορτίου (το οποίο απαιτεί παραδόσεις νωρίς το πρωί στην Κορσική και επαρκώς μακρές ενδιάμεσες στάσεις κατά τη διάρκεια της ημέρας ώστε τα ρυμουλκά ημιρυμουλκουμένων να μπορούν να μετακινούνται μεταξύ του λιμένα και των βάσεων εφοδιαστικής / σημείων παράδοσης). Επομένως, οι υποχρεώσεις που αφορούν τις ώρες αναχώρησης και άφιξης δεν έχουν δυσανάλογο χαρακτήρα. Τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν υπέβαλαν παρατηρήσεις επί του ζητήματος αυτού.

(959) *Τρίτον*, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι γαλλικές αρχές καθόρισαν ορισμένες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σχετικά με τις συχνότητες που πρέπει να διασφαλίζονται στο πλαίσιο των ΣΑΔΥ (αιτιολογικές σκέψεις 257 έως 261).

(960) Καταρχάς, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι γαλλικές αρχές επέβαλαν ελάχιστες ετήσιες συχνότητες οι οποίες πρέπει να τηρούνται. Σκοπός των εν λόγω συχνοτήτων είναι να διασφαλίζεται τακτική και επαρκής συγκοινωνία με την Κορσική από/προς τον λιμένα της Μασσαλίας καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Επομένως, οι παραχωρησιούχοι υποχρεούνται να εκτελούν 365 δρομολόγια μετ' επιστροφής ετησίως στις διαδρομές Μασσαλία–Αιάκιο και Μασσαλία–Bastia και 156 δρομολόγια μετ' επιστροφής στις τρεις άλλες διαδρομές.

(961) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι ανωτέρω συχνότητες ανταποκρίνονται στην προσδιορισθείσα ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Από τη διαβούλευση με τους χρήστες προκύπτει ότι οι επιβάτες και οι χρήστες μεταφορών φορτίου ήταν ικανοποιημένοι με τις συχνότητες που ίσχυαν στο πλαίσιο των ΣΑΔΥ 2021-2022, οι οποίες ήταν πανομοιότυπες με αυτές που οι γαλλικές αρχές καθόρισαν στις ΣΑΔΥ 2023-2030 (αιτιολογική σκέψη 69). Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης, γενικά, ότι ο νησιωτικός χαρακτήρας της Κορσικής απαιτεί τακτικές συχνότητες συγκοινωνίας με την ηπειρωτική Γαλλία, ειδικότερα για τους επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους, οι οποίοι μπορεί να χρειαστούν τέτοιες υπηρεσίες οποτεδήποτε ανάλογα με την κατάσταση της υγείας τους. Το ίδιο ισχύει για τη διακίνηση φορτίου (ρυμουλκούμενου και μη ρυμουλκούμενου), καθώς επαγγελματίες και ιδιώτες στην Κορσική χρειάζονται συχνό εφοδιασμό λόγω της περιορισμένης δυναμικότητας των αποθηκών του νησιού (αιτιολογική σκέψη 22). Επομένως, τα αποτελέσματα της διαβούλευσης με τους χρήστες είναι συνεπή προς τα κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά της Κορσικής.

(962) Τέλος, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι συχνότητες συγκοινωνίας είναι υψηλότερες με τους λιμένες του Αιακίου και της Bastia, οι οποίοι είναι οι σημαντικότεροι λιμένες της Κορσικής από απόψεως διακίνησης επιβατών και φορτίου (σημεία 2.3.1 και 2.3.2) και είναι επίσης οι δύο πόλεις με τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα στην Κορσική, ενώ οι συχνότητες είναι πιο περιορισμένες με τους τρεις άλλους λιμένες, στους οποίους η κυκλοφορία είναι πιο περιορισμένη.

(963) Η υποχρέωση εκτέλεσης συγκεκριμένου αριθμού ετήσιων δρομολογίων μετ' επιστροφής υποδιαιρείται σε δύο υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας: διασφάλιση ελάχιστου αριθμού τακτικών δρομολογίων μετ' επιστροφής εβδομαδιαίως και διασφάλιση ευέλικτων (που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου) δρομολογίων μετ' επιστροφής επιπλέον των τακτικών εβδομαδιαίων δρομολογίων μετ' επιστροφής, αλλά εντός του ορίου του καθορισμένου ετήσιου αριθμού δρομολογίων μετ' επιστροφής. Η Επιτροπή κατανοεί ότι τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου, τα οποία αποφασίζει η ΟΤC, είναι ένα ευέλικτο εργαλείο για την προσαρμογή της προσφοράς στη ζήτηση. Για παράδειγμα, εάν η ΟΤC διαπιστώσει ότι η αναμενόμενη ζήτηση για ένα δρομολόγιο μετ' επιστροφής σε μια συγκεκριμένη ημέρα είναι πολύ μικρή, μπορεί να αποφασίσει να το προγραμματίσει εκ νέου σε ημέρα με μεγαλύτερη ζήτηση, υπό τον όρο ότι ο φορέας εκμετάλλευσης συμμορφώνεται με τις εβδομαδιαίες συχνότητες που απαιτούνται από τις ΣΑΔΥ. Η Επιτροπή επισημαίνει συναφώς ότι η τεχνική επιτροπή παρακολούθησης των ΣΑΔΥ (αιτιολογική σκέψη 290), με επικεφαλής την ΟΤC, συνεδριάζει σε εβδομαδιαία βάση και εξετάζει, μεταξύ άλλων, τη ζήτηση για κυκλοφορία.

(964) Επομένως, οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που σχετίζονται με τις ελάχιστες συχνότητες οι οποίες πρέπει να τηρούνται έχουν τον διττό σκοπό να διασφαλίζουν τον τακτικό χαρακτήρα των υπηρεσιών μεταφορών (μέσω ελάχιστων εβδομαδιαίων συχνοτήτων οι οποίες διασφαλίζονται στο πλαίσιο κάθε ΣΑΔΥ) και να βελτιστοποιούν τη θαλάσσια συγκοινωνία με την Κορσική (μέσω δρομολογίων μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου).

(965) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι ελάχιστες εβδομαδιαίες συχνότητες οι οποίες πρέπει να τηρούνται αντιστοιχούν στη ζήτηση εκ μέρους των χρηστών (αιτιολογικές σκέψεις 112, 190 και 191). Η Γαλλία επέβαλε υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας υπό μορφή εκτέλεσης καθημερινών δρομολογίων μετ' επιστροφής κατά την περίοδο αιχμής στις διαδρομές Μασσαλία–Αιάκιο και Μασσαλία–Bastia (σχεδόν καθημερινών δρομολογίων εκτός περιόδου αιχμής) και τριών δρομολογίων μετ' επιστροφής εβδομαδιαίως στις τρεις άλλες διαδρομές. Επομένως, οι ανωτέρω συχνότητες είναι προσαρμοσμένες στην εποχή του έτους (περίοδος εκτός αιχμής ή περίοδος αιχμής) και στην οικεία διαδρομή (υψηλές συχνότητες για το Αιάκιο και τη Bastia και χαμηλότερες συχνότητες για τους τρεις άλλους λιμένες της Κορσικής).

(966) Από το σύνολο των ανωτέρω στοιχείων προκύπτει ότι οι γαλλικές αρχές δεν υπέπεσαν σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης κατά τον καθορισμό των ελάχιστων συχνοτήτων που απαιτούνται στο πλαίσιο κάθε ΣΑΔΥ. Τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν υπέβαλαν παρατηρήσεις επί του ζητήματος αυτού.

(967) Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι ΣΑΔΥ για τις διαδρομές Μασσαλία–Αιάκιο, Μασσαλία–Bastia και Μασσαλία–L'Île-Rousse προβλέπουν πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής, επιπλέον του αριθμού των ετήσιων δρομολογίων μετ' επιστροφής που πρέπει να τηρούνται. Σκοπός των εν λόγω δρομολογίων μετ' επιστροφής είναι η αντιμετώπιση των έκτακτων αιχμών της ζήτησης κατά τη διάρκεια του έτους και η αποφυγή, κατά το δυνατόν, της παραμονής των εμπορευμάτων στην αποβάθρα. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι τα εν λόγω πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής, τα οποία αφορούν μόνο μεταφορά φορτίου, ανταποκρίνονται στη ζήτηση εκ μέρους χρηστών μεταφορών φορτίου, οι οποίοι παραπονούνται ειδικότερα για την έλλειψη χώρου για τη φόρτωση εμπορευμάτων επί των σκαφών στον λιμένα της Μασσαλίας (αιτιολογικές σκέψεις 190 και 191), όπως επιβεβαιώνεται από τα ιστορικά στοιχεία διακίνησης. Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι η λιμενική αρχή της Κορσικής ανέφερε το διογκούμενο πρόβλημα των ρυμουλκουμένων που παραμένουν στην αποβάθρα στους λιμένες της Κορσικής και ζήτησε από τις δημόσιες αρχές να προβλέψουν πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής για τη διασπορά της κυκλοφορίας (αιτιολογική σκέψη 201). Η Επιτροπή παρατηρεί περαιτέρω ότι ο αριθμός των πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής ετησίως είναι σχετικά περιορισμένος και ότι τα εν λόγω δρομολόγια μετ' επιστροφής είναι προαιρετικά και ενεργοποιούνται κατά την αποκλειστική διακριτική ευχέρεια της ΟΤC, εφόσον πληρούνται οι προκαθορισμένες προϋποθέσεις (αιτιολογική σκέψη 287), κάτι το οποίο εξακριβώνει η τεχνική επιτροπή παρακολούθησης των ΣΑΔΥ (αιτιολογική σκέψη 290). Τα εν λόγω πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής προγραμματίζονται για τις τρεις προαναφερθείσες διαδρομές, στις οποίες είναι πιθανότερο να παρατηρηθούν αιχμές κυκλοφορίας.

(968) Όσον αφορά τα ανωτέρω, η Επιτροπή εκτιμά ότι η καθιέρωση πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής, τα οποία προγραμματίζονται και εκτελούνται βάσει προϋποθέσεων που καθορίζονται εκ των προτέρων στις ΣΑΔΥ για τις διαδρομές Μασσαλία–Αιάκιο, Μασσαλία–Bastia και Μασσαλία–L'Île-Rousse, ανταποκρίνονται στη ζήτηση εκ μέρους των χρηστών και των παρόχων υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών. Ως εκ τούτου, η Γαλλία δεν υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης κατά τη θέσπιση τέτοιων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(969) Οι παρατηρήσεις της Corsica Ferries επί του ζητήματος δεν αναιρούν το ανωτέρω συμπέρασμα. Συγκεκριμένα, αντίθετα προς όσα ισχυρίζεται η Corsica Ferries (αιτιολογική σκέψη 470), ο κανονισμός για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές δεν απαγορεύει στη Γαλλία να θεσπίσει δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στις ΣΑΔΥ. Καταρχάς, τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου είναι τμήμα των υποχρεώσεων ετήσιας συχνότητας που επιβάλλονται στους φορείς εκμετάλλευσης, οι οποίες είναι ακριβώς αποτέλεσμα της ζήτησης εκ μέρους των χρηστών η οποία δεν καλύπτεται από την προσφορά της αγοράς. Ομοίως, τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής ανταποκρίνονται στη ζήτηση εκ μέρους των χρηστών και των παρόχων υπηρεσιών και θεσπίζονται για την αντιμετώπιση δεόντως διαπιστωμένων έκτακτων αιχμών κυκλοφορίας. Επιπλέον, τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής θεσπίζονται με την επιφύλαξη της πλήρωσης προκαθορισμένων προϋποθέσεων. Τα εν λόγω δρομολόγια μετ' επιστροφής ενεργοποιούνται ειδικότερα όταν υπάρχει έκτακτη ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας (πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής) ή ανεπαρκής ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας (δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου). Επομένως, αποτελούν εργαλείο προσαρμογής στις μεταβαλλόμενες ανάγκες παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατά την εκτέλεση των ΣΑΔΥ, οι οποίες έχουν διάρκεια οκτώ ετών. Ως εκ τούτου, δεν ευσταθεί ο ισχυρισμός ότι τα εν λόγω δρομολόγια μετ' επιστροφής εκτελούνται «χωρίς προϋποθέσεις ή δικαιολογητικούς λόγους». Επιπλέον, το γεγονός ότι στις ΣΑΔΥ δεν καθορίζονται οι ημέρες κατά τις οποίες πρόκειται να εκτελεστούν τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής είναι αλυσιτελές, δεδομένου ότι τα εν λόγω δρομολόγια μετ' επιστροφής χαρακτηρίζονται εξ ορισμού από ευελιξία και ενεργοποιούνται σύμφωνα με την προσδιορισθείσα ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(970) Επιπλέον, το επιχείρημα της Corsica Ferries ότι τα ανωτέρω δρομολόγια μετ' επιστροφής είναι περιττά, δεδομένου ότι οι επιβεβλημένες ελάχιστες εβδομαδιαίες συχνότητες επαρκούν ήδη για την κάλυψη της ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, είναι επίσης αλυσιτελές (αιτιολογική σκέψη 471). Συγκεκριμένα, το επιχείρημα αυτό παραβλέπει ακριβώς τη ζήτηση εκ μέρους των χρηστών, τα ιστορικά στοιχεία κυκλοφορίας και τον σκοπό των εν λόγω δρομολογίων μετ' επιστροφής. Ομοίως, το επιχείρημα ότι τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής είναι ήδη προγραμματισμένα εκ των προτέρων από τους παραχωρησιούχος δεν μπορεί να γίνει δεκτό. Πρώτον, τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου είναι εξ ορισμού δρομολόγια μετ' επιστροφής τα οποία προγραμματίζονται εκ των προτέρων από τον παραχωρησιούχο (ο οποίος υποχρεούται να τηρεί τον αριθμό ετήσιων δρομολογίων μετ' επιστροφής που προβλέπονται στις ΣΑΔΥ), αλλά μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου από την ΟΤC σύμφωνα με την ανάγκη βελτιστοποίησης της κυκλοφορίας. Δεύτερον, όπως προκύπτει από τις παρατηρήσεις της Γαλλίας, της Corsica Linea και της La Méridionale, τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής προγραμματίστηκαν μεν ενδεικτικώς από τους παραχωρησιούχους, πλην όμως η ΟΤC παραμένει εν πάση περιπτώσει αποκλειστικά αρμόδια να αποφασίσει την εκτέλεσή τους.

(971) Τέλος, οι παρατηρήσεις της Corsica Ferries σχετικά με παράβαση εκ μέρους των παραχωρησιούχων των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που καθόρισε η Γαλλία (αιτιολογική σκέψη 472) δεν είναι ικανές να θέσουν υπό αμφισβήτηση τον αναλογικό χαρακτήρα των εν λόγω υποχρεώσεων σε σχέση με την προσδιορισθείσα ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(972) Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι οι γαλλικές αρχές δεν υπέπεσαν σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης όταν καθόρισαν τις ετήσιες και εβδομαδιαίες υποχρεώσεις συχνότητας εκτέλεσης δρομολογίων καθώς και τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής και τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου.

(973) *Τέλος*, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι γαλλικές αρχές έκριναν ότι ο καθορισμός υποχρεώσεων ελάχιστης μεταφορικής ικανότητας για τα σκάφη που διατίθενται για τα δρομολόγια των ΣΑΔΥ (αιτιολογικές σκέψεις 262 και 263) ήταν αναγκαίο και αναλογικό μέτρο σε σχέση με την ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Οι εν λόγω υποχρεώσεις αφορούν τη μεταφορά τόσο φορτίου όσο και επιβατών.

(974) Όσον αφορά τη μεταφορά φορτίου, οι γαλλικές αρχές καθόρισαν, σε κάθε ΣΑΔΥ, ελάχιστη μεταφορική ικανότητα, την οποία υπολόγισαν βάσει του μέσου αναμενόμενου αριθμού τρεχόντων μέτρων τον Ιούλιο του 2030. Ο αριθμός αυτός αντιστοιχεί στον μήνα με τους υψηλότερους όγκους αναμενόμενης διακίνησης φορτίου κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης των ΣΑΔΥ (αιτιολογική σκέψη 266). Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 331, με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή διατύπωσε αμφιβολίες όσον αφορά τον αναλογικό χαρακτήρα της ελάχιστης μεταφορικής ικανότητας φορτίου σε σχέση με τις προσδιορισθείσες ανάγκες παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(975) Η Corsica Ferries συμμερίζεται τις ανωτέρω αμφιβολίες. Με τις παρατηρήσεις της, η Corsica Ferries υποστηρίζει ότι η ελάχιστη μεταφορική ικανότητα φορτίου θα έπρεπε να έχει υπολογιστεί βάσει της μέσης ζήτησης που εκτιμάται για το διάστημα από το 2023 έως το 2030 για την κάλυψη της προσδιορισθείσας ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας (αιτιολογική σκέψη 469) και όχι βάσει της αναμενόμενης ζήτησης τον Ιούλιο του 2030 ([273]). Ωστόσο, η Γαλλία, όπως και η Corsica Linea και η La Méridionale, θεωρεί ότι οι ανωτέρω αμφιβολίες είναι αβάσιμες (σημεία 5.2.1.2 και 5.3.1.1.3.1, αιτιολογικές σκέψεις 347 έως 357, 546, 547 και 606 έως 611).

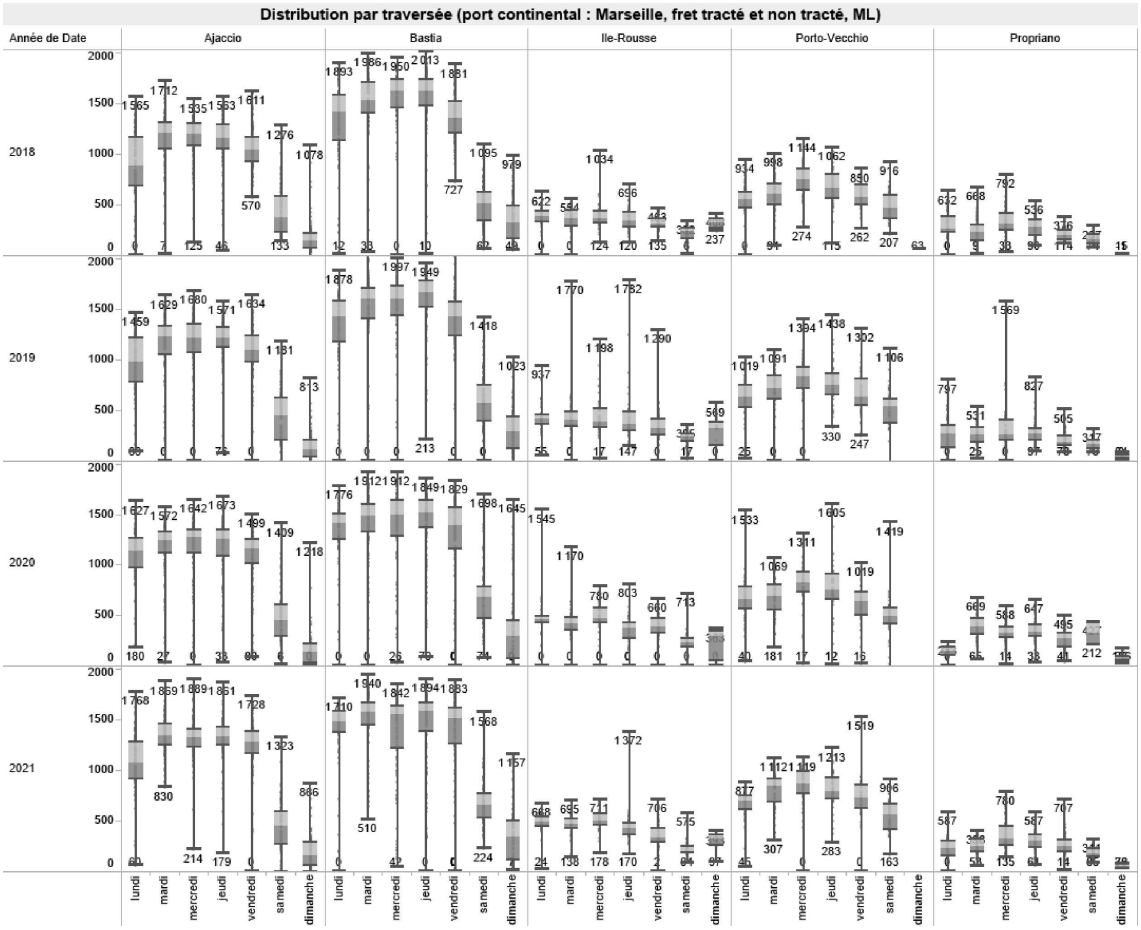
(976) Η Επιτροπή παρατηρεί, καταρχάς, ότι από τα στοιχεία που υπέβαλαν οι γαλλικές αρχές προκύπτει ότι η ζήτηση για κυκλοφορία φορτίου ανά διάπλου διαφέρει σημαντικά ανάλογα με τον μήνα και την ημέρα της εβδομάδας σε όλες τις διαδρομές μεταξύ Μασσαλίας και Κορσικής (Γράφημα 3 και Γράφημα 4). Για παράδειγμα, στη διαδρομή Μασσαλία–Αιάκιο, σε έναν συγκεκριμένο μήνα, η ζήτηση κυκλοφορίας ανά διάπλου μπορεί να κυμαίνεται από 20 τρέχοντα μέτρα έως 1 680 τρέχοντα μέτρα (στοιχεία για τον Μάρτιο του 2019). Ομοίως, σε μια συγκεκριμένη εβδομάδα, η ζήτηση κυκλοφορίας ανά διάπλου μπορεί να κυμαίνεται από 0 τρέχοντα μέτρα έως 1 680 τρέχοντα μέτρα (στοιχεία για την ημέρα Τέταρτη το 2019) ([274]).

([273]) Υπενθυμίζεται ότι η μέση ζήτηση ανά διάπλου, η οποία προβλέφθηκε για την περίοδο 2023-2030, υπολογίζεται ως η ετήσια ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας (Πίνακας 21) διά τον ετήσιο αριθμό δρομολογίων μετ' επιστροφής που προβλέπονται στις ΣΑΔΥ (Πίνακας 23).

([274]) Όπως εξήγησαν οι γαλλικές αρχές, η εν λόγω διακύμανση της ζήτησης για διακίνηση φορτίου αντικατοπτρίζει την πραγματική ζήτηση εκ μέρους των μεταφορέων, τούτο δε σημαίνει ότι η θαλάσσια μεταφορά πραγματοποιείται συνήθως την ημερομηνία που ζητούν οι μεταφορείς και ότι οι φορείς εκμετάλλευσης θαλάσσιων μεταφορών έχουν μικρό περιθώριο αλλαγής της ημερομηνίας της υπηρεσίας μεταφοράς που ζητούν οι χρήστες. Όσον αφορά το φορτίο, μεγάλο τμήμα του φορτίου που μεταφέρεται στην Κορσική προορίζεται για τον εφοδιασμό των υπεραγορών της Κορσικής, ειδικότερα με νωπά προϊόντα. Τα εν λόγω εμπορεύματα είναι ευπαθή και, επομένως, πρέπει να παραδίδονται σε συγκεκριμένο χρόνο. Ως εκ τούτου, οι κρατήσεις για χώρο επί του σκάφους πραγματοποιούνται με πολύ βραχεία προειδοποίηση, συνήθως την ημέρα της αναχώρησης ή, στην καλύτερη περίπτωση, λίγες ημέρες νωρίτερα. Για ορισμένα εμπορεύματα (μη ευπαθή υλικά, βιομηχανικά μηχανήματα μεγάλων διαστάσεων, μετακομίσεις), η κράτηση μπορεί να πραγματοποιηθεί περισσότερο από μία εβδομάδα νωρίτερα, αλλά τούτο συμβαίνει πολύ πιο σπάνια, κατά τις γαλλικές αρχές.

Γράφημα 3

Διακίνηση μη ρυμουλκούμενου φορτίου και ρυμουλκούμενου φορτίου στις διαδρομές μεταξύ Κορσικής και Μασσαλίας. Κατανομή διακίνησης ανά ημέρα της εβδομάδας (τρέχοντα μέτρα)



Πηγή: Παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών οι οποίες υποβλήθηκαν στις 27 Ιουλίου 2023.

Κλείδα:

— *Distribution par traversée (port continental: Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* — Κατανομή ανά διάπλου (λιμένας της ηπειρωτικής χώρας: Μασσαλία, ρυμουλκούμενο φορτίο και μη ρυμουλκούμενο φορτίο, τρέχοντα μέτρα)

— *Année de Date* — Έτος αναφοράς

— *Lundi* — Δευτέρα

— *Mardi* — Τρίτη

— *Mercredi* — Τετάρτη

— *Jeudi* — Πέμπτη

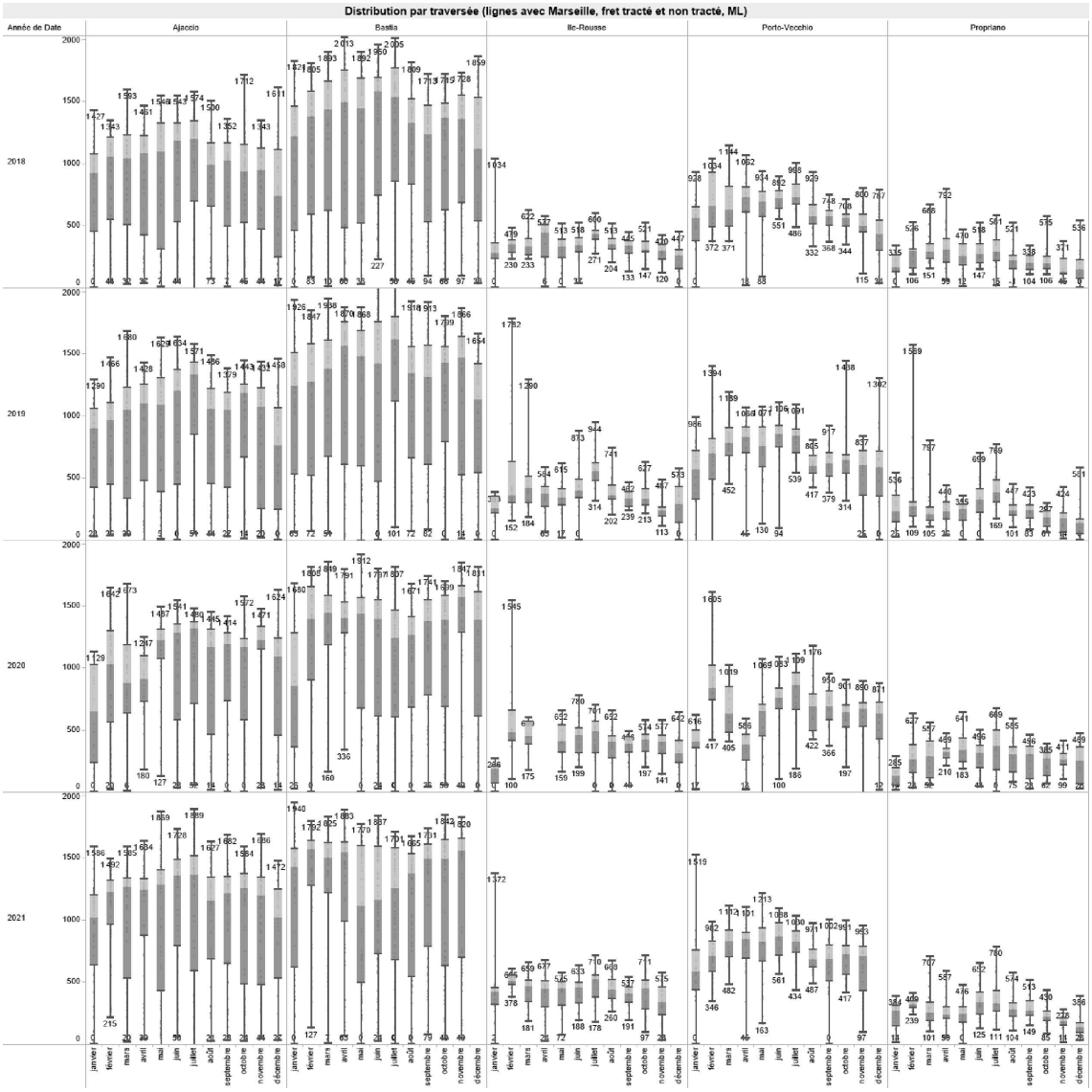
— *Vendredi* — Παρασκευή

— *Samedi* — Σάββατο

— *Dimanche* — Κυριακή

Γράφημα 4

Διακίνηση μη ρυμουλκούμενου φορτίου και ρυμουλκούμενου φορτίου (συνδυασμός των δύο τμημάτων, συμπεριλαμβανομένου του μεριδίου για το οποίο υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης) στις διαδρομές μεταξύ Κορσικής και Μασσαλίας Κατανομή διακίνησης ανά μήνα (τρέχοντα μέτρα)



Πηγή: Παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών οι οποίες υποβλήθηκαν στις 27 Ιουλίου 2023.

Κλείδα:

— *Distribution par traversée (lignes avec Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* — Κατανομή ανά διάπλου (διαδρομές από/προς τη Μασσαλία, ρυμουλκούμενο φορτίο και μη ρυμουλκούμενο φορτίο, τρέχοντα μέτρα)

— *Année de Date* — Έτος αναφοράς

— *Janvier* — Ιανουάριος

— *Février* — Φεβρουάριος

— *Mars* — Μάρτιος

— *Avril* — Απρίλιος

— *Mai* — Μάιος

— *Juin* — Ιούνιος

— *Juillet* — Ιούλιος

— *Août* — Αύγουστος

— *Septembre* — Σεπτέμβριος

— *Octobre* — Οκτώβριος

— *Novembre* — Νοέμβριος

— *Décembre* — Δεκέμβριος

(977) Λαμβανομένης υπόψη της ευρείας διασποράς της ζήτησης για διακίνηση φορτίου, οι γαλλικές αρχές εκτιμούν ότι η ελάχιστη δυναμικότητα φορτίου ανά διάπλου η οποία προβλέπεται στις ΣΑΔΥ δεν έχει δυσανάλογο χαρακτήρα. Ειδικότερα, όπως φαίνεται στον Πίνακας 31, εάν η ελάχιστη δυναμικότητα φορτίου ανά διάπλου είχε υπολογιστεί βάσει της μέσης ζήτησης ανά διάπλου η οποία προκύπτει από ιστορικά στοιχεία, όπως πρότεινε η Corsica Ferries, η εκτιμώμενη ζήτηση για διακίνηση φορτίου δεν θα καλυπτόταν σε μεγάλο αριθμό διάπλων (συμπεριλαμβανομένων δρομολογίων μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου). Σύμφωνα με τα στοιχεία που υπέβαλαν οι γαλλικές αρχές, η υπερβάλλουσα ζήτηση σε σχέση με την ελάχιστη υποχρεωτική δυναμικότητα θα επηρέαζε έναν στους δύο διάπλους στις διαδρομές μεταξύ Μασσαλίας και Αιακίου, Bastia και Porto-Vecchio, όπου η ζήτηση θα υπερέβαινε την ελάχιστη δυναμικότητα (ένας στους τέσσερις διάπλους στις διαδρομές Μασσαλία–Propriano και Μασσαλία–L'Île-Rousse), αναλογία η οποία είναι σημαντική.

(978) Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι η ανωτέρω μεθοδολογία θα είχε ως συνέπεια την αδυναμία ικανοποίησης σημαντικού μέρους της ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προσδιορίστηκε σε σχέση με τη μεταφορά φορτίου. Βάσει των στοιχείων που υπέβαλαν οι γαλλικές αρχές, πιθανολογείται ότι η αδυναμία κάλυψης της ετήσιας ανάγκης για μεταφορά φορτίου θα κυμαινόταν μεταξύ 17 % και 25 %. Τούτο θα επέτεινε τους περιορισμούς δυναμικότητας που έχουν ήδη παρατηρηθεί στις διαδρομές μεταξύ της Μασσαλίας και των λιμένων της Κορσικής, όπως επισήμαναν οι χρήστες και οι πάροχοι υπηρεσιών (αιτιολογική σκέψη 350).

(979) Επιπλέον, επισημαίνεται ότι η ελάχιστη μεταφορική ικανότητα φορτίου η οποία καθορίζεται στις ΣΑΔΥ δεν αρκεί καν για την κάλυψη, σε όλες τις περιπτώσεις, της ζήτησης για μεταφορά φορτίου την οποία αναμένουν οι γαλλικές αρχές. Ειδικότερα, στις διαδρομές Μασσαλία–Αιάκιο και Μασσαλία–Bastia, οι γαλλικές αρχές πιθανολόγησαν, βάσει των ιστορικών δεδομένων διακίνησης (2019), ότι η ζήτηση θα υπερβεί την ελάχιστη μεταφορική ικανότητα φορτίου που καθορίζεται στις ΣΑΔΥ σε ορισμένους διάπλους. Ο κίνδυνος αυτός είναι επίσης ένας από τους παράγοντες που δικαιολογούν την ανάγκη πρόβλεψης πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής στις ΣΑΔΥ.

(980) Τέλος, γενικά, η Επιτροπή παρατηρεί ότι είναι θεμιτό ένα κράτος μέλος να διασφαλίζει ότι οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας καθορίζονται κατά τρόπο ώστε η δημόσια υπηρεσία να μπορεί να ανταποκριθεί στην πρόβλεψη της ζήτησης, ακόμη και σε καθημερινή βάση, όπως ορθώς επισημαίνει η La Méridionale (αιτιολογική σκέψη 609). Το άρθρο 14 της ΣΛΕΕ ορίζει ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη πρέπει να μεριμνούν ώστε οι ΥΓΟΣ να λειτουργούν βάσει αρχών και προϋποθέσεων οι οποίες επιτρέπουν την εκπλήρωση του σκοπού τους. Ωστόσο, η λύση που πρότεινε η Corsica Ferries θα ενείχε σημαντικό κίνδυνο οι ΥΓΟΣ, των οποίων η παροχή επιβάλλεται δυνάμει των ΣΑΔΥ, να μη μπορούν να εκπληρώσουν τον σκοπό τους σε σχέση με τις προσδιορισθείσες ανάγκες παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η Επιτροπή παραπέμπει επίσης στη σχετική παρατήρηση της La Méridionale όσον αφορά τους ενδεχόμενους λειτουργικούς περιορισμούς για τους φορείς εκμετάλλευσης, τους οποίους τα κράτη μέλη πρέπει να λαμβάνουν υπόψη όταν καθορίζουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας (αιτιολογική σκέψη 609).

(981) Για τους ανωτέρω λόγους, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι υποχρεώσεις ελάχιστης μεταφορικής ικανότητας φορτίου οι οποίες προβλέπονται στις ΣΑΔΥ δεν είναι προδήλως δυσανάλογες προς τις προσδιορισθείσες ανάγκες παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(982) Αντίθετα προς όσα ισχυρίζεται η Corsica Ferries (αιτιολογική σκέψη 475), τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής δεν έπρεπε να ληφθούν υπόψη κατά τον υπολογισμό της ελάχιστης μεταφορικής ικανότητας φορτίου ανά διάπλου. Συγκεκριμένα, σκοπός των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που σχετίζονται με την ελάχιστη μεταφορική ικανότητα φορτίου είναι η παροχή επαρκούς υπηρεσίας μεταφοράς από απόψεως δυναμικότητας εντός των ορίων των ετήσιων συχνοτήτων που απαιτούνται από τις ΣΑΔΥ (δηλαδή βασική κυκλοφορία) και στο πλαίσιο της αναμενόμενης ζήτησης, μη συμπεριλαμβανομένων έκτακτων αιχμών της ζήτησης. Μόνος σκοπός των πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής, τα οποία έχουν προαιρετικό χαρακτήρα και, επομένως, μπορεί να μην εκτελεστούν ποτέ, είναι η αντιμετώπιση έκτακτων αιχμών της ζήτησης. Επομένως, τα εν λόγω πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής ενεργοποιούνται μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις και στο πλαίσιο σαφώς καθορισμένης διαδικασίας η οποία απαιτεί την εκ των προτέρων εξακρίβωση πρόσθετων αναγκών. Ως εκ τούτου, οι γαλλικές αρχές δικαιούνταν να καθορίσουν την ελάχιστη ικανότητα μεταφοράς φορτίου κατά τρόπο ώστε να διασφαλίζεται ότι ο φορέας εκμετάλλευσης θα είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις ανάγκες βασικής κυκλοφορίας, με την επιφύλαξη του ευέλικτου εργαλείου των πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής, το οποίο τους παρείχε τη δυνατότητα να ανταποκριθούν σε απρόβλεπτες έκτακτες αιχμές της ζήτησης.

(983) Όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών, οι γαλλικές αρχές καθόρισαν ελάχιστη μεταφορική ικανότητα στις ΣΑΔΥ για κάθε προσδιορισθείσα κατηγορία επιβατών η οποία έχει ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας θαλάσσιας μεταφοράς (κάτοικοι Κορσικής και μη κάτοικοι Κορσικής στη διαδρομή Μασσαλία–Propriano, επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους και οδηγοί ρυμουλκούμενου φορτίου σε όλες τις διαδρομές).

(984) Πρώτον, όσον αφορά την ελάχιστη μεταφορική ικανότητα ανά διάπλου για επιβάτες κατοίκους Κορσικής και επιβάτες μη κατοίκους Κορσικής, η οποία περιλαμβάνεται στη ΣΑΔΥ για τη διαδρομή Μασσαλία–Propriano, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι οικείες δυναμικότητες υπολογίστηκαν βάσει της συνολικής ζήτησης εκ μέρους των επιβατών η οποία αναμένεται το 2030 (της υψηλότερης ζήτησης κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης της ΣΑΔΥ) και η οποία είναι ελαφρώς υψηλότερη της ζήτησης το 2019 (+ 1 %). Η διαπίστωση αυτή δεν ενέχει πρόδηλη πλάνη εκτίμησης.

(985) Επιπλέον, όσον αφορά την ελάχιστη μεταφορική ικανότητα ανά διάπλου για επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους, οι γαλλικές αρχές εκτίμησαν ότι η ζήτηση εκ μέρους των επιβατών που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους θα είναι σταθερή στο διάστημα από το 2023 έως το 2030 βάσει του εκτιμώμενου επιπέδου κυκλοφορίας το 2019 (αιτιολογική σκέψη 161). Η διαπίστωση αυτή δεν ενέχει πρόδηλη πλάνη εκτίμησης στο μέτρο που οι υποχρεώσεις μεταφορικής ικανότητας καθορίζονται σε σταθερή βάση η οποία αντιστοιχεί σε συντηρητική εκτίμηση των τάσεων κυκλοφορίας.

(986) Τέλος, όσον αφορά την ελάχιστη μεταφορική ικανότητα ανά διάπλου για οδηγούς, υπενθυμίζεται ότι οι γαλλικές αρχές εκτίμησαν ότι, για κάθε θαλάσσια διαδρομή, ο λόγος οδηγών προς τρέχοντα μέτρα ρυμουλκούμενου φορτίου αντιστοιχεί στη μέση τιμή που παρατηρήθηκε κατά τη διάρκεια της περιόδου 2018-2021 (αιτιολογική σκέψη 230). Επομένως, η αναμενόμενη ζήτηση εκ μέρους των οδηγών το 2030 συνδέεται άμεσα με τον εκτιμώμενο όγκο ρυμουλκούμενου φορτίου το 2030.

(987) Η Επιτροπή εκτιμά ότι ο ιστορικός λόγος οδηγών προς τρέχοντα μέτρα ρυμουλκούμενου φορτίου είναι ορθή προσέγγιση για την εκτίμηση του αριθμού οδηγών που συνδέονται με τη δημόσια υπηρεσία μεταφοράς ρυμουλκούμενου φορτίου. Δεδομένου ότι η Επιτροπή εκτιμά ότι η ελάχιστη μεταφορική ικανότητα φορτίου η οποία προβλέπεται στις ΣΑΔΥ δεν είναι δυσανάλογη προς την προσδιορισθείσα ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας (αιτιολογική σκέψη 981), η ίδια συλλογιστική πρέπει να εφαρμοστεί στη δυναμικότητα που σχετίζεται με τον αριθμό οδηγών.

(988) Οι παρατηρήσεις της Corsica Ferries σχετικά με τον δυσανάλογο χαρακτήρα της υποχρέωσης που επιβάλλεται στους παραχωρησιούχους να είναι συστηματικά σε θέση να εξυπηρετήσουν περισσότερους από 12 επιβάτες ανά διάπλου, με αποτέλεσμα να αποκλείεται η χρήση σκαφών ro-ro (αιτιολογικές σκέψεις 476 έως 479), δεν μπορούν να ευδοκιμήσουν. Όπως αναφέρθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 829, 874 και 947, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι γαλλικές αρχές δεν υπέπεσαν σε πρόδηλη πλάνη κατά τη διαπίστωση της ύπαρξης ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε σχέση με τη μεταφορά επιβατών. Επιπλέον, όπως αναφέρθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 984 έως 986, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που σχετίζονται με την ελάχιστη μεταφορική ικανότητα επιβατών είναι αναλογικές προς την ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας που πρέπει να καλυφθεί. Επομένως, η ελάχιστη μεταφορική ικανότητα δεν καθορίστηκε διά παραπομπής στο είδος σκάφους που έπρεπε να χρησιμοποιηθεί, αλλά μόνον σύμφωνα με την ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έπρεπε να καλυφθεί. Επιπλέον, οι ΣΑΔΥ δεν προβλέπουν οποιαδήποτε απαίτηση όσον αφορά το είδος των σκαφών που πρέπει να χρησιμοποιηθούν. Επισημαίνεται, για παράδειγμα, ότι οι ΣΑΔΥ σχετικά με τις διαδρομές από και προς τη L'Île-Rousse και το Porto-Vecchio δεν προβλέπουν καν απαίτηση ελάχιστης μεταφορικής ικανότητας άνω των 12 επιβατών. Ως εκ τούτου, υπό τις συνθήκες αυτές, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι οι ΣΑΔΥ επιβάλλουν δυσανάλογη χρήση σκαφών ro-pax αντί σκαφών ro-ro.

7.3.2.2.3. Συμπέρασμα όσον αφορά την αναλογικότητα της κρατικής παρέμβασης και των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που καθορίζονται στις ΣΑΔΥ

(989) Από το σύνολο των προαναφερθέντων προκύπτει ότι η χρήση ΣΑΔΥ καθώς και οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονται σε αυτές δεν είναι προδήλως δυσανάλογες προς την ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας και, επομένως, συνιστούν την προσέγγιση η οποία περιορίζει λιγότερο τις βασικές ελευθερίες για την ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

7.3.3. *Ύπαρξη ανάθεσης η οποία καθορίζει τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και τον τρόπο υπολογισμού της αντιστάθμισης*

(990) Σύμφωνα με τα σημεία 15 και 16 του πλαισίου ΥΓΟΣ, η ευθύνη για τη διαχείριση των ΥΓΟΣ πρέπει να ανατίθεται στην οικεία επιχείρηση με μία ή περισσότερες πράξεις, η μορφή των οποίων μπορεί να καθορίζεται από κάθε κράτος μέλος. Η πράξη ή οι πράξεις πρέπει ιδίως να προσδιορίζουν:

— το περιεχόμενο και τη διάρκεια των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας·

— τις επιχειρήσεις και, κατά περίπτωση, τη γεωγραφική περιοχή που αφορούν·

— τη φύση των ενδεχόμενων αποκλειστικών ή ειδικών δικαιωμάτων που χορηγούνται στην επιχείρηση από την αρχή ανάθεσης·

— την περιγραφή του μηχανισμού αντιστάθμισης και τις παραμέτρους για τον υπολογισμό, την παρακολούθηση και την επανεξέταση της αντιστάθμισης· και

— τις ρυθμίσεις για την αποφυγή και την ανάκτηση ενδεχόμενης υπεραντιστάθμισης.

(991) Στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή παρατηρεί τα εξής:

— το περιεχόμενο των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας καθορίζεται στα άρθρα 17, 18 και 23 και στο παράρτημα 1 των ΣΑΔΥ. Έχουν διάρκεια 8 ετών, όπως προβλέπεται στο άρθρο 3 των ΣΑΔΥ·

— η επιχείρηση που ορίζεται ως παραχωρησιούχος αναφέρεται στη σελ. 2 των ΣΑΔΥ, στην οποία προσδιορίζεται ως συμβαλλόμενος. Το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής των ΣΑΔΥ καθορίζεται στο άρθρο 1·

— οι ΣΑΔΥ δεν προβλέπουν οποιαδήποτε ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα·

— ο μηχανισμός αντιστάθμισης και οι παράμετροι για τον υπολογισμό, την παρακολούθηση και την επανεξέταση της αντιστάθμισης περιγράφονται στα άρθρα 30 έως 39 και στο παράρτημα 9 των ΣΑΔΥ·

— οι διαδικασίες για την ανάκτηση τυχόν υπεραντιστάθμισης και τα μέσα για την αποφυγή τέτοιας υπεραντιστάθμισης καθορίζονται στο άρθρο 40 των ΣΑΔΥ.

(992) Ως εκ τούτου, κατά την Επιτροπή, οι ΣΑΔΥ συμμορφώνονται με τα σημεία 15 και 16 του πλαισίου ΥΓΟΣ. Τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν υπέβαλαν παρατηρήσεις επί του ζητήματος αυτού.

7.3.4. *Διάρκεια της ανάθεσης*

(993) Κατά το σημείο 17 του πλαισίου ΥΓΟΣ, η διάρκεια της ανάθεσης θα πρέπει να αιτιολογείται βάσει αντικειμενικών κριτηρίων, όπως η ανάγκη απόσβεσης μη μεταβιβάσιμων στοιχείων πάγιου ενεργητικού. Σε κάθε περίπτωση, η διάρκεια της ανάθεσης YGOS δεν θα πρέπει να υπερβαίνει την περίοδο που απαιτείται για την απόσβεση των σημαντικότερων στοιχείων ενεργητικού που απαιτούνται για την παροχή της ΥΓΟΣ.

(994) Η Επιτροπή παρατηρεί καταρχάς ότι, κατά την ερμηνευτική ανακοίνωση σχετικά με τον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές, ο εν λόγω κανονισμός δεν καθορίζει ανώτατη διάρκεια για τις συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας. Στην ανακοίνωση επισημαίνεται ότι οι συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας που διαρκούν άνω των πέντε ετών (εφόσον η σύμβαση συνιστά παραχώρηση κατά την έννοια της οδηγίας για τις συμβάσεις παραχώρησης) ή των έξι ετών πληρούν την απαίτηση της αναλογικότητας υπό τον όρο ότι i) δικαιολογούνται από αντικειμενικά κριτήρια, όπως η ανάγκη απόσβεσης των επενδύσεων που πραγματοποιούνται για την εκτέλεση της θαλάσσιας ενδομεταφοράς υπό κανονικές συνθήκες (π.χ. επενδύσεις σε σκάφη ή υποδομές) ii) και δεν καταλήγουν σε μονοπωλιακό έλεγχο της αγοράς ([275]).

([275]) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, όπως αναφέρεται στην ανακοίνωση σχετικά με τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, όσον αφορά τις θαλάσσιες ενδομεταφορές, η χρονική διάρκεια των συμβάσεων εκπλήρωσης καθηκόντων δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να περιορίζεται σε εύλογο και όχι υπερβολικά μεγάλο χρονικό διάστημα, που κανονικά κυμαίνεται γύρω στην εξαετία [ανακοίνωση C(2004) 43 της Επιτροπής — Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών (ΕΕ C 13 της 17.1.2004, σ. 3), σημείο 9]. Ωστόσο, στην ερμηνευτική ανακοίνωση της Επιτροπής για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές, επισημαίνονται τα εξής: «η εμπειρία [...] από το 2003 και μετά, έχει δείξει ότι σε ορισμένες περιπτώσεις το όριο των έξι ετών εμποδίζει τους πλοιοκτήτες να υποβάλουν προσφορά, διότι θεωρούν ότι το διάστημα αυτό είναι πάρα πολύ μικρό για να αποσβέσουν τις επενδύσεις που θα πραγματοποιήσουν για την εκτέλεση της μεταφοράς. Και οι δημόσιες αρχές όμως ισχυρίζονται ότι οι συμβάσεις μικρής διάρκειας ενδέχεται να συνιστούν ανασταλτικό παράγοντα για την υλοποίηση σημαντικών επενδύσεων από τους πλοιοκτήτες, με αποτέλεσμα να υπονομεύεται η ανάπτυξη της καινοτομίας και τη βελτίωση της ποιότητας των μεταφορών. [...] Για τον λόγο αυτόν, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που διαρκούν άνω των πέντε (εφόσον η σύμβαση συνιστά παραχώρηση κατά την έννοια της οδηγίας για τις παραχωρήσεις) ή έξι ετών πληρούν την απαίτηση της αναλογικότητας υπό τον όρο ότι 1) δικαιολογούνται από αντικειμενικά κριτήρια, όπως η ανάγκη απόσβεσης των επενδύσεων που πραγματοποιούνται για την εκτέλεση της θαλάσσιας ενδομεταφοράς υπό κανονικές συνθήκες (π.χ. επενδύσεις σε σκάφη ή υποδομές) [και] 2) και δεν οδηγούν σε μονοπωλιακό έλεγχο της αγοράς. Με την επιφύλαξη περιπτωσιολογικής ανάλυσης και σύμφωνα με την εμπειρία της Επιτροπής και με τις πληροφορίες που έχουν διαβιβάσει οι δημόσιες αρχές, οι συμβάσεις μέγιστης διάρκειας 12 ετών μπορούν να γίνονται δεκτές εφόσον προσφέρουν τη δυνατότητα απόσβεσης μεγάλου μέρους του κόστους που συνεπάγεται ένα μέσο καινούριο οχηματαγωγό και εφόσον διασφαλίζουν την εύρυθμη λειτουργία της αγοράς».

(995) Επιπλέον, το άρθρο 18 παράγραφος 2 της οδηγίας για τις συμβάσεις παραχώρησης ορίζει ότι «*[ο]ι επενδύσεις που λαμβάνονται υπόψη για τον υπολογισμό* [της διάρκειας της παραχώρησης] *περιλαμβάνουν τόσο την αρχική επένδυση όσο και τις επενδύσεις που πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης*».

(996) Οι γαλλικές αρχές υποστηρίζουν ότι η διάρκεια των επτά ετών (συν ένα έτος προαιρετικά) δικαιολογείται προκειμένου να παρασχεθεί στον παραχωρησιούχο η δυνατότητα να ανακτήσει τα έξοδα αγοράς ή χρηματοδοτικής μίσθωσης σκαφών και τα έξοδα για την επίτευξη της συμμόρφωσης των σκαφών με την εφαρμοστέα ρύθμιση, ειδικότερα όσον αφορά την ασφάλεια και την πράσινη μετάβαση. Το ανωτέρω χρονικό διάστημα είναι αναγκαίο για την υποκίνηση των επενδύσεων εκ μέρους των παραχωρησιούχων κατά τη διάρκεια της παραχώρησης.

(997) Μολονότι παρατηρεί ότι οι ΣΑΔΥ δεν απαιτούν ρητώς οποιαδήποτε επένδυση, ωστόσο η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι παραχωρησιούχοι πρέπει να είναι σε θέση να κινητοποιήσουν σκάφη (τα οποία αγοράζουν ή ναυλώνουν), κάτι το οποίο συνιστά σημαντικά κεφαλαιακή επιβάρυνση. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης τις σημαντικές επενδύσεις που πρέπει να πραγματοποιηθούν για σκοπούς συμμόρφωσης με τα πλέον πρόσφατα περιβαλλοντικά πρότυπα που τέθηκαν σε εφαρμογή με την οδηγία (ΕΕ) 2023/959 ([276]) και τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1805 ([277]). Όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 571, η Corsica Linea εκτιμά ότι το κόστος ευθυγράμμισης των σκαφών της προς τα περιβαλλοντικά πρότυπα ανέρχεται σε 12 εκατ. EUR.

(998) Όσον αφορά την απουσία αποκλεισμού από την αγορά, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Τοπική Αρχή Κορσικής αποφάσισε να χρησιμοποιήσει ανοικτή διαδικασία ανάθεσης και να συνάψει συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας «ανά διαδρομή». Αντί της ανάθεσης ενιαίας σύμβασης για επτά έτη (συν ένα έτος προαιρετικά), η Τοπική Αρχή Κορσικής αποφάσισε να αναθέσει πέντε χωριστές συμβάσεις με την ίδια διάρκεια για παρόμοιες υπηρεσίες, ώστε να προαγάγει την ποικιλότητα των φορέων που θα μπορούσαν να παράσχουν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ ηπειρωτικής Γαλλίας και Κορσικής. Επιπλέον, σκοπός της εν λόγω διάρκειας ήταν να καταστεί η διαδικασία υποβολής προσφορών πιο ελκυστική για τους δυνητικούς υποψηφίους και, επομένως, να τονωθεί ο ανταγωνισμός. Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι, χωρίς την ανωτέρω διάρκεια, οι δυνητικοί υποψήφιοι δεν θα μπορούσαν να ασκήσουν ευχερώς οικονομική δραστηριότητα η οποία θα τους παρείχε τη δυνατότητα να ανακτήσουν τις αναγκαίες επενδύσεις. Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι η καταγγέλλουσα εξακολουθεί να παρέχει υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών προς την Κορσική από τη Νίκαια και την Τουλόν. Τέλος, η Επιτροπή παρατηρεί ότι και άλλες συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας θαλάσσιων μεταφορών στην Ευρώπη έχουν διάρκεια άνω των έξι ετών (π.χ. έξι συν τέσσερα έτη στην Κροατία ([278]) και 12 έτη στην Ιταλία ([279])). Βάσει των ανωτέρω πληροφοριών, η Επιτροπή εκτιμά ότι, στην παρούσα υπόθεση, η διάρκεια των συμβάσεων δεν είναι πιθανό να προκαλέσει αποκλεισμό από την αγορά.

(999) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, η Επιτροπή εκτιμά ότι η επταετής διάρκεια των ΣΑΔΥ, με δυνατότητα ανανέωσης για ένα έτος, πληροί την απαίτηση της αναλογικότητας, ειδικότερα υπό το πρίσμα των επενδύσεων που απαιτούνται δυνάμει των ΣΑΔΥ και δεδομένου ότι η εν λόγω διάρκεια δεν είναι πιθανό να προκαλέσει αποκλεισμό από την αγορά.

7.3.5. *Συμμόρφωση με την οδηγία 2006/111/ΕΚ*

(1000) Κατά το σημείο 18 του πλαισίου ΥΓΟΣ, η ενίσχυση θεωρείται συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ μόνο όταν η επιχείρηση συμμορφώνεται, κατά περίπτωση, με την οδηγία 2006/111/ΕΚ της Επιτροπής (στο εξής: **οδηγία για τη διαφάνεια**) ([280]). Ενίσχυση που δεν συμμορφώνεται με την εν λόγω οδηγία θεωρείται ότι επηρεάζει την ανάπτυξη των συναλλαγών κατά τρόπο που αντίκειται στο συμφέρον της Ένωσης κατά την έννοια του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.

(1001) Κατά το άρθρο 2 στοιχείο δ) της οδηγίας για τη διαφάνεια, ως «επιχείρηση που υποχρεούται να τηρεί χωριστούς λογαριασμούς» νοείται, μεταξύ άλλων, κάθε επιχείρηση στην οποία έχει ανατεθεί η διαχείριση ΥΓΟΣ σύμφωνα με το άρθρο 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, η οποία λαμβάνει αντιστάθμιση οιασδήποτε μορφής σε σχέση με την εν λόγω υπηρεσία, και η οποία ασκεί επίσης άλλες δραστηριότητες.

([276]) Οδηγία (ΕΕ) 2023/959, ό.π.

([277]) Κανονισμός (ΕΕ) 2023/1805, ό.π.

([278]) Απόφαση της Επιτροπής, της 12ης Ιουλίου 2018, στις υποθέσεις SA.48119 (2017/N) και SA.49523 (2017/N) — Κροατία — ΥΓΟΣ — Τακτική δημόσια θαλάσσια συγκοινωνία στις διαδρομές πορθμείων αριθ. 431, αριθ. 432, αριθ. 632 και αριθ. 635, [C(2018) 4375 final] (ΕΕ C 339 της 21.9.2018, σ. 1).

([279]) Απόφαση (ΕΕ) 2022/448.

([280]) Οδηγία 2006/111/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Νοεμβρίου 2006, για τη διαφάνεια των χρηματοοικονομικών σχέσεων μεταξύ των κρατών μελών και των δημοσίων επιχειρήσεων καθώς και για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια εντός ορισμένων επιχειρήσεων (ΕΕ L 318 της 17.11.2006, σ. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

(1002) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στην παρούσα υπόθεση, η Corsica Linea και η La Méridionale πρέπει να θεωρούνται ως επιχειρήσεις που υποχρεούνται να τηρούν χωριστούς λογαριασμούς κατά την έννοια της οδηγίας για τη διαφάνεια.

(1003) Οι διατάξεις της οδηγίας για τη διαφάνεια οι οποίες εφαρμόζονται στις επιχειρήσεις που υποχρεούνται να τηρούν χωριστούν λογαριασμούς είναι οι ακόλουθες.

(1004) Κατά το άρθρο 1 παράγραφος 2 της οδηγίας για τη διαφάνεια, τα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίζουν ότι η χρηματοοικονομική και οργανωτική διάρθρωση κάθε επιχείρησης που υποχρεούται να τηρεί χωριστούς λογαριασμούς αντανακλάται ορθά στους χωριστούς λογαριασμούς, κατά τρόπο ώστε να προκύπτουν σαφώς:

— οι δαπάνες και τα έσοδα που συνδέονται με τις διαφορετικές δραστηριότητες·

— όλες οι λεπτομέρειες των μεθόδων καταλογισμού ή επιμερισμού των δαπανών και των εσόδων μεταξύ των διαφόρων δραστηριοτήτων.

(1005) Επιπλέον, κατά το άρθρο 4 παράγραφος 1 της οδηγίας για τη διαφάνεια, «τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε για κάθε επιχείρηση που υποχρεούται να τηρεί χωριστούς λογαριασμούς:

— οι εσωτερικοί λογαριασμοί που αντιστοιχούν στις διάφορες δραστηριότητες να είναι χωριστοί·

— όλες οι δαπάνες και τα έσοδα να καταλογίζονται ή να κατανέμονται ορθά με βάση αρχές αναλυτικής λογιστικής που εφαρμόζονται με συνέπεια και δικαιολογούνται αντικειμενικά·

— να έχουν ορισθεί σαφώς οι αρχές της αναλυτικής λογιστικής με βάση τις οποίες τηρούνται οι χωριστοί λογαριασμοί».

(1006) Στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή παρατηρεί ότι από το άρθρο 30 των ΣΑΔΥ προκύπτει ότι οι εσωτερικοί λογαριασμοί των αναδόχων οι οποίοι αφορούν τις δραστηριότητες ΥΓΟΣ και τις δραστηριότητες εκτός ΥΓΟΣ τηρούνται χωριστά και ότι οι εν λόγω λογαριασμοί απεικονίζουν τα έσοδα και τις δαπάνες που συνδέονται με τις διαφορετικές δραστηριότητες (αιτιολογική σκέψη 293).

(1007) Επιπλέον, και όπως θα εξηγηθεί στην ενότητα 7.3.8, η Επιτροπή παρατηρεί, στο παρόν στάδιο, ότι οι γαλλικές αρχές καταλόγισαν και κατένειμαν ορθώς τις δαπάνες και τα έσοδα που σχετίζονται με την παροχή της ΥΓΟΣ και με τις εμπορικές δραστηριότητες βάσει σαφώς καθορισμένων αρχών αναλυτικής λογιστικής που εφαρμόζονται με συνέπεια και δικαιολογούνται αντικειμενικά. Λεπτομέρειες για τις μεθόδους καταλογισμού ή κατανομής των δαπανών και των εσόδων μεταξύ των διαφόρων δραστηριοτήτων περιέχονται επίσης στις ΣΑΔΥ.

(1008) Ως εκ τούτου, οι ΣΑΔΥ συμμορφώνονται με την οδηγία για τη διαφάνεια. Τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν υπέβαλαν παρατηρήσεις επί του ζητήματος αυτού.

7.3.6. *Συμμόρφωση με τους κανόνες της ΕΕ για τις δημόσιες συμβάσεις*

(1009) Κατά το σημείο 19 του πλαισίου ΥΓΟΣ, μια ενίσχυση θεωρείται συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά, με βάση το άρθρο 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, μόνο όταν η αρμόδια αρχή, κατά την ανάθεση της παροχής υπηρεσίας στην υπό εξέταση επιχείρηση, συμμορφώνεται ή δεσμεύεται να συμμορφωθεί με τους ισχύοντες κανόνες της Ένωσης στον τομέα των δημόσιων συμβάσεων. Αυτό περιλαμβάνει οποιεσδήποτε απαιτήσεις περί διαφάνειας, ίσης μεταχείρισης και μη διάκρισης που απορρέουν άμεσα από τη Συνθήκη και, εφόσον ισχύει, το παράγωγο δίκαιο της Ένωσης. Μια ενίσχυση που δεν συμμορφώνεται με τους εν λόγω κανόνες και απαιτήσεις θεωρείται ότι επηρεάζει την ανάπτυξη των συναλλαγών κατά τρόπο που αντίκειται στο συμφέρον της Ένωσης κατά την έννοια του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.

(1010) Η ανωτέρω απαίτηση επαναλαμβάνεται στην ερμηνευτική ανακοίνωση σχετικά με τον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές ([281]). Επιπλέον, η ανακοίνωση θέτει επίσης όρους όσον αφορά την επιλογή της διαδικασίας για την ανάθεση συμβάσεων ([282]). Η δρομολόγηση ανοικτής διαδικασίας υποβολής προσφορών συνιστά καταρχήν τον ευκολότερο τρόπο για να αποφεύγονται οι διακρίσεις. Μια διαδικασία σύναψης σύμβασης που περιλαμβάνει τη διενέργεια διαπραγματεύσεων με τους υποψήφιους είναι σύμφωνη με την αρχή της αποφυγής διακρίσεων μόνο όταν οι διαπραγματεύσεις μεταξύ της αναθέτουσας αρχής και των εταιρειών που έχουν υποβάλει προσφορές στον διαγωνισμό είναι αμερόληπτες, δίκαιες και διαφανείς. Όπως επισημαίνεται στην ερμηνευτική ανακοίνωση σχετικά με τον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές, κατά τη γνώμη της Επιτροπής, η απευθείας ανάθεση σύμβασης δεν διασφαλίζει την τήρηση των αρχών της αποφυγής των διακρίσεων και της διαφάνειας που προβλέπονται στο άρθρο 4 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Ομοίως, κάθε διαδικασία υποβολής προσφορών που οργανώνεται κατά τρόπο ώστε να περιορίζεται αδικαιολόγητα ο αριθμός των υποψηφίων, δεν είναι σύμφωνη με τις αρχές της αποφυγής των διακρίσεων και της διαφάνειας.

(1011) Επιπλέον, κατά την ερμηνευτική ανακοίνωση σχετικά με τον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές, προκειμένου να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις προαναφερθείσες αρχές, η διάρκεια του χρονικού διαστήματος που μεσολαβεί από τη στιγμή της προκήρυξης της διαγωνιστικής διαδικασίας μέχρι την ημέρα έναρξης της εκτέλεσης των μεταφορών πρέπει να είναι επαρκής και εύλογη. Πολύ μικρά χρονικά διαστήματα που δεν ανταποκρίνονται επαρκώς στις ανάγκες ενδομεταφορών που πρόκειται να ανατεθούν (π.χ. ως προς το μέγεθος της αγοράς, τις απαιτήσεις ποιότητας ή συχνότητας), ενδέχεται να ευνοούν τον κατεστημένο πλοιοκτήτη κατά παράβαση της αρχής της ισότιμης μεταχείρισης.

(1012) Επομένως, η Επιτροπή εξέτασε αν, όταν ανέθεσε την παροχή της υπηρεσίας στις οικείες επιχειρήσεις, η αρμόδια αρχή συμμορφώθηκε με τους κανόνες της ΕΕ σχετικά με τις δημόσιες συμβάσεις, δηλαδή, εν προκειμένω, την οδηγία για τις συμβάσεις παραχώρησης.

(1013) Με την καταγγελία, η Corsica Ferries προβάλλει δύο παραβάσεις της οδηγίας για τις συμβάσεις παραχώρησης. Όσον αφορά την πρώτη παράβαση, η Corsica Ferries υποστηρίζει ότι αντιμετώπισε δυσχέρειες οι οποίες την εμπόδισαν να υποβάλει αίτηση, επισημαίνοντας ειδικότερα τις πολύ βραχείες προθεσμίες της διαδικασίας (αιτιολογική σκέψη 522) ([283]). Επιπλέον, η Corsica Ferries υποστηρίζει ότι οι γαλλικές αρχές τροποποίησαν αδικαιολόγητα τα ελάχιστα χαρακτηριστικά της διαδικασίας υποβολής προσφορών, προκειμένου να επιλέξουν προσφορές οι οποίες δεν πληρούσαν τις τεχνικές απαιτήσεις του παραρτήματος 1 των ΣΑΔΥ, ειδικότερα όσον αφορά τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής.

(1014) Όσον αφορά τη δεύτερη αιτίαση (αιτιολογική σκέψη 523), η Corsica Ferries υποστηρίζει ότι η διάρκεια των ΣΑΔΥ δεν δικαιολογούνταν λαμβανομένης υπόψη της απουσίας απαίτησης πραγματοποίησης επενδύσεων εκ μέρους των παραχωρησιούχων. Η Επιτροπή παραπέμπει επί του ζητήματος αυτού στην ενότητα 7.3.4 της παρούσας απόφασης.

7.3.6.1. Διάρκεια της διαδικασίας υποβολής προσφορών

(1015) Στην παρούσα ενότητα, η Επιτροπή θα εξετάσει αν η διάρκεια της διαδικασίας υποβολής προσφορών είναι σύμφωνη προς την οδηγία για τις συμβάσεις παραχώρησης από δύο απόψεις: i) το διάστημα από την έναρξη της διαδικασίας (6 Μαΐου 2022) έως την πραγματική έναρξη εκτέλεσης των ΣΑΔΥ (1 Ιανουαρίου 2023) και ii) το διάστημα από τη σύναψη των ΣΑΔΥ (21 Δεκεμβρίου 2022) έως την έναρξη ισχύος τους (1 Ιανουαρίου 2023).

(1016) Η οδηγία για τις συμβάσεις παραχώρησης προβλέπει ([284]) ελάχιστη προθεσμία 30 ημερών για την υποβολή αιτήσεων και προσφορών από την ημερομηνία δημοσίευσης της σχετικής προκήρυξης. Η εν λόγω ελάχιστη προθεσμία τηρήθηκε στην παρούσα υπόθεση (η προθεσμία υποβολής αιτήσεων έληγε στις 25 Ιουλίου 2022).

([281]) Τμήμα 5.4.1.

([282]) Τμήμα 5.4.2.

([283]) Η Corsica Ferries ισχυρίζεται επίσης ότι η απαίτηση κινητοποίησης σκαφών ro-pax συνιστά φραγμό στην είσοδο στην αγορά (αιτιολογική σκέψη 517). Ωστόσο, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι εταιρείες που εκτέλεσαν δρομολόγια προς την Κορσική στο διάστημα από το 2015 έως το 2022, συμπεριλαμβανομένης της Corsica Ferries, διαθέτουν σκάφη των οποίων το μέγεθος πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στις τρέχουσες ΣΑΔΥ. Επιπλέον, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι προϋποθέσεις δυναμικότητας που απαιτούνται στις ΣΑΔΥ δικαιολογούνται από την ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όπως αναφέρθηκε στα σημεία 7.3.2.1.1.3, 7.3.2.1.2.3 και 7.3.2.1.3.3. Ως εκ τούτου, οι ανωτέρω προϋποθέσεις δεν αποτέλεσαν φραγμό στην είσοδο στην αγορά.

([284]) Άρθρο 39 της οδηγίας για τις συμβάσεις παραχώρησης.

(1017) Ωστόσο, η οδηγία για τις συμβάσεις παραχώρησης δεν καθορίζει οποιοδήποτε ελάχιστο ή μέγιστο χρονικό διάστημα από την ανάθεση της παραχώρησης έως την έναρξη ισχύος της εν λόγω παραχώρησης. Επομένως, πρέπει να εκτιμηθεί αν οι προθεσμίες της επίμαχης διαδικασίας μπορεί να παραβίασαν τις αρχές της διαφάνειας, της ίσης μεταχείρισης και της απαγόρευσης των διακρίσεων.

(1018) Η Επιτροπή θα εξετάσει κατωτέρω τους ισχυρισμούς της Corsica Ferries κατά τους οποίους οι προθεσμίες που τέθηκαν με τη διαδικασία συνιστούσαν εμπόδιο για την είσοδο νέων φορέων στην αγορά, υπό το πρίσμα της ισχύουσας νομολογίας ([285]) και των πρακτικών στον κλάδο της ναυτιλίας.

(1019) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι ΣΑΔΥ 2021-2022 έληξαν την 31η Δεκεμβρίου 2022. Η έναρξη ισχύος των νέων ΣΑΔΥ την 1η Ιανουαρίου 2023 είχε ανακοινωθεί τον Ιανουάριο του 2022, στο πλαίσιο της διαβούλευσης με τους οικονομικούς φορείς την οποία πραγματοποίησε η Τοπική Αρχή Κορσικής και στην οποία έλαβε μέρος η Corsica Ferries. Η OTC δημοσίευσε την προκήρυξη του διαγωνισμού στις 6 Μαΐου 2022, δηλαδή οκτώ μήνες πριν από την έναρξη των ΣΑΔΥ 2023-2030.

(1020) Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι, μετά τη δημοσίευση της προκήρυξης διαγωνισμού στις 6 Μαΐου 2022, κανένας από τους δυνητικούς υποψηφίους δεν ζήτησε μεταβολή του χρονοδιαγράμματος, μολονότι ήταν γνωστό από την αρχή της διαδικασίας (βλ. αιτιολογική σκέψη 374).

(1021) Η Corsica Ferries θεωρεί ότι το ανωτέρω χρονοδιάγραμμα αποτέλεσε εμπόδιο το οποίο κατέστησε αδύνατη την υποβολή αίτησης εκ μέρους της. Ειδικότερα, η Corsica Ferries επισημαίνει ότι, στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, οι κρατήσεις ξεκινούν τουλάχιστον έξι μήνες νωρίτερα, με αποτέλεσμα οι νέοι πάροχοι υπηρεσιών να αδυνατούν να κινητοποιήσουν πλοία με ελάχιστη δυναμικότητα, από απόψεως ικανότητας μεταφοράς επιβατών και καμπίνων, εντός των προθεσμιών του διαγωνισμού. Επομένως, προκειμένου να μπορέσει να μεταφέρει στις διαδρομές Μασσαλία-Κορσική τον στόλο που έχει διαθέσει στις διαδρομές Τουλόν-Κορσική, Νίκαια-Κορσική και Ιταλία-Κορσική, η Corsica Ferries θα έπρεπε να σταματήσει τις κρατήσεις στις εν λόγω διαδρομές τουλάχιστον έξι μήνες νωρίτερα.

(1022) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης τις παρατηρήσεις της La Méridionale και της Corsica Linea, κατά τις οποίες προθεσμία πολύ βραχύτερη από εκείνη που ανέφερε η Corsica Ferries αρκεί για την έναρξη των κρατήσεων. Οι δικαιούχοι των ΣΑΔΥ εξηγούν ότι, για τις μεταφορές φορτίου, που αποτελούν τον κύριο σκοπό των ΣΑΔΥ, η μεγάλη πλειονότητα των κρατήσεων πραγματοποιούνται λίγες ημέρες νωρίτερα ή την ίδια ημέρα για τους τακτικούς πελάτες. Για τις μεταφορές επιβατών, οι ΣΑΔΥ ξεκίνησαν εκτός περιόδου αιχμής κατά την οποία η κίνηση είναι μειωμένη. Η La Méridionale επισημαίνει, για παράδειγμα, ότι ξεκίνησε κρατήσεις για τις παρτίδες 1 και 3 (Αιάκιο και Porto-Vecchio) την 21η Δεκεμβρίου 2022, χωρίς τούτο να την εμποδίσει να ξεκινήσει κανονικά την εκτέλεση δρομολογίων.

(1023) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η OTC ανακοίνωσε το προσωρινό χρονοδιάγραμμα της διαδικασίας με την απόφαση αριθ. 22/050 της Συνέλευσης της Κορσικής της 28ης Απριλίου 2022. Σύμφωνα με το εν λόγω χρονοδιάγραμμα, η καταληκτική ημερομηνία παραλαβής αιτήσεων ήταν η 25η Ιουλίου 2022, οι διαπραγματεύσεις είχαν προγραμματιστεί να πραγματοποιηθούν από τον Αύγουστο του 2022 και η σύναψη των ΣΑΔΥ καθώς και η επιλογή του/των επιλεγέντος/-ων υποψηφίου/-ων και η σχετική κοινοποίηση είχαν προγραμματιστεί για τον Οκτώβριο του 2022.

(1024) Λαμβανομένου υπόψη του ανωτέρω χρονοδιαγράμματος, ο εκτιμώμενος χρόνος από τη σύναψη των ΣΑΔΥ έως την έναρξη ισχύος τους (1 Ιανουαρίου 2023) υπερέβαινε ελαφρώς τους δύο μήνες, δηλαδή ήταν υπερδιπλάσιος του χρόνου στην υπόθεση SNCM II (βλ. αιτιολογική σκέψη 372).

(1025) Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι, στις 25 Ιουλίου 2022, καταληκτική ημερομηνία παραλαβής των αιτήσεων, η OTC και η Τοπική Αρχή Κορσικής διαπίστωσαν ότι αιτήσεις είχαν υποβάλει μόνο η Corsica Linea και η La Méridionale, είτε ιδίω ονόματι είτε ως μέλη κοινοπραξίας, και ότι δεν είχαν υποβληθεί αιτήσεις από νεοεισερχόμενες στην αγορά επιχειρήσεις. Ως εκ τούτου, στις 25 Ιουλίου 2022, η OTC και η Τοπική Αρχή Κορσικής μπόρεσαν να θεωρήσουν ότι η παράταση του αρχικού χρονοδιαγράμματος και η σύντμηση του χρονικού διαστήματος μεταξύ της σύναψης των ΣΑΔΥ και της έναρξης ισχύος τους δεν είχε αποτέλεσμα αποκλεισμού από την αγορά σε σχέση με δυνητικούς νεοεισερχόμενους φορείς.

(1026) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, και ειδικότερα του χρονοδιαγράμματος της διαδικασίας ανάθεσης, της μη παραλαβής οποιουδήποτε αιτήματος τροποποίησης του χρονοδιαγράμματος και της πρακτικής κρατήσεων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, η Επιτροπή εκτιμά ότι κάθε υποψήφιος είχε εύλογο χρονικό διάστημα στη διάθεσή του για i) να καταρτίσει την αίτηση και την προσφορά του και ii) να αναπτύξει τον στόλο του στις διαδρομές για τις οποίες υπέβαλε προσφορά.

([285]) Απόφαση της 1ης Μαρτίου 2017, SNCM II, ό.π.

7.3.6.2. Σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις και τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής

(1027) Στην παρούσα ενότητα, η Επιτροπή θα εξετάσει τη συμμόρφωση της διαδικασίας ανάθεσης με την οδηγία για τις συμβάσεις παραχώρησης όσον αφορά i) το περιεχόμενο των ελάχιστων απαιτήσεων, ii) τη συμμόρφωση των ΣΑΔΥ με τις ελάχιστες απαιτήσεις και iii) την τήρηση των αρχών της ίσης μεταχείρισης και της απαγόρευσης των διακρίσεων όσον αφορά τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής.

7.3.6.2.1. Περιεχόμενο των ελάχιστων απαιτήσεων

(1028) Όσον αφορά τις ελάχιστες απαιτήσεις, το άρθρο 37 της οδηγίας για τις συμβάσεις παραχώρησης προβλέπει ότι η επιλεγείσα προσφορά πρέπει να πληροί τις ελάχιστες απαιτήσεις που καθορίζει η αναθέτουσα αρχή και ότι οι εν λόγω απαιτήσεις δεν τροποποιούνται κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων. Στο άρθρο 2.4 των κανόνων για την υποβολή προσφορών (αιτιολογική σκέψη 270) προβλέπονται τα ακόλουθα «ελάχιστα χαρακτηριστικά»:

— «ανώτατοι ναύλοι που εφαρμόζονται στους κατοίκους Κορσικής και στη μεταφορά εμπορευμάτων,

— μεταφορική ικανότητα των σκαφών,

— ωράρια και συχνότητες δρομολογίων,

— διάρκεια της σύμβασης [και]

— ανώτατο ύψος της οικονομικής αντιστάθμισης που καταβάλλει η ΟΤC».

(1029) Στο παράρτημα 1 (τεχνικό παράρτημα σχετικά με τις υπηρεσίες, αιτιολογική σκέψη 285) των κανόνων για την υποβολή προσφορών προβλέπεται ότι τα χαρακτηριστικά των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών συνιστούν «ελάχιστες δυναμικότητες».

(1030) Με τις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Γαλλία διευκρίνισε ότι οι ελάχιστες απαιτήσεις καθορίστηκαν στο άρθρο 2.4 των κανόνων για την υποβολή προσφορών (αιτιολογική σκέψη 379) και ότι στο παράρτημα 1 περιγράφονται μόνο οι ελάχιστες απαιτήσεις που αφορούν i) τη μεταφορική ικανότητα των σκαφών και ii) ωράρια και συχνότητες δρομολογίων (αιτιολογική σκέψη 380).

(1031) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι στο άρθρο 2.4 των κανόνων για την υποβολή προσφορών απαριθμούνται απλώς και μόνο τα ελάχιστα χαρακτηριστικά χωρίς περαιτέρω στοιχεία όσον αφορά τους αντίστοιχους ορισμούς ή τις ελάχιστες τιμές τους. Για την κατανόηση του ακριβούς περιεχομένου των ελάχιστων χαρακτηριστικών, απαιτείται η εξέταση άλλων εγγράφων που περιλαμβάνονται στα τεύχη της προκήρυξης (βλ. αιτιολογική σκέψη 379).

(1032) Τα ελάχιστα χαρακτηριστικά που αφορούν i) τη μεταφορική ικανότητα των σκαφών και ii) ωράρια και συχνότητες δρομολογίων περιγράφονται στο παράρτημα 1 («τεχνικό παράρτημα σχετικά με τις υπηρεσίες»), στο οποίο καθορίζονται i) η ελάχιστη μεταφορική ικανότητα επιβατών και φορτίου και ii) οι ελάχιστες συχνότητες και τα χρονικά εύρη. Κατά την Corsica Ferries, όλα τα στοιχεία που αναφέρονται στο παράρτημα 1 συνιστούν ελάχιστα χαρακτηριστικά, λαμβανομένης υπόψη, ειδικότερα, της απόφασης του Συμβουλίου της Επικρατείας της 24ης Ιουνίου 2019 ([286]). Συναφώς, μολονότι η ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης απόκειται στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, επισημαίνεται ότι η ως άνω απόφαση επικύρωσε τη διάταξη του διοικητικού πρωτοδικείου Bastia της 19ης Μαρτίου 2019 ([287]), με την οποία διαπιστώθηκε, στο πλαίσιο της διαδικασίας σύναψης της ΣΑΔΥ για τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής χώρας για την περίοδο 2019-2020, ότι ως ελάχιστα χαρακτηριστικά πρέπει να θεωρούνται επίσης μόνο οι τεχνικές απαιτήσεις που καθορίζονται σε παράρτημα οι οποίες συνδέονται με ελάχιστο χαρακτηριστικό της σύμβασης που παρατίθεται στο σχετικό άρθρο των κανόνων για την υποβολή προσφορών.

(1033) Κατά την Corsica Ferries, οι προσφορές δεν πληρούσαν τις ελάχιστες απαιτήσεις, κατά την έννοια της οδηγίας για τις συμβάσεις παραχώρησης, για τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που προγραμματίζονται εκ νέου και τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής που καθορίζονται στο παράρτημα 1.

([286]) Απόφαση αριθ. 429407 του Συμβουλίου της Επικρατείας, της 24ης Ιουνίου 2019, La Méridionale, σκέψη 3.
([287]) Διάταξη αριθ. 1900289 του διοικητικού πρωτοδικείου Bastia, της 19ης Μαρτίου 2019, La Méridionale, σκέψη 12.

(1034) Ωστόσο, τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου δεν αναφέρονται στο άρθρο 2.4 των κανόνων για την υποβολή προσφορών ούτε στο παράρτημα 1. Επομένως, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελούν μέρος των ελάχιστων απαιτήσεων κατά την έννοια της οδηγίας για τις συμβάσεις παραχώρησης. Όσον αφορά τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής, το παράρτημα 1 αναφέρει μόνον τον ανώτατο αριθμό δρομολογίων που η αναθέτουσα αρχή μπορεί να επιβάλει λόγω των αναγκών παροχής της δημόσιας υπηρεσίας σε ορισμένες διαδρομές. Ωστόσο, στο παράρτημα 1 δεν εξετάζονται άλλα χαρακτηριστικά των πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής, όπως ο καθορισμός των ημερομηνιών τους. ([288])

(1035) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, η Επιτροπή εκτιμά ότι τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής δεν περιλαμβάνονται στις ελάχιστες απαιτήσεις κατά την έννοια της οδηγίας για τις συμβάσεις παραχώρησης.

7.3.6.2.2. Συμμόρφωση των ΣΑΔΥ με τις ελάχιστες απαιτήσεις

(1036) Η Corsica Ferries ισχυρίζεται επίσης ότι οι γαλλικές αρχές μετέβαλαν τα ελάχιστα χαρακτηριστικά.

(1037) Όσον αφορά την προβαλλόμενη τροποποίηση των ελάχιστων χαρακτηριστικών κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων, οι γαλλικές αρχές αναφέρουν ότι δεν υπήρξε τροποποίηση. Από τον έλεγχο των υπογεγραμμένων ΣΑΔΥ, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι τα ελάχιστα χαρακτηριστικά είναι πανομοιότυπα με εκείνα που καθορίζονται στο άρθρο 2.4 των κανόνων για την υποβολή προσφορών και στα τεύχη της προκήρυξης.

(1038) Όσον αφορά τη συμμόρφωση των επιλεγεισών προσφορών με τις ελάχιστες απαιτήσεις, η Επιτροπή διαπιστώνει, κατόπιν εξακρίβωσης ([289]), ότι οι εν λόγω προσφορές συμμορφώνονται με τα χαρακτηριστικά που καθορίζονται στο άρθρο 2.4 των κανόνων για την υποβολή προσφορών και στα τεύχη της προκήρυξης.

(1039) Επιπλέον, όλες οι επιλεγείσες προσφορές πληρούσαν τις τεχνικές απαιτήσεις του παραρτήματος 1. Μόνο ένα σκάφος της Corsica Linea, το Paglia Orba, διέθετε μία καμπίνα μόνο για άτομα με μειωμένη κινητικότητα, αντί δύο, όπως προβλέπεται στο παράρτημα 1. Ωστόσο, ακόμη και αν υποτεθεί ότι η τεχνική απαίτηση που αφορά τον αριθμό καμπίνων για άτομα με μειωμένη κινητικότητα ήταν ελάχιστη απαίτηση κατά την οδηγία για τις συμβάσεις παραχώρησης, το σκάφος ήταν εφεδρικό πλοίο το οποίο προοριζόταν να χρησιμοποιηθεί για την αντικατάσταση κύριου σκάφους (αιτιολογική σκέψη 384). Επιπλέον, ο υποψήφιος δεσμεύτηκε να αντικαταστήσει το εν λόγω σκάφος με ένα από τα επτά σκάφη που θα διέθετε δυνητικώς για την παροχή της υπηρεσίας, εάν απαιτούνταν δύο καμπίνες για άτομα με μειωμένη κινητικότητα. Υπενθυμίζεται ότι το άρθρο 20 των ΣΑΔΥ επιτρέπει την αντικατάσταση σκαφών κατά τη διάρκεια της σύμβασης. Συγχρόνως, η Corsica Linea δεσμεύτηκε να πραγματοποιήσει εργασίες για την κατασκευή δεύτερης καμπίνας για άτομα με μειωμένη κινητικότητα. Οι εργασίες αυτές έχουν αποπερατωθεί και το σκάφος Paglia Orba διαθέτει πλέον δύο καμπίνες για άτομα με μειωμένη κινητικότητα.

7.3.6.2.3. Τήρηση των αρχών της ίσης μεταχείρισης και της απαγόρευσης των διακρίσεων όσον αφορά τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής

(1040) Η Corsica Ferries ισχυρίζεται ότι η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα 1 για τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής ήταν προβληματική από οικονομικής απόψεως. Κατά την Corsica Ferries, η συμμόρφωση θα απαιτούσε την κινητοποίηση ενός σκάφους το οποίο θα χρησιμοποιούνταν αποκλειστικά και μόνο για τα συγκεκριμένα δρομολόγια μετ' επιστροφής, δεδομένου ότι τα δρομολόγια πρέπει να εκτελεστούν οποτεδήποτε, με την επιφύλαξη ελάχιστης περιόδου προειδοποίησης μίας εβδομάδας.

(1041) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι ΣΑΔΥ και τα παραρτήματά τους 1 προβλέπουν τρεις κατηγορίες δρομολογίων μετ' επιστροφής: «βασικά» δρομολόγια μετ' επιστροφής, δρομολόγια μετ' επιστροφής «που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου» και «πρόσθετα» δρομολόγια μετ' επιστροφής.

(1042) Τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου διέπονται από το άρθρο 17 των ΣΑΔΥ, το οποίο ορίζει τα εξής: «[γ]ια τη βελτιστοποίηση της οργάνωσης της κυκλοφορίας, η περιφερειακή αρχή διατηρεί το δικαίωμα να προγραμματίζει εκ νέου δρομολόγια μετ' επιστροφής, σύμφωνα με τον συνολικό αριθμό ετήσιων δρομολογίων μετ' επιστροφής που καθορίζονται στο παράρτημα 1. Ο εν λόγω εκ νέου προγραμματισμός πραγματοποιείται στο πλαίσιο σύσκεψης της τεχνικής επιτροπής του άρθρου 10.2 της παρούσας σύμβασης».

(1043) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου δεν είναι πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής τα οποία προστίθενται στον συνολικό αριθμό των ετήσιων δρομολογίων μετ' επιστροφής, αλλά περιλαμβάνονται στον εν λόγω συνολικό αριθμό.

([288]) Όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη 1055, το γεγονός ότι οι παραχωρησιούχοι προτείνουν ημερομηνίες για τα εν λόγω δρομολόγια μετ' επιστροφής δεν ασκεί καμία επιρροή στην επιλογή των πραγματικών ημερών εκτέλεσής τους, η οποία απόκειται στην αναθέτουσα αρχή.

([289]) Από το συμβατικό κείμενο του παραρτήματος 1 για την παρτίδα 4, το οποίο οι γαλλικές αρχές απέστειλαν στην Επιτροπή, έλειπαν δύο σελίδες. Ωστόσο, η Επιτροπή μπόρεσε να ανακτήσει και να επιβεβαιώσει τις ελλείπουσες πληροφορίες από άλλα τεύχη της προκήρυξης (παραρτήματα 2 και 3).

(1044) Τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής διέπονται από το άρθρο 18 των ΣΑΔΥ, το οποίο ορίζει τα εξής: «[λ]όγω της ανάγκης παροχής της δημόσιας υπηρεσίας, η αναθέτουσα αρχή ενδέχεται να ζητήσει από τον ανάδοχο να εκτελέσει πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής σε ad hoc βάση εντός του ανώτατου αριθμού δρομολογίων που καθορίζεται στο παράρτημα 1 (πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής) [...]».

(1045) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής προβλέφθηκαν για τρεις μόνο παρτίδες (10 δρομολόγια μετ' επιστροφής για την παρτίδα 1, 30 δρομολόγια μετ' επιστροφής για την παρτίδα 2 και 10 δρομολόγια μετ' επιστροφής για την παρτίδα 5).

(1046) Οι γαλλικές αρχές αναφέρουν ότι δεν προκύπτει ούτε από τα τεύχη της προκήρυξης ούτε από τις απαντήσεις της αναθέτουσας αρχής στις ερωτήσεις των υποψηφίων κατά τη διάρκεια της διαδικασίας ανάθεσης ότι οι υποψήφιοι υποχρεούνταν να κινητοποιήσουν επιπλέον σκάφη για τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής. Επιπλέον, οι γαλλικές αρχές αναφέρουν ότι, σύμφωνα με τα άρθρα 17 και 18 του σχεδίου των ΣΑΔΥ, η εκτέλεση δρομολογίων μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής απαιτεί σύσκεψη της τεχνικής επιτροπής του άρθρου 10.2 των ΣΑΔΥ. Η τεχνική επιτροπή παρέχει στον οικείο παραχωρησιούχο τη δυνατότητα να παρουσιάσει τις δυσχέρειες που ενδεχομένως ανακύπτουν από την εκτέλεση των εν λόγω δρομολογίων μετ' επιστροφής.

(1047) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η πρόβλεψη των πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής δεν αποτελούσε νέο στοιχείο, δεδομένου ότι οι προηγούμενες ΣΑΔΥ (ΣΑΔΥ 2021-2022), στις οποίες η Corsica Ferries είχε υποβάλει προσφορά, πρόβλεπαν επίσης ισάριθμα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής για τις τρεις παρτίδες. Επιπλέον, οι οικονομικοί φορείς που επιθυμούσαν να υποβάλουν αίτηση μπορούσαν να εξετάσουν τις πληροφορίες σχετικά με τις περιόδους υψηλής ζήτησης, στις οποίες θα μπορούσε να απαιτηθεί η εκτέλεση πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής.

(1048) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης τη διάταξη της 20ής Ιουλίου 2022 του διοικητικού πρωτοδικείου Bastia (αιτιολογική σκέψη 274), με την οποία το εν λόγω δικαστήριο αποφάνθηκε, σε σχέση με τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής, τα εξής: «[...] υπό τις συνθήκες αυτές, και δεδομένου ότι οι πληροφορίες που αφορούν τις περιόδους υψηλής ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές, η οποία μπορεί να δικαιολογεί αίτημα εκτέλεσης πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής, είναι γνωστές στους οικονομικούς φορείς και ότι η SAS Corsica Ferries μπορεί να εξετάσει τα στοιχεία που τέθηκαν στη διάθεση του κοινού, ειδικότερα από το περιφερειακό παρατηρητήριο μεταφορών της Κορσικής, όπως επισημαίνεται επίσης στο σημείο 4.1 των κανόνων για την υποβολή προσφορών, από τη διεξαγωγή αποδείξεων δεν προκύπτει ότι οι πληροφορίες που περιέχονταν στα τεύχη της προκήρυξης σχετικά με τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής δεν επαρκούν ώστε οι υποψήφιοι να μπορούν να εκτιμήσουν την έκταση των υποχρεώσεων των αναδόχων και να υποβάλουν προσφορά. Ως εκ τούτου, η προβαλλόμενη παράβαση των κανόνων περί δημοσιότητας και ανταγωνιστικής διαδικασίας υποβολής προσφορών δεν είναι πιθανό να θίγει την προσφεύγουσα εταιρεία. Επομένως, ο προβαλλόμενος λόγος ακύρωσης είναι αλυσιτελής» ([290]).

(1049) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι απαντήσεις στις ερωτήσεις των δυνητικών υποψηφίων σχετικά με τα δρομολόγια μετ' επιστροφής δεν παρέχουν περισσότερα στοιχεία σχετικά με ορισμένες πτυχές των τευχών της προκήρυξης, αλλά παραπέμπουν γενικά τους υποψηφίους στα τεύχη της προκήρυξης, τα οποία θεωρούνται επαρκώς σαφή ([291]). Ωστόσο, όλοι οι υποψήφιοι είχαν πρόσβαση στις ίδιες πληροφορίες μέσω της ενότητας ερωτήσεων και απαντήσεων, σύμφωνα με τις αρχές της διαφάνειας, της απαγόρευσης των διακρίσεων και της ίσης μεταχείρισης.

(1050) Η Επιτροπή εκτιμά ότι από τα τεύχη της προκήρυξης δεν συνάγεται σε καμία περίπτωση ότι ήταν απαραίτητο να διατηρείται ειδικός στόλος για δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής. Τούτο επιβεβαιώνεται από τις προηγούμενες ΣΑΔΥ και τις υποβληθείσες προσφορές. Επιπλέον, κάτι τέτοιο δεν θα ήταν εφικτό από πρακτικής και οικονομικής απόψεως, δεδομένου ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας δεν καλύπτει το κόστος ακινητοποίησης σκαφών, τα οποία θα παρέμεναν ως επί το πλείστον αχρησιμοποίητα ([292]).

(1051) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι οι κανόνες για την υποβολή προσφορών ήταν επαρκώς σαφείς επί του ζητήματος αυτού ώστε οι υποψήφιοι να μπορούν να υποβάλουν προσφορά.

(1052) Η Επιτροπή παρατηρεί περαιτέρω ότι τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής έχουν προβλεφθεί ως μέσα που καθιστούν δυνατή την προσαρμογή της παροχής δημόσιας υπηρεσίας στην πραγματική ζήτηση ή στις καιρικές συνθήκες, για μακροχρόνιες ΣΑΔΥ, στο πλαίσιο μηχανισμού παρόμοιου με τη ρήτρα επιλογής που προβλέπεται στο άρθρο 43 παράγραφος 1 στοιχείο α) της οδηγίας για τις συμβάσεις παραχώρησης.

([290]) Διάταξη του διοικητικού πρωτοδικείου Bastia της 20ής Ιουλίου 2022, σκέψη 12.

([291]) Η Corsica Ferries ισχυρίζεται ότι η OTC είχε αναφέρει με τις απαντήσεις της ότι το παράρτημα 1 αποτελεί ελάχιστη απαίτηση (αιτιολογική σκέψη 529). Ωστόσο, η OTC παρέπεμψε απλώς και μόνο στα τεύχη της προκήρυξης.

([292]) Εάν απαιτούνταν ειδικοί στόλοι για την εκτέλεση δρομολογίων μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής, τούτο θα συνεπαγόταν πρόσθετο κόστος για τους εν λόγω στόλους, το οποίο δεν συνάδει με το ανώτατο όριο της αντιστάθμισης των δαπανών που σχετίζονται με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(1053) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι τα έγγραφα της διαβούλευσης δεν απαγόρευαν στους υποψηφίους να διατυπώσουν προτάσεις καθώς και ότι οι επιλεγείσες προσφορές ήταν σύμφωνες με τις διατάξεις των κανόνων για την υποβολή προσφορών και του σχεδίου σύμβασης σχετικά με τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής.

(1054) Το γεγονός ότι η Corsica Linea και η κοινοπραξία Corsica Linea–La Méridionale πρότειναν ημερομηνίες για την εκτέλεση των πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής, βάσει της πείρας τους για τις ανάγκες φορτίου και των αναγκών που περιέγραψε η ΟΤC στα τεύχη της προκήρυξης, δεν σημαίνει ότι τα δρομολόγια μετ' επιστροφής θα εκτελούνταν οπωσδήποτε κατά τις ημερομηνίες αυτές, ώστε η ΟΤC να μη μπορεί να ζητήσει την εκτέλεση δρομολογίων μετ' επιστροφής σε άλλες ημερομηνίες. Οι ημερομηνίες για την εκτέλεση των πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής αποφασίζονται από την τεχνική επιτροπή, όπως προβλέπεται στο άρθρο 10.2 της σύμβασης, και κοινοποιούνται στον παραχωρησιούχο μία εβδομάδα νωρίτερα.

(1055) Επομένως, το πρόγραμμα που προτείνει ο παραχωρησιούχος ουδόλως δεσμεύει την αναθέτουσα αρχή, η οποία αποφασίζει την ημερομηνία εκτέλεσης δρομολογίου μετ' επιστροφής ανάλογα με τις ανάγκες της. Τη διαπίστωση αυτή επιβεβαιώνει το παράδειγμα των πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής που εκτελέστηκαν όντως το 2023 στο πλαίσιο της παρτίδας 1, της μόνης παρτίδας για την οποία εκτελέστηκαν πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής (αιτιολογική σκέψη 389). Από τα 30 προταθέντα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής, εκτελέστηκαν 28. Εξ αυτών, 3 πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής εκτελέστηκαν σε ημερομηνίες που δεν είχαν προβλεφθεί στο προσωρινό πρόγραμμα. Επιπλέον, η ΟΤC δεν ζήτησε την εκτέλεση πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής για πέντε από τις «προσωρινές» ημερομηνίες. Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι το 2023 η ΟΤC δεν ζήτησε την εκτέλεση κανενός δρομολογίου μετ' επιστροφής που μπορεί να προγραμματιστεί εκ νέου.

(1056) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι οι επιλεγείσες προσφορές συμμορφώνονται με τις διατάξεις των κανόνων για την υποβολή προσφορών και του σχεδίου ΣΑΔΥ όσον αφορά τα δρομολόγια μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου και τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής και ότι δεν υπήρξε ευνοϊκή μεταχείριση σε σχέση με το πρόγραμμα δρομολογίων μετ' επιστροφής που πρότειναν η Corsica Linea και η κοινοπραξία Corsica Linea–La Méridionale.

7.3.6.3. Συμπέρασμα

(1057) Βάσει των ανωτέρω πληροφοριών, η Επιτροπή δεν μπορεί να διαπιστώσει ότι η Corsica Ferries εθίγη από οποιονδήποτε φραγμό στην είσοδο στην αγορά ο οποίος την εμπόδισε να υποβάλει προσφορά και είχε ως συνέπεια να υποστεί δυσμενή διάκριση.

7.3.7. *Απουσία δυσμενούς διάκρισης όσον αφορά τη μέθοδο υπολογισμού της αντιστάθμισης*

(1058) Κατά το σημείο 20 του πλαισίου ΥΓΟΣ, όταν μια αρχή αναθέτει την παροχή της ίδιας ΥΓΟΣ σε περισσότερες από μία επιχειρήσεις, η αντιστάθμιση θα πρέπει να υπολογίζεται με βάση την ίδια μέθοδο για κάθε επιχείρηση.

(1059) Δεδομένου ότι η παροχή της δημόσιας υπηρεσίας σε καθεμία από τις διαδρομές ανατίθεται σε μία επιχείρηση ή σε ομάδα επιχειρήσεων (δηλαδή Corsica Linea, La Méridionale ή κοινοπραξία Corsica Linea–La Méridionale, βλ. Πίνακας 13), η Επιτροπή εκτιμά ότι δεν μπορεί να υπάρχει, εν προκειμένω, δυσμενής διάκριση κατά την έννοια του σημείου 20 του πλαισίου ΥΓΟΣ. Εν πάση περιπτώσει, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η αντιστάθμιση υπολογίστηκε σύμφωνα με τις ίδιες αρχές για κάθε ΣΑΔΥ (τμήμα 3.7.2).

(1060) Επιπλέον, η ερμηνευτική ανακοίνωση σχετικά με τον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές αναφέρεται επίσης ειδικώς στην εφαρμογή της αρχής της απαγόρευσης των διακρίσεων στις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Κατά την εν λόγω ανακοίνωση, τα κράτη μέλη οφείλουν να μην επιβάλλουν υποχρεώσεις που είναι προσαρμοσμένες σε συγκεκριμένη ναυτιλιακή εταιρεία οι οποίες θα απέτρεπαν την είσοδο άλλων πλοιοκτητών της Ένωσης στην αγορά ούτε βεβαίως να εφαρμόζουν υποχρεώσεις με το ίδιο αποτέλεσμα ([293]). Στην ανακοίνωση εφιστάται ειδικότερα η προσοχή σε δύο είδη συμβατικών ρητρών που αφορούν τις προϋποθέσεις για την εξαγορά σκαφών από προηγούμενους φορείς παροχής δημόσιας υπηρεσίας ([294]) και τις προϋποθέσεις που αφορούν τα πληρώματα ([295]).

(1061) Στην παρούσα υπόθεση, οι ΣΑΔΥ δεν επιβάλλουν οποιαδήποτε υποχρέωση η οποία αφορά ειδικώς συγκεκριμένη ναυτιλιακή εταιρεία, ειδικότερα δεν επιβάλλουν υποχρεώσεις που σχετίζονται με την εξαγορά των πλοίων του απερχόμενου φορέα εκμετάλλευσης ή με τα πληρώματα.

([293]) Σημείο 5.3.2.
([294]) Σημείο 5.3.2.1.
([295]) Σημείο 5.3.2,2.

(1062) Τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν υπέβαλαν παρατηρήσεις επί του ζητήματος αυτού.

(1063) Ως εκ τούτου, οι ΣΑΔΥ συμμορφώνονται με το σημείο 20 του πλαισίου ΥΓΟΣ και το άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές.

7.3.8. *Ύψος της αντιστάθμισης*

(1064) Κατά το σημείο 21 του πλαισίου ΥΓΟΣ, το ύψος της αντιστάθμισης δεν μπορεί να υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη του καθαρού κόστους για την εκπλήρωση της υποχρέωσης παροχής της δημόσιας υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένου εύλογου κέρδους.

(1065) Κατά το σημείο 22 του πλαισίου ΥΓΟΣ, το ύψος της αντιστάθμισης μπορεί να προσδιοριστεί είτε με βάση το αναμενόμενο κόστος και τα έσοδα, ή το πραγματικό κόστος και τα έσοδα, ή ως συνδυασμός των δύο, ανάλογα με τα κίνητρα αποδοτικότητας που επιθυμεί να παράσχει εξαρχής το κράτος μέλος, σύμφωνα με τα σημεία 40 και 41 του ίδιου πλαισίου.

(1066) Στο σημείο 23 του πλαισίου ΥΓΟΣ διευκρινίζεται ότι, όταν η αντιστάθμιση βασίζεται, εν όλω ή εν μέρει, στο αναμενόμενο κόστος και τα έσοδα, αυτά πρέπει να καθορίζονται στην πράξη ανάθεσης. Θα πρέπει να στηρίζονται σε εύλογες και μετρήσιμες παραμέτρους σχετικά με το οικονομικό περιβάλλον όπου εκπληρώνεται η ΥΓΟΣ. Θα βασίζονται, κατά περίπτωση, στην εμπειρογνωσία των τομεακών ρυθμιστικών αρχών ή άλλων ανεξάρτητων από την επιχείρηση οντοτήτων. Τα κράτη μέλη πρέπει να αναφέρουν τις πηγές στις οποίες βασίζουν αυτές τις εκτιμήσεις. Η εκτίμηση κόστους πρέπει να αντανακλά τις προσδοκίες για την αύξηση της αποδοτικότητας που θα επιτευχθεί από τον πάροχο της ΥΓΟΣ καθ' όλο τον κύκλο ζωής της ανάθεσης.

(1067) Όπως προβλέπεται στο άρθρο 30 των ΣΑΔΥ (αιτιολογική σκέψη 293), η ανώτατη οικονομική αντιστάθμιση που καταβάλλει η ΟΤC στον παραχωρησιούχο για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν πρέπει να υπερβαίνει το αναγκαίο ποσό για την κάλυψη του καθαρού κόστους παροχής της ΥΓΟΣ, λαμβανομένου υπόψη εύλογου κέρδους.

(1068) Στην παρούσα υπόθεση, το ύψος της αντιστάθμισης για την παροχή των ΥΓΟΣ υπολογίζεται εκ των προτέρων, με τη χρήση της μεθοδολογίας κατανομής του κόστους, όπως αναφέρεται στον προσωρινό λογαριασμό εκμετάλλευσης του παραχωρησιούχου για κάθε παρτίδα (παράρτημα 9), ο οποίος αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα των ΣΑΔΥ. Το ύψος της αντιστάθμισης που καθορίζεται στο παράρτημα 9 δεν μπορεί να αυξηθεί εκ των υστέρων, αλλά υπόκειται σε κίνητρα αποδοτικότητας (αιτιολογικές σκέψεις 301 και 302) και σε εκ των υστέρων έλεγχο (αιτιολογική σκέψη 319), ο οποίος προβλέπει μηχανισμό ανάκτησης σε περίπτωση υπεραντιστάθμισης.

(1069) Στο πλαίσιο της σύναψης των ΣΑΔΥ, οι γαλλικές αρχές έλεγξαν ότι οι οικονομικές προσφορές που υπέβαλαν η Corsica Linea και η La Méridionale βασίζονταν σε αντικειμενικές και ευλογοφανείς παραδοχές και ήταν σύμφωνες με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένης της ελάχιστης ικανότητας μεταφοράς φορτίου και επιβατών και των υποχρεώσεων που σχετίζονται με τους ναύλους για τη μεταφορά φορτίου και επιβατών.

(1070) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εκτιμά ότι τα σημεία 21 έως 23 του πλαισίου ΥΓΟΣ τηρήθηκαν.

7.3.8.1. Καθαρό κόστος που απαιτείται για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας

(1071) Κατά το σημείο 24 του πλαισίου ΥΓΟΣ, το καθαρό κόστος που απαιτείται, ή που αναμένεται να απαιτηθεί, για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να υπολογίζεται με βάση τη μεθοδολογία καθαρού αποφευχθέντος κόστους, όταν αυτό απαιτείται από τη νομοθεσία της Ένωσης ή την εθνική νομοθεσία και, σε άλλες περιπτώσεις, όταν αυτό είναι δυνατό.

(1072) Μολονότι η Επιτροπή θεωρεί τη μεθοδολογία καθαρού αποφευχθέντος κόστους ως την ακριβέστερη μέθοδο για τον προσδιορισμό του κόστους της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, κατά το σημείο 27 του πλαισίου ΥΓΟΣ, μπορεί να υπάρχουν περιπτώσεις όπου η χρήση της εν λόγω μεθοδολογίας δεν είναι εφικτή ή κατάλληλη. Στις περιπτώσεις αυτές, όπου αιτιολογείται δεόντως, η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί εναλλακτικές μεθόδους για τον υπολογισμό του καθαρού κόστους που απαιτείται για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όπως η μεθοδολογία που βασίζεται στην κατανομή κόστους.

(1073) Στην παρούσα υπόθεση, οι γαλλικές αρχές χρησιμοποίησαν τη μεθοδολογία κατανομής του κόστους (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 307 έως 309), η οποία, κατά την Corsica Ferries, δεν δικαιολογείται (αιτιολογικές σκέψεις 493 έως 498).

(1074) *Πρώτον*, υπενθυμίζεται ότι, σύμφωνα με το πλαίσιο ΥΓΟΣ, αμφότερες οι μέθοδοι (δηλαδή η μεθοδολογία καθαρού αποφευχθέντος κόστους και η μεθοδολογία κατανομής του κόστους), εφόσον εφαρμόζονται ορθώς, είναι ορθές μέθοδοι υπολογισμού του ενδεδειγμένου ύψους της αντιστάθμισης. Αμφότερες οι μέθοδοι βασίζονται σε παραδοχές πρόσθετων ή άμεσων εσόδων και δαπανών που σχετίζονται με την παροχή της ΥΓΟΣ και, επομένως, αντίθετα προς όσα ισχυρίζεται η Corsica Ferries υπόκεινται σε παρόμοιους μεθοδολογικούς περιορισμούς.

(1075) *Δεύτερον*, η μεθοδολογία καθαρού αποφευχθέντος κόστους προϋποθέτει τον καθορισμό των δαπανών και των εσόδων της επιχείρησης σε υποθετικό σενάριο στο οποίο δεν υπάρχει ΥΓΟΣ. Ωστόσο, οι δραστηριότητες της Corsica Linea και της La Méridionale στις διαδρομές μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας εξαρτώνται από την ύπαρξη της ΥΓΟΣ. Στο πλαίσιο της διαβούλευσης με τους οικονομικούς φορείς, η Corsica Linea και η La Méridionale ανέφεραν ότι, χωρίς σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, δεν θα παρείχαν εμπορικές υπηρεσίες μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας (αιτιολογική σκέψη 234). Αντίθετα προς τους ισχυρισμούς της Corsica Ferries, η Επιτροπή εκτιμά, βάσει των πληροφοριών που παρατέθηκαν στις αιτιολογικές σκέψεις 817 έως 825 και 870, ότι οι γαλλικές αρχές δεν υπέπεσαν σε πρόδηλη πλάνη όταν έλαβαν υπόψη τις δηλώσεις της Corsica Linea και της La Méridionale κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης με τους οικονομικούς φορείς. Ως εκ τούτου, δεν μπορούσε να εφαρμοστεί κανένα σχετικό υποθετικό σενάριο στο οποίο οι φορείς εκμετάλλευσης θα εκτελούσαν τα δρομολόγια μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας σε εμπορική βάση χωρίς την ΥΓΟΣ, τούτο δε σημαίνει ότι η μεθοδολογία καθαρού αποφευχθέντος κόστους δεν μπορούσε να χρησιμοποιηθεί.

(1076) Ως εκ τούτου, τα επιχειρήματα της Corsica Ferries (αιτιολογικές σκέψεις 493 έως 498) πρέπει να απορριφθούν.

(1077) Όσον αφορά τη μεθοδολογία κατανομής του κόστους, κατά τα σημεία 28 και 29 του πλαισίου ΥΓΟΣ, η συγκεκριμένη μέθοδος περιλαμβάνει τον υπολογισμό του καθαρού κόστους που απαιτείται για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ως τη διαφορά μεταξύ των δαπανών και των εσόδων καθορισμένου παρόχου για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όπως καθορίζονται και εκτιμώνται στην πράξη ανάθεσης. Το κόστος που λαμβάνεται υπόψη περιλαμβάνει όλο το κόστος που απαιτείται για τη διαχείριση της ΥΓΟΣ.

(1078) Κατά το σημείο 31 του πλαισίου ΥΓΟΣ, εάν η επιχείρηση στην οποία έχει ανατεθεί ΥΓΟΣ ασκεί επίσης δραστηριότητες εκτός του πεδίου της ΥΓΟΣ, οι δαπάνες που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη μπορούν να καλύπτουν τις συνολικές άμεσες δαπάνες που είναι αναγκαίες για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και κατάλληλη συνεισφορά στις έμμεσες δαπάνες που είναι κοινές στην ΥΓΟΣ και σε άλλες δραστηριότητες. Οι δαπάνες που συνδέονται με ενδεχόμενες δραστηριότητες εκτός του πεδίου της ΥΓΟΣ πρέπει να περιλαμβάνουν το σύνολο των άμεσων δαπανών, καθώς και κατάλληλη συνεισφορά στις κοινές δαπάνες. Για τον καθορισμό της κατάλληλης συνεισφοράς στις κοινές δαπάνες, οι τιμές αγοράς για τη χρήση των πόρων, κατά περίπτωση, μπορούν να ληφθούν ως τιμές αναφοράς. Ελλείψει τέτοιων τιμών αγοράς, η κατάλληλη συνεισφορά στις κοινές δαπάνες μπορεί να καθοριστεί με βάση το επίπεδο του εύλογου κέρδους ([296]) που αναμένεται να αποκομίσει η επιχείρηση για δραστηριότητες εκτός του πεδίου ΥΓΟΣ ή με βάση άλλες μεθοδολογίες εάν κριθούν καταλληλότερες.

(1079) Στην παρούσα υπόθεση, οι φορείς παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορούν να ασκούν επίσης εμπορικές δραστηριότητες. Ως εκ τούτου, κατά το σημείο 31 του πλαισίου ΥΓΟΣ, πρέπει να εξακριβώνεται ότι όλες οι άμεσες δαπάνες που συνδέονται με την ΥΓΟΣ καθώς και κατάλληλη συνεισφορά στις έμμεσες κοινές δαπάνες λαμβάνονται υπόψη κατά τον υπολογισμό του ύψους της αντιστάθμισης.

(1080) Υπενθυμίζεται επιπλέον ότι με την απόφαση BUPA, το Πρωτοδικείο έκρινε, σε σχέση με την αναγκαιότητα και την αναλογικότητα της αντιστάθμισης, ότι, «λόγω της εξουσίας εκτιμήσεως που διαθέτουν τα κράτη μέλη κατά τον ορισμό μιας αποστολής ΥΓΟΣ και των προϋποθέσεων εφαρμογής της, καθώς και κατά τον προσδιορισμό του επιπλέον κόστους παροχής της εν λόγω υπηρεσίας βάσει πολύπλοκων οικονομικών δεδομένων, ο έλεγχος που δύναται να ασκήσει συναφώς η Επιτροπή περιορίζεται στο αν υπάρχει πρόδηλο σφάλμα» και ότι, «[ό]σον αφορά, ειδικότερα, τον έλεγχο του αναλογικού χαρακτήρα της αντισταθμίσεως για την εκπλήρωση αποστολής ΥΓΟΣ [...] ο έλεγχος αυτός περιορίζεται στη διαπίστωση του αν η προβλεπόμενη αντιστάθμιση είναι αναγκαία ώστε η εν λόγω αποστολή ΥΓΟΣ να εκπληρωθεί υπό οικονομικώς αποδεκτούς όρους [...] ή, αντιστρόφως, αν το επίμαχο μέτρο είναι προδήλως ακατάλληλο σε σχέση με τον επιδιωκόμενο σκοπό» ([297]).

([296]) Το εύλογο κέρδος θα υπολογιστεί από μια εκ των προτέρων προοπτική (με βάση τα αναμενόμενα κέρδη και όχι τα υλοποιηθέντα κέρδη) προκειμένου να μην αρθούν τα κίνητρα που διαθέτει η επιχείρηση για να υλοποιήσει πραγματικά κέρδη από τις δραστηριότητές της εκτός ΥΓΟΣ.

([297]) Απόφαση της 12ης Φεβρουαρίου 2008, BUPA, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, σκέψεις 220 και 222.

(1081) Όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 308, οι άμεσες δαπάνες των δραστηριοτήτων μεταφοράς επιβατών και φορτίου κατανέμονται στην ΥΓΟΣ βάσει του αριθμού επιβατών ή του όγκου του φορτίου (σε τρέχοντα μέτρα) που οι παραχωρησιούχοι υποχρεούνται να εγγυώνται δυνάμει των υποχρεώσεων δυναμικότητας που προβλέπονται στις ΣΑΔΥ, ενώ οι κοινές δαπάνες, οι οποίες αντιπροσωπεύουν το μεγαλύτερο μέρος των λειτουργικών δαπανών των παραχωρησιούχων, κατανέμονται στην ΥΓΟΣ αναλογικά προς τη δυναμικότητα (εκπεφρασμένη σε κυβικά μέτρα όγκου) που διατίθεται επί του σκάφους για τις δραστηριότητες ΥΓΟΣ. Η μέθοδος αυτή έχει ως αποτέλεσμα την κατανομή ποσοστού [60-75] %, κατά προσέγγιση, των συνολικών δαπανών στην ΥΓΟΣ σε όλες τις διαδρομές (βλ. Πίνακας 30), εξαιρουμένης της δημόσιας υπηρεσίας που παρέχεται στη διαδρομή μεταξύ Μασσαλίας και Propriano, για την οποία κατανέμεται στην ΥΓΟΣ το 100 % των συνολικών δαπανών.

(1082) Όσον αφορά την κατανομή του κόστους στη διαδρομή μεταξύ Μασσαλίας και Propriano, η πλήρης κατανομή του κόστους στην ΥΓΟΣ είναι δικαιολογημένη, καθώς η υπηρεσία που παρέχει η Corsica Linea θεωρείται στο σύνολό της ως ΥΓΟΣ. Τούτο συμβαίνει διότι στη συγκεκριμένη διαδρομή διαπιστώθηκε πλήρης ανεπάρκεια της αγοράς (αιτιολογικές σκέψεις 170 και 239).

(1083) Για τις λοιπές διαδρομές, όσον αφορά τις δαπάνες που σχετίζονται άμεσα με τις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών και φορτίου, οι οποίες αφορούν λιγοστά μόνο στοιχεία κόστους (που καλύπτουν περίπου το [10-25] % των συνολικών δαπανών ανά διαδρομή), οι φορείς παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατένειμαν στην ΥΓΟΣ περίπου το [0-20] % των άμεσων δαπανών που σχετίζονται με τη μεταφορά επιβατών και το [80-100] % των άμεσων δαπανών μεταφοράς φορτίου. Η Επιτροπή επαλήθευσε ότι οι ανωτέρω συγκεκριμένες κλείδες κατανομής ήταν δικαιολογημένες λαμβανομένων υπόψη των υποχρεώσεων παροχής ΥΓΟΣ μέσω του υπολογισμού του λόγου μεταξύ, αφενός, του αριθμού επιβατών και του όγκου του φορτίου (σε τρέχοντα μέτρα) που συνδέονται με την ΥΓΟΣ όπως καθορίζονται στις ΣΑΔΥ και, αφετέρου, του συνολικού αριθμού επιβατών και του όγκου του φορτίου (σε τρέχοντα μέτρα) που καθορίζονται στον προσωρινό λογαριασμό εκμετάλλευσης των παραχωρησιούχων Corsica Linea και La Méridionale για κάθε παρτίδα (παράρτημα 9). Η Επιτροπή παρατηρεί ότι ο λόγος αυτός αντιστοιχεί στις συγκεκριμένες κλείδες κατανομής που εφαρμόστηκαν στις άμεσες δαπάνες και, επομένως, συμπεραίνει ότι οι εν λόγω κλείδες είναι δικαιολογημένες.

(1084) Όσον αφορά τις κοινές δαπάνες, οι οποίες αντιπροσωπεύουν το μεγαλύτερο μέρος των δαπανών (περίπου [70-90] % των συνολικών δαπανών ανά διαδρομή), οι φορείς παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατένειμαν περίπου το [60-75] % των εν λόγω δαπανών στην ΥΓΟΣ. Προκειμένου να εξακριβώσει αν η ανωτέρω κλείδα κατανομής είναι δικαιολογημένη, η Επιτροπή έλαβε υπόψη τα ακόλουθα στοιχεία.

(1085) *Πρώτον*, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι υποχρεώσεις που προβλέπονται στις ΣΑΔΥ αφορούν κυρίως φορτίο. Βάσει των πληροφοριών που υπέβαλαν οι γαλλικές αρχές κατά τη διάρκεια της επίσημης διαδικασίας έρευνας, από τις οποίες προκύπτει η δυναμικότητα (σε κυβικά μέτρα) των σκαφών που χρησιμοποιούνται στις διαδρομές ΣΑΔΥ, ανά ικανότητα μεταφοράς φορτίου και επιβατών, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η ικανότητα μεταφοράς φορτίου των σκαφών που χρησιμοποιούν η Corsica Linea και η La Méridionale, ως ποσοστό της συνολικής δυναμικότητας (σε κυβικά μέτρα) του σκάφους, ανέρχεται κατά μέσο όρο σε 73 %.

(1086) Δεδομένου ότι η διακίνηση φορτίου χαρακτηρίζεται από διακυμάνσεις, όπως περιγράφηκε στην αιτιολογική σκέψη 976, η Επιτροπή εκτιμά εύλογη την κατανομή των κοινών δαπανών ενός σκάφους σύμφωνα με την ικανότητα μεταφοράς φορτίου του σκάφους την οποία ο φορέας εκμετάλλευσης διατηρεί για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας, προκειμένου να είναι σε θέση να ανταποκριθεί στη ζήτηση ανά πάσα στιγμή, μεταξύ άλλων σε περιόδους αιχμής, όταν η ικανότητα μεταφοράς φορτίου των σκαφών χρησιμοποιείται συνήθως στο έπακρο. ([298]) Για τους ανωτέρω λόγους, είναι δικαιολογημένη η εφαρμογή κλείδας κατανομής των κοινών δαπανών περίπου [60-75] % σε όλες τις διαδρομές (δεδομένου ότι η διάθεση λιγοστών θέσεων για επιβάτες που μετακινούνται για ιατρικούς λόγους, οι οποίοι αποτελούν τη μειονότητα των επιβατών στις θαλάσσιες μεταφορές, είναι αμελητέα και, εν πάση περιπτώσει, αυξάνει το μερίδιο των κοινών δαπανών που μπορούν να κατανεμηθούν στην ΥΓΟΣ).

(1087) Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι κλείδες κατανομής θα υποβληθούν σε εκ των υστέρων ελέγχους, οι οποίοι θα λάβουν υπόψη την πραγματική χρήση των σκαφών για τις δραστηριότητες ΥΓΟΣ και τις δραστηριότητες παροχής εμπορικών υπηρεσιών (αιτιολογική σκέψη 314). Τούτο σημαίνει ότι, εάν ο αριθμός μεταφερόμενων εμπορικών επιβατών ή ο όγκος μεταφερόμενου εμπορικού φορτίου υπερβαίνει τους προβλεπόμενους όγκους που αναφέρονται στους προσωρινούς λογαριασμούς εκμετάλλευσης (παράρτημα 9), οι κλείδες κατανομής και, κατά συνέπεια, το ύψος της αντιστάθμισης θα αναπροσαρμοστούν [μολονότι το ύψος της ενίσχυσης δεν μπορεί να αυξηθεί εκ των υστέρων (αιτιολογική σκέψη 314)].

([298]) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, σε περίπτωση υψηλής ζήτησης, τα σκάφη που χρησιμοποιούν η Corsica Linea και η La Méridionale στις διαδρομές μεταξύ Μασσαλίας και Αιακίου, Bastia, L'Île-Rousse και Porto-Vecchio θα χρησιμοποιούνται σχεδόν στον μέγιστο βαθμό (σε περιόδους αιχμής θα χρησιμοποιείται περίπου το 90 % της ικανότητας μεταφοράς φορτίου του σκάφους).

(1088) *Δεύτερον*, η Επιτροπή έλεγξε αν η κατανομή των κοινών δαπανών μπορούσε να θεωρηθεί επίσης κατάλληλη σε σχέση με το ύψος του εύλογου κέρδους που η επιχείρηση θα έπρεπε να αποκομίσει από δραστηριότητες που δεν εμπίπτουν στο πεδίο της ΥΓΟΣ, δηλαδή από εμπορικές δραστηριότητες. Βάσει των προσωρινών λογαριασμών εκμετάλλευσης για κάθε παρτίδα (παράρτημα 9), η Επιτροπή εκτιμά ότι το αναμενόμενο κέρδος από τις εμπορικές δραστηριότητες δεν υπερβαίνει το εύλογο κέρδος. Ειδικότερα, το αναμενόμενο κέρδος από εμπορικές δραστηριότητες (υπολογιζόμενο ως περιθώριο κέρδους) είναι σχετικά περιορισμένο (κατά μέσο όρο [...] %) και δεν υπερβαίνει το περιθώριο κέρδους αναφοράς της αγοράς του 7,8 %, το οποίο οι γαλλικές αρχές καθόρισαν βάσει ανεξάρτητης μελέτης στην οποία αναλύθηκε η κερδοφορία δείγματος συγκρίσιμων ναυτιλιακών εταιρειών (αιτιολογική σκέψη 311).

(1089) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι αρχές τις οποίες θέσπισαν οι γαλλικές αρχές για την εφαρμογή της μεθοδολογίας κατανομής του κόστους είναι ορθές και σύμφωνες προς τα σημεία 28 έως 31 του πλαισίου ΥΓΟΣ. Οι εν λόγω αρχές καθιστούν δυνατή την κατανομή στην ΥΓΟΣ όλων των άμεσων δαπανών που είναι αναγκαίες για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας καθώς και κατάλληλης συνεισφοράς στις έμμεσες κοινές δαπάνες. Επιπλέον, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν επαρκή στοιχεία ώστε να αποδείξουν ότι οι συγκεκριμένες κλείδες κατανομής δεν είναι προδήλως εσφαλμένες, δεδομένου ότι η εφαρμογή τους έχει ως αποτέλεσμα την κατανομή στην ΥΓΟΣ τμήματος των δαπανών το οποίο είναι δικαιολογημένο και αντικατοπτρίζει κατάλληλη συνεισφορά των έμμεσων κοινών δαπανών στην ΥΓΟΣ.

(1090) Συμπερασματικά, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι γαλλικές αρχές εφάρμοσαν ορθώς τη μεθοδολογία κατανομής του κόστους και ότι οι ισχυρισμοί της Corsica Ferries (αιτιολογικές σκέψεις 484 έως 491), κατά τους οποίους οι κλείδες κατανομής κόστους δεν είναι αντικειμενικές και κατανέμουν δυσανάλογο ποσοστό των δαπανών σε δραστηριότητες ΥΓΟΣ, πρέπει να απορριφθούν.

7.3.8.2. Έσοδα

(1091) Κατά το σημείο 32 του πλαισίου ΥΓΟΣ, τα έσοδα που λαμβάνονται υπόψη πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον όλα τα έσοδα που προκύπτουν από την ΥΓΟΣ, όπως εκτιμώνται και καθορίζονται στην πράξη ανάθεσης, καθώς και το πλεονάζον κέρδος που παράγεται από ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα ακόμη και αν συνδέεται με άλλες δραστηριότητες που προβλέπονται στην παράγραφο 45 του ίδιου πλαισίου.

(1092) Σύμφωνα με το σημείο 32 του πλαισίου ΥΓΟΣ, οι ΣΑΔΥ απαιτούν τα έσοδα που συνδέονται άμεσα με την παροχή της ΥΓΟΣ να λαμβάνονται υπόψη κατά τον υπολογισμό της αντιστάθμισης (αιτιολογική σκέψη 293). Τα εν λόγω έσοδα παρατίθενται στο παράρτημα 9 των ΣΑΔΥ (το οποίο περιέχει τους προσωρινούς λογαριασμούς εκμετάλλευσης του παραχωρησιούχου) και υπολογίζονται βάσει των υποχρεώσεων μεταφοράς φορτίου και επιβατών που προβλέπονται στις ΣΑΔΥ, των εφαρμοστέων ναύλων και του αριθμού δρομολογίων μετ' επιστροφής που απαιτούνται δυνάμει των ΣΑΔΥ.

(1093) Αντίθετα προς όσα ισχυρίζεται η Corsica Ferries (αιτιολογικές σκέψεις 499 έως 502), η ανάθεση της δημόσιας υπηρεσίας δεν παρέχει αποκλειστικά δικαιώματα στους παραχωρησιούχους και, ως εκ τούτου, τα κέρδη που συνδέονται με τις εμπορικές δραστηριότητες δεν πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά τον υπολογισμό της αντιστάθμισης, όπως προβλέπεται στο σημείο 45 του πλαισίου ΥΓΟΣ. Όπως επισημάνθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 728 έως 988, η Επιτροπή εκτιμά ότι υφίσταται γνήσια ανάγκη παροχής ΥΓΟΣ για τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και φορτίου μεταξύ Μασσαλίας και Γαλλίας, όπως προσδιορίστηκε από τις γαλλικές αρχές. Επιπλέον, οι ΣΑΔΥ δεν εμποδίζουν άλλους οικονομικούς φορείς να παρέχουν εμπορικές υπηρεσίες μεταξύ Μασσαλίας και Γαλλίας στο πλαίσιο του μονομερούς καθεστώτος ΥΠΔΥ. Ως εκ τούτου, οι ΣΑΔΥ δεν παρέχουν οποιαδήποτε αποκλειστικότητα ή ειδικά δικαιώματα στους παραχωρησιούχους.

(1094) Τέλος, η Corsica Ferries παρερμηνεύει τη θέση της Επιτροπής όσον αφορά το αν οι συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίες παρέχουν αποκλειστικότητα στους φορείς παροχής δημόσιας υπηρεσίας (αιτιολογική σκέψη 501). Το γεγονός ότι το γαλλικό συμβούλιο ανταγωνισμού και η γαλλική Αρχή Ανταγωνισμού διαπίστωσαν στο παρελθόν ότι οι ανάδοχοι, στο πλαίσιο προηγούμενων συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, έτυχαν de facto αποκλειστικότητας στην αγορά ουδόλως καταδεικνύει ότι οι ΣΑΔΥ χορηγούν ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα στους αναδόχους τους. Επιπλέον, αντίθετα προς όσα φαίνεται να υπονοεί η Corsica Ferries, με την απόφασή της σχετικά με την κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε στο πλαίσιο των ΣΑΔΥ 2007-2013, η Επιτροπή δεν διαπίστωσε ότι οι ΣΑΔΥ είχαν χορηγήσει ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα στους αναδόχους τους ([299]).

([299]) Απόφαση 2013/435/ΕΕ.

(1095) Εν πάση περιπτώσει, στο σημείο 45 του πλαισίου ΥΓΟΣ επισημαίνεται, απλώς και μόνο, ότι, όταν χορηγούνται αποκλειστικά δικαιώματα στον φορέα παροχής της δημόσιας υπηρεσίας, τα υπερβάλλοντα κέρδη που παράγονται από τα ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα, ακόμη και εκείνα που συνδέονται με άλλες δραστηριότητες, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη. Ωστόσο, όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 1088, το αναμενόμενο κέρδος επί των εμπορικών υπηρεσιών δεν υπερβαίνει το εύλογο κέρδος.

(1096) Τέλος, όπως προβλέπεται στο άρθρο 32 των ΣΑΔΥ (αιτιολογική σκέψη 296), οι φορείς παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν μπορούν να διαθέτουν ελεύθερα τα κέρδη που παράγονται από τις εκτός ΥΓΟΣ δραστηριότητές τους. Υποχρεούνται να επενδύουν εκ νέου τα κέρδη που παράγονται από τις εν λόγω δραστηριότητες για την επίτευξη στόχων βελτίωσης της περιβαλλοντικής ποιότητας της ΥΓΟΣ. Τα μη χρησιμοποιηθέντα πλεονάσματα επιστρέφονται στο ακέραιο στην αναθέτουσα αρχή κατά τη λήξη της σύμβασης. Ως εκ τούτου, ακόμη και αν γίνει δεκτό ότι οι ΣΑΔΥ παρέχουν αποκλειστικό δικαίωμα στους παραχωρησιούχους (κάτι το οποίο δεν συμβαίνει) και ότι το εν λόγω αποκλειστικό δικαίωμα παράγει υπερβάλλοντα κέρδη (κάτι το οποίο δεν συμβαίνει), η προσέγγιση που εφάρμοσαν οι γαλλικές αρχές συνάδει με το σημείο 46 του πλαισίου ΥΓΟΣ, το οποίο απαιτεί να διατίθεται το εμπορικό κέρδος, εξ ολοκλήρου ή εν μέρει, για τη χρηματοδότηση της ΥΓΟΣ. Τούτο εξασφαλίζεται με τις υποχρεώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 32 των ΣΑΔΥ,

7.3.8.3. Εύλογο κέρδος

(1097) Οι ρυθμίσεις σχετικά με το εύλογο κέρδος περιέχονται στα σημεία 33 έως 38 του πλαισίου ΥΓΟΣ.

(1098) Κατά το σημείο 33 του πλαισίου ΥΓΟΣ, ως «εύλογο κέρδος» νοείται το ποσοστό απόδοσης των κεφαλαίων που θα απαιτείτο από μια τυπική επιχείρηση η οποία εξετάζει το ενδεχόμενο να παράσχει ή όχι την υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος για τη συνολική διάρκεια της πράξης ανάθεσης λαμβάνοντας υπόψη το επίπεδο κινδύνου. Το επίπεδο κινδύνου εξαρτάται από τον εμπλεκόμενο τομέα, το είδος της υπηρεσίας και τα χαρακτηριστικά της αντιστάθμισης. Ωστόσο, στο σημείο 34 του πλαισίου ΥΓΟΣ επισημαίνεται ότι, στις περιπτώσεις όπου αιτιολογείται δεόντως, μπορούν να χρησιμοποιηθούν άλλοι δείκτες κέρδους εκτός από το ποσοστό απόδοσης των κεφαλαίων προκειμένου να προσδιοριστεί το εύλογο κέρδος, όπως η μέση απόδοση ιδίων κεφαλαίων, κατά την περίοδο ανάθεσης, η απόδοση επενδεδυμένου κεφαλαίου, η απόδοση στοιχείων ενεργητικού ή η απόδοση των πωλήσεων.

(1099) Κατά το σημείο 35 του πλαισίου ΥΓΟΣ, ανεξάρτητα από τον δείκτη που επιλέγεται, το κράτος μέλος παρέχει στην Επιτροπή στοιχεία που αποδεικνύουν ότι το προβλεπόμενο κέρδος δεν υπερβαίνει το κέρδος που θα ζητούσε μια τυπική εταιρεία όταν εκτιμά κατά πόσον πρέπει να παρέχει την υπηρεσία ή όχι, για παράδειγμα αναφέροντας τις αποδόσεις που επιτεύχθηκαν για παρόμοια είδη συμβάσεων που ανατέθηκαν υπό ανταγωνιστικούς όρους.

(1100) Όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 310, το άρθρο 39 των ΣΑΔΥ προβλέπει ότι το εύλογο κέρδος αντιστοιχεί στον λόγο των τρεχόντων κερδών προ φόρων και τόκων προς τον κύκλο εργασιών των δραστηριοτήτων ΥΓΟΣ συμπεριλαμβανομένης της αντιστάθμισης, όπως παρατίθεται στο παράρτημα 9 (το περιθώριο κέρδους). Για κάθε διαδρομή, το εύλογο κέρδος δεν πρέπει να υπερβαίνει το 2,13 % καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης.

(1101) Το ανώτατο κέρδος προκύπτει από τις οικονομικές προσφορές που υπέβαλαν οι ανάδοχοι των ΣΑΔΥ (παράρτημα 9) και οι γαλλικές αρχές το συνέκριναν με το μέσο περιθώριο κέρδους άλλων ναυτιλιακών εταιρειών στην Ευρώπη (αιτιολογική σκέψη 311). Οι συμβατικές διατάξεις που αφορούν το εύλογο κέρδος προβλέπουν επίσης ότι το ανώτατο ποσοστό κέρδους δεν πρέπει να αναθεωρηθεί προς τα πάνω υπό οποιεσδήποτε περιστάσεις, εξαιρουμένης τυχόν διαταραχής της αγοράς και υπό την προϋπόθεση της εκπόνησης πρόσθετης ανεξάρτητης μελέτης που να δικαιολογεί την αναθεώρηση του εν λόγω ποσοστού.

(1102) Η Επιτροπή παρατηρεί, καταρχάς, ότι το περιθώριο κέρδους, το οποίο χρησιμοποιήθηκε αντί του δείκτη απόδοσης κεφαλαίου, είναι εύλογος και δεόντως αιτιολογημένος δείκτης για την εκτίμηση του επιπέδου του κέρδους στην παρούσα υπόθεση.

(1103) Οι γαλλικές αρχές εξήγησαν ότι, στην παρούσα υπόθεση, δεν είναι δυνατός ο υπολογισμός του δείκτη απόδοσης κεφαλαίου, ο οποίος ορίζεται στο πλαίσιο ΥΓΟΣ ως ο συντελεστής εσωτερικής απόδοσης που η επιχείρηση πραγματοποιεί επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου της κατά τη διάρκεια ζωής του έργου, για ναυτιλιακές εταιρείες που μισθώνουν ή ναυλώνουν σκάφη, διότι δεν υπάρχει αρχική επένδυση για τις συγκεκριμένες υπηρεσίες που παρέχονται δυνάμει των ΣΑΔΥ. Η Επιτροπή επισημαίνει περαιτέρω ότι, για την εκτίμηση του επιπέδου του εύλογου κέρδους, λογιστικά στοιχεία (π.χ. το περιθώριο κέρδους) έχουν χρησιμοποιηθεί επίσης σε παλαιότερες αποφάσεις που αφορούσαν ΥΓΟΣ ([300]).

(1104) Η Corsica Ferries αμφισβητεί τον υπολογισμό του εύλογου κέρδους βάσει του τρέχοντος εισοδήματος προ φόρων (ή περιθωρίου κέρδους) διότι, κατά τη γνώμη της, τα στοιχεία που σχετίζονται με τις δαπάνες της ΥΓΟΣ δεν μπορούν να παρατηρηθούν ευχερώς στους λογαριασμούς κερδών και ζημιών των δικαιούχων, αλλά απαιτούν μια αμφισβητούμενη κατανομή των διαφόρων στοιχείων κόστους μεταξύ δραστηριοτήτων ΥΓΟΣ και δραστηριοτήτων εκτός ΥΓΟΣ (αιτιολογική σκέψη 504). Ωστόσο, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι φορείς παροχής ΥΓΟΣ υποχρεούνται να παρέχουν λεπτομερή ανάλυση των εκτιμώμενων και των πραγματικών δαπανών τους στο παράρτημα 9. Επιπλέον, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι αρχές κατανομής του κόστους και οι συγκεκριμένες κλείδες κατανομής του κόστους που παρατίθενται στο παράρτημα 9 για τον υπολογισμό των εκτιμώμενων δαπανών που σχετίζονται με την ΥΓΟΣ είναι δικαιολογημένες και εύλογες, όπως εξηγήθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 1079 έως 1089.

(1105) Επιπλέον, όπως αναφέρεται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η χρήση συγκριτικής μελέτης για την εκτίμηση του ύψους του εύλογου κέρδους είναι κατάλληλη μέθοδος ([301]). Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι η Corsica Ferries δεν αμφισβήτησε, με τις παρατηρήσεις της, τη λυσιτέλεια των αποτελεσμάτων της εν λόγω έρευνας αγοράς.

(1106) Δεδομένου ότι οι ΣΑΔΥ προβλέπουν ανώτατο κέρδος ύψους 2,13 %, δηλαδή σημαντικά κατώτερο από εκείνο που εκτιμήθηκε στη συγκριτική μελέτη που παράγγειλαν οι γαλλικές αρχές, και ότι το συγκεκριμένο περιθώριο κέρδους δεν μπορεί καταρχήν να αυξηθεί εκ των υστέρων, η Επιτροπή εκτιμά ότι το κέρδος που καθορίζεται στις ΣΑΔΥ δεν υπερβαίνει το εύλογο επίπεδο και ότι, επομένως, οι ΣΑΔΥ συνάδουν με τα σημεία 33 έως 38 του πλαισίου ΥΓΟΣ.

7.3.8.4. Κίνητρα αποδοτικότητας

(1107) Κατά το σημείο 39 του πλαισίου ΥΓΟΣ, κατά την ανάπτυξη της μεθόδου αντιστάθμισης, τα κράτη μέλη πρέπει να θεσπίσουν κίνητρα για την αποδοτική παροχή ΥΓΟΣ υψηλού επιπέδου, εκτός αν μπορούν να αιτιολογήσουν δεόντως ότι αυτό δεν είναι εφικτό ή κατάλληλο.

(1108) Στα σημεία 40 και 41 του πλαισίου ΥΓΟΣ παρέχεται στα κράτη μέλη κάποια διακριτική ευχέρεια όσον αφορά τη μορφή που μπορούν να έχουν τα κίνητρα. Ωστόσο, στα σημεία 42 και 43 του πλαισίου ΥΓΟΣ διευκρινίζεται ότι κάθε μηχανισμός για την παροχή κινήτρων βελτίωσης της αποδοτικότητας πρέπει να βασίζεται σε αντικειμενικά και μετρήσιμα κριτήρια τα οποία ορίζονται στην πράξη ανάθεσης και υπόκεινται σε διαφανή εκ των υστέρων αξιολόγηση που διενεργείται από οντότητα μη εξαρτώμενη από τον πάροχο ΥΓΟΣ. Η αύξηση της αποδοτικότητας θα πρέπει να επιτυγχάνεται με την επιφύλαξη της ποιότητας της παρεχόμενης υπηρεσίας και θα πρέπει να πληροί τα πρότυπα που ορίζονται στη νομοθεσία της Ένωσης.

(1109) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 302, ο μηχανισμός αποδοτικότητας που εφαρμόζεται στην αντιστάθμιση των λειτουργικών δαπανών καθορίζεται στο άρθρο 35.3 των ΣΑΔΥ. Στην πράξη, ο μηχανισμός αποδοτικότητας περιλαμβάνεται στην τιμαριθμική αναπροσαρμογή της αντιστάθμισης των λειτουργικών δαπανών, στο μέτρο που το ύψος της αντιστάθμισης αυξάνεται λιγότερο από ό,τι ο πραγματικός πληθωρισμός. Επιπλέον, το άρθρο 35.4 των ΣΑΔΥ απαιτεί το πραγματικό ποσό της αντιστάθμισης να καταβάλλεται βάσει της ετήσιας έκθεσης που υποβάλλουν οι φορείς παροχής δημόσιας υπηρεσίας στην ΟΤC. Σύμφωνα με το άρθρο 46 των ΣΑΔΥ, η ετήσια έκθεση πρέπει να περιλαμβάνει τον επικαιροποιημένο λογαριασμό εκμετάλλευσης με τη μορφή που έχει ο προσωρινός λογαριασμός εκμετάλλευσης

([300]) Βλ., για παράδειγμα, απόφαση 2012/321/ΕΕ της Επιτροπής, της 25ης Ιανουαρίου 2012, σχετικά με το μέτρο SA.14588 (C 20/09) που έθεσε σε εφαρμογή το Βέλγιο υπέρ του φορέα De Post — La Poste (νυν «bpost») (ΕΕ L 170 της 29.6.2012, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/321/oj)· απόφαση της 1ης Αυγούστου 2014 σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.35608 — Ελληνικά Ταχυδρομεία (ΕΛΤΑ) — Αντιστάθμιση για τη χρηματοδότηση παροχής καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας (ΕΕ C 348 της 3.10.2014, σ. 48)· και απόφαση της 29ης Ιανουαρίου 2016 σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.41702 — Ιρλανδία — Σύστημα αντιστάθμισης ασφαλισμένων κινδύνων (ΕΕ C 104 της 18.3.2016, σ. 2).

([301]) Η Επιτροπή εφάρμοσε τη συγκεκριμένη μεθοδολογία στην απόφαση (ΕΕ) 2022/348 της Επιτροπής, της 17ης Ιουνίου 2021, σχετικά με τα μέτρα SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (πρώην 2011/NN) που τέθηκαν σε εφαρμογή από την Ιταλία και την περιφέρεια της Τοσκάνης υπέρ της Toremar και της αγοράστριάς της Moby (ΕΕ L 64 της 2.3.2022, σ. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/348/oj).

(παράρτημα 9), λαμβανομένης υπόψη της τιμαριθμικής αναπροσαρμογής των δαπανών, και να συνοδεύεται από σημείωμα στο οποίο συγκρίνονται και επεξηγούνται οι διαφορές μεταξύ πραγματικών και προβλεπόμενων εσόδων και δαπανών. Κατά τις γαλλικές αρχές, ο λογιστικός έλεγχος διενεργείται από εξωτερικό ελεγκτή, τον οποίο επιλέγει η ΟΤC, κατόπιν διαδικασίας υποβολής προσφορών. Επομένως, το πραγματικό ποσό της αντιστάθμισης βασίζεται σε διαφανή εκ των υστέρων εκτίμηση η οποία διενεργείται από οντότητα ανεξάρτητη από τον πάροχο της ΥΓΟΣ.

(1110) Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι ο μηχανισμός εκ των υστέρων ελέγχου του ύψους της αντιστάθμισης, ο οποίος καθορίζεται στο άρθρο 35.1 της ΣΑΔΥ, προβλέπει επίσης ορισμένα κίνητρα αποδοτικότητας. Το άρθρο 35.1 των ΣΑΔΥ προβλέπει ότι, σε περίπτωση υπεραντιστάθμισης (ειδικότερα, αν η δυναμικότητα των σκαφών που προορίζεται για την ΥΓΟΣ χρησιμοποιείται για την παροχή εμπορικών υπηρεσιών), οι παραχωρησιούχοι μπορούν να διατηρήσουν το ήμισυ τυχόν πλεονάζουσας καταβληθείσας αντιστάθμισης μέχρι το ανώτατο όριο του 5 % της αντιστάθμισης. Το γεγονός ότι οι φορείς παροχής ΥΓΟΣ δικαιούνται, κατά περίπτωση, να διατηρήσουν τμήμα της υπεραντιστάθμισης ενθαρρύνει τους εν λόγω φορείς να χρησιμοποιούν τη δυναμικότητα του σκάφους με τον πλέον αποδοτικό δυνατό τρόπο. Ειδικότερα, τούτο παρέχει κίνητρο χρήσης, για την παροχή εμπορικών υπηρεσιών, της δυναμικότητας που προορίζεται καταρχήν για την ΥΓΟΣ, εάν η εν λόγω δυναμικότητα θα παραμείνει άλλως αχρησιμοποίητη, με αποτέλεσμα τη μείωση των δαπανών της ΥΓΟΣ.

(1111) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, η Επιτροπή εκτιμά ότι τα σημεία 40 έως 43 του πλαισίου ΥΓΟΣ τηρούνται.

(1112) Η Corsica Ferries ισχυρίζεται ότι ο μηχανισμός αποδοτικότητας, ο οποίος καθορίζεται στο άρθρο 35.3 των ΣΑΔΥ, δεν επιτυγχάνει τον σκοπό του, διότι ο τύπος για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης, ο οποίος ορίζεται στο άρθρο 35.3 των ΣΑΔΥ, είναι προδήλως εσφαλμένος (αιτιολογικές σκέψεις 512 και 513). Ειδικότερα, η Corsica Ferries ισχυρίζεται ότι η εφαρμογή του τύπου για την τιμαριθμική αναπροσαρμογή θα έχει ως αποτέλεσμα τη χορήγηση, στις αναδόχους εταιρείες, δημόσιας αντιστάθμισης τιμαριθμικά αναπροσαρμοσμένης σε επίπεδο υψηλότερο του πληθωρισμού. Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο ισχυρισμός αυτός είναι αβάσιμος.

(1113) Όπως εξήγησαν οι γαλλικές αρχές, τα αριθμητικά στοιχεία στον προσωρινό λογαριασμό εκμετάλλευσης των παραχωρησιούχων (παράρτημα 9) για κάθε παρτίδα βασίζονται στις ονομαστικές τιμές για το 2023. Κάθε έτος, το ονομαστικό ύψος της αντιστάθμισης για τις λειτουργικές δαπάνες επικαιροποιείται ώστε να αντικατοπτρίζει πραγματικές τιμές (δηλαδή αναπροσαρμόζεται τιμαριθμικά), βάσει του τύπου που καθορίζεται στο άρθρο 35.3 των ΣΑΔΥ. Ο τύπος του άρθρου 35.3 των ΣΑΔΥ διασφαλίζει ότι η αντιστάθμιση που καταβάλλεται πραγματικά σε οποιοδήποτε έτος αυξάνεται λιγότερο από ό,τι ο πληθωρισμός.

(1114) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι οι απαιτήσεις για τον μηχανισμό αποτελεσματικότητας, οι οποίες προβλέπονται στα σημεία 39 έως 43 του πλαισίου ΥΓΟΣ, πληρούνται και ότι οι ισχυρισμοί της Corsica Ferries είναι αβάσιμοι.

7.3.8.5. Ισχύουσες διατάξεις για επιχειρήσεις που αναλαμβάνουν την εκτέλεση δραστηριότητας και εκτός του πεδίου εφαρμογής των ΥΓΟΣ ή που παρέχουν διάφορες ΥΓΟΣ

(1115) Κατά το σημείο 44 του πλαισίου ΥΓΟΣ, όταν μια επιχείρηση ασκεί δραστηριότητες τόσο εντός όσο και εκτός του πεδίου ΥΓΟΣ, πρέπει να καταχωρίζονται στην εσωτερική λογιστική χωριστά οι δαπάνες και τα έσοδα που συνδέονται με την ΥΓΟΣ και οι αντίστοιχες δαπάνες και έσοδα που συνδέονται με τις λοιπές υπηρεσίες σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στο σημείο 31. Όταν μια επιχείρηση είναι επιφορτισμένη με τη διαχείριση πολλών ΥΓΟΣ, είτε επειδή η αρχή ανάθεσης είναι διαφορετική, είτε επειδή η φύση της ΥΓΟΣ είναι διαφορετική, πρέπει η λογιστική σε επίπεδο επιχείρησης να μπορεί να επαληθεύει την παρουσία ή απουσία τυχόν υπεραντιστάθμισης σε καθεμία από τις ΥΓΟΣ.

(1116) Όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 293, το άρθρο 30 των ΣΑΔΥ ορίζει ότι οι εσωτερικοί λογαριασμοί του αναδόχου πρέπει να αναφέρουν χωριστά τις δαπάνες και τα έσοδα που σχετίζονται με την ΥΓΟΣ και τις δαπάνες και τα έσοδα που σχετίζονται με άλλες υπηρεσίες, λαμβάνοντας υπόψη τις κλείδες για την κατανομή όλων των άμεσων δαπανών που είναι αναγκαίες για την παροχή της ΥΓΟΣ και κατάλληλης συνεισφοράς στις έμμεσες δαπάνες που είναι κοινές στην ΥΓΟΣ και στις εμπορικές δραστηριότητες. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι ΣΑΔΥ περιέχουν, στο παράρτημα 9, τις κλείδες κατανομής για καθένα από τα στοιχεία κόστους των αναδόχων. Το άρθρο 46 των ΣΑΔΥ προβλέπει επίσης ότι κάθε έτος οι ανάδοχοι οφείλουν να υποβάλλουν ετήσια έκθεση δραστηριοτήτων (συμπεριλαμβανομένου επικαιροποιημένου παραρτήματος 9), στην οποία παρουσιάζονται χωριστά τα πραγματικά έσοδα και οι πραγματικές δαπάνες που σχετίζονται με την ΥΓΟΣ και τα πραγματικά έσοδα και οι πραγματικές δαπάνες που σχετίζονται με εμπορικές δραστηριότητες, την οποία εξετάζει η ΟΤC.

(1117) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι το σημείο 44 του πλαισίου ΥΓΟΣ τηρείται.

7.3.8.6. Υπεραντιστάθμιση

(1118) Κατά το σημείο 49 του πλαισίου ΥΓΟΣ, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι επιχειρήσεις δεν λαμβάνουν αντιστάθμιση που υπερβαίνει το ποσό το οποίο καθορίζεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο πλαίσιο ΥΓΟΣ. Οφείλουν να παρέχουν αποδεικτικά στοιχεία στην Επιτροπή, εφόσον το ζητήσει. Διενεργούν τακτικούς ελέγχους, ή εξασφαλίζουν τη διενέργεια τέτοιων ελέγχων, στο τέλος της περιόδου της ανάθεσης και, εν πάση περιπτώσει, σε διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα τρία έτη.

(1119) Όπως περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 312 έως 317, οι γαλλικές αρχές θα διενεργούν ετήσιο εκ των υστέρων έλεγχο του ύψους της αντιστάθμισης που καταβάλλεται στους αναδόχους προκειμένου να διασφαλίζεται ότι δεν υπάρχει αντιστάθμιση ως αποτέλεσμα της πραγματικής χρήσης των σκαφών.

(1120) Πρώτον, επισημαίνεται ότι το ύψος της αντιστάθμισης για κάθε παρτίδα που υπολογίζεται εκ των προτέρων στον προσωρινό λογαριασμό εκμετάλλευσης (παράρτημα 9) βασίζεται σε ελάχιστο αριθμό ετήσιων δρομολογίων μετ' επιστροφής, ή βασική κυκλοφορία, που απαιτούνται δυνάμει της ΥΓΟΣ (δηλαδή συμπεριλαμβανομένων δρομολογίων μετ' επιστροφής που μπορούν να προγραμματιστούν εκ νέου, αλλά αποκλειομένων πρόσθετων δρομολογίων μετ' επιστροφής).

(1121) Όσον αφορά τη βασική κυκλοφορία, η αντιστάθμιση υπολογίζεται βάσει των κλείδων κατανομής, οι οποίες θα καθοριστούν για ολόκληρη τη διάρκεια της σύμβασης (αιτιολογική σκέψη 307), εκτός εάν, μετά τον εκ των υστέρων έλεγχο, παρατηρείται ασυμφωνία μεταξύ της κλείδας κατανομής που καθορίζεται στο παράρτημα 9 και της κλείδας κατανομής που προκύπτει από την πραγματική παροχή της ΥΓΟΣ. Ο εν λόγω μηχανισμός καθιστά δυνατή την εκ των υστέρων μείωση, εφόσον απαιτείται, του ύψους της αντιστάθμισης για το λειτουργικό κόστος, το επενδυτικό κόστος και το κόστος καυσίμων, σύμφωνα με την πραγματική χρήση των σκαφών. Τούτο σημαίνει ότι, σε περίπτωση που η δυναμικότητα του σκάφους που προορίζεται για δραστηριότητες ΥΓΟΣ χρησιμοποιείται στην πραγματικότητα για την παροχή εμπορικής υπηρεσίας, οι κλείδες κατανομής του παραρτήματος 9 και, επομένως, η αντιστάθμιση θα αναπροσαρμοστούν.

(1122) Επιπλέον, δεν καταβάλλεται αντιστάθμιση για τους διάπλους που δεν εκτελούνται (αιτιολογική σκέψη 315).

(1123) Η ΟΤΟ διενεργεί εκ των υστέρων έλεγχο του υπολογισμού της αντιστάθμισης βάσει της ετήσιας έκθεσης των παραχωρησιούχων, η οποία περιλαμβάνει επικαιροποιημένο λογαριασμό εκμετάλλευσης με τη μορφή που έχει ο προσωρινός λογαριασμός εκμετάλλευσης (παράρτημα 9) και συνοδεύεται από σημείωμα στο οποίο συγκρίνονται και επεξηγούνται οι διαφορές μεταξύ πραγματικών και προβλεπόμενων εσόδων και δαπανών. Η επιστροφή εκ μέρους του αναδόχου στην Τοπική Αρχή Κορσικής πραγματοποιείται εάν υπάρχει διαφορά μεταξύ του ύψους της αντιστάθμισης που προκύπτει από τον προσωρινό λογαριασμό εκμετάλλευσης και του ύψους της αντιστάθμισης που προκύπτει από τον επικαιροποιημένο λογαριασμό εκμετάλλευσης.

(1124) Όσον αφορά τα πρόσθετα δρομολόγια μετ' επιστροφής, η υπηρεσία στο σύνολό της θεωρείται ΥΓΟΣ. Όπως επισημάνθηκε στην αιτιολογική σκέψη 306, το άρθρο 38.1 των ΣΑΔΥ προβλέπει ότι η αντιστάθμιση για ένα πρόσθετο δρομολόγιο μετ' επιστροφής, εάν εκτελεστεί, είναι το χαμηλότερο από τα δύο ακόλουθα ποσά: i) το αναμενόμενο ποσό αντιστάθμισης ανά δρομολόγιο μετ' επιστροφής που αναφέρεται στο παράρτημα 9 (προσωρινός λογαριασμός εκμετάλλευσης) ή ii) το ποσό που προκύπτει από τον επικαιροποιημένο λογαριασμό εκμετάλλευσης, το οποίο περιλαμβάνει το πραγματικό καθαρό κόστος που προκύπτει από την εκτέλεση ενός πρόσθετου δρομολογίου μετ' επιστροφής και περιλαμβάνεται στην ετήσια έκθεση που οι ανάδοχοι υποβάλλουν στην ΟΤΟ. Η Επιτροπή θεωρεί την ανωτέρω προσέγγιση εύλογη για την αποφυγή υπεραντιστάθμισης.

(1125) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η προσέγγιση που εφάρμοσαν οι γαλλικές αρχές είναι κατάλληλη για τον αποκλεισμό του κινδύνου υπεραντιστάθμισης.

(1126) Όσον αφορά την επιστροφή τυχόν πλεονάζουσας αντιστάθμισης, σύμφωνα με το άρθρο 35.1 των ΣΑΔΥ, οι παραχωρησιούχοι μπορούν να διατηρήσουν το ήμισυ τυχόν πλεονάζουσας καταβληθείσας αντιστάθμισης έως το ανώτατο όριο του 5 % της αντιστάθμισης. Η Corsica Ferries ισχυρίζεται ότι κάτι τέτοιο θα συνεπάγεται υπεραντιστάθμιση (αιτιολογική σκέψη 505).

(1127) Η Επιτροπή θεωρεί ότι ο ανωτέρω ισχυρισμός θα πρέπει να απορριφθεί. Όπως επισημάνθηκε στην αιτιολογική σκέψη 1110, το γεγονός ότι οι φορείς παροχής ΥΓΟΣ δικαιούνται, κατά περίπτωση, να διατηρήσουν τμήμα της υπεραντιστάθμισης ενθαρρύνει τους φορείς παροχής δημόσιας υπηρεσίας να χρησιμοποιούν τη δυναμικότητα του σκάφους με τον πλέον αποδοτικό δυνατό τρόπο. Όσον αφορά τους διάπλους που δεν εκτελούνται, επισημαίνεται ότι η ΟΤΟ μπορεί να ματαιώσει δρομολόγιο μετ' επιστροφής μόνο σε περίπτωση ανωτέρας βίας ή απρόβλεπτων περιστάσεων, σε συμφωνία με τους παραχωρησιούχους (αιτιολογική σκέψη 291). Ως εκ τούτου, το γεγονός ότι οι δικαιούχοι των μέτρων δεν λαμβάνουν αντιστάθμιση τουλάχιστον για τις πάγιες δαπάνες που συνδέονται με δρομολόγια μετ' επιστροφής που ματαιώνονται μπορεί να θεωρηθεί μάλλον συνετό μέτρο. Εν πάση περιπτώσει, το ποσό που οι φορείς παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορούν να διατηρήσουν σε περίπτωση υπεραντιστάθμισης περιορίζεται στο 5 % της υπεραντιστάθμισης.

(1128) Όπως αναφέρθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 503 έως 511, η Corsica Ferries προβάλλει πρόσθετα επιχειρήματα με σκοπό να καταδείξει ότι οι όροι των ΣΑΔΥ δεν επαρκούν για τον αποκλεισμό κάθε κινδύνου υπεραντιστάθμισης. Τα επιχειρήματα αυτά πρέπει να απορριφθούν.

(1129) *Πρώτον*, η Corsica Ferries επισημαίνει ότι το πλαίσιο ΥΓΟΣ απαιτεί τα κέρδη που συνδέονται με εμπορικές δραστηριότητες να λαμβάνονται υπόψη για τον σκοπό του υπολογισμού του ύψους της αντιστάθμισης μόνο εάν η ΥΓΟΣ χορηγεί ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα και εάν τα εν λόγω κέρδη υπερβαίνουν το εύλογο κέρδος. Ωστόσο, όπως αναφέρθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 1016 έως 1096, η πλήρωση των δύο ανωτέρω προϋποθέσεων δεν αποδεικνύεται στην παρούσα υπόθεση.

(1130) *Δεύτερον*, όπως αναφέρθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 1079 έως 1089, οι κλείδες κατανομής κόστους που εφαρμόζονται είναι αντικειμενικές και επαρκώς αιτιολογημένες για την ελαχιστοποίηση του κινδύνου υπεραντιστάθμισης της παροχής ΥΓΟΣ.

(1131) *Τρίτον*, ο όρος «*κλείδα που προκύπτει από την εκμετάλλευση*» είναι σαφής και πρέπει να ερμηνευθεί υπό το πρίσμα των γενικών αρχών για την κατανομή του κόστους τις οποίες οι γαλλικές αρχές καθόρισαν και παρουσίασαν στους υποψηφίους κατά τη διαδικασία σύναψης των ΣΑΔΥ (αιτιολογική σκέψη 308). Εν πάση περιπτώσει, ο όρος διευκρινίζεται περαιτέρω στα άρθρα 35.1 και 37.1 των ΣΑΔΥ ως «*κλείδα κατανομής που προκύπτει από την πραγματική εκμετάλλευση (πραγματικές δαπάνες και πραγματικά έσοδα, πραγματική λειτουργία των σκαφών κ.λπ.)*».

(1132) *Τέταρτον*, αντίθετα προς όσα ισχυρίζεται η Corsica Ferries, τα εμπορικά κέρδη που οι δικαιούχοι αποκομίζουν από τα μέτρα, τα οποία, σύμφωνα με το άρθρο 32 των ΣΑΔΥ (αιτιολογική σκέψη 296), πρέπει να επενδυθούν εκ νέου για την επιδίωξη των σκοπών βελτίωσης της περιβαλλοντικής ποιότητας της ΥΓΟΣ, δεν συνιστούν παράνομη επενδυτική ενίσχυση. Πρώτον, τα εμπορικά κέρδη δεν συνιστούν κρατικούς πόρους. Δεύτερον, όπως προαναφέρθηκε, οι κλείδες κατανομής κόστους είναι σαφώς καθορισμένες και, επομένως, μπορεί να αποκλειστεί κάθε διεπιδότηση επενδύσεων που χρηματοδοτούνται από εμπορικά κέρδη.

(1133) Τέλος, πρέπει επίσης να απορριφθεί το επιχείρημα που πρόβαλε η Corsica Ferries ότι οι ανάδοχοι επωφελούνται μη πραγματοποιηθέντος κεφαλαιακού κέρδους επί των σκαφών τους στη λήξη των ΣΑΔΥ, το οποίο προκύπτει από το γεγονός ότι οι αποσβέσεις και οι καταβολές μισθωμάτων, που αντισταθμίζονται στο πλαίσιο του ΟΑΕ, υπερβαίνουν την οικονομική απόσβεση των σκαφών κατά την ίδια περίοδο. Μολονότι η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι μπορεί να υπάρχει διαφορά μεταξύ της οικονομικής διάρκειας ζωής ενός στοιχείου ενεργητικού σε συγκεκριμένη περίπτωση και της περιόδου κατά τη διάρκεια της οποίας αποσβέννυται από την επιχείρηση, δεν είναι προδήλως εσφαλμένο να χρησιμοποιηθεί για τον υπολογισμό του ύψους της αντιστάθμισης, όπως εν προκειμένω, απόσβεση που προκύπτει από την εφαρμογή των αρχών απόσβεσης οι οποίες είναι ίδιες με εκείνες που η επιχείρηση χρησιμοποιεί για λογιστικούς σκοπούς και οι οποίες είναι συνεπείς με τις πρακτικές στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

(1134) Ειδικότερα, κατά τη διάρκεια της επίσημης διαδικασίας έρευνας, οι γαλλικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι, στο τελικό κείμενο του παραρτήματος 9, για τον υπολογισμό της απόσβεσης σκαφών εφαρμόστηκε η μέθοδος της γραμμικής απόσβεσης, η δε περίοδος απόσβεσης καθορίστηκε, από τους υποψηφίους, σύμφωνα με τη διάρκεια ζωής σκάφους στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών φορτίου και επιβατών, η οποία ανέρχεται κατά μέσο όρο σε 30 έτη.

7.3.8.7. Συμπέρασμα σχετικά με το ύψος της αντιστάθμισης

(1135) Βάσει των παρατηρήσεων που διατυπώθηκαν στις αιτιολογικές σκέψεις 1071 έως 1133, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι γαλλικές αρχές εκπλήρωσαν τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στην ενότητα 2.8 του πλαισίου ΥΓΟΣ σχετικά με το ύψος της αντιστάθμισης, όσον αφορά ειδικότερα το καθαρό κόστος, τη μεθοδολογία κατανομής του κόστους, το εύλογο κέρδος, τα κίνητρα αποδοτικότητας και την υπεραντιστάθμιση.

7.3.9. *Πρόσθετες απαιτήσεις που μπορεί να είναι απαραίτητες για να εξασφαλιστεί ότι η ανάπτυξη των συναλλαγών δεν επηρεάζεται σε βαθμό αντίθετο προς το συμφέρον της Ένωσης*

(1136) Κατά το σημείο 51 του πλαισίου ΥΓΟΣ, οι απαιτήσεις που ορίζονται στα τμήματα 2.1 έως 2.8 συνήθως επαρκούν για να εξασφαλίσουν ότι η ενίσχυση δεν στρεβλώνει τον ανταγωνισμό με τρόπο αντίθετο προς το συμφέρον της Ένωσης.

(1137) Κατά το σημείο 52 του πλαισίου ΥΓΟΣ, δεν αποκλείεται, ωστόσο, ότι σε ορισμένες εξαιρετικές περιστάσεις σοβαρές στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά ενδέχεται να μην αντιμετωπιστούν ποτέ και η ενίσχυση να επηρεάσει τις συναλλαγές κατά τρόπο αντίθετο προς το συμφέρον της Ένωσης. Σε τέτοια περίπτωση, κατά το σημείο 53 του πλαισίου ΥΓΟΣ, η Επιτροπή θα εξετάσει αν τέτοιου είδους στρεβλώσεις μπορούν να μετριαστούν είτε απαιτώντας όρους είτε ζητώντας δεσμεύσεις από το κράτος μέλος.

(1138) Στο σημείο 54 του πλαισίου ΥΓΟΣ επισημαίνεται ότι σοβαρές στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, τέτοιες ώστε να είναι αντίθετες προς τα συμφέροντα της Ένωσης, δεν αναμένεται να ανακύψουν παρά μόνο σε εξαιρετικές περιστάσεις. Η Επιτροπή θα πρέπει να περιορίσει την προσοχή της στις στρεβλώσεις εκείνες κατά τις οποίες η ενίσχυση έχει δυσμενείς επιπτώσεις σε άλλα κράτη μέλη και στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, π.χ. επειδή αποκλείουν επιχειρήσεις σε σημαντικούς τομείς της οικονομίας από τη δυνατότητα να επιτύχουν το αναγκαίο μέγεθος πράξεων ώστε να λειτουργούν αποτελεσματικά.

(1139) Στα σημεία 55 έως 59 του πλαισίου ΥΓΟΣ παρουσιάζονται πέντε περιπτώσεις στις οποίες η Επιτροπή θα πρέπει να διενεργεί διεξοδική ανάλυση των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, όπως επισημαίνεται στο σημείο 52 του πλαισίου ΥΓΟΣ.

(1140) Κατά το σημείο 55 του πλαισίου ΥΓΟΣ, τέτοιες στρεβλώσεις μπορούν να ανακύψουν, για παράδειγμα, όταν η ανάθεση είτε έχει διάρκεια που δεν μπορεί να δικαιολογηθεί με βάση αντικειμενικά κριτήρια (όπως η ανάγκη απόσβεσης μη μεταβιβάσιμων στοιχείων πάγιου ενεργητικού) ή συγκεντρώνει μια σειρά από εργασίες (που θα μπορούσαν ουσιαστικά να εμπίπτουν εξίσου σε χωριστές αναθέσεις χωρίς απώλεια κοινωνικού οφέλους ή χωρίς κανένα πρόσθετο κόστος από άποψη αποδοτικότητας και αποτελεσματικότητας της παροχής υπηρεσιών). Σε τέτοια περίπτωση, η Επιτροπή θα εξετάσει αν η ίδια δημόσια υπηρεσία μπορούσε εξίσου να παρασχεθεί με λιγότερο στρεβλωτικό τρόπο, για παράδειγμα μέσω πιο περιορισμένης ανάθεσης από πλευράς διάρκειας ή πεδίου ή μέσω χωριστών αναθέσεων.

(1141) Στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή εκτιμά ότι η διάρκεια της ανάθεσης δικαιολογείται βάσει αντικειμενικών κριτηρίων (ενότητα 7.3.4). Επιπλέον, οι ΣΑΔΥ ανταποκρίνονται σε σαφώς προσδιορισμένη ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας και προβλέπουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες έχουν αναλογικό χαρακτήρα για την κάλυψη των σχετικών αναγκών. Επομένως, το πεδίο εφαρμογής των ΣΑΔΥ δεν μπορούσε να είναι πιο περιορισμένο. Τέλος, οι γαλλικές αρχές σύναψαν μία σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για κάθε θαλάσσια διαδρομή την οποία αφορούν οι ανάγκες παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα της μεταφοράς φορτίου και επιβατών και, επομένως, πρόβλεψαν χωριστές αναθέσεις. Επομένως, παρέλκει, στην παρούσα υπόθεση, η διενέργεια διεξοδικής ανάλυσης των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού βάσει του σημείου 55 του πλαισίου ΥΓΟΣ.

(1142) Κατά το σημείο 56 του πλαισίου ΥΓΟΣ, λεπτομερέστερη εξέταση μπορεί να απαιτηθεί όταν το κράτος μέλος αναθέσει σε πάροχο δημόσιας υπηρεσίας, χωρίς διαδικασία διαγωνισμού επιλογής, το καθήκον παροχής ΥΓΟΣ σε μη προστατευόμενη αγορά στην οποία παρέχονται ήδη παρόμοιες υπηρεσίες ή αναμένεται ότι θα παρασχεθούν στο προσεχές μέλλον αν δεν έχει υπάρχει ΥΓΟΣ. Αυτές οι δυσμενείς συνέπειες στην ανάπτυξη των συναλλαγών μπορούν να είναι περισσότερο έντονες όταν η ΥΓΟΣ προσφέρεται σε τιμές χαμηλότερες του κόστους κάθε πραγματικού ή δυνητικού παρόχου, κατά τρόπο που να προκαλείται αποκλεισμός από την αγορά. Η Επιτροπή, μολονότι σέβεται πλήρως την ευρεία διακριτική ευχέρεια του κράτους μέλους να ορίζει την ΥΓΟΣ, μπορεί ωστόσο να απαιτήσει τροποποιήσεις, για παράδειγμα στη χορήγηση της ενίσχυσης, όταν μπορεί να αποδείξει εύλογα ότι θα ήταν πιθανό να παρασχεθεί η ίδια ΥΓΟΣ με ισοδύναμους όρους για τους χρήστες, με λιγότερο στρεβλωτικό τρόπο και με μικρότερο κόστος για το Δημόσιο.

(1143) Στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι γαλλικές αρχές δεν σύναψαν τις ΣΑΔΥ χωρίς τη διεξαγωγή διαδικασίας σύναψης δημόσιων συμβάσεων. Ως εκ τούτου, το σημείο 56 του πλαισίου ΥΓΟΣ δεν έχει εφαρμογή στην παρούσα υπόθεση. Εν πάση περιπτώσει, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι γαλλικές αρχές απέδειξαν σαφώς την ύπαρξη πλειόνων αναγκών παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις διαδρομές μεταξύ της Κορσικής και του λιμένα της Μασσαλίας τις οποίες δεν μπορούσε να καλύψει η παροχή οποιασδήποτε άλλης παρόμοιας εμπορικής υπηρεσίας από/προς τους λιμένες της Τουλόν/Νίκαιας. Οι γαλλικές αρχές απέδειξαν επίσης ότι δεν υπάρχει εναλλακτική προσέγγιση η οποία περιορίζει λιγότερο τον ανταγωνισμό και συνεπάγεται χαμηλότερο κόστος για το Δημόσιο. Επομένως, παρέλκει, στην παρούσα υπόθεση, η διενέργεια διεξοδικής ανάλυσης των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού βάσει του σημείου 55 του πλαισίου ΥΓΟΣ.

(1144) Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι οι ΣΑΔΥ αφορούν κυρίως υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μη ρυμουλκούμενου φορτίου, σε σχέση με τις οποίες δεν αμφισβητείται η ύπαρξη πλήρους ανεπάρκειας της αγοράς μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας και για τις οποίες μόνο ο λιμένας της Μασσαλίας διαθέτει επαρκή ικανότητα χειρισμού.

(1145) Η Επιτροπή παρατηρεί επιπροσθέτως ότι η μεταφορά ρυμουλκούμενου φορτίου για την οποία η Γαλλία προσδιόρισε μερική δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Τουλόν και της Μασσαλίας αφορά το 20 % μόνο της συνολικής ζήτησης για μεταφορά ρυμουλκούμενου φορτίου και το 4 % της συνολικής ζήτησης για μεταφορά φορτίου ([302]). Δεδομένου ότι ο όγκος αυτός είναι περιορισμένος, η στρέβλωση της αγοράς είναι ελάχιστη και δεν έχει κανένα πραγματικό αντίκτυπο στον ανταγωνισμό.

(1146) Επιπλέον, η ΣΑΔΥ για τη διαδρομή Μασσαλία–Propriano, η οποία περιλαμβάνει επίσης μεταφορά επιβατών, αντιμετωπίζει επίσης την πλήρη ανεπάρκεια της αγοράς για δρομολόγια προς το Propriano. Ως εκ τούτου, η συγκεκριμένη ΣΑΔΥ δεν μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα αποκλεισμό από την αγορά ή περιορισμό της αγοράς ή μέτρο που εισάγει δυσμενή διάκριση, κατά την έννοια του πλαισίου ΥΓΟΣ και του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές.

(1147) Επισημαίνεται επίσης ότι ο λιμένας της Μασσαλίας διαθέτει ευρεία δυναμικότητα ώστε ένας φορέας εκμετάλλευσης, όπως η Corsica Ferries, να μπορεί να παρέχει υπηρεσίες από τον συγκεκριμένο λιμένα. Από κανένα από τα στοιχεία που υποβλήθηκαν στην Επιτροπή κατά τη διάρκεια της επίσημης διαδικασίας έρευνας δεν συνάγεται κάτι διαφορετικό.

(1148) Στο σημείο 57 του πλαισίου ΥΓΟΣ επισημαίνεται ότι δικαιολογείται επίσης στενότερος έλεγχος στην περίπτωση που η ανάθεση της παροχής υπηρεσίας συνδέεται με ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα που περιορίζουν σοβαρά τον ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά σε βαθμό αντίθετο προς το συμφέρον της Ένωσης.

(1149) Στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι ΣΑΔΥ δεν παρέχουν οποιουδήποτε ειδικό ή αποκλειστικό δικαίωμα. Ως εκ τούτου, το σημείο 57 δεν έχει εφαρμογή στην παρούσα υπόθεση.

(1150) Κατά το σημείο 58 του πλαισίου ΥΓΟΣ, η Επιτροπή θα δώσει, επίσης, προσοχή σε καταστάσεις όπου η ενίσχυση επιτρέπει στην επιχείρηση να χρηματοδοτεί τη δημιουργία ή χρήση υποδομών που δεν αντιγράφονται εύκολα και παρέχει τη δυνατότητα αποκλεισμού από την αγορά όπου παρέχεται η ΥΓΟΣ ή συνδεόμενων σχετικών αγορών.

(1151) Στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι επίμαχες ΣΑΔΥ δεν αφορούν υποδομές που δεν αντιγράφονται εύκολα ούτε η χρηματοδότηση των ΣΑΔΥ παρέχει στους παραχωρησιούχους τη δυνατότητα να χρηματοδοτήσουν τη δημιουργία ή τη χρήση τέτοιων υποδομών. Ως εκ τούτου, το σημείο 58 δεν έχει εφαρμογή στην παρούσα υπόθεση.

(1152) Τέλος, κατά το σημείο 59 του πλαισίου ΥΓΟΣ, εάν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού είναι απόρροια ανάθεσης που εμποδίζει την πραγματική εφαρμογή ή επιβολή νομοθεσίας της Ένωσης που αποσκοπεί στη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς, η Επιτροπή θα εξετάσει αν η δημόσια υπηρεσία μπορούσε εξίσου να παρασχεθεί με λιγότερο στρεβλωτικό τρόπο, για παράδειγμα, με την πλήρη εφαρμογή νομοθετικής ρύθμισης της Ένωσης για συγκεκριμένους τομείς.

(1153) Στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι ΣΑΔΥ δεν εμποδίζουν την πραγματική εφαρμογή ή επιβολή της ισχύουσας νομοθεσίας, δεδομένου ότι οι γαλλικές αρχές συμμορφώθηκαν αυστηρά με τις αρχές που καθορίζονται στην ισχύουσα τομεακή νομοθεσία, συγκεκριμένα τον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές.

(1154) Επομένως, παρέλκει, στην παρούσα υπόθεση, η διενέργεια διεξοδικής ανάλυσης των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού βάσει του σημείου 55 του πλαισίου ΥΓΟΣ.

([302]) Η εκτίμηση της ζήτησης για μεταφορά φορτίου βασίζεται σε ιστορικά στοιχεία (αιτιολογική σκέψη 224), σύμφωνα με τα οποία το ρυμουλκούμενο φορτίο αντιπροσώπευε περίπου το 20 % μόνο της συνολικής μεταφοράς φορτίου μεταξύ Μασσαλίας και Κορσικής στο διάστημα από το 2016 έως το 2020 (αιτιολογική σκέψη 54). Δεδομένου ότι θεωρείται ότι υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ Μασσαλίας και Τουλόν για το 20 % της ζήτησης για μεταφορά ρυμουλκούμενου φορτίου, υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ Μασσαλίας και Τουλόν συνολικά μόνο για το 4 % της συνολικής ζήτησης μεταφοράς φορτίου.

7.3.10. *Απαιτήσεις για τη δημοσίευση ορισμένων πληροφοριών σχετικά με την ΥΓΟΣ*

(1155) Κατά το σημείο 60 του πλαισίου ΥΓΟΣ: «[γ]ια κάθε αντιστάθμιση ΥΓΟΣ που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας ανακοίνωσης, το εμπλεκόμενο κράτος μέλος θα πρέπει να δημοσιεύει τις ακόλουθες πληροφορίες είτε στο Διαδίκτυο είτε με κάποιο άλλο κατάλληλο μέσο:

— τα αποτελέσματα της δημόσιας διαβούλευσης ή άλλα κατάλληλα μέσα που αναφέρονται στην παράγραφο 14·

— το περιεχόμενο και τη διάρκεια των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας·

— τις επιχειρήσεις και, κατά περίπτωση, τη γεωγραφική περιοχή που αφορούν·

— τα ποσά των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν στην επιχείρηση σε ετήσια βάση».

(1156) Στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι γαλλικές αρχές δημοσίευσαν τις πληροφορίες που απαιτούνται κατά το σημείο 60 του πλαισίου ΥΓΟΣ ([303]), πλην των ετήσιων ποσών ενίσχυσης που χορηγήθηκαν στους δικαιούχους, τα οποία θα δημοσιευθούν μετά τον λογιστικό έλεγχο των εν λόγω πληροφοριών.

(1157) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι όροι του σημείου 60 του πλαισίου ΥΓΟΣ πληρώθηκαν.

7.3.11. *Συμπέρασμα σχετικά με τη συμβατότητα των μέτρων*

(1158) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι τα μέτρα είναι σύμφωνα με το πλαίσιο ΥΓΟΣ και με τον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Ως εκ τούτου, οι ΣΑΔΥ είναι συμβατές με την εσωτερική αγορά.

8. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

(1159) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι, κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, η Γαλλία εφάρμοσε παράνομα τις ΣΑΔΥ, οι οποίες συνιστούν κρατική ενίσχυση δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Ωστόσο, οι ΣΑΔΥ είναι συμβατές με την εσωτερική αγορά.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Η οικονομική αντιστάθμιση την οποία χορήγησε η Γαλλία στην Corsica Linea και στη La Méridionale (μεμονωμένα ή από κοινού), στο πλαίσιο των πέντε συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας που αφορούν τη θαλάσσια συγκοινωνία με την Κορσική από/προς τον λιμένα της Μασσαλίας για την περίοδο 2023-2030, συνολικού ύψους 853,6 εκατ. EUR, συνιστά κρατική ενίσχυση κατά το άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2. Η κρατική ενίσχυση που αναφέρεται στην παράγραφο 1, την οποία η Γαλλία χορήγησε παρανόμως βάσει του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

([303]) Για τα αποτελέσματα των δημόσιων διαβουλεύσεων, βλ. https://www.isula.corsica/Synthese-des-resultats-des-consultations-publiques-sur-le-transport-maritime-entre-la-Corse-et-le-continent-francais_a4936.html?preview=1 (προσκαλέστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024), και για τα άλλα σημεία, βλ. https://www.isula.corsica/assemblea/docs/rapports/2022E6370-.pdf (προσπελάστηκε στις 18 Οκτωβρίου 2024).

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Γαλλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 26 Νοεμβρίου 2024.

Για την Επιτροπή
Margrethe VESTAGER
Εκτελεστική Αντιπρόεδρος