Euroopa Liidu
Teataja

ET
L-seeria

2025/2453

30.12.2025

KOMISJONI OTSUS (EL) 2025/2453,

26. november 2024,

Prantsusmaa riigiabi SA.101557 (2023/NN, ex 2022/PN) kohta – Korsika laevaliinide teenindamine (2023–2030)

(teatavaks tehtud numbri C(2024) 8473 all)

(Ainult prantsuskeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool nimetatud artiklitele ([1]) ja võttes nende märkusi arvesse

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

1.1. Teatamiseelne etapp

(1) Prantsuse ametiasutused teavitasid komisjoni 17. jaanuari 2022. aasta kirjaga, et Korsika transpordiamet on astunud samme Prantsusmaa mandriosa ja Korsika vahelise meretranspordi puhul avaliku teenindamise vajaduse kindlakstegemiseks. Komisjon algatas 19. jaanuaril 2022 teatamiseelse menetluse, mis registreeriti numbri SA.101557 all. Prantsuse ametiasutused saatsid komisjonile oma esialgsed märkused 19., 25. ja 27. jaanuari 2022. aasta kirjadega.

(2) Komisjon küsis oma 4. ja 15. veebruari ning 22. märtsi 2022. aasta kirjade ja e-kirjadega Prantsuse ametiasutustelt lisateavet. Prantsuse ametiasutused esitasid oma vastused 15. veebruaril ning 7. ja 31. märtsil 2022.

(3) Prantsuse ametiasutused teatasid 15. märtsi, 8. aprilli ning 19. ja 20. mai 2022. aasta kirjades komisjonile oma kavatsusest sõlmida kaheksaks aastaks (2023–2030) viis avaliku teenindamise lepingut kaupade ja reisijate mereveoks Marseille sadama ning Ajaccio, Bastia, Porto-Vecchio, Propriano ja L'Île-Rousse'i sadama vahel (edaspidi „**ATLid**“ või „**meetmed**“).

(4) Komisjon küsis oma 20. aprilli, 30. mai, 12. juuli, 11. augusti, 3., 18., 21., 23. ja 30. novembri ning 1. ja 2. detsembri 2022. aasta kirjade ja e-kirjadega Prantsuse ametiasutustelt lisateavet. Prantsuse ametiasutused esitasid oma vastused 7. ja 22. juuni, 22. ja 27. juuli, 10., 13. ja 14. oktoobri, 8., 10., 11., 17., 22., 24., 25. ja 30. novembri ning 1. ja 2. detsembri 2022. aasta kirjades ja e-kirjades.

(5) Teatamiseelses etapis toimusid komisjoni ja Prantsuse ametiasutuste kohtumised 1., 17. ja 22. veebruaril, 18. märtsil, 5. aprillil, 28. juunil, 11. juulil ning 15., 21. ja 30. novembril 2022. Kohtumiste ettevalmistamiseks või nende järel esitasid Prantsuse ametiasutused lisateavet 21. veebruaril, 22. märtsil ja 12. juulil 2022.

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

(6) Samal ajal sai komisjon kolmandalt isikult üldise iseloomuga teavet 14. aprillil, 17., 21., 22. ja 30. juunil, 25. juulil, 2. ja 30. septembril, 5. ja 26. oktoobril ja 2. detsembril 2022 ning 30. ja 31. jaanuaril 2023.

1.2. **Prantsuse ametiasutuste teade meetmete kohta ja Corsica Ferriese kaebus**

(7) Prantsuse ametiasutused teatasid ATLidest komisjonile 27. detsembril 2022 elektrooniliselt. Kuna teade ei olnud täielik, küsis komisjon 16. veebruaril 2023 Prantsuse ametiasutustelt lisateavet. Prantsuse ametiasutused täiendasid oma teadet 5. aprilli ja 2. mai 2023. aasta e-kirjadega.

(8) Corsica Ferries esitas 23. märtsil 2023 komisjonile ametliku kaebuse, milles ta vaidlustas meetmete õiguspärasuse ja siseturuga kokkusobivuse, eelkõige riigiabiõiguse seisukohast.

(9) Komisjon edastas kaebuse Prantsuse ametiasutustele ning küsis lisateavet 11. aprillil ja 5. juunil 2023. Prantsuse ametiasutused esitasid oma märkused kaebuse kohta ja lisateabe 28. juunil, 28. juulil ja 27. oktoobril 2023.

(10) Corsica Ferries esitas oma kaebuse kohta lisateavet 13. oktoobri ja 20. detsembri 2023. aasta e-kirjades. Komisjon edastas selle lisateabe Prantsuse ametiasutustele 21. detsembril 2023 ja Prantsuse ametiasutused vastasid sellele 6. veebruari 2024. aasta e-kirjaga.

1.3. **Meetmete suhtes ametliku uurimismenetluse algatamine komisjoni poolt**

(11) Komisjon teavitas Prantsuse ametiasutusi 23. veebruari 2024. aasta kirjaga oma otsusest algatada ATLide suhtes Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „**ELi toimimise leping**“) artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetlus (edaspidi „**menetluse algatamise otsus**“).

(12) Menetluse algatamise otsus avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* ([2]). Komisjon kutsus Prantsuse ametiasutusi ja huvitatud isikuid üles esitama ATLide kohta märkusi.

(13) Prantsuse ametiasutuste märkused laekusid komisjonile 27. märtsil 2024. Pärast nende märkuste saamist saatis komisjon Prantsuse ametiasutustele 23. aprillil, 13. ja 30. mail, 14. ja 21. juunil ning 2. ja 9. juulil 2024 teabenõuded, millele Prantsuse ametiasutused vastasid 23. ja 31. mail, 13. juunil ning 9., 11., 12. ja 17. juulil 2024.

(14) Komisjon sai märkusi mitmelt huvitatud isikult, nimelt ettevõtjatelt Corsica Ferries (22. aprillil 2024), Corsica Linea (29. aprillil 2024), La Méridionale (29. aprillil 2024) ja STEFi kontsern (29. aprillil 2024) ([3]).

(15) Komisjon edastas Corsica Ferriese märkused (23. aprillil 2024) ning Corsica Linea, La Méridionale'i ja STEFi kontserni märkused (30. aprillil 2024) Prantsusmaale, andes viimasele võimaluse neile märkustele vastata. Prantsusmaa vastas Corsica Ferriese märkustele 25. juunil ja 11. juulil 2024. Teiste huvitatud isikute märkusi ta kommenteerida ei soovinud.

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

([3]) Corsica Linea, La Méridionale ja STEFi kontsern olid vastavalt 8., 15. ja 16. aprilli 2024. aasta e-kirjaga taotlenud märkuste esitamise tähtaja pikendamist. Komisjon pikendas seda tähtaega kuni 29. aprillini 2024.

2. MEREVEOTEENUSED KORSIKA JA PRANTSUSMAA MANDRIOSA VAHEL

2.1. Korsika sotsiaal-majanduslik olukord

(16) Korsika on Vahemeres asuv Prantsusmaale kuuluv saar. Seda iseloomustavad mägine maastik, kaitsealad ja eriti suured maapiirkonnad ([4]). Saarel elab ligi 350 000 inimest, neist ligikaudu 53 % linnapiirkondades ja 47 % maapiirkondades ([5]). Piirava geograafilise asukoha tõttu on Korsika üks Prantsusmaa kõige hõredamalt asustatud piirkondi, kus rahvastikutihedus on 39 elanikku ruutkilomeetri kohta. See on tunduvalt alla Prantsusmaa keskmise, mis on 105 elanikku ruutkilomeetri kohta ([6]).

(17) Väikese rahvastikutiheduse tõttu on vahemaad kodude ja töökohtade või vaba aja veetmise kohtade vahel märkimisväärsed. Korsikal tehakse rohkem reise ja need on pikemad kui riigis keskmiselt ([7]). INSEE ([8]) andmete kohaselt tuleneb omavalitsusüksuste topograafiast, asjaolust, et nad asuvad maapiirkondades, ja ühistranspordi vähesusest, et igapäevasteks sõitudeks kasutatakse rohkem erasõidukeid (86 % võrreldes 72 %ga Prantsusmaa mandriosas) ([9]).

(18) Korsikal puudub kiirteetaristu. Saare piiratud maanteevõrk koosneb umbes kümnest territoriaalteest ja kõrvalteedest. Teed on üsna käänulised, mis pikendab teekondade kestust, ([10]) raskendab liiklustingimusi ([11]) ja suurendab liiklusõnnetuste ohtu. Korsikal on suurim liiklussurmade arv Prantsusmaal ([12]). Prantsusmaa liiklusohutuse vaatluskeskuse andmetel süvendab neid nähtusi turism. Vaatluskeskuse hinnangul suurendab regulaarlaevaliinide kaudu ligikaudu 500 000 auto saabumine ja lahkumine päevast keskmist liikluskoormust Korsika teedel iga aasta suvel peaaegu kaks korda ([13]).

(19) Korsika majanduse aluseks on peaasjalikult teenindussektor ([14]). Saare jõukust suurendavad ja töökohtade loomist hoogustavad teenindussektori segmendid on peamiselt turism ([15]) ja jaemüük ([16]). Kohalik majandus sõltub suurel määral impordist Prantsusmaa mandriosast. 2019. aastal oli import mandrilt peaaegu viis korda suurem kui eksport ([17]).

([4]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (vaadatud 18. oktoobril 2024).
([5]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (vaadatud 18. oktoobril 2024). Võrdluseks: keskmiselt elab Prantsusmaal linnades 67 % ja maapiirkondades 33 % inimestest. Korsika saarel on seega maaelanike osakaal märksa suurem kui ülejäänud Prantsusmaal.
([6]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (vaadatud 18. oktoobril 2024).
([7]) Vt näiteks Prantsusmaa liiklusohutuse vaatluskeskuse koostatud üldine juhenddokument aastateks 2023–2027 Lõuna-Korsika kohta (lk 6), kättesaadav aadressil 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 (vaadatud 18. oktoobril 2024).
([8]) Riiklik statistika- ja majandusuuringute instituut.
([9]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021 (vaadatud 18. oktoobril 2024).
([10]) Korsika piirkondliku omavalitsuse 2015. aasta taristu ja veoteenuste piirkondlikus kavas märgiti, et „Korsika suur mäeahelik muudab saaresisese liikumise väga keeruliseks. Maanteed ja raudteed on käänulised ning vahemaid mõõdetakse teekonnale kuluva aja, mitte kilomeetrite järgi“ (https://www.aue.corsica/attachment/619085/, lk 9, vaadatud 18. oktoobril 2024). Vt ka Prantsusmaa liiklusohutuse vaatluskeskuse koostatud üldine juhenddokument aastateks 2023–2027 Lõuna-Korsika kohta (lk 6) (vrd joonealune märkus 7).
([11]) Vt avalik-õigusliku telekanali „France 3 Corse“ reportaažide sari Korsika teede seisukorra kohta: https://france3-regions.francetvinfo.fr/corse/dossier-etats-des-lieux-des-routes-de-corse-et-enjeux-2730762.html (vaadatud 18. oktoobril 2024).
([12]) Eriti tõsine oli olukord 2022. aastal, mil Korsikal oli liiklussurmade arv riigi keskmisest 2,5 korda suurem: https://www.corsematin.com/articles/le-lourd-bilan-de-2022-sur-les-routes-corses-135750 (vaadatud 18. oktoobril 2024). Vt ka Prantsusmaa liiklusohutuse vaatluskeskuse koostatud üldine juhenddokument aastateks 2023–2027 Lõuna-Korsika kohta (lk 6) (vrd joonealune märkus 7).
([13]) Vt Prantsusmaa liiklusohutuse vaatluskeskuse koostatud üldine juhenddokument aastateks 2023–2027 Lõuna-Korsika kohta (lk 6) (vrd joonealune märkus 7).
([14]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006425?sommaire=6006454 (vaadatud 18. oktoobril 2024).
([15]) Vt INSEE analüüsid turismi tähtsuse kohta Korsika tööhõive seisukohast: https://www.insee.fr/fr/statistiques/6439057 (vaadatud 18. oktoobril 2024).
([16]) INSEE andmetel moodustab jaemüük saare kaubandusest 67 % ehk Prantsusmaa keskmisest üheksa protsendipunkti rohkem (https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006439?sommaire=6006454, vaadatud 18. oktoobril 2024).
([17]) Prantsuse ametiasutuste märkused, mis esitati 5. aprillil 2023.

(20) Prantsusmaa konkurentsiasutus märkis oma 17. novembri 2020. aasta arvamuses, mis käsitles Korsika turgude kontsentratsiooni ja sellega seotud mõju kohalikule konkurentsile (edaspidi „**konkurentsiasutuse arvamus**“), ([18]) et „saareline asend on peamine Korsika majandust piirav tegur, kuna geograafilisest eraldatusest tulenevad lisakulud võivad vähendada juurdepääsu turgudele“ ([19]). Seetõttu leidis konkurentsiasutus, et „saareline asend ja kaugus Prantsusmaa mandriosast suurendavad tarnekulusid, kuna meretransport on struktuuriliselt kulukam. Seega seab ettevõtjatele piiranguid tarneahel, mis on keerukam kui mandril“ ([20]).

(21) Näiteks kütusemüügisektori puhul osutab konkurentsiasutus märkimisväärsele erinevusele Korsika tarbijate makstava kütusehinna ja mandril makstava kütusehinna vahel ([21]). Konkurentsiasutuse sõnul on see erinevus osaliselt seletatav asjaoluga, et Korsikat varustatakse kütusega ainult meritsi, mis tõstab kütuse lõpphinda. Kütuste maanteetransport tanklatesse on samuti kallim, kuna mägine maastik pikendab transpordiaega. Lisaks tuleneb suvise turismihooajaga seotud nõudluse hooajalisusest, et varude olemasolu tuleb täppisajastada, see aga toob kaasa kvootide rakendamise ohu, mis võib põhjustada märkimisväärseid lisakulusid, kuna Korsika kütusehoidlate ladustamismaht on piiratud ([22]).

(22) Ka toiduained ja tarbekaubad on Korsikal tunduvalt kallimad kui ülejäänud Prantsusmaal, vastavalt 14 % ja 11 % ([23]). Konkurentsiasutuse arvamuse kohaselt on see osaliselt tingitud saarelise asendi ja hooajalisusega seotud struktuurilistest teguritest. Tarneahelat Lõuna-Prantsusmaa sisseostukeskustest pikendab ka vältimatult vajalik meretransport ([24]). Kuna Korsika kaupluste ladustamismaht on piiratud, tuleb kaupu tarnida sagedamini kui mandril ja saare kauplustele ei laiene allahindlused, mida sisseostukeskused pakuvad mandril asuvatele kauplustele ([25]).

(23) INSEE osutab, et üldiselt on Korsika Prantsuse emamaa kõige vaesem piirkond: 2018. aastal elas 18,5 % Korsika elanikest allpool vaesuspiiri, samas kui riigi tasandil oli see näitaja 14 %. Sotsiaal-majanduslikku olukorda halvendas ka COVID-19 pandeemia 2020. ja 2021. aastal ([26]) ning kiire inflatsioon, mis tulenes peamiselt energia- ja toiduainete hinnatõusust alates 2022. aastast ([27]).

([18]) 17. novembri 2020. aasta arvamus 20-A-11. Konkurentsiasutus märkis, et tema arvamust küsis majandusminister. Arvamuse küsimise eesmärk oli teavitada ametiasutusi mitmesugustest konkurentsiküsimustest, eelkõige seoses elanike ostujõuga.

([19]) Vt eelmine, punkt 25.

([20]) Vt eelmine, punkt 26.

([21]) Konkurentsiasutus märgib, et Korsika geograafia ja ühistranspordi vähese arengu tõttu sõltuvad Korsika leibkonnad suurel määral autodest. Vaatamata sellele, et käibemaksumäär on saarel 7 protsendipunkti madalam, on Korsikal kütuse hinnaerinevus Prantsusmaa mandriosaga võrreldes väga suur: diislikütuse puhul ligikaudu + 6,7 % ja pliivaba 95 puhul 5,3 %. Seda on kinnitanud ka INSEE (https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8, vaadatud 18. oktoobril 2024).

([22]) Üksikasjalikuma teabe saamiseks vt konkurentsiasutuse arvamuse valdkondlik fookus nr 2.

([23]) Vt INSEE uuring 2022. aasta hinnatasemete kohta Korsikal võrreldes Prantsusmaa mandriosaga: https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8 (vaadatud 18. oktoobril 2024). Üldiselt on hinnad Korsikal 7 % kõrgemad ja vahe on alates 2015. aastast suurenenud, kuigi inimtoiduks ettenähtud toodete puhul on käibemaksumäär Korsikal oluliselt madalam (2,1 %, samas kui mandril on see sõltuvalt tootekategooriast kas 5,5 % või 20 %).

([24]) Konkurentsiasutuse arvamus, punktid 590–594. Konkurentsiasutus märgib, et meretranspordi maksumus on suurte ja keskmise suurusega kaupluste üks suuremaid lisakulusid: erinevalt levinud kaubandustavast, mille kohaselt ostuhinnad sisaldavad kauba sihtkohta kohaletoimetamise kulusid, ei ole mereveokulud süstemaatiliselt ostuhinna sisse arvestatud. Seetõttu jäävad mandri ja Korsika vahelise meretranspordi kulud Korsika kaupluste kanda.

([25]) Konkurentsiasutuse arvamus, punktid 595–598. Konkurentsiasutuse sõnul võtab kaupade tarnimine Korsikale rohkem aega kui mis tahes muusse kohta Prantsuse emamaal. Tavaliselt kulub selleks kolm päeva ehk keskmiselt üks päev rohkem kui mandril asuva kaupluse puhul. Lisaks on mandril asuvatel kauplustel paremad logistikasüsteemid kaupadega varustamiseks, samas kui Korsika kauplusi piirab meretranspordile (ning kauba laevadelt mahalaadimisele ja maanteeveole) kuluv aeg. Korsikal puudub kohalik logistikataristu (saadaval on vähe laopinda). Neist kolmest tegurist tuleneb Korsika kaupluste jaoks kaks tagajärge. Esiteks on kaupluste varustamiseks vaja teha sagedasi reise mandrile ja tagasi, mis suurendab tarnekulusid. Teiseks pakuvad mandri sisseostukeskused Korsika kauplustele väiksemaid allahindlusi, kuna piiratud laopinna tõttu tellivad Korsika kauplused väikeseid kaubakoguseid.

([26]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/5386057 (vaadatud 18. oktoobril 2024).

([27]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021#tableau-figure3 (vaadatud 18. oktoobril 2024). INSEE faili jooniselt 4 nähtub, et kiire inflatsioon mõjutab paljusid Korsika omavalitsusüksuste ühendusi: peaaegu kogu saare põhjaosa ja Sartenais-Valinco-Taravo omavalitsusüksuste ühendust saare lõunaosas, kus peamine omavalitsusüksus on Propriano.

2.2. **Prantsusmaa mandriosa ja Korsika vahel mereveoteenuste osutamiseks kasutatav sadamataristu**

2.2.1. *Mandrisadamad*

(24) Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahel mereveoteenuste osutamiseks Prantsusmaa mandriosas kasutatavad sadamad on Marseille, Touloni ja Nice'i sadam (edaspidi „**mandrisadamad**“).

(25) Marseille asub Toulonist enam kui 60 km kaugusel (ligikaudu 45 minutit autoga mööda kiirteed A50 ja vähem kui üks tund rongiga ([28])) ja Nice'ist peaaegu 200 km kaugusel (ligikaudu 2 tundi 30 minutit autoga mööda kiirteed A8). Toulon asub Nice'ist 150 km kaugusel (ligikaudu 1 tund 45 minutit autoga mööda kiirteid A57 ja A8 ning 1 tund 45 minutit rongiga ([29])).

Joonis 1

Mandrisadamad ja Korsika sadamad



Allikas: Gecodia.

2.2.1.1. Marseille sadam

(26) Marseille sadam on üks Prantsusmaa suurimaid sadamaid. Sadam teenindab suurt hulka riigisiseseid ja rahvusvahelisi laevaühendusi ning asub Marseille – rahvaarvult Prantsusmaa suuruselt teise linna – lähedal.

(27) Marseille sadamavaldaja Grand Port Maritime de Marseille on avalik-õiguslik tööstus- ja kaubandusasutus.

([28]) Vt raudtee-ettevõtja SNCF veebisait aadressil https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-toulon-marseille (vaadatud 18. oktoobril 2024). Marseille ja Touloni vahel toimub iga päev ligi 20 reisi ja keskmine teekonna kestus on üks tund.

([29]) Vt SNCFi veebisait aadressil https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-nice-toulon (vaadatud 18. oktoobril 2024). Touloni ja Nice'i vahel toimub iga päev umbes 15 reisi ja keskmine teekonna kestus on kaks tundi.

(28) Marseille sadam on ülemaailmse haardega sadam, mille taristu võimaldab teenindada iga liiki liiklust. Sadamal on kaks peamist basseini:

— kümne mereterminaliga ja laevaremondialaga idabasseini (Marseille'st lääne pool) kasutavad peamiselt parvlaevad, reisi-/kaubalaevad ning kruiisilaevad;

— läänebasseini (Fos-sur-Mer) kasutatakse suurte mandritevaheliste kaubavoogude (energia, autod, konteinerid, erikaubad jne) jaoks.

(29) Idabasseinis on neli mereterminali parvlaevade ning reisi-/kaubalaevade jaoks, sealhulgas kaks riiklikku terminali Joliette ja Arenc, mis teenindavad praeguseid laevaühendusi Korsikaga (rohkem kui 10 kaikohta). Neil kahel terminalil on otseühendus kolme kiirteega: need on A7, mis läbib kogu Rhône'i koridori Lyonist Marseille'ni; A50, mis ühendab Marseille'd Touloniga idas; ja A55, mis ühendab Marseille'd Martigues'iga läänes.

2.2.1.2. Touloni sadam

(30) Touloni sadam teenindab riigisiseseid ja rahvusvahelisi laevaühendusi (Hispaania, Itaalia). Sadamal on Touloni lahe ümber neli terminali: kaks Brégaillonis, üks Touloni kesklinnas ja üks La Seyne-sur-Meris. Touloni sadamat haldab Vari kaubandus-tööstuskoda.

(31) Brégailloni lõunaterminal on täies ulatuses ette nähtud raskete kaupade veoks ja põhjaterminalis (**Toulon-Brégaillon**) on üks kaikoht ette nähtud üksnes kaubaveoks. La Seyne-sur-Meri terminali kasutatakse üksnes kruiisilaevade jaoks, samas kui kesklinnas asuvat kolme kaikohaga terminali (**Toulon-Port de Commerce**) kasutatakse parvlaevade, kruiisilaevade ning reisi-/kaubalaevade jaoks. Toulon-Port de Commerce'i terminal teenindab praegu kõiki Touloni ja Korsika vahelisi mereveoühendusi. Touloni sadam asub suhteliselt lähedal kiirteele A50 ja Touloni raudteejaamale.

2.2.1.3. Nice'i sadam

(32) Nice'i sadam asub kesklinnas. Seda haldab Nice Côte d'Azuri kaubandus-tööstuskoda. Sadamal on kaks terminali ja kummaski terminalis on kaks kaikohta, mis mahutavad parvlaevu ning reisi-/kaubalaevu. Mõlemat terminali kasutatakse peamiselt kruiisilaevade ja reisijateveo jaoks ning väiksemal määral ka kaubaveoks. Nice'i sadam asub kiirteetaristust suhteliselt kaugel (umbes kümne kilomeetri kaugusel), kuid raudteejaam on üsna lähedal.

2.2.2. *Korsika sadamad*

(33) Korsika sadamad, millel on laevaühendused Prantsusmaa mandriosaga, on Bastia, Ajaccio, L'Île-Rousse, Porto-Vecchio ja Propriano (edaspidi „**Korsika sadamad**").

(34) Propriano on ainus Korsika sadam, millel on ainult üks Prantsusmaa mandriosaga (Marseille'ga) ühendav liin. Teistel Korsika sadamatel on ühendus kolme mandrisadamaga (Marseille, Toulon, Nice).

(35) Kõiki Korsika sadamaid haldab Korsika kaubandus-tööstuskoda.

(36) Bastia linn asub Korsika kirdeosas. Bastia paikneb Korsika põhjaosas asuvast L'Île-Rousse'ist ligikaudu 70 km kaugusel (autoga 1 tund ja 40 minutit ning ühistranspordiga peaaegu 2 tundi), saare kaguosas asuvast Porto-Vecchiost 145 km kaugusel ja Ajacciost 150 km kaugusel. Ajaccio linn Korsika läänepoolses keskosas paikneb Korsika edelaosas asuvast Proprianost ligikaudu 70 km kaugusel (autoga umbes 1 tund ja 30 minutit ning ühistranspordiga 2 tundi) ja Porto-Vecchiost 140 km kaugusel. Propriano ja Porto-Vecchio vahemaa on 70 km (autoga umbes 1 tund ja 30 minutit ning ühistranspordiga 2 tundi).

(37) Raudteejaam on ainult Bastias, Ajaccios ja L'Île-Rousse'is. Porto-Vecchiost suunduvad linnadevahelised bussiliinid Ajacciosse, Proprianosse ja Bastiasse ning Proprianost sõidavad bussid Ajacciosse ja Porto-Vecchiosse. Alljärgnevalt (tabel 1 ja tabel 2) on esitatud hinnangulised teekonnad ühistranspordi kasutamise korral ning ühistransporditeenuste sagedus.

Tabel 1

Korsika raudteeliinid

	Edasi-tagasi reiside ([1]) arv päevas	Teekonna kestus
Ajaccio – Bastia	5	4 tundi
Ajaccio – L'Île-Rousse	2	4 tundi 45 min – 5 tundi
Bastia – L'Île-Rousse	3	3 tundi 15 min

([1]) Üks edasi-tagasi reis vastab kahele reisile.
Allikas: Korsika raudteed.

Tabel 2

Korsika linnadevahelised bussiliinid

	Edasi-tagasi reiside arv päevas	Teekonna kestus
Ajaccio – Propriano	5	1 tund 45 min
Ajaccio – Porto-Vecchio	4	3 tundi 30 min
Propriano – Porto-Vecchio	3	1 tund 45 min
Bastia – L'Île-Rousse	2	1 tund 30 min

Allikas: Korsika piirkondlik omavalitsus.

2.2.2.1. Bastia sadam

(38) Bastia on reisijate- ja kaubaveomahu poolest Korsika suurim sadam, mille arvele langeb peaaegu 60 % Korsika ja mandri vahelisest koguliiklusest. Tegemist on rahvusvahelise sadamaga, kuna Marseille, Touloni ja Nice'i liinide kõrval teenindab sadam ka saart Itaaliaga ühendavaid liine.

(39) Bastia sadama mereterminali kaheksa kaikohta mahutavad parvlaevu ning reisi-/kaubalaevu. Kuna sadam on väga ülekoormatud, kaalutakse selle laiendamist või suurema sadama ehitamist ([30]). Sadam asub kesklinnas ja on ühendatud territoriaalmaanteega nr 20 Bastia – Ajaccio.

2.2.2.2. Ajaccio sadam

(40) Ajaccio on reisijate- ja kaubaveomahu poolest Korsika suuruselt teine sadam. Lisaks regulaarliinidele, mis ühendavad saart Marseille, Touloni ja Nice'iga, teenindab Ajaccio sadam ka hooajalisi liine Porto Torresesse (Sardiinia), Calvisse ja Proprianosse.

(41) Ajaccio sadama mereterminali kuus kaikohta mahutavad parvlaevu ning reisi-/kaubalaevu. Sadam asub kesklinnas ning on ühendatud territoriaalmaanteega nr 20, mis viib saare kirdeosas asuvasse Bastiasse, ja territoriaalmaanteega nr 40, mis viib saare lõunatipus asuvasse Bonifaciosse.

([30]) http://www.bastia.port.fr/developpement/ (vaadatud 18. oktoobril 2024).

2.2.2.3. L'Île-Rousse'i sadam

(42) Kesklinnas asuva L'Île-Rousse'i sadama mereterminalis on kaks kaikohta parvlaevade ning reisi-/kaubalaevade jaoks. See on ainus Korsika sadam, millel on lubatud käidelda 1. klassi ohtlikke kaupu (lõhkeained ja -kehi). Sadamast pääseb kiiresti territoriaalmaanteele nr 30, mis ühendab Calvit (25 km lääne suunas) Ponte-Lecciaga Korsika keskosas.

2.2.2.4. Porto-Vecchio sadam

(43) Kesklinnas asuva Porto-Vecchio sadama mereterminalis on kaks kaikohta parvlaevade ning reisi-/kaubalaevade jaoks. Sadamast pääseb suhteliselt kiiresti territoriaalmaanteele nr 10, mis viib lõunas Bonifaciosse ja põhjas Bastiasse.

2.2.2.5. Propriano sadam

(44) Kesklinnas asuva Propriano sadama mereterminalis on kaks kaikohta parvlaevade ning reisi-/kaubalaevade jaoks. Sadamast pääseb suhteliselt kiiresti territoriaalmaanteele nr 40, mis ühendab saare lõunaosas asuvat Bonifaciot ja põhjas asuva Ajaccioga.

2.3. **Mereveoteenused Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahel**

(45) Prantsuse ametiasutused esitasid kirjelduse aastatel 2016–2020 osutatud mereveoteenuste kohta ([31]). Aastatel 2016–2020 osutasid Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahel mereveoteenuseid kolm laevandusettevõtjat: Corsica Ferries (Toulonist ja Nice'ist), Corsica Linea ja La Méridionale (Marseille'st). Nice'i ja Korsika vahel osutas aastatel 2016–2019 mereveoteenuseid ka neljas ettevõtja Moby Line.

2.3.1. *Kaupade meretransport*

(46) Meretransport on peamine kaubaveoliik Prantsusmaa mandriosa ja Korsika vahel. Üldiselt on Korsika ja mandri vahelise kaupade meretranspordi maht kogu aasta jooksul suhteliselt stabiilne. COVID-19 tervisekriisi ajal see oluliselt ei vähenenud.

2.3.1.1. Andmed Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahelise kaupade meretranspordi kohta

(47) Meritsi veetakse kaupa Korsikale ainult Prantsusmaa mandriosast, mandrisadamate ja Korsika sadamate vahelistel liinidel.

(48) Mandrisadamate seas kulgeb suurem osa kaubaveost Marseille sadama kaudu (tabel 3 ja tabel 4). Marseille sadama turuosa on suhteliselt stabiilne, moodustades umbes 80 % kogu kaubaveost Prantsusmaa mandriosa ja Korsika vahel (tabel 4).

Tabel 3

Prantsusmaa mandriosa ja Korsika vaheline kaubavedu mandrisadamate kaupa (import/eksport, veosemeetrites ([1]))

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

([1]) Meetrit kasutatakse mõõtühikuna meetri kaupa müüdava ja püsiva ristlõikega kauba mõõtmiseks. Seda kasutatakse ka konstantsete elementide (nt haagiste) pikkuse väljendamiseks, olenemata nende muudest mõõtmetest.

Allikas: Prantsuse ametiasutuste märkused, mis esitati 5. aprillil 2023.

([31]) Käesolevas otsuses esitatud liiklusandmed ei sisalda 2021. ja 2022. aasta andmeid, sest Prantsuse ametiasutused alustasid avaliku teenindamise vajaduse kindlakstegemist 2021. aasta lõpus.

Tabel 4

Prantsusmaa mandriosa ja Korsika vaheline kaubavedu mandrisadamate kaupa (import/eksport, %)

	2016	2017	2018	2019	2020
Marseille	77 %	81 %	82 %	82 %	81 %
Toulon	21 %	18 %	17 %	17 %	17 %
Nice	2 %	2 %	1 %	1 %	2 %
Kokku	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Allikas: Prantsuse ametiasutuste märkused, mis esitati 5. aprillil 2023.

(49) Korsika sadamate puhul koonduvad kaubavood peamiselt Ajaccio ja Bastia sadamasse (tabel 5 ja tabel 6). Nagu allpool (tabel 6) näidatud, oli nende kahe sadama turuosa aastatel 2016–2020 suhteliselt stabiilne, moodustades ligikaudu 35 % (Ajaccio) ja 50 % (Bastia) kogu kaubaveost Prantsusmaa mandriosa ja Korsika vahel.

Tabel 5

Prantsusmaa mandriosa ja Korsika vaheline kaubavedu Korsika sadamate kaupa (import/eksport, veosemeetrites)

	2016	2017	2018	2019	2020
Ajaccio	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
Kokku	**2 031 757**	**2 231 198**	**2 236 599**	**2 261 138**	**2 151 287**

Allikas: Prantsuse ametiasutuste märkused, mis esitati 5. aprillil 2023.

Tabel 6

Prantsusmaa mandriosa ja Korsika vaheline kaubavedu Korsika sadamate kaupa (import/eksport, %)

	2016	2017	2018	2019	2020
Ajaccio	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 %
Kokku	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Allikas: Prantsuse ametiasutuste märkused, mis esitati 5. aprillil 2023.

2.3.1.2. Kaupade meretranspordi liigid

(50) Kaupade meretransport Prantsusmaa mandriosa ja Korsika vahel toimub ro-ro-tüüpi laevadega, ([32]) milleks on ro-pax-tüüpi laevad (reisi-/kaubalaevad) ([33]) ja puhtalt ro-ro-tüüpi laevad (millega veetakse ainult kaupa). Kui teatavad erikaubad (tsement, rasked kaubad jne) välja arvata, veetakse kaupa Korsika ja mandri vahel üksnes ro-pax-tüüpi laevadega.

(51) Prantsuse ametiasutuste sõnul ([34]) jaguneb ro-ro-tüüpi transport „vedukiga veoste transpordiks“ ja „vedukita veoste transpordiks“.

(52) Vedukiga veoste puhul kasutatakse üle 6 meetri pikkust oma jõuseadmega maanteesõidukit (kaubik, veoauto jms sõiduk, samuti vedukiga ühendatud poolhaagis). Veokijuht saab selle sõidukiga otse laevale ja laevalt maha sõita, ilma et sadam peaks veost käitlema. Kõik kolm mandrisadamat ja kõik Korsika sadamad käitlevad vedukiga veoseid.

(53) Vedukita veose puhul veetakse kaupa poolhaagisega ([35]). Pardalemineku ajal lahutatakse poolhaagis väljumiskail vedukist ja kinnitatakse seejärel spetsiaalse sadamaveduki külge ning saabumissadamas tehakse vastupidine toiming, misjärel teine veduk viib haagise selle sihtkohta. Vedukita veoste transport moodustab suurima osa Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahelisest kaupade meretranspordist (keskmiselt 64 % aastatel 2016–2020 transporditud kaubast, mõõdetuna veosemeetrites, samas kui vedukiga veoste osakaal oli 36 %).

2.3.1.2.1. Vedukiga veosed

(54) Mandrisadamate seas käitlevad vedukiga veoseid peamiselt Marseille ja Touloni sadam (tabel 7 ja tabel 8). Marseille sadamas moodustasid vedukiga veosed aastatel 2016–2020 Korsikale/Korsikalt transporditud kaubamahust keskmiselt ligikaudu 20 %.

Tabel 7

Vedukiga veoste transport mandrisadamate kaupa (import/eksport, veosemeetrites)

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

Allikas: Prantsuse ametiasutuste märkused, mis esitati 5. aprillil 2023.

([32]) Ro-ro-tüüpi transport on kaupade (autode, raskete kaubaveokite, haagiste, ehitusmasinate ja ülemõõduliste seadmete) transport spetsiaalsete laevadega, mida nimetatakse ro-ro-laevadeks.

([33]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. novembri 2017. aasta direktiivi (EL) 2017/2110 (mis käsitleb liinivedudel kasutatavate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade ohutu käitamise kontrollsüsteemi ja millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 1999/35/EÜ (ELT L 315, 30.11.2017, lk 61, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj) artikli 2 punkti 1 kohaselt on ro-ro-reisiparvlaev (ehk ro-pax-laev) enam kui 12 reisija vedamiseks mõeldud laev, mis on ehitatud nii, et maantee- või raudteesõidukid saavad ise pardale ja maha sõita.

([34]) Prantsuse ametiasutuste märkused, mis esitati 5. aprillil 2023.

([35]) Poolhaagised on mootorita sõidukid, millel on rattad ainult tagaosas. Esiosa on ratasteta ja see on kohandatud veduki veoseadmega ühendamiseks. Veduki ja poolhaagise kombinatsioon moodustab liigendsõiduki.

Tabel 8

Vedukiga veoste transport mandrisadamate kaupa (import/eksport, %)

	2016	2017	2018	2019	2020
Marseille	47 %	45 %	48 %	47 %	42 %
Toulon	49 %	50 %	49 %	50 %	54 %
Nice	4 %	4 %	3 %	2 %	5 %
Kokku	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Allikas: Prantsuse ametiasutuste märkused, mis esitati 5. aprillil 2023.

2.3.1.2.2. Vedukita veosed

(55) Marseille sadam on ainus mandrisadam, kus aastatel 2016–2020 käideldi Korsikale/Korsikalt transporditud vedukita veoseid. Kõik Korsika sadamad käitlevad vedukita veoseid. Seda liiki transport toimub üksnes Marseille ja Korsika sadamate vahel.

2.3.2. *Reisijate meretransport*

(56) Reisijate meretranspordi teenuseid osutatakse Korsika ja Prantsusmaa/Itaalia vahelistel liinidel. Reisid Prantsusmaa mandriossa moodustasid aastatel 2014–2019 keskmiselt umbes 65 % kogu reisijate mereveost, kusjuures 2017. ja 2018. aastal oli reisijaid üle 2,7 miljoni ning 2019. aastal langes reisijate arv 2,52 miljonile. 2020. aastal, pärast COVID-19 tervisekriisi puhkemist, vähenes reisijate meretransport 32 %.

(57) Erinevalt kaupade meretranspordist on reisijate meretransport hooajaline ning kõrghooajal (st aprillist oktoobrini) on nõudlus suurem kui ülejäänud aasta jooksul.

(58) Mandrisadamates on suurem osa reisijate mereveost koondunud Touloni (tabel 9 ja tabel 10). Aastatel 2016–2020 suurendasid Marseille ja Touloni sadam veidi oma turuosa, samas kui Nice'i sadama turuosa vähenes märkimisväärselt (tabel 10).

Tabel 9

Prantsusmaa mandriosa ja Korsika vaheline reisijate meretransport mandrisadamate kaupa (reisijate arv)

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

Allikas: Prantsuse ametiasutuste märkused, mis esitati 5. aprillil 2023.

Tabel 10

Prantsusmaa mandriosa ja Korsika vaheline reisijate meretransport mandrisadamate kaupa (%)

	2016	2017	2018	2019	2020
Marseille	23 %	24 %	25 %	26 %	28 %
Toulon	51 %	51 %	50 %	58 %	60 %
Nice	27 %	25 %	25 %	16 %	13 %
Kokku	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Allikas: Prantsuse ametiasutuste märkused, mis esitati 5. aprillil 2023.

(59) Korsika sadamates on suurem osa reisijate mereveost koondunud Bastiasse ja Ajacciosse. Alljärgnevalt (tabel 11 ja tabel 12) on näidatud, et reisijateveo jagunemine Korsika sadamate vahel on püsinud suhteliselt stabiilsena.

Tabel 11

Prantsusmaa mandriosa ja Korsika vaheline reisijate meretransport Korsika sadamate kaupa (reisijate arv)

	2016	2017	2018	2019	2020
Ajaccio	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
Kokku	**2 688 505**	**2 751 174**	**2 724 829**	**2 527 213**	**1 730 464**

Allikas: Prantsuse ametiasutuste märkused, mis esitati 5. aprillil 2023.

Tabel 12

Prantsusmaa mandriosa ja Korsika vaheline reisijate meretransport Korsika sadamate kaupa (%)

	2016	2017	2018	2019	2020
Ajaccio	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 %
Kokku	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Allikas: Prantsuse ametiasutuste märkused, mis esitati 5. aprillil 2023.

2.4. **Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahel mereveoteenuste osutamist reguleeriv õigusraamistik**

(60) Meretransport liberaliseeriti Euroopa Liidus 1992. aastal, kui võeti vastu merekabotaaži käsitlev määrus (edaspidi „**kabotaažimäärus**“) ([36]). Korsika puhul ei ole Prantsuse ametiasutused siiski mereveoteenuseid kunagi täielikult liberaliseerinud, sest avaliku teenindamise vajadused tingivad üldise piirangu nende teenuste osutamise vabadusele.

(61) Puhtalt ärilistel alustel transporti Prantsusmaa mandriosa ja Korsika vahel seega praegu ei toimu. Mereveoteenuseid osutatakse kabotaažimääruse artikli 2 lõikes 4 ja artikli 4 lõikes 2 määratletud avalike teenuste osutamise kohustuste kava (edaspidi „**ATK kava**“) alusel või kabotaažimääruse artikli 2 lõikes 3 ja artikli 4 lõikes 1 sätestatud määratlusele vastava avalike teenuste osutamise lepingu alusel.

2.4.1. *ATK kava*

(62) Korsika piirkonnavolikogu 20. detsembri 2013. aasta otsusega nr 13/263, mida on muudetud piirkonnavolikogu 27. juuli 2018. aasta otsusega nr 18/266 ja 25. aprilli 2019. aasta otsusega nr 19/128, kehtestas Korsika piirkondlik omavalitsus (Collectivité de Corse, edaspidi „**CdC**“) ATK kava, milles on sätestatud avaliku teenindamise kohustused, mida peavad täitma kõik ettevõtjad, kes soovivad pakkuda mereveoteenuseid Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahel (edaspidi „**2019. aasta ATK kava**“) ([37]).

(63) Kõnealust 2019. aasta ATK kava kohaldatakse alates 1. oktoobrist 2019 kümne aasta jooksul, st kuni 30. septembrini 2029, kõigi mereveoteenuste suhtes, mida osutatakse Korsika sadamate ja kolme mandrisadama vahel. Selles on nähtud ette mitu kohustust, sealhulgas aasta jooksul igal laevaliinil tehtavate edasi-tagasi reiside minimaalne arv ning kaupade/reisijate veo maksimaalsed hinnad, mida ettevõtjad ei tohi ületada. 2019. aasta ATK kava ei näe laevandusettevõtjatele ette rahalist hüvitist kavaga kehtestatud avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest.

2.4.2. *Aastatel 1976–2022 sõlmitud avaliku teenindamise lepingud*

(64) Seni on avaliku teenindamise lepingud hõlmanud üksnes Marseille ja Korsika sadamate vahel osutatavaid mereveoteenuseid. Touloni ja Nice'i sadamast lähtuvaid mereveoteenuseid on osutatud ATK kava alusel.

(65) Korsika ja mandri vahelise territoriaalse järjepidevuse tagamiseks sõlmiti esimene avaliku teenindamise kontsessioonileping ühelt poolt riigi osalusega äriühingu Société Nationale Corse Méditerranée (edaspidi „**SNCM**“) ja eraettevõtja Compagnie Méridionale de Navigation (nüüd La Méridionale) ning teiselt poolt Prantsuse riigi vahel 1976. aastal 25 aastaks, st kuni 2001. aastani.

(66) Alates 1. jaanuarist 2002 teostas SNCM La Méridionale'i kaudu Marseille ja Korsika vahel vedusid avaliku teenindamise lepingu alusel, mis sõlmiti CdC-ga viieks aastaks.

(67) Alates 1. juulist 2007 kuni 31. detsembrini 2013 osutasid SNCM ja La Méridionale seda teenust uue avaliku teenindamise lepingu alusel, mis sõlmiti 7. juunil 2007 (edaspidi „**2007–2013. aasta ATL**“), mis hõlmas kõiki viit liini Marseille sadama ja Korsika sadamate vahel. Komisjon tunnistas osa 2007.–2013. ATLi alusel makstud hüvitisest siseturuga kokkusobimatuks riigiabiks ([38]).

([36]) Nõukogu 7. detsembri 1992. aasta määrus (EMÜ) nr 3577/92 teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaž) (EÜT L 364, 12.12.1992, lk 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1992/3577/oj).

([37]) 25. aprilli 2019. aasta otsus nr 19/128, milles kirjeldatakse üksikasjalikult 2019. aasta ATK kava sisu, on kättesaadav aadressil https://www.isula.corsica/assemblea/downloads/Deliberations-AC-2019_t21928.html (vaadatud 18. oktoobril 2024).

([38]) Komisjoni 2. mai 2013. aasta otsus 2013/435/EL riigiabi SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) kohta, mida Prantsusmaa andis mida Prantsusmaa andis ettevõtjatele Société Nationale Corse-Méditerranée ja Compagnie Méridionale de Navigation (ELT L 220, 17.8.2013, lk 20, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2013/435/oj). Selles otsuses leidis komisjon, et aastaringselt reisijate- ja kaubaveoteenuste osutamises seisneva avaliku teenindamise (põhiteenus) rahastamine on siseturuga kokkusobiv. Ta tunnistas siiski siseturuga kokkusobimatuks hüvitise, mida CdC maksis Marseille ja kõigi viie Korsika sadama vahel suveperioodil täiendava reisijate-veoteenuse rahastamiseks.

(68) Korsika piirkonnavolikogu 6. septembri 2013. aasta otsusega otsustas CdC sõlmida aastateks 2014–2023 viis eraldi avaliku teenindamise lepingut, st kõigi liinide jaoks, mis kulgevad Marseille sadama ja Korsika viie sadama vahel. CdC sõlmis need lepingud SNCMi ja La Méridionale'iga. Pärast 28. novembril 2014 algatatud haldusmenetlust, mille kohta Marseille kaubanduskohus tegi otsuse 20. novembril 2015, loobus SNCM 2015. aasta detsembris lepingus osalemast. Konsortsium Corsica Maritima omandas 2016. aastal suurema osa tema varadest ja viis need üle uude laevandusettevõtjasse Corsica Linea, mis asutati 10. detsembril 2015. Corsica Linea tegutses aastateks 2014–2023 sõlmitud avaliku teenindamise lepingute alltöövõtjana kuni 1. oktoobrini 2016, mil need lepingud Bastia halduskohtu 7. aprilli 2015. aasta otsusega lõpetati.

(69) Seejärel sõlmiti konsortsiumiga Corsica Linea – La Méridionale mitu „ajutist" avaliku teenindamise lepingut reisijate ja kaupade meretranspordiks aastatel 2016–2022:

— viis avaliku teenindamise lepingut ajavahemikuks 1. oktoobrist 2016 kuni 30. septembrini 2017, mis hõlmasid Marseille sadama ja Korsika viie sadama vahelisi liine;

— viis avaliku teenindamise lepingut ajavahemikuks 1. oktoobrist 2017 kuni 31. maini 2019, mida pikendati 30. septembrini 2019 ning mis hõlmasid Marseille sadama ja Korsika viie sadama vahelisi liine;

— viis avaliku teenindamise lepingut ajavahemikuks 1. oktoobrist 2019 kuni 31. detsembrini 2020, mida pikendati 28. veebruarini 2021 ning mis hõlmasid Marseille sadama ja Korsika viie sadama vahelisi liine (edaspidi „**2019.–2020. aasta ATLid**") ([39]);

— viis avaliku teenindamise lepingut ajavahemikuks 1. märtsist 2021 kuni 31. detsembrini 2022, mis hõlmasid Marseille sadama ja Korsika viie sadama vahelisi liine (edaspidi „**2021.–2022. aasta ATLid**") ([40]).

(70) Komisjon viib 2019.–2020. aasta ATLide suhtes läbi eraldi riigiabi uurimise (registreeritud numbri SA.49207 all).

3. ATLIDE KIRJELDUS

3.1. ATLide eesmärk

(71) Käesoleva menetluse esemeks olevad meetmed hõlmavad rahalist hüvitist, mida Korsika transpordiamet maksab Korsika laevaliinide teenindamist käsitleva viie ATLi alusel ajavahemikul 1. jaanuarist 2023 kuni 31. detsembrini 2030. ATLid käsitlevad kaupade ja reisijate meretranspordi teenuste osutamist Marseille sadama ja Korsika sadamate vahelistel liinidel (põhjendus 33). Abi kogusumma moodustab hinnanguliselt 853 600 000 eurot.

(72) ATLide eesmärk on täita Prantsuse ametiasutuste poolt igal asjaomasel liinil kindlaks tehtud avaliku teenindamise vajadusi seoses kaupade ja reisijate meretranspordiga.

3.2. ATLide kaudu abi saajad

(73) ATLide kaudu abi saajateks on eraldi või ühiselt Corsica Linea ja La Méridionale (edaspidi „**ATLide kaudu abi saajad**" või „**kontsessionäärid**") (tabel 13).

([39]) 2019.–2020. aasta ATLid käsitlesid reisijate (ravi eesmärgil reisijate, samuti õpilaste ja vedukiga veoste veokijuhtide ning ainult Marseille ja Propriano vahelisel liinil kõikide reisijate) ja kaupade (nii vedukiga kui ka vedukita veoste) meretransporti.

([40]) 2021.–2022. aasta ATLidel oli sama eesmärk kui 2019.–2020. aasta ATLidel.

Tabel 13

ATLide kaudu abi saajad

Hankeosad	Liinid	Kontsessionäärid
1	Marseille – Ajaccio	Konsortsium Corsica Linea – La Méridionale
2	Marseille – Bastia	Corsica Linea
3	Marseille – Porto-Vecchio	La Méridionale
4	Marseille – Propriano	Corsica Linea
5	Marseille – L'Île-Rousse	Corsica Linea

Allikas: Prantsuse ametiasutuste 27. detsembri 2022. aasta teade.

3.2.1. *Corsica Linea*

(74) Corsica Linea on lihtsustatud aktsiaselts, mis on spetsialiseerunud reisijate ja kaupade meretranspordile ([41]).

(75) Corsica Linea on tütarettevõtja kontsernis CM Holding, mis koosneb 150 äriühingust ja millel on 15 põhiaktsionäri. Ettevõtja palgal on üle 1 000 inimese ja tema laevastik koosneb üheksast laevast.

(76) Ettevõtja osutab praegu Prantsusmaa lipu all ATLide alusel mereveoteenuseid Korsika ja Marseille sadama vahel, samuti mereveoteenuseid Marseille sadama ning Tuneesia ja Alžeeria vahel ([42]).

3.2.2. *La Méridionale*

(77) La Méridionale on aktsiaselts, mis on spetsialiseerunud reisijate ja kaupade meretranspordile ([43]).

(78) La Méridionale on olnud CMA CGMi kontserni tütarettevõtja alates 1. juunist 2023, mil ta omandati STEFi kontsernilt, mille omanduses ta oli alates 2009. aastast. La Méridionale'i palgal on ligi 650 inimest ja tema laevastik koosneb neljast laevast ([44]).

(79) Ettevõtja osutab praegu Prantsusmaa lipu all ATLide alusel mereveoteenuseid Korsika ja Marseille sadama vahel ning alates 2024. aastast teenindab ta 2019. aasta ATK kava alusel ka regulaarliini Touloni ja L'Île-Rousse'i vahel. Samuti osutab ta mereveoteenuseid Marseille ja Maroko vahel.

3.3. **Meetmed võtnud haldusasutus**

(80) Prantsuse ametiasutused märkisid oma teates, et meetmete võtmise eest vastutab Korsika transpordiamet.

(81) Korsika transpordiamet on piirkondliku tasandi tööstus- ja kaubandusasutus, mis loodi 13. mai 1991. aasta seadusega nr 91–428 Korsika piirkondliku omavalitsuse statuudi kohta.

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

(82) Korsika transpordiameti ülesanded ja volitused tulenevad kohalike ja piirkondlike omavalitsuste üldseadustiku (edaspidi „**CGCT**“) artiklist L. 4420–20, kus on ka märgitud, et ameti üle teostab järelevalvet CdC (mis CGCT artikli L. 4421–1 ([45]) kohaselt on omavalitsus) ([46]). CGCT artikli L. 4420–20 kohaselt on Korsika transpordiameti presidendiks Korsika piirkonnavalitsuse liige, kelle määrab Korsika piirkonnavanem. Riigi esindaja CdCs osaleb automaatselt Korsika transpordiameti koosolekutel ja on ameti otsuste üks adressaate. Korsika transpordiameti juhtimist korraldab direktor, kes nimetatakse ametisse Korsika transpordiameti presidendi ettepanekul Korsika piirkonnavalitsuse korraldusega. Korsika transpordiameti juhatuse moodustavad ühiskondlike ja kutseorganisatsioonide esindajad ning peamiselt valitud esindajad Korsika piirkonnavolikogust, mis vastavalt CGCT artiklile L. 4422–1 on üks Korsika omavalitsusorganitest.

(83) Korsika transpordiamet vastutab Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahelise piirkondliku lennu- ja meretranspordipoliitika väljatöötamise, koordineerimise ja rakendamise eest vastavalt CdC juhistele ([47]). CGCT artikli L. 4420–20 kohaselt sõlmib Korsika transpordiamet territoriaalse järjepidevuse tagamiseks vajalikke lennu- ja laevaliine teenindama määratud ettevõtjatega avaliku teenindamise lepingud, milles määratakse kindlaks veohinnad, teenuse osutamise tingimused, teenuse kvaliteet ja järelevalvekord.

(84) CGCT artiklis L. 4420–20 on selle kohta sätestatud, et Korsika transpordiamet rahastab neid lepinguid CGCT artiklis L. 4425–26 ette nähtud territoriaalse järjepidevuse toetuse arvelt, mille talle maksab CdC. Riik maksab selle toetuse CdC-le vastavalt CGCT artiklile L. 4425–23. Territoriaalse järjepidevuse toetusest, mille suurus on 187 miljonit eurot aastas, rahastatakse Korsika ja mandri vaheliste lennu- ja mereühenduste korraldust ([48]).

3.4. Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahelise meretranspordi puhul avaliku teenindamise vajaduse määratlemine

(85) Käesolevas jaotises kirjeldatakse esmalt i) menetlusi, mille Prantsuse ametiasutused algatasid avaliku teenindamise vajaduse määratlemiseks. Seejärel kirjeldatakse Prantsuse ametiasutuste järeldusi selle vajaduse olemasolu kohta ii) reisijate meretranspordi ja iii) kaupade meretranspordi osas.

3.4.1. *Menetlused, mille Prantsuse ametiasutused algatasid avaliku teenindamise vajaduse määratlemiseks*

(86) Võttes arvesse 2021.–2022. aasta ATLide kehtivuse lõppemist 31. detsembril 2022 (põhjendus 69), analüüsisid Prantsuse ametiasutused alates 2021. aasta detsembrist, kas Korsika ja Prantsusmaa mandriosa ning täpsemalt Marseille ja Korsika viie sadama vahelise meretranspordi puhul vajavad kasutajad endiselt avalikku teenust.

(87) Prantsuse ametiasutused märkisid, et meetodit, mille abil tehti kindlaks kaupade ja reisijate meretranspordi puhul avaliku teenindamise vajadus, tuli rakendada kolmes etapis.

(88) Esimeses etapis tuli teha kindlaks ja kvantifitseerida kasutajate nõudlus mereveoteenuste järele. Sel eesmärgil korraldasid Prantsuse ametiasutused kaks avalikku konsultatsiooni.

(89) Teise etapi eesmärk oli teha kindlaks, kas turg suudab kasutajate nõudlust täielikult või osaliselt rahuldada. Ka sel eesmärgil korraldasid Prantsuse ametiasutused avaliku konsultatsiooni.

([45]) https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000033463146/2023-01-01 (vaadatud 18. oktoobril 2024).
([46]) Samas.
([47]) Vastavalt CGCT artiklile L. 4424–18 kehtestab CdC, lähtudes territoriaalse järjepidevuse põhimõttest, mille eesmärk on leevendada saarelisest asendist tulenevaid piiranguid, Korsika ja Prantsusmaa mandriosas asuvate sihtkohtade vahelise meretranspordi korraldamise korra, eelkõige seoses teenuste ja veohindadega.
([48]) Korsika piirkondliku kontrollikoja 2. novembri 2021. aasta aruanne, jaotis 2.1, avaldatud Prantsusmaa kontrollikoja veebisaidil aadressil https://www.ccomptes.fr/fr/documents/57539 (vaadatud 18. oktoobril 2024).

(90) Kahe esimese etapi läbiviimise tellisid Prantsuse ametiasutused majanduskonsultatsioonifirmalt Gecodia. Gecodia ülesandeks oli koguda kasutajatelt ja ettevõtjatelt teavet ja seda töödelda ning koostada Korsika transpordiameti korraldatud avalike konsultatsioonide käigus saadud vastuste kokkuvõte. Lisaks tehti Gecodiale ülesandeks viia läbi täiendavad uuringud, et teha kindlaks Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahelise meretranspordi puhul avaliku teenindamise vajadus.

(91) Teise etapi lõpus esitas Gecodia Korsika transpordiametile oma lõpparuande 14. märtsist 2022 (edaspidi „**Gecodia aruanne**“). Gecodia aruandes analüüsiti nõudlust ja pakkumist ning tehti järeldused Korsika ja mandri vahelise meretranspordi puhul avaliku teenindamise vajaduse kohta.

(92) Kolmas etapp oli ette nähtud selleks, et selgitada välja lähenemisviis, mis mõjutaks avaliku teenindamise vajaduse rahuldamisel siseturu nõuetekohast toimimist kõige vähem. Selle viimase etapi eesmärk oli tagada, et CdC otsused avaliku teenindamise vajaduse rahuldamise kohta piiraksid konkurentsi võimalikult vähe. Kolmandat etappi kirjeldatakse jaotises 3.5.

3.4.1.1. Kasutajate nõudluse kindlaksmääramiseks algatatud menetlused

(93) Põhjenduses 88 osutatud esimese etapi läbiviimiseks algatasid Prantsuse ametiasutused 7. detsembril 2021 avaliku konsultatsiooni Marseille sadama ja Korsika viie sadama vahelistel liinidel kaupade ja reisijate meretranspordi kasutajate seas (edaspidi „**kasutajatega konsulteerimine**“).

(94) Ühe kuu vältel kestnud konsultatsiooni käigus kutsuti kõiki neid kasutajaid ja kõiki teisi huvitatud isikuid üles esitama märkusi kõnealuste mereveoteenuste kohta. Kasutajatega konsulteerimisest teatati Korsika transpordiameti veebisaidil ning seda kajastati kohalikus ja piirkondlikus ajakirjanduses.

(95) Konsultatsioon hõlmas mitut küsimustikku, millest igaüks koosnes ligikaudu 20 küsimusest ja mis olid suunatud eri kasutajakategooriatele. Konsultatsiooniga kaasnes ka avalikku küsitlust toetav dokument, milles toodi välja Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vaheliste mereveoteenuste üldised omadused ([49]) ning esitati ülevaatlik esialgne kirjeldus Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahelise kaupade ja reisijate meretranspordi kasutajate eri kategooriate kohta.

(96) Prantsuse ametiasutused algatasid 22. jaanuaril 2022 ühe kuu pikkuse konsultatsiooni ka mandrisadamate (Marseille, Toulon ja Nice) valdajatega (edaspidi „**sadamavaldajatega konsulteerimine**“). Selle konsultatsiooni läbiviimisel kasutati küsimustikku, milles esitati sadamavaldajatele peamiselt küsimusi nende taristu omaduste kohta nii kauba- kui ka reisijateveo seisukohast.

3.4.1.2. Kasutajate nõudluse rahuldamiseks turul kättesaadava pakkumise kindlaksmääramiseks algatatud menetlused

(97) Põhjenduses 89 osutatud teise etapi läbiviimiseks algatasid Prantsuse ametiasutused 19. jaanuaril 2022 viis nädalat kestnud konsultatsiooni mereveoteenuste osutajate seas (edaspidi „**laevandusettevõtjatega konsulteerimine**“). Konsultatsioonist teatati ja see oli kättesaadav CdC veebisaidil.

(98) Laevandusettevõtjatega konsulteerimist tutvustaval lehel palusid Prantsuse ametiasutused asjaomastel laevandusettevõtjatel selgitada oma kavatsusi seoses Korsikale suunduvate regulaarliinidega alates 1. jaanuarist 2023. Laevandusettevõtjatega konsulteerimisel kasutati ka küsimustikku, mille laevandusettevõtjad pidid täitma. Samuti koostati toetav dokument, milles esitati kasutajatega konsulteerimisel kasutatud 7. detsembri 2021. aasta toetava dokumendi (põhjendus 95) sisu täies mahus ja lühike ülevaade kasutajatega konsulteerimise tulemustest. Lõpuks paluti konsultatsiooni käigus huvitatud laevandusettevõtjatel teatada võimalikest reisijate ja kaupade veomahtudest aastatel 2023–2028 juhul, kui avaliku teenindamise lepingut ei sõlmita.

([49]) Neid üldisi omadusi kirjeldatakse käesoleva otsuse jaotises 2.3.

3.4.2. *Reisijate meretranspordi puhul avaliku teenindamise vajaduse määratlemine*

(99) Käesolevas jaotises kirjeldatakse Prantsuse ametiasutuste järeldusi i) Korsika ja mandri vahelise reisijate meretranspordi kasutajate nõudluse kohta ning ii) turu suutmatuse kohta seda nõudlust rahuldada.

3.4.2.1. Reisijate nõudluse kindlaksmääramine

(100) Järgmistes jaotistes kirjeldatakse analüüse, mille Prantsuse ametiasutused tegid seoses reisijate *kvalitatiivse* ja *kvantitatiivse* nõudlusega Korsika ja mandri vahelise meretranspordi järele.

3.4.2.1.1. Reisijate kvalitatiivse nõudluse kindlaksmääramine

(101) Käesolevas jaotises esitatakse kõigepealt kasutajatega konsulteerimise tulemused, seejärel sadamavaldajatega konsulteerimise tulemused ning lõpuks Gecodia aruande järeldused, mis täiendavad avalike konsultatsioonide tulemusi.

3.4.2.1.1.1. Kasutajatega konsulteerimise tulemused

3.4.2.1.1.1.1. Kasutajatele esitatud küsimused

(102) Kasutajatega konsulteerimist toetavas dokumendis (põhjendus 95) selgitasid Prantsuse ametiasutused kõigepealt, et reisijate meretranspordi ([50]) puhul tuleb eristada Korsika elanikust ([51]) reisijaid ja mujal elavaid reisijaid ([52]). Samuti leidsid nad, et Korsika elanikust reisijate seas esineb spetsiifiline meretranspordi nõudlus konkreetse kasutajakategooria, nimelt ravi eesmärgil reisijate puhul ja et see erineb üldisest reisijate nõudlusest. Kasutajatega konsulteerimist toetavas dokumendis märgiti ka, et Korsika transpordiamet oli selle kasutajakategooria puhul avaliku mereveoteenuse vajaduse kindlaks teinud 2021.–2022. aasta ATLide raames.

(103) Kasutajatega konsulteerimisel paluti kasutajatel seega vastata kahele küsimustikule: üks oli suunatud kõigile reisijatele (Korsika elanikele ja teistele reisijatele); teine, spetsiifilisem küsimustik oli suunatud ainult ravi eesmärgil reisijatele ([53]).

(104) Kõigile reisijatele (Korsika elanikud/teised reisijad) suunatud küsimustik sisaldas umbes 20 küsimust koos vastusevariantidega (mõnel juhul oli kasutajatel võimalik valida mitu vastust) ning küsimustiku täitmiseks kulus hinnanguliselt viis minutit.

(105) Esimeses küsimuses paluti kasutajatel teatada, millist Marseille sadama ja Korsika viie sadama vahelist liini nad kasutavad ([54]). Küsimustes 2–6 sooviti teavet kasutaja kohta (sotsiaalne/ametialane kategooria, Korsika elanik/muu

([50]) Kasutajatega konsulteerimist toetavas dokumendis välistati võimalik mere- ja lennutranspordi vaheline konkurents Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahelistel reisidel, kuivõrd „ettevõtjate hindamise ning teekonna kestuste, reiside sageduse ja hindade ning transpordiliikide usaldusväärsuse analüüsi kohaselt ei kuulu reisijate lennutransport asjaomasele turule ega selle ossa“.

([51]) „Korsika elanikust reisija“ staatuse annab Korsika transpordiamet igale isikule, kes tõendab, et tema peamine elukoht on Korsikal.

([52]) Avalikku konsultatsiooni toetava dokumendi kohaselt on see vahetegemine põhjendatud mitme teguriga, sealhulgas asjaoluga, et Korsika elanikele kehtib erihind ja nad reisivad regulaarsemalt kui teised reisijad.

([53]) Lisaks oli kolmas küsimustik suunatud Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahel reisivatele õpilastele. Kuna aga Prantsusmaa ei järeldanud, et selle kasutajakategooria puhul on olemas vajadus avaliku teenindamise järele, ei sisalda käesolev otsus sellega seotud analüüsi.

([54]) Enam kui ühe liini kasutamise korral tuli kasutajatel täita küsimustik iga kasutatava liini kohta.

reisija, reisimise põhjus(ed), ([55]) reisimise sagedus ([56]) ja reisivajadused ([57])). Küsimustes 7–9 sooviti teada, kas Korsikalt väljumise ja Korsikale saabumise ajad on kasutajate arvates rahuldavad või mitte (ja kui need on ebarahuldavad, siis kas reisijad sooviksid väljumist või saabumist varem või hiljem) ja kuivõrd nad on rahul nende kasutatavatel liinidel pakutavate mereveoteenuste sagedusega. Küsimused 10–14 käsitlesid kõnealuste teenuste hinda Korsika elanikele ja nendega sooviti eelkõige teada, kas see hind on sobiv või tuleks seda muuta.

(106) Küsimustes 15–19 paluti kasutajatel kommenteerida Marseille sadama alternatiive, mida nad võiksid kasutada. Nende küsimuste eesmärk oli eelkõige kindlaks teha järgmist:

— kas mõne Marseille'st väljuva laevareisi broneerimise ajal uurivad kasutajad ka teistes mandrisadamates saada olevaid ülesõite ([58]);

— teiste mandrisadamate asemel Marseille sadama valimise peamine põhjus ([59]);

— kas Marseille sadamast väljuvate laevareiside piletihinna hüpoteetilise 5–10 % tõusu korral on kasutajad valmis kasutama Korsikale või sealt tagasi reisimiseks mereveoteenuseid mõnes teises mandrisadamas (Toulon ja/või Nice);

— kas kasutajad on alates 2019. aastast juba kasutanud Toulonist või Nice'ist Korsikale suunduvaid liine (jah või ei), ning kui jah, siis peamine põhjus, miks valiti Marseille sadama asemel muu mandrisadam (Toulon või Nice) ([60]).

(107) Küsimused 20–22 käsitlesid mere- ja lennutranspordi vastastikust asendatavust. Täpsemalt sooviti nende küsimustega kindlaks teha, kui sageli võrdlevad kasutajad broneerimise ajal lende ja laevareise, ([61]) mis on peamine põhjus, miks nad eelistavad reisida pigem laeva kui lennukiga, ([62]) ning kas piletihinna 5–10 % tõusu korral on nad valmis kasutama lennutransporditeenuseid (jah või ei).

(108) Ravi eesmärgil reisijatele mõeldud küsimustik sisaldas nii spetsiifilisi küsimusi kui ka üldise küsimustikuga identseid küsimusi (põhjendus 103) ([63]). Spetsiifiliste küsimuste seas puudutas 3. küsimus kasutajate vanust; 4. küsimus puudutas kasutajate poolt igal aastal tehtavate edasi-tagasi reiside arvu; 5. küsimus puudutas saatva isiku olemasolu või puudumist; 6. küsimus puudutas vajadust kajuti ja autokoha järele laeva pardal; 7. küsimus puudutas saadavat ravi; ja 12. küsimus puudutas ravikulude kaetust ravikindlustusega.

(109) Üldiselt võimaldasid küsimustikud kasutajatel saata vabas vormis vastuseid aadressil consultationpublique@ofc-corse.fr.

3.4.2.1.1.1.2. Saadud vastuste kokkuvõte

(110) Prantsuse ametiasutuste esitatud teabe kohaselt said nad kasutajatega konsulteerimisel üle 1 000 vastuse, millest 987 olid kasutatavad (686 Korsika elanikelt ja 301 teistelt reisijatelt).

(111) Seevastu ravi eesmärgil reisijatele suunatud küsimustikule saadi ainult 42 vastust. Arvestades saadud vastuste vähest arvu, ei võtnud Prantsuse ametiasutused selle konsulteerimise tulemusi arvesse.

([55]) Vastusevariandid (valida võis mitu) olid järgmised: pereliikmete või sõprade külastamine; turism/vaba aja veetmine; äri; ravi; õpingud; muu (täpsustada põhjus).
([56]) Vastusevariandid olid järgmised: mitte kunagi; üks kord aastas; kaks kuni viis korda aastas; kuus kuni üheksa korda aastas; üle kümne korra aastas.
([57]) Vastusevariandid olid järgmised: reis kajutiga ja autoga; reis ilma kajutita ja ilma autota; reis autoga, ilma kajutita; reis kajutiga, ilma autota.
([58]) Vastusevariandid olid järgmised: mul ei ole valikut (kohustuslik broneering); süstemaatiliselt; mõne reisi puhul mitte (täpsustada reisi liik, mille puhul võrdlust ei tehta); mitte kunagi.
([59]) Vastusevariandid olid järgmised: madalaim hind; sõiduplaan; teenuse parem kvaliteet; sadama lähedus minu sihtkohale; hooajapilet sellel liinil; reisi liik; muu (täpsustada).
([60]) Vastusevariandid olid järgmised: madalaim hind; sobivam sõiduplaan; minu sihtkoht oli valitud sadamale lähemal; ei oska öelda; muu (täpsustada).
([61]) Vastusevariandid olid järgmised: süstemaatiliselt; regulaarselt; vahetevahel; mitte kunagi.
([62]) Vastusevariandid olid järgmised: madalam hind; vajadus reisida koos sõidukiga; kajutiga öise ülesõidu võimalus; ei saa lennata; muu (täpsustada).
([63]) Ravi eesmärgil reisijate küsimustiku küsimused 1–2 ja 8–24 (v.a 12. küsimus) olid identsed kõigile reisijatele mõeldud küsimustikus esitatud küsimustega.

(112) Prantsuse ametiasutuste poolt kõigile reisijatele suunatud küsimustikule saadud vastused võib kokku võtta järgmiselt:

— enamik Korsika elanikust reisijaid ja teisi reisijaid (peaaegu 60 %) reisivad laevaga Korsika ja mandri vahel kaks kuni viis korda aastas ([64]);

— 95 % Korsika elanikust reisijate ja 93 % teiste reisijate sõnul on neil kõigil liinidel reisimisel vaja kajutit ja autokohta;

— Korsika elanikud reisivad peamiselt pereliikmete külastamise (72 %), turismi (56 %), äri (29 %) ja ravi (23 %) eesmärgil. Teised reisijad reisivad üksnes turismi (56 %) ja pereliikmete külastamise (52 %) eesmärgil ([65]);

— enamik Korsika elanikust reisijaid ja teisi reisijaid pooldas kasutajatega konsulteerimise ajal kehtinud väljumis- ja saabumisaegu (mõlemal juhul oli üle 80 % vastajatest väljumis- ja saabumisaegadega kõikide liinide puhul rahul);

— Marseille ja Korsika vaheliste ülesõitude sagedus vastas kasutajatega konsulteerimise ajal enamasti nii Korsika elanikust reisijate (57 %) kui ka teiste reisijate (65 %) vajadustele ([66]).

(113) Kokkuvõttest nähtub ka, et 54 % Korsika elanikust reisijatest (41 % teistest reisijatest) võrdlevad süstemaatiliselt Marseille sadamast väljuvaid laevareise teistes mandrisadamates saada olevate ülesõitudega ([67]). Võrdlemise sagedus on liiniti siiski erinev: teatavate liinide puhul, nagu Marseille – L'Île-Rousse või Marseille – Porto-Vecchio, teevad Korsika elanikust vastajad süstemaatiliselt võrdlusi teistes mandrisadamates pakutavate ülesõitudega (Korsika elanike puhul vastavalt 70 % ja 60 %, teiste reisijate puhul vastavalt 66 % ja 35 %), samas kui Marseille – Propriano liini puhul tehakse võrdlusi harva ([68]).

(114) Olenemata liinist on nii Korsika elanikust reisijate kui ka teiste reisijate puhul Marseille sadama valimise peamiseks põhjuseks lähedus nende lõppsihtkohale (vastavalt 53 % ja 50 %). Vähemalt 60 % vastajatest (nii Korsika elanikud kui ka teised reisijad) on Marseille sadamast väljuvate laevareiside piletihinna hüpoteetilise 5–10 % tõusu korral valmis asendama Marseille Touloniga ja 35 % on valmis asendama Marseille ka Nice'iga ([69]). Peaaegu 70 % Korsika elanikust vastajatest (52 % mujal elavatest vastajatest) kasutas 2019. aastal Korsikale/Korsikalt reisimiseks Touloni või Nice'i sadamat ([70]). Nende kahe teise sadama kasutamise peamine põhjus seisnes madalamates piletihindades Touloni või Nice'i kaudu reisimisel (57 % Korsika elanikust vastajatest, 56 % mujal elavatest vastajatest) ([71]).

([64]) 59 % Korsika elanikust reisijate (57 % teiste reisijate) sõnul reisivad nad keskmiselt kaks kuni viis korda aastas. 29 % Korsika elanikust reisijatest (38 % teistest reisijatest) reisib üks kord aastas. Rohkem kui kuus korda aastas reisivad reisijad on vähemuses (12 % Korsika elanikust reisijatest, 5 % teistest reisijatest). Marseille – Propriano liini puhul on statistika üsna sarnane.

([65]) Marseille – Propriano liini puhul on statistika üsna sarnane, kuigi turism on Korsika elanikust reisijate jaoks vähem oluline (46 %), samas kui pereliikmete külastamine (80 %), ravi (27 %) ja äri (26 %) on keskmisest olulisemad põhjused. Mujal kui Korsikal elavate reisijate puhul on turism keskmisest olulisem (63 %) ja pereliikmete külastamine on vähem oluline (44 %) põhjus.

([66]) Marseille – Propriano liini puhul on statistika keskmisega üldjoontes sarnane.

([67]) Seevastu 20 % Korsika elanikust vastajatest (35 % teistest reisijatest) ei tee võrdlusi kunagi ja reisib ainult Marseille'sse/Marseille'st. 20 % Korsika elanikust reisijate puhul (ja 21 % teiste reisijate puhul) ei ole võrdlemine võimalik (kohustuslik broneering) ja 5 % Korsika elanikust reisijatest (3 % teistest reisijatest) teeb võrdlusi ainult mõne reisi puhul.

([68]) 31 % Korsika elanikust vastajatest (27 % teistest reisijatest) teeb võrdlusi süstemaatiliselt, samas kui 44 % (50 %) ei tee neid kunagi.

([69]) Marseille – Propriano liini puhul on need osakaalud väiksemad: üle poole vastajatest ei hakkaks kasutama teisi mandrisadamaid.

([70]) See osakaal kehtib kõigi Korsikale suunduvate liinide puhul peale Marseille – Propriano: üle 60 % Marseille – Propriano liini kasutavatest vastajatest teatas, et nad ei kasutanud 2019. aastal Proprianosse ja Proprianost reisimiseks teisi mandrisadamaid.

([71]) See osakaal on märksa väiksem Marseille – Propriano liinil, mille puhul teiste sadamate madalamat piletihinda peab oluliseks vaid 40 % vastajatest, kusjuures sadama lähedus lõppsihtkohale on teine peamine põhjus, miks kasutada ülesõite teistesse mandrisadamatesse/teistest mandrisadamatest (25 % vastajatest).

(115) Lennu- ja meretranspordi vastastikuse asendatavuse puhul ilmnes kasutajatega konsulteerimisel, et 56 % Korsika elanikust reisijatest (79 % teistest reisijatest) ei võrdle broneerimise ajal lende laevareisidega ([72]). Teatavate liinide puhul, nagu Marseille – Propriano, on need osakaalud suuremad ([73]). Mis puudutab 21. küsimust (põhjendus 107), siis peamine põhjus, miks nii Korsika elanikud (83 % vastajatest) kui ka teised reisijad (76 %) valivad kõikidel liinidel lennureisi asemel laevareisi, on vajadus reisida koos sõidukiga. Küsimusele, kas laevareiside piletihinna hüpoteetilise 5–10 % tõusu korral läheksid kasutajad üle lennutranspordile, vastas veidi üle poole vastajatest eitavalt ([74]).

3.4.2.1.1.2. Sadamavaldajatega konsulteerimise tulemused

3.4.2.1.1.2.1. Esitatud küsimused

(116) Sadamavaldajatega konsulteerimisel kasutatud küsimustik koosnes kolmest reisijatevedu käsitlevast osast.

(117) Küsimustiku esimeses osas (küsimused 1.1–1.5) paluti sadamavaldajatel kommenteerida kasutajate nõudluse omadusi, mida kirjeldati kasutajatega konsulteerimist toetavas dokumendis (põhjendus 95). Täpsemalt paluti esimeses osas sadamavaldajatel:

— kommenteerida Korsika elanikust reisijate, mujal elavate reisijate ja ravi eesmärgil reisijate eristamist;

— märkida oma sadama teeninduspiirkonna suurus, tuginedes oma teadmistele turu kohta;

— märkida, kas nad peavad oma sadamataristut Korsika ja mandri vahelise kogu reisijateveo või selle osa puhul teiste sadamatega mitteasendatavaks;

— kommenteerida reisijateveo valdkonnas sadamatevahelise konkurentsi taset nii asjaomasel hetkel kui ka seitsme aasta jooksul.

(118) Küsimustiku teises osas paluti sadamavaldajatel esitada täielik kirjeldus sadamataristust, mida nad tõenäoliselt kasutaksid Korsika ja mandri vaheliste mereveoteenuste eesmärgil.

(119) Kolmandas osas (küsimused 4.1–4.8) küsiti sadamavaldajatelt sisuliselt nende taristu läbilaskevõime kohta reisijateveo teenindamiseks. Täpsemalt paluti neil märkida:

— kas nende taristu hõlmab regulaarseks reisijateveoks ette nähtud alasid ([75]);

— mis tüüpi laevu nad saavad vastu võtta ([76]);

— kas nende taristul teenindatakse praegu regulaarset reisijatevedu ([77]);

([72]) Täpsemalt nähtub kasutajatega konsulteerimise kokkuvõttest, et 33 % Korsika elanikust reisijatest ei võrdle kunagi lennutransporti meretranspordiga; 23 % teeb seda vahetevahel; 13 % teeb seda regulaarselt ja 31 % teeb seda süstemaatiliselt. Mujal elavatest reisijatest 64 % ei võrdle kunagi; 15 % teeb seda vahetevahel; 7 % teeb seda regulaarselt ja 14 % teeb seda süstemaatiliselt.

([73]) Peaaegu 80 % Marseille – Propriano liini kasutajatest ei võrdle laevareisi lennureisiga või teeb seda haruharva.

([74]) Rohkem kui 60 % Marseille – Propriano liini kasutajatest ei läheks üle lennutranspordile.

([75]) Küsimuses paluti sadamavaldajatel märkida i) teenindusalade suurus; ii) teenindusalade olemasolu mandri ja Korsika vaheliseks regulaarseks reisijateveoks; iii) võimalus eraldada igapäevaselt või iganädalaselt teenindusalasid mandri ja Korsika vaheliseks regulaarseks reisijateveoks; ning iv) terminalide olemasolu mandri ja Korsika vaheliseks regulaarseks reisijateveoks.

([76]) Küsimuses paluti sadamavaldajatel esitada i) olemasolevate kaide arv; ii) vastuvõtuajad vastavalt laeva veomahule; iii) rakendatavad keskkonnameetmed.

([77]) Küsimuses paluti sadamavaldajatel esitada i) igapäevane reisijate vastuvõtmise suutlikkus; ii) reisijate vastuvõtmise ajad; iii) ühe tunni jooksul pardale minevate või pardalt lahkuvate reisijate maksimaalne arv.

— kas nende taristu võimaldab reisijateveo kontekstis teenindada igapäevaseid ([78]) ja muid kui igapäevaseid ([79]) edasi-tagasi reise;

— kas sadamavaldajatel on võimalik tagada mandri ja Korsika vaheliste reisijateveoteenuste kontekstis mitu igapäevast ja/või iganädalast edasi-tagasi reisi ([80]).

3.4.2.1.1.2.2. Saadud vastuste kokkuvõte

(120) Prantsuse ametiasutused kogusid teavet Touloni sadamavaldajalt (Vari kaubandus-tööstuskoda) ja Nice'i sadamavaldajalt (Nice Côte d'Azuri kaubandus-tööstuskoda). Lisaks selgitasid Prantsuse ametiasutused ametliku uurimismenetluse käigus, et Marseille sadamavaldaja (Grand Port Maritime de Marseille) oli juba kasutajatega konsulteerimise raames 21. detsembril 2021 esitanud vabas vormis teabe ja et ta esitas sama vastuse sadamavaldajatega konsulteerimise käigus, vastamata konkreetselt sadamavaldajatega konsulteerimise puhul ette nähtud küsimustikule. Marseille sadamavaldajalt saadud teave sisaldas Prantsuse ametiasutuste sõnul siiski selles küsimustikus nõutud asjakohast teavet ([81]).

(121) Mis puudutab küsimustiku esimest osa, siis ükski kolmest sadamavaldajast ei vaidlustanud Prantsusmaa määratletud reisijakategooriate eristamist. Sadama teeninduspiirkonna kohta leiavad Marseille ja Touloni sadamavaldajad, et nende kliendid on pärit kogu Prantsusmaalt ja ka teistest riikidest, samas kui Nice'i sadamavaldaja arvates kasutavad tema sadamat peamiselt ümbritseva piirkonna kliendid.

(122) Kõik kolm sadamavaldajat leiavad, et nende sadamataristu on reisijateveo kontekstis vastastikku asendatav. Mandrisadamate vahelise konkurentsi kohta märgivad Touloni ja Marseille sadamavaldajad, et nad konkureerivad omavahel avalikult, kusjuures Touloni sadamavaldaja väidab, et Touloni sadam on *„reisijateveo valdkonnas vaieldamatu liider“*. Sarnaselt Nice'i sadamavaldajaga märgivad nad, et Nice'i sadam jääb Marseille ja Touloni sadamale alla, kuna reisijate arv on seal viimastel aastatel märkimisväärselt vähenenud.

(123) Küsimustiku kolmanda osa kohta:

— *Marseille sadamavaldaja* märkis, et sadamas on 13 kaikohta, mis on võimelised teenindama Korsika-suunalist reisijatevedu. Neist viis on 2021.–2022. aasta ATLide raames juba täielikult eraldatud Korsika-suunalise liikluse jaoks ning lisaks saab eraldada veel kaheksa. Seega on sadamal võimalik teenindada regulaarset reisijatevedu. Lisaks selgitas Marseille sadamavaldaja oma teabes, et pääs laevadele on hõlbus nii sõidukiga reisijate kui ka jalgsi liikuvate reisijate jaoks ([82]). Lõpuks märkis Marseille sadamavaldaja, et sadam saab kiireloomulise tehnilise sekkumise vajaduse korral pakkuda laevaremonditeenust;

([78]) Küsimuses paluti sadamavaldajatel esitada i) sadamas peatumiste võimalik arv päevas; ii) sadamas peatumise minimaalne ja maksimaalne kestus; iii) kaikohtade eraldamise reeglid.

([79]) Küsimuses paluti sadamavaldajatel esitada i) sadamas peatumiste võimalik arv nädalas; ii) sadamas peatumise minimaalne ja maksimaalne kestus ning iii) kaikohtade eraldamise reeglid.

([80]) Küsimuses paluti sadamavaldajatel esitada sadamas peatumiste garanteeritud arv.

([81]) Grand Port Maritime de Marseille esitatud teabes kirjeldatakse sadama tagamaaühendusi kauba- ja reisijateveoks; Korsika ja mandri vahelisi laevaliine ja kaubaveo logistikaahelat; sadama-, mere- ja maismaataristut; sadama kaudu reisimise keskkonnajalajälge; seotud teenuseid; sadamarajatiste ohutust ja turvalisust ning Korsika-suunalise liikluse jaoks ette nähtud sadamaterminalide õiguskindlust.

([82]) Sõidukiga reisijatel on juurdepääs sadamasse värava kaudu, mis asub Korsika-suunaliste teenuste jaoks ette nähtud kaikohtade vahetus läheduses – kogu teekond sissepääsuväravast laevale võtab vähem kui pool tundi. Marseille sadamas on sõidukitele mõeldud ligi 30 500 m^2 suurune pardalemineku ala, millest osa on kaetud. Parkimisalade täituvus on madalhooajal 50 % ja suvisel kõrghooajal kuni 90 %. Marseille sadamavaldaja selgitas siiski, et nüüd, mil rahvusvahelised regulaarveod on viidud üle teise sadamaterminali, on Korsika-suunalise liikluse jaoks ette nähtud parkimisalasid võimalik laiendada. Marseille sadamavaldaja täpsustas, et jalgsi reisijate jaoks mõeldud Joliette'i ja Arenci mereterminalid asuvad kesklinna vahetus läheduses ning need on ühistranspordiga hästi ühendatud.

— *Touloni sadamavaldaja* teatas, et tema sadamataristu võimaldab teenindada regulaarset reisijatevedu, kuid ainult Toulon-Port de Commerce'i terminalis, sest kahes Brégailloni terminalis on reisijatevedu keelatud. Ta märkis, et Toulon-Port de Commerce'i terminalis on olemas reisijateveole eraldatud alad, kusjuures teenindusala suurus on 24 000 m². Sadamavaldaja hoiatas siiski, et arvestades seda, kui suurel määral Corsica Ferries neid alasid praegu kasutab (80 %), ei saa ta tagada, et neid saab igapäevaselt kasutada mandri ja Korsika vaheliseks regulaarseks reisijateveoks ([83]). Toulon-Port de Commerce'i terminalis on reisilaevade jaoks kolm kaikohta. See terminal tuleb toime 2 000 pardale mineva/pardalt lahkuva reisijaga tunnis ja laevad saavad seal teha maksimaalselt kolm pikka peatust päevas. Sadamavaldaja lisas, et ta ei saa tagada igapäevase Korsikale ja tagasi reisi teenust;

— *Nice'i sadamavaldaja* märkis, et tema sadamataristu võimaldab teenindada regulaarset reisijatevedu. Taristu hõlmab 25 900 m² suurust teenindusala. Kasutada saab nelja kaikohta. Sadamavaldaja lisas ka, et laevad saavad sadamas teha kuni kaheksa lühikest peatust päevas. Nice'i sadam suudab tagada reisijatele päevas kuni neli reisi Korsikale ja tagasi.

(124) Lisaks selgitasid Prantsuse ametiasutused ametliku uurimismenetluse käigus, et Korsika sadamavaldaja, Korsika kaubandus-tööstuskoda, esitas 7. jaanuaril 2022 kasutajatega konsulteerimise raames ka vabas vormis vastuse. Selles anti teavet Korsika laevaliinide teenindamiseks kasutatava viie Korsika sadama omaduste kohta.

(125) Korsika kaubandus- ja tööstuskoda ei toonud välja mingeid erilisi reisijateveo piiranguid. Ta mainis siiski Korsika sadamate märkimisväärset ülekoormust, eriti Bastia sadamas, kus olukord on kriitiline aastaringselt, ning Ajaccio ja Porto-Vecchio sadamas, mis on väga ülekoormatud suviti.

3.4.2.1.1.3. Gecodia aruande järeldused reisijate kvalitatiivse nõudluse kohta

(126) Lisaks avalikele konsultatsioonidele tegid Prantsuse ametiasutused Gecodiale ülesandeks täiendavalt analüüsida reisijate nõudlust Korsika laevaliinide teenindamise järele. Järgmistes jaotistes kirjeldatakse nende analüüside järeldusi.

3.4.2.1.1.3.1. Nõudlus meretranspordi järele, mida lennutransport ei rahulda

(127) Esiteks analüüsiti Gecodia aruandes, kas Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahelise transpordi vajaduse rahuldamiseks võib laevareis reisijate seisukohast olla asendatav lennureisiga. Aruandes jõuti järeldusele, et nii see ei ole.

(128) Gecodia aruandes põhineb see järeldus *esiteks* Euroopa Komisjoni otsustuspraktikal, ([84]) millest nähtub, et asendatavus on praktiliselt olematu siis, kui reisijad reisivad oma sõidukiga või suure hulga pagasiga. Korsika puhul on see nii, kuna reisijate arvu ja iga liiki kergsõidukite arvu suhe laevadel on Korsika elanikust reisijate puhul ligikaudu 0,7 ja mujal elavate reisijate puhul 0,4 ([85]).

(129) *Teiseks* viidatakse Gecodia aruandes kasutajatega konsulteerimise tulemustele, mis näitavad suuresti, et lennu- ja meretransport ei ole kasutajate seisukohast omavahel asendatavad (põhjendus 115).

([83]) Vari kaubandus-tööstuskoda märkis oma vastuses: „Võttes arvesse, et ainuüksi [Toulon-Port de Commerce'i] terminalis teenindab Corsica Ferries juba enam kui 1,3 miljonit Korsikale suunduvat reisijat ATLi-välise teenuse kaudu ja enam kui 400 000 muudesse Euroopa saarte sihtkohtadesse suunduvat reisijat oma muude teenuste kaudu, ning kuna kohalikud valitud esindajad on nõudnud, et need arvud piirduksid 2019.–2021. aastal teenindatud reisijate arvudega (st maksimaalselt 2 miljoni reisijaga), on väga keeruline ette kujutada, kuidas sellele olemasolevale ja hästitoimivale tegevusele lisada täiendav tegevus kooskõlas ATLi kohustustega (ja eelkõige kaupade käitlemine kogu aasta jooksul)".

([84]) Prantsuse ametiasutused viitavad Euroopa Komisjoni 9. oktoobri 2013. aasta otsusele COMP/M.6796 – *Aegean/Olympic II* (ELT C 25, 24.1.2015), punkt 85.

([85]) See tähendab, et keskmiselt on üks auto iga Korsika elanikust reisija kohta ja peaaegu üks auto kahe mujal elava reisija kohta, mis Prantsusmaa sõnul vastab koos sõidukiga reisiva kahe inimese keskmisele reisile.

(130) *Kolmandaks* märgitakse Gecodia aruandes, et laevareisid on lennureisidest märksa pikemad (kestavad sõltuvalt sadamast 6–12 tundi ja toimuvad peamiselt öösel, samas kui lennureis kestab ühe tunni) ([86]). Sama kehtib sageduste kohta: lennugraafik on palju tihedam kui laevareiside graafik ([87]). Gecodia aruande kohaselt ei saa laevareisi seega pidada alternatiiviks ajaliste piirangutega reisijate puhul.

(131) Gecodia aruande põhjal tegid Prantsuse ametiasutused järelduse, et Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahel reisivate Korsika elanikust reisijate ja mujal elavate reisijate seas on kvalitatiivne nõudlus *meretranspordi* järele.

3.4.2.1.1.3.2. Eraldi nõudlus meretranspordi järele olenevalt reisija elukohast (elab Korsikal/ei ela Korsikal)

(132) Gecodia aruandes analüüsiti, kas meretranspordi nõudluses on olulisi erinevusi sõltuvalt reisija profiilist või saabumiseks valitud mandrisadamast.

(133) Gecodia aruandes järeldati esiteks, et Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahelise reisijate meretranspordi puhul tuleb eristada Korsikal elavaid reisijaid ja mujal elavaid reisijaid. Aruandest tuleneb järgmine:

— territoriaalse järjepidevuse põhimõtte kohaselt tuleb Korsika elanikele pakkuda veoteenust, et leevendada saarelisest asendist tulenevaid piiranguid ja võimaldada neil mandrile reisida. Seetõttu kehtib Korsika elanikust reisijatele 2019. aasta ATK kavaga ette nähtud erihind ([88]);

— laevandusettevõtjate pakutavad hinnad on kahe reisijakategooria (Korsika elanikust reisijad ja mujal elavad reisijad) lõikes väga erinevad. Gecodia aruande kohaselt varieerub mujal elavate reisijate piletihind sõltuvalt hooajast märkimisväärselt, samas kui Korsika elanikust reisijate piletihind on kogu aasta vältel stabiilne. Lisaks kohaldavad mõned laevandusettevõtjad, näiteks Corsica Ferries, Korsika elanikele erihindu omal algatusel, st väljaspool seadusest tulenevaid kohustusi, eelkõige Itaalia ja Korsika vahelistel liinidel. Seega teevad laevandusettevõtjad ise vahet Korsika elanikust reisijate ja mujal elavate reisijate vahel;

— Korsika elanikust reisijaid iseloomustavad teistsugused eelistused ja käitumine, mida Prantsuse ametiasutuste sõnul kinnitavad kasutajatega konsulteerimise tulemused. Korsika elanike nõudlus meretranspordi järele püsib aastaringselt: 30–39 % Korsika elanikust reisijate transpordist toimub novembrist märtsini, mis on madalhooaeg, samas kui mujal elavad inimesed reisivad peamiselt turismihooajal (80–94 % mujal elavate reisijate transpordist). Samuti eelistavad peaaegu kõik Korsika elanikust reisijad õhtuseid väljumisi, samas kui mujal elavatest reisijatest pooldab neid vaid kaks kolmandikku ([89]).

(134) Neil põhjustel erineb meretranspordi nõudlus Korsika elanike seas üldiselt mujal elavate reisijate omast.

([86]) Gecodia aruande kohaselt toimub 82 % Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahelistest laevareisidest öösel ja ülesõit kestab 10–12 tundi. Päevased ülesõidud, mis on Touloni puhul erand ja Nice'i puhul reegel, kestavad tavaliselt 5–8 tundi.

([87]) Gecodia aruande kohaselt toimub Marseille'st Ajacciosse ja Bastiasse kolm edasi-tagasi lendu päevas ning Nice'ist kaks lendu päevas (kõrghooajal kuni kolm). Marseille'st Calvisse ja Figarisse toimub kaks edasi-tagasi lendu päevas ning Nice'ist üks lend päevas. Mis puudutab meretransporti, siis kõrg- ja madalhooajal väljub Marseille'st või Toulonist vähemalt üks kord päevas laev ainult Ajaccio ja Bastia sadamasse.

([88]) Prantsuse ametiasutused märgivad, et 2019. aasta ATK kava kehtestamisega täideti avaliku teenindamise vajadus, mille CdC oli kasutajate (Korsika elanike) puhul eelnevalt kindlaks teinud ja mida turg ei suutnud avaliku teenindamise kohustuste puudumisel täita.

([89]) Gecodia aruande kohaselt kehtib see järeldus ainult Touloni ja Korsika sadamate vaheliste liinide kohta: 91 % Korsika elanikust reisijaid reisib Toulonist Korsikale õhtul, mujal elavate reisijate puhul on see osakaal aga 67 %. Marseille sadamas on väljumisajad fikseeritud ja laev väljub ainult õhtul kell 19.00, st päevaseid väljumisi ei ole. Nice'i sadamast asub õhtul teele 19 % Korsika elanikust reisijatest ja 15 % mujal elavatest reisijatest.

(135) Lisaks märgitakse Gecodia aruandes geograafilisest seisukohast järgmist:

— *mujal elavad reisijad* ei tee Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahelise ülesõidu valimisel Marseille, Nice'i ja Touloni mandrisadamate vahel vahet. Seega peavad mujal elavad reisijad neid kolme sadamat oma meretranspordivajaduste seisukohast vastastikku asendatavateks;

— *Korsika elanikust reisijad* peavad Marseille ja Touloni sadamat oma meretranspordivajaduste seisukohast vastastikku asendatavateks, nagu ka Touloni ja Nice'i sadamat. Marseille ja Nice'i sadam ei ole aga omavahel asendatavad, kuna nendevaheline kaugus on üle 200 km.

3.4.2.1.1.3.3. Ravi eesmärgil reisijate spetsiifiline nõudlus meretranspordi järele

(136) Prantsuse ametiasutused koostasid ravi eesmärgil reisijate jaoks eriküsimustiku, et teha kindlaks selle kasutajakategooria nõudluse omadused. Nad said sellele küsimustikule vähe vastuseid (põhjendus 111). Seetõttu lasid Prantsuse ametiasutused Gecodial teha täiendava analüüsi, et teha kindlaks, kas ravi eesmärgil reisijate seas esineb spetsiifiline nõudlus.

(137) Gecodia aruandes kirjeldatakse esmalt ravi eesmärgil Korsika ja mandri vahelist reisimist reguleerivat õigusraamistikku. Selles selgitatakse, et Korsika ja mandri vaheline meditsiiniline transport on avaliku sektori kooskõlastatud poliitika objekt. CdC, riik (Korsika piirkondliku tervishoiuameti kaudu) ja ravikindlustusasutused (Corse-du-Sudi (2A) ja Haute-Corse'i (2B) esmaste ravikindlustusfondide kaudu, edaspidi „**ravikindlustusfondid**“) on võtnud kooskõlastatud meetmeid, et vähendada takistusi, mis ei võimalda korsiklastel saada või jätkata ravi, mis ei ole Korsikal kättesaadav.

(138) Gecodia aruande kohaselt põhinevad transpordikulude katmise eeskirjad sotsiaalkindlustusseadustiku (edaspidi „**CSS**“) artiklitel R. 322-10 – R. 322-10-9. CSSi artiklis R. 322-10 on loetletud juhtumid, mille korral ravikindlustus võib katta sellise kindlustatud isiku transpordikulud, kes tema seisundile vastava ravi või uuringu saamiseks on sunnitud reisima ([90]). Need juhtumid hõlmavad olukordi, kus kindlustatud isik kasutab transporti, et reisida enam kui 150 km kaugusel asuvasse kohta, nagu see on Korsikalt mandrile ravi saamiseks reisiva kindlustatud isiku puhul. CSSi artiklis R. 322-10-2 on sätestatud, et kõigil juhtudel katab ravikindlustusskeem transpordikulud „tingimusel, et kindlustatud isik esitab transpordi kohta arsti ettekirjutuse ja vedaja väljastatud arve või veotõendi. Arsti ettekirjutusest peab nähtuma transpordi põhjus ja kasutatav transpordiliik […]“.

([90]) CSSi artiklis R. 310-10 on sätestatud, et „reisima sunnitud kindlustatud isiku või soodustatud isiku transpordikulud kaetakse:
1) seoses isiku seisundile vastava ravi saamisega või uuringu tegemisega järgmisel juhtudel:
   a) transport haiglaravile paigutamiseks;
   b) transport ravi saamiseks või uuringu tegemiseks, mis on artikli L. 324–1 alusel ette nähtud patsientide puhul, kellel on diagnoositud pikaajaline haigus ja kellel esineb mõni artiklis R. 322-10-1 viidatud suunistes nimetatud vaevus või puue;
   c) patsiendi seisundist tingitud kiirabitransport artiklis R. 322-10-1 viidatud korralduses sätestatud tingimustel;
   d) transport enam kui 150 kilomeetri kaugusel asuvasse kohta artiklites R. 322-10-4 ja R. 322-10-5 sätestatud tingimustel;
   e) mitu reisi, kui sama ravi saamiseks on kahekuulise ajavahemiku jooksul on ette nähtud vähemalt neli reisi ja iga reis tehakse enam kui 50 km kaugusel asuvasse kohta;
   f) transport seoses hoolduse või raviga sotsiaal- ja pereseadustiku artikli L. 312-1 lõike I punktis 3 nimetatud asutustes või käesoleva seadustiku artikli L. 160-14 lõikes 19 nimetatud meditsiini-, psühholoogilise toetuse ja haridusasutustes. […].“

(139) Gecodia aruandes tehakse järeldus, et patsiendi jaoks kõige sobivama transpordiliigi määrab arst, lähtudes patsiendi tervislikust seisundist ja iseseisvuse tasemest (CSSi artikkel L. 322-5), ning et selle valiku tegemiseks on vajalik ravikindlustusfondi eelnev heakskiit. Lisaks on CSSi artikli R. 322-10-4 kohaselt kohustuslik teha tervisekontroll, veendumaks, et ravi ei saa osutada kuni 150 km kaugusel asuvas raviasutuses. Teisisõnu kaetakse Gecodia aruande kohaselt transpordikulud ainult eriarstiabi või ravi puhul, mis ei ole Korsikal kättesaadav. Peale selle on CSSi artiklis R. 322-10-5 sätestatud, et transpordikulude hüvitamine arvutatakse patsiendi algse ravikoha ja lähima määratud raviasutuse vahelise vahemaa alusel.

(140) Selle teabe põhjal tegid Prantsuse ametiasutused kaks järeldust.

(141) *Esiteks* määrab kasutatava transpordiliigi (st laeva või lennuki) arst ning transpordikulude hüvitamiseks on vaja ravikindlustusfondi nõusolekut. Seega ei saa ravi eesmärgil reisijad transpordiliiki ise valida, kui nad soovivad, et nende transpordikulud hüvitataks.

(142) Prantsuse ametiasutuste sõnul kinnitab see, et lennu- ja meretransport ei ole ravi eesmärgil reisijate seisukohast vastastikku asendatavad. Ühe või teise transpordiliigi valik on neile peale surutud ravikulude hüvitamist reguleeriva riigisisese õigusraamistikuga.

(143) *Teiseks* on ravikindlustusega kaetavate reiside puhul tegemist patsientidega, kes ei leia Korsikal sobivaid ravivõimalusi ja kellel on seetõttu hädasti vaja reisida mandrile, et saada seal asjakohast ravi. Gecodia aruandes märgitakse, et asjakohast ravi tuleb seaduse kohaselt osutada raviasutuses, mis asub geograafiliselt kõige lähemal kohale, kus patsiendile Korsikal meditsiiniteenust osutatakse. Gecodia aruandes eeldatakse seega, et ravi eesmärgil reisijad on väga tundlikud vahemaa suhtes ja kalduvad eelistama sadamat, mis asub lähima raviasutusega paigas, vältimaks seda, et ravikindlustusfond ei hüvita nende reisikulusid või hüvitab need ainult osaliselt.

(144) Gecodia aruandes mainitakse, et üldmeditsiini, kirurgia ja sünnitusabi, järelravi ja rehabilitatsiooni ning psühhiaatria valdkonnas ei ole paljud haiglaraviga seotud raviteenused Korsikal kättesaadavad. Tuginedes haiglaravi käsitleva tehnilise asutuse (**ATIH**) kogutud andmetele aastate 2015–2020 kohta, kinnitasid Prantsuse ametiasutused, et Korsikal elavad patsiendid liiguvad kõnealuste raviteenuste saamiseks mandrile. Neist Gecodia aruandes kajastatud andmetest nähtub, et keskmiselt viibisid Korsika elanikud Prantsusmaa mandriosas üldmeditsiini, kirurgia ja sünnitusabiga seoses haiglas peaaegu 15 000 korral aastas, sh kahel kolmandikul juhtudest Bouches-du-Rhône'i departemangus (Marseille's); Korsika elanikud said aastas peaaegu 34 000 päeval järelravi ja rehabilitatsiooniteenuseid Prantsusmaa mandriosas, sh pooltel juhtudel Bouches-du-Rhône'i departemangus; ning nad said aastas peaaegu 1 700 korral psühhiaatrilist ravi, sh peaaegu pooltel juhtudel Bouches-du-Rhône'i departemangus.

(145) Nende andmete põhjal tehti Gecodia aruandes järeldus, et ravi eesmärgil reisijatel on spetsiifiline nõudlus Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahelise meretranspordi järele, võttes eelkõige arvesse transpordikulude hüvitamise tingimusi ja Korsikal kättesaamatut asjakohast ravi pakkuvate asutuste asukohta.

(146) Gecodia aruandes vaadeldi ka ravi eesmärgil reisijate vajadusi Prantsusmaa mandriosas asuva sihtkoha osas.

(147) Sellega seoses palusid Prantsuse ametiasutused ravikindlustusfondidel esitada andmed selle kohta, kui mitu transpordikulude ravikindlustusskeemist katmiseks esitatud eelneva heakskiidu taotlust nad on rahuldanud. 2A ravikindlustusfondilt saadud andmete kohaselt (üle 15 000 rahuldatud taotluse) ([91]) oli üle 80 % taotlustest seotud ühe või mitme reisiga Marseille'sse, samas kui alla 14 %, 1,1 % ja alla 0,3 % taotlustest olid seotud vastavalt reisidega Nice'i, Pariisi ja Touloni ([92]).

([91]) Erinevalt komisjoni poolt menetluse algatamise otsuse põhjenduses 79 väidetust teatas 2A ravikindlustusfond Prantsuse ametiasutustele 15 237 (mitte 8 000) eelneva heakskiidu taotlusest, mille ta ajavahemikul 17. septembrist 2020 kuni 31. detsembrini 2021 rahuldas.

([92]) Gecodia aruandes viidatakse ka 2B ravikindlustusfondilt saadud andmetele, mis koguti […] (*) ((*): konfidentsiaalne teave) ning millest nähtub, et ravi eesmärgil tehti üle 75 % lennureisidest Marseille'sse ja alla 25 % Nice'i.

(148) Gecodia aruandes jõuti seega järeldusele, et ravi eesmärgil reisijate nõudlus hõlmab tõenäoliselt ainult mandrisadamaid, mis asuvad mandril asuva lõppsihtkoha (määratud raviasutuse) lähedal. Valdav enamik ravi eesmärgil reisijaid reisib Marseille'sse.

3.4.2.1.2. Reisijate kvantitatiivse meretranspordinõudluse kindlaksmääramine

3.4.2.1.2.1. Korsika elanikust reisijate ja mujal elavate reisijate kvantitatiivse nõudluse kindlaksmääramine

(149) Reisijate (Korsika elanike ja mujal elavate reisijate) nõudluse kvantifitseerimisel tuginesid Prantsuse ametiasutused nii varasemate perioodide andmetele kui ka prognoosidele aastateks 2023–2030.

(150) Prantsuse ametiasutused analüüsisid Korsika elanikust reisijate ja mujal elavate reisijate varasemat nõudlust 2016.–2021. aasta kättesaadavate andmete põhjal. Seoses eeldatava nõudlusega aastatel 2023–2030 koostasid Prantsuse ametiasutused prognoosid 2019. aastal täheldatud nõudluse põhjal (2020. ja 2021. aastat mõjutas COVID-19 kriis). Nad hindasid Korsika elanike ja mujal elavate reisijate meretranspordinõudluse muutust, tuginedes transpordinõudluse keskmisele aastasele kasvumäärale pikas perspektiivis (2015–2030), mille rohepöördeministeerium avaldas 2016. aasta juulis ([93]) ja mida ajakohastati 2021. aasta oktoobris ([94]).

(151) Alljärgnevalt (tabel 14) on esitatud eeldatav nõudlus meretranspordi järele 2030. aastal.

Tabel 14

Reisijate nõudlus 2030. aastal liinide kaupa

	2030 Mujal elavad reisijad (Marseille, Touloni ja Nice'i piirkond)	2030 Korsika elanikust reisijad (Marseille ja Touloni piirkond)	2030 Kokku
Ajaccio	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**

Allikas: Gecodia aruanne, tabelid 43–44.

3.4.2.1.2.2. Ravi eesmärgil reisijate kvantitatiivse nõudluse kindlaksmääramine

(152) Ravi eesmärgil reisijate puhul ei olnud Prantsuse ametiasutustel otseseid andmeid transporditud patsientide ja nende saatjate arvude, sihtkohtade ega kasutatud transpordiliikide kohta. Sellega seoses on Gecodia aruandes märgitud, et neid andmeid oli Korsika piirkondlikult tervishoiuametilt ja ravikindlustusfondidelt küsitud. Korsika piirkondlik tervishoiuamet teatas, et tal ei ole seda teavet. Ravikindlustusfondid selgitasid, et nende infosüsteem ei anna usaldusväärseid ja täielikke andmeid.

([93]) Vt rohepöördeministeeriumi 2016. aasta juuli uuring prognoositava pikaajalise transpordinõudluse kohta, mis on kättesaadav aadressil https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Th %C3 %A9ma %20- %20Projections %20de %20la %20demande %20de % 20transport %20sur %20le %20long %20terme.pdf (vaadatud 18. oktoobril 2024). Uuringus on märgitud, et transpordinõudluse ja liikluse muutuste arvutamisel saadud tulemused peaksid olema aluseks kohaliku liikluse prognoosidele, mille koostavad ministeeriumi detsentraliseeritud osakonnad või taristuettevõtjad, et analüüsida piirkondade tulevikku ning hinnata avalikku poliitikat ja transporditaristu projekte. Uuringus on esitatud prognoosid 2030. ja 2050. aastaks.

([94]) Vt 2021. aasta oktoobri uuring, millega ajakohastati 2016. aasta uuringut, võttes eelkõige arvesse uute keskkonnaalaste õigusaktide vastuvõtmise mõju. Ajakohastatud versioon on kättesaadav aadressil https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/document_travail_52_projection_transport_snbc2_oct2021.pdf (vaadatud 18. oktoobril 2024).

(153) Seetõttu rekonstrueerisid Prantsuse ametiasutused nende reiside hinnangulised andmed, kasutades kaudseid andmeid.

(154) Prantsuse ametiasutused tuginesid esmalt ATIHi (põhjendus 144) andmetele Prantsusmaa mandriosas (ja täpsemalt Provence-Alpes-Côte-d'Azuri piirkonnas, kus asuvad Marseille, Toulon ja Nice) Korsika elanike puhul registreeritud meditsiiniteenuste või haiglas viibimiste arvu kohta (ravi puhul, mis ei ole Korsikal kättesaadav). Prantsuse ametiasutused lähtusid ravi eesmärgil reisijate ja nende saatjate arvu hindamisel kogu Provence-Alpes-Côte-d'Azuri piirkonnas Korsika elanike puhul järelravi ja rehabilitatsiooni, üldmeditsiini, kirurgia ja sünnitusabi ning psühhiaatria valdkonnas registreeritud meditsiiniteenuste või haiglas viibimiste arvudest ([95]). Nii saadi järelravi ja rehabilitatsiooni, üldmeditsiini, kirurgia ja sünnitusabi ning psühhiaatria valdkonnas kokku hinnanguliselt 65 000 ravi eesmärgil reisijat. Ainuüksi Bouches-du-Rhône'i departemangu (Marseille'sse) sõitis aastatel 2015–2019 keskmiselt ligikaudu 53 000 reisijat aastas.

(155) See hinnanguline arv hõlmab ka saatjaid. Prantsuse ametiasutuste hinnangul oli alla 19-aastaste ja üle 75-aastaste ravi eesmärgil reisijatega süstemaatiliselt kaasas üks saatja ning teistes vanuserühmades oli saatja kaasas pooltel reisijatel. Prantsuse ametiasutuste arvutuse kohaselt tekitab ühe korsiklasest patsiendi ravi eesmärgil tehtav (edasi-tagasi) reis seega faktilise vajaduse 1,4 reisija veoks (edasi-tagasi), võttes arvesse saatjate vajadust. Prantsusmaa sõnul oli see eeldus kooskõlas 2A ravikindlustusfondilt saadud empiiriliste andmetega, kuna 2A ravikindlustusfondi poolt rahuldatud 15 237 eelneva heakskiidu taotlusest 41,5 % (6 318) hõlmasid saatjat ja neist 6 318 taotlusest 7,5 % omakorda hõlmasid ka teist saatjat.

(156) Seejärel hindasid Prantsuse ametiasutused kahel viisil laevareiside arvu.

(157) Esimese lähenemisviisi kohaselt arvutati ravi eesmärgil reisijate arv, lahutades ravi eesmärgil reisijate hinnangulisest koguarvust lennukiga reisinud reisijate arvu. Prantsuse ametiasutustele kättesaadavatest andmetest Korsika ja Bouches-du-Rhône'i departemangu (Marseille) vahel aastatel 2016–2019 ravi eesmärgil lennukiga reisinud reisijate kohta ([96]) nähtub, et lennukiga reisis keskmiselt ligikaudu 38 000 reisijat aastas (umbes 70 % hinnanguliselt 53 000 ravi eesmärgil reisijast, põhjendus 154). Nende arvutuste põhjal järeldasid Prantsuse ametiasutused, et meretransport võib moodustada kuni 30 % ravi eesmärgil reisijate reisidest Bouches-du-Rhône'i departemangu.

(158) Teise lähenemisviisi kohaselt analüüsiti 15 237 eelneva heakskiidu taotlust, mille Korsika elanikud esitasid 2A ravikindlustusfondile aastatel 2020–2021 ravi eesmärgil tehtavate reisidega seotud transpordikulude hüvitamiseks. Analüüsides neid eelneva heakskiidu taotlusi, mis peavad sisaldama arsti ettekirjutust patsiendi seisundile vastava transpordiliigi kohta (põhjendused 136–148), ilmnes, et ligikaudu 4 % taotlustest puudutas meretransporti.

(159) Nende kahe lähenemisviisi põhjal moodustab ravi eesmärgil laevaga reisijate osakaal Marseille'sse ravi eesmärgil reisijate koguarvust 4–30 %. Selleks et need kaks lähenemisviisi ühitada ja tagada, et hinnang kõnealuste reisijate nõudluse ulatusele oleks konservatiivne, leidsid Prantsuse ametiasutused lõpuks, et laevaga reisis hinnanguliselt 10 % ravi eesmärgil reisijatest (ligikaudu 5 400 reisijat aastas Prantsuse ametiasutuste arvutuse kohaselt ravi eesmärgil Bouches-du-Rhône'i departemangu reisijate 53 000 suurusest koguarvust 2019. aastal).

([95]) Üldmeditsiini, kirurgia ja sünnitusabi puhul võeti Korsika patsientide reisinõudluse (edasi-tagasi reis, v.a saatja) hindamisel aluseks registreeritud viibimiste arv (1 viibimine = 1 edasi-tagasi reisija = 2 reisi). Järelravi ja rehabilitatsiooni puhul, mida mõõdetakse haiglas viibimise päevades, lähtusid Prantsuse ametiasutused reiside arvu hindamisel registreeritud viibimiste arvust (1 viibimine = 1 edasi-tagasi reisija = 2 reisi), võttes arvesse, et olenemata raviasutusest vastas viibimise kestus keskmiselt 45 haiglapäevale. Psühhiaatria puhul arvutati reisijate arv registreeritud meditsiiniteenuste arvu alusel (1 teenus = 1 edasi-tagasi reisija = 2 reisi).

([96]) Prantsuse ametiasutuste kogutud andmed pärinevad […] ravikindlustusfondidega sõlmitud veolepingutest.

(160) Lõpuks jaotasid Prantsuse ametiasutused ravi eesmärgil reisijad Korsika eri sadamate vahel, võttes aluseks üldmeditsiini, kirurgia ja sünnitusabi valdkonna teenuste jaotuse piirkondade kaupa (vastav kaart on kättesaadav ATIHi veebisaidil).

(161) Hinnates ravi eesmärgil reisijate iga-aastast nõudlust, mis tuleb rahuldada aastatel 2023–2030, leidsid Prantsuse ametiasutused, et kui võtta arvesse ühelt poolt elanikkonna eeldatavat kasvu ja vananemist ning teiselt poolt tervishoiuteenuste osutamise arengut Korsikal, on prognoositav nõudlus aastatel 2023–2030 eeldatavasti stabiilne, vastates ravi eesmärgil tehtud reiside hinnangulistele arvudele 2019. aastal. Alljärgnevalt (tabel 15) on esitatud Korsika sadamate ja Marseille sadama vahel ravi eesmärgil tehtud laevareiside hinnangulised arvud.

Tabel 15

Korsikal elavate patsientide ja nende saatjate (iga-aastaste reisijate) poolt Korsika ja Marseille vahel ravi eesmärgil tehtud laevareiside hinnangulised arvud

	2018	2019	2020	2023–2030
Ajaccio	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**

Allikas: Prantsuse ametiasutuste märkused, mis esitati 27. juulil 2023.

3.4.2.2. Turu suutlikkus rahuldada kasutajate nõudlust

(162) Pärast Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahelise reisijate meretranspordi eri kasutajakategooriate kvalitatiivse ja kvantitatiivse nõudluse hindamist asusid Prantsuse ametiasutused kindlaks tegema, mil määral suudab turu pakkumine seda nõudlust rahuldada.

3.4.2.2.1. Laevandusettevõtjatega konsulteerimine

3.4.2.2.1.1. Esitatud küsimused

(163) Laevandusettevõtjatega konsulteerimisel kasutati esmalt küsimustikku, mis sisaldas nelja üldist küsimust reisijateveo kohta:

— esimeses küsimuses paluti laevandusettevõtjatel kommenteerida kasutajate nõudluse omadusi, mida kirjeldati kasutajatega konsulteerimist toetavas dokumendis (põhjendus 95);

— teises küsimuses paluti ettevõtjatel kirjeldada laevastikku, mida nad tõenäoliselt kasutaksid Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahel mereveoteenuste osutamiseks;

— kolmandas küsimuses küsiti, kas ettevõtjatel on plaanis 2019. aasta ATK kava raames alates 2023. aastast teenindada üht või mitut liini. Selles küsimuses esitati ka loetelu liinidest, mis hõlmavad kõiki Marseille ja Korsika sadamate, Touloni ja Korsika sadamate ning Nice'i ja Korsika sadamate vahelisi mereühendusi. Iga liini puhul pidid ettevõtjad märkima, kas nad teenindaksid seda liini 2019. aasta ATK kava alusel. Küsimustik võimaldas ettevõtjatel esitada ka märkusi kõnealuse liini teenindamise kohta.

(164) Kui kolmandale küsimusele vastati ühe või mitme liini puhul jaatavalt, jätkus küsimustik konkreetsemate küsimustega teenuse kohta, mida ettevõtja osutaks. Ettevõtjad pidid esitama vastava teabe iga liini kohta, mille puhul nad olid väljendanud valmisolekut osutada ärilistel alustel teenust 2019. aasta ATK kava raames.

(165) Näiteks kui ettevõtja teatas, et ta on valmis osutama ärilistel alustel teenust Marseille – Ajaccio liinil, pidi ta vastama järgmistele küsimustele:

— Kas ta oli juba osutanud mereveoteenust kõnealusel liinil aastatel 2015–2022 ([97])?

— Millisel osal aastast ettevõtja oma teenust osutaks ([98])?

— Mis tüüpi laevu ettevõtja ärilistel alustel teenuse osutamiseks kasutaks ([99])?

3.4.2.2.1.2. Saadud vastuste kokkuvõte

(166) Laevandusettevõtjatega konsulteerimisel esitasid vastused kolm ettevõtjat: Corsica Linea, La Méridionale ja Corsica Ferries.

(167) Corsica Linea ja La Méridionale teatasid, et nad ei pakuks 2019. aasta ATK kava raames Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahel ühtegi teenust ärilistel alustel.

(168) Corsica Ferries kirjeldas teenust, mida ta reisijateveo avaliku teenindamise lepingu puudumisel osutaks ärilistel alustel. Küsimustikule antud vastuste toetuseks esitas Corsica Ferries mitu Exceli faili, milles ta kirjeldas muu hulgas üksikasjalikult oma laevade veomahte ja ärilistel alustel osutatavat teenust.

(169) Vastates laevandusettevõtjatega konsulteerimisel esitatud 1. küsimusele, märkis Corsica Ferries, et ajal, mil ta koostas oma vastused küsimustikule ja veoteenusega seotud andmeid sisaldavad Exceli failid, ei sisaldanud CdC esitatud dokumendid ühtegi viidet territoriaalse järjepidevuse vajadustele ja nõuetele. Seda ebakindlust arvesse võttes ei modelleerinud Corsica Ferries oma laevade veomahte käsitlevas Exceli failis veomahu suurenemist ega vähenemist aastatel 2023–2028: seega on teatatud veomaht kogu asjaomase perioodi jooksul sama.

(170) Vastates 4. küsimusele, märkis Corsica Ferries, et avaliku teenindamise lepingu puudumise korral osutaks ta alates 1. jaanuarist 2023 reisijateveoteenuseid kõigi mandrisadamate (Marseille, Nice, Toulon) ja kõigi Korsika sadamate vahel peale Propriano sadama. Täpsemalt pakuks ta ärilistel alustel päevaseid ja öiseid teenuseid (kauba- ja reisijatevedu), mis hõlmavad järgmist:

— igapäevane edasi-tagasi reis Prantsusmaa mandriosa ning Ajaccio ja Bastia sadama vahel (Toulonist vähemalt viis korda nädalas ja Marseille'st kaks korda nädalas);

— edasi-tagasi reisid Porto-Vecchio ja L'Île-Rousse'i sadamasse Marseille'st kaks korda kuus ja Toulonist vähemalt kolm korda nädalas;

— Propriano suunal ärilistel alustel teenust ei osutataks, kuna Corsica Ferriese sõnul on see sadam asendatav Ajaccioga, kuhu läheks reis vähemalt kord päevas Marseille'st ja Toulonist;

— täiendavad mereveoteenused Nice'i sadama ja Korsika vahel juulist septembrini.

(171) Corsica Ferries teatas Prantsuse ametiasutustele, et tal on 13 laevast koosnev laevastik, mida ei ole määratud ühelegi konkreetsele liinile. Samuti teatas see ettevõtja, et kõikidel liinidel toimuks 15 % ülesõitudest päevasel ajal (väljumine kell 6.00–16.00 ning saabumine kella 14.00 ja südaöö vahel mõlemal suunal).

([97]) Kui vastus oli eitav, pidi ettevõtja märkima teenuse puudumise põhjuse.

([98]) Samuti tuli ettevõtjal täpsustada järgmist: i) kui teenust ei osutata aastaringselt, siis millisel konkreetsel osal aastast; ii) kas kavandatava teenuse näol oleks tegemist otseühendusega; iii) ülesõitude sagedus; iv) kavandatud väljumis- ja saabumisajad ning v) igaks aastaks kavandatud otseülesõitude koguarv.

([99]) Ettevõtja pidi täpsustama järgmist: i) kuidas kasutatav laev vastab territoriaalse järjepidevuse vajadustele; ii) kavandatud laevade arv; iii) laevade veomaht; iv) laevade omadused; v) rakendatavad keskkonnameetmed ning vi) laevade pardal pakutavad teenused.

(172) Oma laevade reisijateveomahu kohta esitas Corsica Ferries Prantsuse ametiasutustele alljärgnevalt esitatud (tabel 16) teabe.

Tabel 16

Corsica Ferriese võimalik teenus 2019. aasta ATK kava raames (iga-aastased reisijate arvud) ATLide puudumise korral

	2023–2028 Mujal elavad reisijad (Marseille, Touloni ja Nice'i piirkond)	2023–2028 Korsika elanikust reisijad (Marseille ja Touloni piirkond)	2023–2028 Kokku
Ajaccio	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**

Allikas: Corsica Ferriese vastus Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vaheliste mereveoteenuste turutestile (22. veebruar 2022).

(173) Lisaks teatas Corsica Ferries, et tema pakkumine (Marseille sadamast) kehtib üksnes Korsika ja mandri vahelise transpordi avaliku teenindamise lepingu puudumisel.

3.4.2.2.2. Turutõrke analüüs

(174) Olles analüüsinud veomahte, mida Corsica Ferries pakuks, tegid Prantsuse ametiasutused järelduse, et ATLide puudumisel suudaks turg aastatel 2023–2028 rahuldada Korsika elanikust reisijate (v.a ravi eesmärgil reisijad) ja mujal elavate reisijate prognoositud nõudlust mereveoteenuste järele Ajaccio, Bastia, L'Île-Rousse'i ja Porto-Vecchio sadama ning Prantsusmaa mandrisadamate vahel.

(175) Prantsuse ametiasutused märgivad siiski, et Corsica Ferries ei teenindaks Propriano sadamat. Seega teevad nad järelduse, et Propriano sadama ja Prantsusmaa mandrisadamate vahelise meretranspordi puhul esineb täielik turutõrge nii Korsika elanikust reisijate kui ka mujal elavate reisijate teenindamisel.

(176) Lisaks leiavad Prantsuse ametiasutused seoses ravi eesmärgil reisijate nõudlusega, et Corsica Ferries toimetaks reisijaid Marseille sadamasse Ajaccio ja Bastia sadamast kaks korda nädalas ning Porto-Vecchio ja L'Île-Rousse'i sadamast kolm korda kuus. Lisaks, nagu on märgitud põhjenduses 170, ei teenindaks Corsica Ferries Propriano sadamat. Seetõttu leiavad Prantsuse ametiasutused, et Corsica Ferriese pakutavad reisid Marseille sadamasse, mis on ravi eesmärgil reisijate eelistatud sadam, ei ole piisavalt regulaarsed.

3.4.2.3. Järeldus reisijate meretranspordi puhul avaliku teenindamise vajaduse kohta

(177) Võttes arvesse Propriano sadama ja Prantsusmaa mandrisadamate vahel Korsika elanikust reisijate ja mujal elavate reisijate meretranspordi puhul esinevat turutõrget, järeldasid Prantsuse ametiasutused, et on olemas avaliku teenindamise vajadus, mis hõlmab kogu hinnangulist kvantitatiivset nõudlust Propriano sadamast/sadamasse reisimise järele aastatel 2023–2030, nagu on osutatud eespool (tabel 14).

(178) Võttes arvesse Korsika kõigi sadamate ja Marseille sadama vahel ravi eesmärgil reisijate meretranspordi puhul esinevat turutõrget, mis on tingitud Corsica Ferriese pakutavate veoteenuste ebapiisavusest, järeldasid Prantsuse ametiasutused, et on olemas avaliku teenindamise vajadus, mis hõlmab ravi eesmärgil Marseille'sse reisijate kogu nõudlust aastatel 2023–2030, nagu on osutatud eespool (tabel 15).

3.4.3. *Kaupade meretranspordi puhul avaliku teenindamise vajaduse määratlemine*

(179) Käesolevas jaotises kirjeldatakse Prantsuse ametiasutuste järeldusi i) Korsika ja mandri vahelise kaupade meretranspordi kasutajate nõudluse kohta ning ii) turu suutmatuse kohta seda nõudlust rahuldada.

3.4.3.1. Kasutajate nõudluse kindlaksmääramine

(180) Järgmistes jaotistes kirjeldatakse analüüse, mille Prantsuse ametiasutused tegid seoses kasutajate kvalitatiivse ja kvantitatiivse nõudlusega Korsika ja mandri vahelise kaupade meretranspordi järele.

3.4.3.1.1. Kvalitatiivse nõudluse kindlaksmääramine

(181) Käesolevas jaotises esitatakse kõigepealt kasutajatega konsulteerimise tulemused, seejärel sadamavaldajatega konsulteerimise tulemused ning lõpuks Gecodia aruande järeldused, mis täiendavad avalike konsultatsioonide tulemusi.

3.4.3.1.1.1. Kasutajatega konsulteerimise tulemused

3.4.3.1.1.1.1. Esitatud küsimused

(182) Kasutajatega konsulteerimist toetavas dokumendis (põhjendus 95) eristasid Prantsuse ametiasutused esialgu vedukiga veoste transporti ja vedukita veoste transporti ([100]).

(183) Kasutajatega konsulteerimisel kasutati kõigile kaupade meretranspordi kasutajatele suunatud küsimustikku. Küsimustik sisaldas umbes 20 küsimust koos vastusevariantidega (mõnel juhul oli kasutajatel võimalik märgistada mitu vastust) ning küsimustiku täitmiseks kulus hinnanguliselt viis minutit.

(184) Esimeses kolmes küsimuses küsiti üldist teavet kasutaja kohta. Esimeses küsimuses paluti kasutajatel teatada, millist Marseille sadama ja Korsika viie sadama vahelist liini nad kasutavad ([101]). Teine küsimus puudutas kasutaja tegevusvaldkonda ja tema peakontori postiindeksit. Kolmandas küsimuses paluti kasutajal kommenteerida vedukiga veoste ja vedukita veoste eristamist ning esitada teavet 2019. aastal asjaomasel liinil transporditud vedukiga ja/või vedukita veoste mahu kohta.

(185) Küsimustega 4–13 sooviti teada, kuivõrd on kasutaja asjaomas(t)el liini(de)l pakutavate mereveoteenustega rahul. Täpsemalt küsiti järgmist:

— kas asjaomasel liinil pakutav teenus vastab kasutaja vajadustele (jah või ei);

— kas kasutajal esines raskusi seoses saadaoleva veomahuga ([102]);

— mis liiki kaubaga kasutajal sellised raskused tekkisid ja kas ta suunas kauba nende raskuste tõttu teistele liinidele ([103]);

— kas Korsikalt väljumise ja Korsikale saabumise ajad on kasutaja arvates rahuldavad või mitte (ja kui need on ebarahuldavad, siis kas ta sooviks väljumist või saabumist varem või hiljem) ja kuivõrd ta on rahul tema kasutatavatel liinidel pakutavate mereveoteenuste sagedusega;

— kas 2019. aasta ATK kava kohast maksimaalset kaubaveohinda tuleks muuta.

([100]) Kasutajatega konsulteerimist toetavas dokumendis selgitatakse, et erinevalt vedukiga veostest on vedukita veoste puhul vaja märkimisväärses mahus sadamakäitlust (sadamaseadmeid, tööjõudu).
([101]) Mitme liini kasutamise korral tuli kasutajatel täita küsimustik iga kasutatava liini kohta.
([102]) Vastusevariandid olid järgmised: süstemaatiliselt; regulaarselt; vahetevahel; mitte kunagi.
([103]) Vastusevariandid olid järgmised: sama liin; muud liinid Marseille kaudu; muud liinid Touloni kaudu; muud liinid Nice'i kaudu; muu (täpsustada).

(186) Küsimustes 14–20 paluti kasutajal anda hinnang mandrisadama valikule teenuse saamiseks. Täpsemalt küsiti järgmist:

— kas mõne Marseille'st väljuva reisi broneerimise ajal uurib kasutaja ka teistes mandrisadamates saada olevaid ülesõite ([104]);

— teiste mandrisadamate asemel Marseille sadama valimise peamine põhjus ([105]);

— kas Marseille sadama puhul meretranspordi eest küsitava hinna hüpoteetilise 5–10 % tõusu korral on kasutaja valmis kasutama mõne teise mandrisadama (Toulon ja/või Nice) Korsika-suunalisi mereveoteenuseid;

— kas kasutaja on alates 2019. aastast juba kasutanud Toulonist või Nice'ist Korsikale suunduvaid liine (jah või ei), ning kui jah, siis peamine põhjus, miks valiti Marseille sadama asemel muu mandrisadam (Toulon või Nice) ([106]).

(187) Lõpuks küsiti 21. küsimuses kasutajatelt nende arvamust täielikult kaubaveoks mõeldud laevadega (ro-ro) pakutava veoteenuse sobivuse kohta võrreldes senise teenusega (ro-pax).

3.4.3.1.1.1.2. Saadud vastuste kokkuvõte

(188) Konsultatsiooniperioodi lõpuks said Prantsuse ametiasutused küsimustikule ainult viis vastust. Kuna vastuseid oli nii vähe, võttis Gecodia otse ühendust mitme Korsika ja mandri vahelisi kaupade meretranspordi teenuseid kasutava transpordi- ja logistikaettevõtjaga, et saada küsimustikule vastused telefoni teel.

(189) Prantsuse ametiasutuste sõnul võttis Gecodia ühendust 21 vedajaga, kelle arvele langeb ligikaudu 90 % kogu vedukita veoste transpordist ja 70 % vedukiga veoste transpordist Korsika ja mandri vahel. Küsitletud vedajad kasutasid peamiselt Marseille'st lähtuvaid liine, kuid üle poole neist kasutas ka Toulonist väljuvaid liine. Vedajad vastasid küsimustele kõigi nende poolt Korsika (iga Korsika sadama) ja mandri (iga mandrisadama) vahel kasutatavate liinide ning iga veoseliigi (vedukiga ja vedukita veosed) kohta.

(190) Vedukita veoste ([107]) puhul võib küsimustikule saadud vastused kokku võtta järgmiselt:

— veidi üle poole vastajatest leiab, et praegune mereveoteenus ei vasta üldiselt nende vajadustele. Vastused varieeruvad sõltuvalt liinist: kui peaaegu kõik ettevõtjad, kes kasutavad veoteenuseid mandri ning Propriano ja L'Île-Rousse'i vahel, on praegu pakutavate teenustega rahul, siis peaaegu kõik ettevõtjad, kes kasutavad veoteenuseid mandri ning Ajaccio ja Bastia vahel, on rahulolematud ([108]);

— enamikul kasutajatel esineb raskusi seoses saadaoleva veomahuga, eriti mandri ja Bastia vahelistel liinidel (kõigil esineb regulaarselt või süstemaatiliselt raskusi) ning Ajaccio ja Porto-Vecchio vahelistel liinidel (enam kui pooltel esineb regulaarselt või süstemaatiliselt raskusi);

— kasutajatega konsulteerimise ajal kehtivate Korsikalt väljumise ja Korsikale saabumise aegadega ning edasi-tagasi reiside sagedusega on vastajad enamasti rahul;

([104]) Vastusevariandid olid järgmised: mul ei ole valikut (kohustuslik broneering); süstemaatiliselt; ainult mõne veose puhul (täpsustada veose liik, mille puhul võrdlust ei tehta); mitte kunagi.
([105]) Vastusevariandid olid järgmised: madalaim hind; sadamataristu; sõiduplaan; teenuse parem kvaliteet; sadama lähedus minu sihtkohale; reisi liik; muu (täpsustada).
([106]) Vastusevariandid olid järgmised: madalaim hind; sobivam sõiduplaan; minu sihtkoht oli valitud sadamale lähemal; Marseille's ei olnud enam teenust saadaval; muu (täpsustada).
([107]) Meeldetuletuseks: vedukita veoseid transporditakse ainult Korsika sadamate ja Marseille sadama vahel.
([108]) Porto-Vecchio puhul on olukord vähem selge: 64 % vastajatest pidas teenust ebarahuldavaks.

— ükski vastaja ei võrdle Marseille sadamas pakutavaid ülesõite teistes sadamates pakutavate ülesõitudega. Marseille sadama lähedus on peaaegu ainus põhjus selle sadama valimiseks. Isegi Marseille'st lähtuva meretranspordi hindade hüpoteetilise tõusu korral ei hakkaks ükski vastaja kasutama teisi mandrisadamaid;

— peaaegu kõik vastajad eelistaksid seda, kui teenust osutataks reisi-/kaubalaevade asemel ainult kaubalaevadega (ro-ro).

(191) Vedukiga veoste puhul võib küsimustikule saadud vastused kokku võtta järgmiselt:

— veidi üle pooltes vastustes märgitakse, et praegused Marseille'st/Marseille'sse pakutavad mereveoteenused vastavad üldiselt vajadustele, samas kui Toulonist lähtuvaid teenuseid peetakse ebarahuldavaks (77 % vastustest). Vastused varieeruvad sõltuvalt liinist: peaaegu kõik kasutajad (Marseille ja Touloni sadamat kasutavad vastajad) kurdavad mandri ja Bastia vahelise liini üle. Pooled neist ei ole rahul ka teenustega mandri ning Ajaccio ja Porto-Vecchio vahel (Marseille ja Touloni sadamat kasutavad vastajad), küll aga on nad üldiselt rahul mandri ning Propriano ja L'Île-Rousse'i vaheliste liinidega;

— enamikul kasutajatel esineb raskusi seoses saadaoleva veomahuga, eriti mandri ja Bastia vahelistel liinidel (kõigil esineb regulaarselt või süstemaatiliselt raskusi, nii Marseille kui ka Touloni puhul) ning Ajaccio ja Porto-Vecchio vahelistel liinidel (pooltel esineb regulaarselt või süstemaatiliselt raskusi Marseille'st lähtuvate teenuste puhul ja kõigil esineb regulaarselt või süstemaatiliselt raskusi Toulonist lähtuvate teenuste puhul);

— kasutajatega konsulteerimise ajal kehtivate väljumis- ja saabumisaegadega ning edasi-tagasi reiside sagedusega on vastajad enamasti rahul nii Touloni kui ka Marseille puhul;

— peaaegu ükski vastaja ei võrdle Marseille sadamas pakutavaid ülesõite teistes sadamates pakutavate ülesõitudega. Marseille sadama lähedus on peaaegu ainus põhjus selle sadama valimiseks. Isegi Marseille'st lähtuva meretranspordi hindade tõusu korral ei hakkaks ükski vastaja kasutama teisi mandrisadamaid;

— 2019. aastal kasutas vähem kui 40 % vastajatest muid mandrisadamaid kui Marseille. Vastused varieeruvad sõltuvalt liinist: 80 % mandri ja Bastia vahel liikunud vastajatest ning 50 % mandri ja Ajaccio vahel liikunud vastajatest kasutas Touloni sadamat, samas kui mandri ja teiste Korsika sadamate vahel liikunud vastajatest ei kasutanud praktiliselt ükski muud sadamat. Touloni sadama kasutamise ainus põhjus on see, et Marseille sadamas ei ole enam teenust saadaval. Isegi Marseille'st lähtuva meretranspordi hindade tõusu korral ei hakkaks ükski vastaja kasutama teisi mandrisadamaid;

— enamik vastajaid eelistaks seda, kui teenust osutataks reisi-/kaubalaevade (ro-pax) asemel ainult kaubalaevadega (ro-ro).

3.4.3.1.1.2. Sadamavaldajatega konsulteerimine

3.4.3.1.1.2.1. Esitatud küsimused

(192) Sadamavaldajatega konsulteerimisel kasutatud küsimustik koosnes kolmest kaubavedu käsitlevast osast.

(193) Küsimustiku esimeses osas paluti sadamavaldajatel kommenteerida kasutajate nõudluse omadusi, mida kirjeldati kasutajatega konsulteerimist toetavas dokumendis (põhjendus 95). Täpsemalt paluti esimeses osas sadamavaldajatel:

— kommenteerida vedukiga ja vedukita veoste eristamist;

— märkida oma sadama teeninduspiirkonna suurus, tuginedes oma teadmistele turu kohta;

— märkida, kas nad peavad oma sadamataristut Korsika ja mandri vahelise vedukiga ja vedukita veoste kogu transpordi või selle osa puhul teiste sadamatega mitteasendatavaks;

— kommenteerida kaubaveo valdkonnas sadamatevahelise konkurentsi taset nii asjaomasel hetkel kui ka seitsme aasta jooksul.

(194) Küsimustiku teises osas paluti sadamavaldajatel esitada täielik kirjeldus sadamataristust, mida nad tõenäoliselt kasutaksid Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vaheliste mereveoteenuste eesmärgil.

(195) Kolmandas osas (küsimused 5.1–5.8 vedukita veoste kohta ja küsimused 6.1–6.8 vedukiga veoste kohta) küsiti sadamavaldajatelt sisuliselt nende taristu läbilaskevõime kohta kaubaveo teenindamiseks. Täpsemalt paluti neil märkida:

— kas nende taristu hõlmab vedukita veoste ja vedukiga veoste jaoks ette nähtud teenindusalasid (jah või ei) ([109]);

— mis tüüpi laevu nad saavad vastu võtta ([110]);

— kas nende taristul teenindatakse praegu vedukiga ja/või vedukita veoseid ([111]);

— kas nende taristu võimaldab kaubaveo kontekstis teenindada igapäevaseid ([112]) ja iganädalasi ([113]) edasi-tagasi reise (jah või ei);

— kas sadamavaldajatel on võimalik tagada mandri ja Korsika vaheliste kaubaveoteenuste kontekstis mitu igapäevast ja/või iganädalast edasi-tagasi reisi (jah või ei) ([114]).

3.4.3.1.1.2.2. Saadud vastuste kokkuvõte

(196) Nagu on märgitud põhjenduses 120, said Prantsuse ametiasutused teavet Touloni, Marseille ja Nice'i sadamavaldajatelt.

(197) Mis puudutab küsimustiku esimest osa, siis need kolm sadamavaldajat peavad Prantsuse ametiasutuste lähenemisviisi vedukiga ja vedukita veoste eristamisel asjakohaseks. Kaubaveo teeninduspiirkonna puhul leiavad Nice'i ja Touloni sadamavaldajad, et nende teeninduspiirkond on kohalik ja piirdub vahetu tagamaaga, samas kui Marseille sadamavaldaja arvates teenindab sadam kaubavedu kogu Prantsusmaalt, eelkõige aga Rhône'i orgu läbivat kaubavedu.

(198) Konkurentsitingimuste kohta leidis Nice'i sadamavaldaja, et tema sadamataristu, mis asub kesklinnas, ning Nice'i ümbruse nõrk tööstus- ja kaubandusstruktuur ei võimalda tal praegu ega ka järgmise seitsme aasta jooksul rahuldada nõudlust Korsika ja mandri vahelise kaubaveo järele. Touloni sadamavaldaja märkis, et Marseille sadam on kaubaveoturul vaieldamatu liider ja et Touloni sadamat saab positsioneerida üksnes Marseille sadamat täiendama. Touloni sadamavaldaja märkis ka, et Marseille ja Touloni vahel valitseb „eluterve konkurents, kuigi oma piiratud läbilaskevõime tõttu ei saa Touloni sadam sellel turul tegelikult konkureerida". Marseille sadamavaldaja leidis, et geograafiline asukoht kiirtee- ja raudteeühenduste keskmes ning peamiste logistika- ja transpordisõlmede läheduses ning väga hõlbus juurdepääs sadamataristule kolme kiirtee kaudu annavad Marseille sadamale kaubaveoturul olulise eelise.

([109]) Küsimustikus paluti sadamavaldajatel esitada teenindusalade suurus, teenindusalade kättesaadavus Korsika-suunaliseks kaubaveoks ning võimalus võtta vastu 1. ja 2. klassi ohtlikke kaupu.

([110]) Sadamavaldajatel paluti ka esitada i) olemasolevate kaide arv; ii) vastu võetavate laevade maksimaalne veomaht veosemeetrites; iii) rakendatavad keskkonnameetmed.

([111]) Sadamavaldajatel paluti ka esitada i) poolhaagiste/veoautode mahutamise igapäevane suutlikkus; ii) poolhaagiste/veoautode vastuvõtuajad; iii) poolhaagiste/veoautode keskmine parkimisaeg; iv) ühe tunni jooksul pardale minevate või pardalt lahkuvate poolhaagiste/veoautode maksimaalne arv.

([112]) Sadamavaldajatel paluti ka esitada i) sadamas peatumiste võimalik arv päevas; ii) sadamas peatumise minimaalne ja maksimaalne kestus; iii) kaikohtade eraldamise reeglid.

([113]) Sadamavaldajatel paluti ka esitada i) sadamas peatumiste võimalik arv nädalas; ii) sadamas peatumise minimaalne ja maksimaalne kestus ning iii) kaikohtade eraldamise reeglid.

([114]) Küsimustes paluti sadamavaldajatel esitada sadamas peatumiste garanteeritud arv.

(199) Küsimustiku kolmanda osa kohta:

— *Marseille sadamavaldaja* kinnitas, et sadamas on 13 kaikohta, mis on võimelised teenindama Korsika-suunalist vedukiga ja vedukita veoste transporti. Neist viis on 2021.–2022. aasta ATLide raames juba täielikult eraldatud Korsika-suunalise liikluse jaoks ning lisaks saab eraldada veel kaheksa. Marseille sadamas on 120 000 m² teenindusalasid, mille saab täielikult eraldada Korsika-suunalisele vedukiga ja vedukita veoste transpordile. Kui see on vajalik ilmastikutingimuste tõttu või ohtlike kaupadega tegelemiseks, on võimalik teha kättesaadavaks veel peaaegu 30 000 m² lisapinda. Lisaks luuakse terminali laiendamise projekt raames üle 60 000 m² täiendavaid teenindusalasid, mida sadam saab kasutada Korsika-suunaliste mereveoteenuste jaoks. Peale selle märkis Marseille sadamavaldaja, et veoautode pääs laevadele on lihtne ([115]). Marseille sadamas saavad pardale/pardalt maha sõita keskmiselt 35 haagist tunnis ning päevas on võimalik teenindada ligi 240 haagist. Lõpuks märkis Marseille sadamavaldaja, et sadam saab kiireloomulise tehnilise sekkumise vajaduse korral pakkuda ro-pax-tüüpi laevadele remonditeenust.

— *Touloni sadamavaldaja* teatas, et tema sadamataristu võimaldab käidelda vedukiga ja vedukita veoseid. Ta märkis, et Toulon-Port de Commerce'i terminalis on teenindusalad (3 400 m²) ja kolm kaikohta ro-pax-tüüpi laevade jaoks, mis võimaldab tagada kaks edasi-tagasi reisi päevas ([116]). Sadamavaldaja märkis, et selles terminalis saab pardale/pardalt maha sõita 80 haagist päevas (suveperioodil aga ainult umbes kümme). Sadamavaldaja hoiatas siiski, et arvestades seda, kui suurel määral Corsica Ferries neid eraldatud alasid praegu kasutab (80 %), ei saa ta tagada, et neid saab igapäevaselt kasutada mandri ja Korsika vaheliseks regulaarseteks veoteenusteks ([117]). Toulon-Port de Commerce'i terminal saab teenindada vedukiga veoseid, ent mitte ohtlikke kaupu. Toulon-Brégailloni terminalis on 30 000 m² teenindusalasid, mida saab kasutada vedukita veoste, sealhulgas ohtlike kaupade jaoks. Terminalis on aga ainult üks kai ja ainult ro-ro-tüüpi laevade jaoks. Terminal suudab teenindada 120 haagist päevas. Vari kaubandus-tööstuskoda märkis, et Toulon-Brégaillon sobib kõige paremini puhtalt kaubaveoks, kuna terminal ei saa teenindada reisijatevedu, asudes tsoonis, kus käideldakse lõhkeaineid.

— *Nice'i sadamavaldaja* teatas, et tema sadamataristu ei võimalda käidelda vedukita veoseid. Küll aga saab käidelda vedukiga veoseid. Sadamataristu teenindusala suurus on 25 900 m², kuid sadamavaldaja täpsustas, et reisijatevedu on mis tahes muu tegevuse suhtes ülimuslik. Kasutada saab nelja kaikohta. Nice'i sadam suudab tagada vedukiga veoste transpordiks päevas kuni neli reisi Korsikale ja tagasi.

(200) Nagu on märgitud põhjenduses 124, esitas Korsika kaubandus- ja tööstuskoda kasutajatega konsulteerimise käigus ka vabas vormis teabe. Korsika kaubandus- ja tööstuskoda esitas mitmesuguseid andmeid kaubaveo kohta Korsika sadamates.

(201) Üldiselt rõhutas Korsika kaubandus- ja tööstuskoda läbilaskevõimega seotud probleeme, mis esinevad kõigis Korsika sadamates peale Propriano sadama. See olukord nõuab suveperioodidel regulaarselt prefektuuri erandeid, et raskeveokid saaksid sõita tiheda liiklusega päevadel (nn punastel päevadel). Täpsemalt märkis Korsika kaubandus- ja tööstuskoda järgmist:

— *Bastia sadama* kaudu toimuv kaubavedu on alates 2010. aastast kiiresti kasvanud ja COVID-19 pandeemia seda kasvu ei aeglustanud. Bastia sadama läbilaskevõime on aga ammendunud: sadama teenindusalad on ülekoormatud, üha pingelisemaid käitlemistoiminguid tuleb teha piiratud aja jooksul ja piiratud alal ning veokiummikud ei võimalda vedajatel kaupa korrapäraselt ja õigeaegselt kohale toimetada. Kuigi Bastia

([115]) Marseille sadamavaldaja sõnul kulub veoautoga sadama sissepääsust mereterminali sõitmiseks alla viie minuti. Lisaks märkis sadamavaldaja, et sadama transiidi- ja registreerimistoimingud on täielikult digitaliseeritud, tagades seega sujuva liiklusvoo.

([116]) Touloni sadamavaldaja märkis, et üks kolmest kaist, Fourneli kai, on kella 8.30 ja 18.30 vahel esmajärjekorras reserveeritud kruiisilaevadele.

([117]) Vari kaubandus-tööstuskoda märkis oma vastuses: „Võttes arvesse, et ainuüksi [Toulon-Port de Commerce'i] terminalis teenindab Corsica Ferries juba enam kui 1,3 miljonit Korsikale suunduvat reisijat ATLi-välise teenuse kaudu ja enam kui 400 000 muudesse Euroopa saarte sihtkohtadesse (Sardiinia, Menorca, Mallorca) suunduvat reisijat oma muude teenuste kaudu, ning kuna kohalikud valitud esindajad on nõudnud, et need arvud piirduksid 2019.–2021. aastal teenindatud reisijate arvudega (st maksimaalselt 2 miljoni reisijaga), on väga keeruline ette kujutada, kuidas sellele olemasolevale ja hästitoimivale tegevusele lisada täiendav tegevus kooskõlas ATLi kohustustega (ja eelkõige kaupade käitlemine kogu aasta jooksul)".

sadamal on kaheksa kaikohta, ei saa ta samal ajal mahutada kaheksat laeva, eelkõige kaikohtade tehniliste omaduste tõttu (piiratud pikkus ja süvis). Seetõttu kutsub Korsika kaubandus- ja tööstuskoda üles säilitama igapäevased edasi-tagasi reisid Bastia ja Marseille' vahel ning lisama täiendavaid edasi-tagasi reise, et hajutada liiklust ja vältida ummikuid/kaupade jätmist kai äärde;

— *Ajaccio ja Porto-Vecchio sadama* kaudu toimuv kaubavedu on samuti järsult suurenenud ning kaubad jäävad üha sagedamini kai äärde, kuna laeva pardal ei ole ruumi. Seetõttu kutsub Korsika kaubandus- ja tööstuskoda üles säilitama igapäevased ja -nädalased edasi-tagasi reisid mõlemasse sadamasse ning lisama täiendavaid edasi-tagasi reise, et hajutada liiklust ja vältida ummikuid/kaupade jätmist kai äärde;

— *L'Île-Rousse'i sadam* on Korsika kaubandus- ja tööstuskoja sõnul teiste Korsika sadamatega võrreldes ebavõrdses olukorras, kuna igal nädalal on üks kolmest edasi-tagasi reisist ette nähtud ohtlike kaupade veoks, mis tekitab probleemi sadama teeninduspiirkonna Balagne'i – Porto-Vecchio järel populaarsuselt teise turismisihtkoha – majandusliku elujõulisuse seisukohast. Pealegi on L'Île-Rousse'i sadamas kaks kaikohta, mida ei saa samaaegselt kasutada, arvestades mõlema kai jaoks kasutatava ainsa lainemurdja laiust ja kaide pikkust. Korsika kaubandus- ja tööstuskoda leiab, et iganädalaste edasi-tagasi reiside arvu tuleks suurendada kolmeni, millele lisandub spetsiaalne edasi-tagasi reis ohtlike kaupade veoks;

— *Propriano sadamas* märkimisväärset ülekoormust ei ole.

3.4.3.1.1.3. Gecodia aruande järeldused kaupade meretranspordi kasutajate kvalitatiivse nõudluse kohta

(202) Lisaks avalikele konsultatsioonidele tegid Prantsuse ametiasutused Gecodiale ülesandeks täiendavalt analüüsida kaupade meretranspordi kasutajate nõudlust Korsika laevaliinide teenindamise järele.

(203) Nagu on märgitud põhjenduses 95, osutasid Prantsuse ametiasutused kasutajatega konsulteerimist toetavas dokumendis vajadusele eristada vedukiga veoste transporti vedukita veoste transpordist, pidades eelkõige silmas nende transpordiliikidega kaasnevaid erinevaid käitlemisvajadusi.

(204) Gecodia tehtud uuring andis kinnitust vedukiga ja vedukita veoste eristamisele. Gecodia analüüsis ka vedukiga ja vedukita veoste meretranspordi kasutajate nõudluse geograafilist ulatust, et teha kindlaks, kas Korsika ja mandri vaheliseks kaubaveoks vajavad kasutajad ühte või mitut mandrisadamat. Analüüsi tegemisel võeti eelkõige arvesse järgmisi parameetreid:

— sadamate suutlikkus veoseid vastu võtta;

— avalike konsultatsioonide käigus saadud märkused;

— lisakulud, mis tekivad ühe või teise sadama läbimisel, sõltuvalt mandrilt Korsikale liikuva veose väljumiskohast või Korsikalt mandrile liikuva veose sihtkohast; ning

— püsiva ja märkimisväärse hinnašoki esinemine (ainult vedukiga veoste puhul).

3.4.3.1.1.3.1. Kasutajate eraldi nõudlus sõltuvalt veose liigist (vedukiga veos või vedukita veos)

(205) Gecodia aruandes leitakse, et vedukiga veoste ja vedukita veoste vahel on oluline erinevus. Esiteks on vedukita veose puhul tegemist poolhaagisega, mis tuleb laevale laadimiseks veoautost lahti ühendada, mis nõuab spetsiaalset varustust ja sadamatöötajate sekkumist. Teiseks peavad sadamal olema piisavad võimalused (teenindusalad) poolhaagiste ladustamiseks enne laevale laadimist. Poolhaagiste laevale laadimine ei saa toimuda samaaegselt reisijate ja veoautode pardaleminekuga, mis tähendab, et laev viibib sadamas kaua. Pikk sadamas viibimine aga piirab kai kasutamist ja seega peab sadamal olema mitu kaid, et teenindada samaaegselt mitut sihtkohta. Sellise eristamise asjakohasuse kinnitamiseks tugineb Gecodia aruanne kasutajate ja sadamavaldajatega konsulteerimise tulemustele.

(206) Lisaks juhitakse Gecodia aruandes tähelepanu asjaolule, et vedajate seisukohast on vedukiga ja vedukita veostel erinevad omadused. Kui vedukiga veoste jaoks on vaja suurt hulka vedukeid, et tagada mitme haagise igapäevane vedu, ([118]) siis vedukita veoste puhul on võimalik vedukiparki optimeerida vastavalt poolhaagiste arvule ning vedaja saab ühe vedukiga teha sadama ja oma logistikabaasi vahel ühe päeva jooksul mitu edasi-tagasi sõitu. Gecodia aruandes on märgitud, et kasutajatega konsulteerimise käigus teatasid vedajad üldiselt, et nad teevad vedukita veoste puhul ühe vedukiga 4–6 edasi-tagasi sõitu päevas.

(207) Seetõttu tehakse Gecodia aruandes järeldus, et vedaja jaoks kaasnevad vedukita veoste asemel vedukiga veoste transportimisega märkimisväärsed tööjõukulud ja täiendavate vedukite ostmise kulud. Vedukiga veoste ja vedukita veoste transportimisel on seega tegemist kahte eri liiki nõudlusega.

(208) Gecodia aruandes on siiski juhitud tähelepanu vedukiga ja vedukita veoste mõningatele ühisjoontele. Nimelt on Gecodia aruandes märgitud, et kaubad (nii vedukiga kui ka vedukita veoste näol) tuleb kohale toimetada hommikul, enne vedaja kliendi määratud aega ning kui tarne hilineb või tuleb ümber planeerida, kohaldatakse leppetrahvi. Seetõttu rõhutatakse Gecodia aruandes, et selleks, et kauba saaks saajatele õigeaegselt kätte toimetada, on oluline võimalikult varane sadamas vastuvõtmine (kella 6.00 ja 7.00 vahel), olenemata saatjast (supermarketid, ehitusmaterjalide saatjad, kullerid või mahtkauba saatjad). Vedukita veoste transportimisel on väga varane sadamas vastuvõtmine oluline ka tühjade (mandrile naasvate) poolhaagiste puhul, kuna mahalaaditud poolhaagiste logistikabaasidesse (jaemüüjad või vedajad) tagasitoomiseks, laadimiseks ja seejärel sadamasse tagasitoimetamiseks kulub aega. Lisaks tuleb mõlemal juhul tagada regulaarsed mereveoteenused, et kindlustada kaupade tarnimine Korsikale ja poolhaagiste/veokite naasmine mandrile.

3.4.3.1.1.3.2. Nõudlus vedukita veoste meretranspordi järele üksnes Marseille sadamas

(209) Gecodia aruandes leitakse, et vedukita veoste transpordi kasutajad kasutavad üksnes Marseille sadamat ning et see sadam ei ole seega teiste mandrisadamatega (st Touloni ja Nice'i sadamaga) asendatav.

(210) *Esiteks* märgitakse Gecodia aruandes, et ainult Marseille ([119]) ja Toulon-Brégailloni sadamas on olemas vajalik taristu seda liiki veoste transportimiseks, Toulon-Port de Commerce'i ja Nice'i sadamas see aga puudub. Toulon-Brégaillonis on ainult üks kaikoht, mis ei võimalda pakkuda rohkem kui ühte igapäevast ülesõitu Korsikale, võttes arvesse laeva sadamas viibimise kestusest ja vedukita veoste väljumisajast tulenevaid piiranguid ([120]). Seega võivad Marseille ja Toulon-Brégailloni sadam seda liiki veoste puhul olla vastastikku asendatavad maksimaalselt ühel liinil.

(211) *Teiseks* kinnitab Gecodia aruande kohaselt kasutajatega konsulteerimine suuresti seda, et vedukita veoste puhul ei kaalu vedajad oma sõitude planeerimisel kunagi (või kaaluvad väga harva) mõnda muud sadamat peale Marseille. Ükski vastaja ei teatanud, et 5–10 %-line hinnatõus Marseille sadamas paneks neid kasutama Touloni sadamat, sest Touloni sadama kaudu transportimine ei võimaldaks neil oma igapäevast tegevust optimeerida.

([118]) Meeldetuletuseks: vedukiga veoste korral transporditakse veok tervikuna (veduk + poolhaagis) koos juhiga, samas kui vedukita veoste korral transporditakse ainult poolhaagis.

([119]) Gecodia aruande kohaselt on Marseille sadamavaldaja teatanud, et sadamas on peaaegu 210 000 ruutmeetrit saadaolevat pinda ja 13 kaikohta, mida saab kasutada Korsika ja mandri vaheliseks liikluseks ning mis kõik on sujuva liiklusvoo tagamiseks varustatud kaasaegsete digitaalsete seadmetega.

([120]) Gecodia aruandest nähtub, et Toulon-Brégailloni sadamas on haagiste keskmine laevale laadimise kiirus 15–20 haagist tunnis, mida on märksa vähem kui Marseille's (35 haagist), ning et päeva jooksul saab käidelda hinnanguliselt 120 haagist. Seevastu Marseille sadamas oli Korsika sadamatesse suunduvatele laevadele laaditud haagiste mediaanarv 2021. aastal 237, st kaks korda suurem.

(212) Mis puudutab sadamavaldajaid, siis Nizza Côte d'Azuri kaubandus- ja tööstuskoda märkis, et sadama teeninduspiirkond on üksnes kohalik ja et „*Nice'i sadam, mille taristu asub linnas ning mille ümbrust* iseloomustab nõrk tööstus- ja kaubandusstruktuur, on ebasoodsas olukorras ega suuda kunagi rahuldada Korsika-suunalise kaubaveo nõudlust ning et Toulon ja Marseille on nendele vajadustele paremini kohandatud". Lisaks tuuakse Gecodia aruandes esile Touloni sadamavaldaja poolt konsulteerimise käigus tehtud avaldus, mille kohaselt saab Touloni sadamat positsioneerida üksnes Marseille sadamat täiendama, võttes arvesse Touloni väikest tagamaaga piirduvat teeninduspiirkonda ja mereterminalide vähest läbilaskevõimet.

(213) *Kolmandaks* märgitakse Gecodia aruandes, et kaupluste varustamisel tuginevad suured turustajad peamiselt piirkondlikele või üleriigilistele ladudele. Üle 90 % tarnetest Korsika kauplustesse saadetakse nende logistikabaaside kaudu, mis tähendab, et suurem osa Korsikale toodavatest kaupadest pärineb Provence-Alpes-Côte d'Azuri piirkonna logistikakeskustest ([121]). Gecodia aruandes selgitatakse, et laod ja logistikaplatvormid on koondunud peamiselt loodesse ja Marseille ümbrusesse, samuti Rhône'i koridori. Sellega seoses viitavad Prantsuse ametiasutused ühisuuringule, mille korraldasid 2021. aasta oktoobris Marseille suurlinnapiirkonna linnaplaneerimisamet ja Aix-Durance'i piirkonna linnaplaneerimisamet ning milles toodi välja nende ladude ja platvormide geograafilised asukohad ([122]). Uuring osutab Marseille'sse suunatud logistikavoogude märkimisväärsele kontsentratsioonile. Seetõttu järeldatakse Gecodia aruandes, et Marseille sadama valimine on suuresti tingitud sadama lähedusest laadimiskohtadele ja asjakohase taristu olemasolust.

(214) Enamiku logistikabaaside ja -ladude lähedusest Marseille sadamale tuleneb Gecodia aruande kohaselt kaks tagajärge. Esiteks, riikliku maanteekomitee avaldatud kulusimulaatori põhjal tooks Marseille sadama asemel Toulon-Brégailloni sadama kasutamine kõigile Marseille ümbruses või Rhône'i koridoris asuvatele vedajatele iga haagisesõidu puhul kaasa keskmiselt 11 euro suuruse lisakulu veosemeetri kohta ([123]). Teiseks, lisaks täiendavatele maanteeveokuludele suureneksid ka vedajate teenuse osutamise kulud. Seda seetõttu, et kuna läbitav vahemaa on pikem, oleksid vedajad sunnitud vähendama ühe päeva jooksul oma logistikabaasi ja lähte-/saabumissadama vahel tehtavate edasi-tagasi sõitude arvu poole võrra, mis tähendab, et sama tegevusmahu säilitamiseks peaksid nad soetama täiendavaid vedukeid.

(215) Gecodia aruandes jõutakse järeldusele, et vedukita veoste transpordi kasutajate seisukohast ei ole Marseille sadam Korsika-suunaliste mereveoteenuste puhul asendatav Touloni või Nice'i sadamaga.

3.4.3.1.1.3.3. Spetsiifiline nõudlus vedukiga veoste meretranspordi järele Marseille sadamas

(216) Gecodia aruandes leitakse, et vedukiga veoste transpordi kasutajate seisukohast on Marseille sadam asendatav üksnes Toulon-Port de Commerce'i terminaliga (asendatavus Nice'i sadamaga või teiste Touloni terminalidega on välistatud) ja sedagi ainult osaliselt, kuna mõned vedukiga veoste meretranspordi kasutajad ei pea seda terminali Marseille sadama alternatiiviks.

([121]) Gecodia aruande kohaselt kinnitab seda asjaolu ka Prantsusmaa konkurentsiasutuse arvamus (arvamus nr 20-A-11, punktid 337–345), milles märgitakse, et „Marseille sadam asub Lõuna-Prantsusmaa peamiste logistikakeskuste lähedal, mis muudab selle sadama Korsika-suunalise kaupade meretranspordi jaoks atraktiivsemaks, eriti võrreldes Touloniga, mis asub nendest keskustest kaugemal".

([122]) Uuring Aix-Marseille-Provence'i suurlinnapiirkonna ja naaberpiirkondade vaheliste ühenduste kohta, oktoober 2021, lk 32–35, kättesaadav muu hulgas aadressil https://www.agam.org/relations-de-voisinage-metropole/ (vaadatud 18. oktoobril 2024).

([123]) Meeldetuletuseks: Toulon asub Marseille'st umbes 70 km kaugusel.

(217) *Esiteks* märgitakse Gecodia aruandes, et vedukiga veoste puhul ei ole vaja spetsiifilist sadamataristut, kuna veokijuht toimetab poolhaagise otse laevale tervikliku veokina. Seega saavad kõik kolm mandrisadamat vedukiga veoseid ilma eriliste piiranguteta vastu võtta ([124]). Gecodia aruandes märgitakse siiski, et sadamavaldajatega konsulteerimise käigus teatas Touloni sadamavaldaja, et tal oleks keeruline aastaringselt vastu võetavate vedukiga veoste mahtu suurendada, kuna sadama läbilaskevõime on juba 80 % ulatuses hõivatud Corsica Ferriese transporditavate veostega, ning Nice'i sadamavaldaja teatas, et soovib eelistada reisijatevedu.

(218) *Teiseks* märgitakse Gecodia aruandes, et ükski kasutajatega konsulteerimisel osalenutest ei teatanud, et 5–10 % hinnatõus Marseille's sunniks teda suunama vedukiga veosed ümber Touloni (ja veel vähem Nice'i). Seega nähtub sellest konsulteerimisest, et vedajad ei kaalu oma sõitude planeerimisel alternatiivset marsruuti. Marseille sadama valimine on suuresti tingitud sadama lähedusest vedajate laadimiskohtadele ja sadamataristu olemasolust.

(219) *Kolmandaks* selgitatakse Gecodia aruandes, et arvestades enamiku vedajate logistikabaaside lähedust Marseille sadamale (põhjendus 213), kaasneksid teatavate Marseille lähedal asuvate logistikabaasidega kasutajate puhul veoste Touloni sadamasse ümbersuunamisega pikemad vahemaad ja täiendavad transpordikulud (4,5 eurot veosemeetri kohta), nagu see oleks ka vedukita veoste puhul. Need lisakulud võivad suurendada vedaja teenuse osutamise kulusid lausa kuni 17 % ([125]). Gecodia aruandes märgitakse, et need järeldused on kooskõlas avaldustega, mille sadamavaldajatega konsulteerimise käigus tegid Nice'i ja Touloni sadamavaldajad ning mille kohaselt teenindavad need kaks sadamat ainult kohalikku liiklust, mis piirdub nende vahetu tagamaaga. Prantsuse ametiasutused juhivad tähelepanu ka asjaolule, et vedajate makstav piletihind kantakse täies ulatuses üle vedajate klientidele ja et seetõttu ei mõjuta meretranspordi hindade erinevused mandrisadamate vahel vedajate teenuse osutamise maksumust.

(220) *Lõpuks* on Gecodia aruandes esitatud kvantitatiivne analüüs, mis näitab, et vedukiga veose meetri kohta makstava igakuise hinna tõus Marseille's ei toonud kaasa vedukiga veoste ümbersuunamist Touloni sadamasse. Täpsemalt uuriti Gecodia aruandes kahte hiljutist püsiva hinnašoki episoodi Marseille'st väljuvate liinide puhul, ([126]) samal ajal kui Toulonis püsis igakuiselt veosemeetri kohta makstud hind üldjoontes stabiilsena ([127]). Gecodia aruandes selgitatakse, et ajavahemikul 2018. aasta juulist kuni 2019. aasta maini ei kutsunud hinnatõusušokk esile vedajate reaktsiooni, sest Touloni sadama turuosa püsis sel perioodil stabiilsena.

(221) Seega tehakse Gecodia aruandes järeldus, et Touloni ja Marseille sadam on Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahelise vedukiga veoste transpordi puhul vaid osaliselt vastastikku asendatavad.

([124]) Erandiks on siiski 1. klassi ohtlikud materjalid (lõhkeained) ja 2. klassi ohtlikud materjalid (kokkusurutud, veeldatud või lahustatud gaasid), mille vedu Toulon-Port de Commerce'i terminali ja Nice'i sadama kaudu on keelatud.

([125]) Teenuse osutamise maksumuse võrdlusalus maanteetranspordi puhul (piirkondlik transport, üleriigilised andmed 2021. aasta detsembri seisuga, mis põhinevad 360 km pikkusel teekonnal, mis on piirkondliku transpordi korral läbitav keskmine päevane vahemaa, võttes arvesse sõite laadimiskohta ja tagasisõite vedaja asukohta). Nende lisakulude puhul võetakse arvesse kulusid kilomeetri kohta koos teemaksudega, tunnimäära ja päevamäära (sõiduki omamise kulud, maksukulud päevas, kindlustuskulud päevas jne). Prantsuse ametiasutuste sõnul on keskmised täiendavad logistikakulud pöördvõrdelised teekonna kogupikkusega. Seega, mida lähemal on alguspunkt Marseille'le, seda suuremad on täiendavad logistikakulud.

([126]) Need kaks episoodi hõlmasid järgmisi ajavahemikke:

— ajavahemikul 2017. aasta oktoobrist kuni 2018. aasta oktoobrini tõusis vedukiga veose meetri kohta kuus makstav veohind keskmiselt 6 % aastas;

— ajavahemikul 2019. aasta oktoobrist kuni 2020. aasta oktoobrini langes vedukiga veose meetri kohta kuus makstav veohind keskmiselt 16 % aastas.

([127]) Vastavalt Corsica Ferriese veebisaidilt 2020. aastal Gecodia aruande jaoks kogutud teabele veohindade kohta.

3.4.3.1.2. Kaupade meretranspordi kvantitatiivse nõudluse kindlaksmääramine

3.4.3.1.2.1. Vedukita veoste meretranspordi kvantitatiivne nõudlus

(222) Gecodia aruandes hinnati vedukiga ja vedukita veoste meretranspordi tulevast iga-aastast nõudlust aastatel 2023–2030 kõigi Marseille sadama ja Korsika sadamate vaheliste liinide puhul.

(223) Vedukita veoste transpordi varasemate perioodide nõudlus tehti kindlaks laevandusettevõtjatelt kogutud andmete põhjal. Aastate 2023–2030 prognoositava nõudluse hindamiseks kohaldati 2019. aasta liikluse suhtes aastatel 2010–2019 täheldatud aastakasvu (2,3 % aastas). Prognoositav nõudlus määrati kindlaks järgmiselt.

Tabel 17

Vedukita veoste meretranspordi nõudlus (veosemeetrites) Marseille'st lähtuvate liinide kaupa aastatel 2018–2020 ja hinnanguline nõudlus aastatel 2023–2030

	2018	2019	2020	2023*	2025*	2030*
Ajaccio	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

Allikas: Prantsuse ametiasutuste märkused, mis esitati 5. aprillil 2023 (Gecodia aruanne, tabel 56).

3.4.3.1.2.2. Vedukiga veoste meretranspordi kvantitatiivne nõudlus

(224) Vedukiga veoste meretranspordi kvantitatiivset nõudlust hinnati samade parameetrite alusel nagu vedukita veoste kvantitatiivse nõudluse puhul (põhjendused 222 ja 223).

(225) Nagu on selgitatud jaotises 3.4.2.1.1.3.3, jõuti Gecodia aruandes järeldusele, et Marseille ja Nice'i sadam ei ole vedukiga veoste meretranspordi puhul vastastikku asendatavad ning Marseille ja Touloni sadam on vaid osaliselt asendatavad.

(226) Prantsuse ametiasutused asusid Gecodia aruande põhjal seisukohale, et vedukiga veoste transpordi nende kasutajate nõudluse osakaal, kes leiavad, et Marseille sadam ei ole Touloni sadamaga asendatav, moodustab 80 % Marseille ja Korsika vahelise vedukiga veoste transpordi varasemast nõudlusest 2019. aastal ning et ülejäänud 20 % puhul peetakse Touloni sadamat Marseille sadama alternatiiviks.

(227) Prantsuse ametiasutused selgitasid, et kõnealuse 80 % hinnangu aluseks on 2020. aastal korraldatud turu-uuringu käigus Korsika vedajate ametiühingu ja Corsica Linea poolt esitatud teave. Nimelt teatasid see ametiühing (mille arvele langeb [20–50] % Korsika ja mandri vahelise vedukiga veoste transpordi mahust (mõõdetuna veosemeetrites)) ja Corsica Linea, et vastavalt 84 %/85 % vedukiga veostest pärines Bouches-du-Rhône'i departemangust (mille peamine kodusadam on Marseille) või oli sinna suunatud.

(228) Olles määranud kindlaks vedukiga veoste transpordi hinnangulise nõudluse Marseille sadamas, kvantifitseerisid Prantsuse ametiasutused selle nõudluse järgnevateks aastateks. Alljärgnevalt (tabel 18) on esitatud vedukiga veoste transpordi kvantitatiivne nõudlus selle kasutajate rühma puhul, kes ei kaalu ühtegi alternatiivi Marseille sadamale (st 80 % Marseille ja Korsika vahelise transpordi hinnangulisest nõudlusest aastatel 2023–2030).

Tabel 18

Vedukiga veoste meretranspordi nõudlus (veosemeetrites) Marseille'st lähtuvate liinide kaupa aastatel 2018–2020 ja hinnanguline nõudlus aastatel 2023–2030

	2018	2019	2020	2023*	2025*	2030*
Ajaccio	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

Allikas: Prantsuse ametiasutuste märkused, mis esitati 5. aprillil 2023 (Gecodia aruanne, tabel 57 aastate 2018–2020 kohta ning tabel 60 2023., 2025. ja 2030. aasta kohta).

(229) Kuna vedukiga veoste transportimisel on vaja transportida ka veokijuhte (kes kuuluvad reisijate kategooriasse), määrasid Prantsuse ametiasutused lisaks kindlaks veokijuhtide transpordi nõudluse. Prantsuse ametiasutused leidsid, et veokijuhtide nõudlus on proportsionaalne vedukiga veoste transpordi mahuga ja et see osakaal on aja jooksul püsiv.

(230) Hinnates iga liini puhul veokijuhtide arvu vedukiga veose meetri kohta, tuginesid Prantsuse ametiasutused ajavahemiku 2018–2021 keskmisele suhtarvule. Seda suhtarvu kohaldati vedukiga veoste transpordi 2030. aasta hinnangulise nõudluse suhtes. Seega on veokijuhtide transpordi nõudlus Prantsuse ametiasutuste arvutuste kohaselt järgmine.

Tabel 19

Veokijuhtide meretransport (juhtide arv) Marseille'st aastatel 2018–2021 ja hinnanguline meretransport aastatel 2023–2030

	2018	2019	2020	2021	2023*	2025*	2030*
Ajaccio	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

Allikas: Prantsuse ametiasutuste märkused, mis esitati 27. juulil 2023.

3.4.3.2. Turu suutlikkus rahuldada kasutajate nõudlust

(231) Pärast Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahelise kaupade meretranspordi eri kasutajakategooriate kvalitatiivse ja kvantitatiivse nõudluse hindamist asusid Prantsuse ametiasutused kindlaks tegema, mil määral suudab turu pakkumine seda nõudlust rahuldada.

3.4.3.2.1. Laevandusettevõtjatega konsulteerimise tulemused

3.4.3.2.1.1. Esitatud küsimused

(232) Mereveoettevõtjad pidid vastama põhjendustes 163–165 esitatud küsimustele kaubaveoteenuse kohta, mida nad osutaksid avaliku teenindamise lepingu puudumisel. Täpsemalt paluti mereveoettevõtjatel täita Exceli fail, esitades eraldi teabe vedukiga ja vedukita veoste mahu kohta, mida nad transpordiksid.

3.4.3.2.1.2. Saadud vastuste kokkuvõte

(233) Laevandusettevõtjatega konsulteerimisel esitasid vastused kolm ettevõtjat: Corsica Linea, La Méridionale ja Corsica Ferries.

(234) Corsica Linea ja La Méridionale teatasid, et avaliku teenindamise lepingu puudumisel ei osutaks nad Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahel ärilistel alustel teenuseid.

(235) Corsica Ferries kirjeldas teenust, mida ta kaubaveo avaliku teenindamise lepingu puudumisel osutaks ärilistel alustel. Küsimustikule antud vastuste toetuseks esitas Corsica Ferries mitu Exceli faili, milles ta kirjeldas muu hulgas üksikasjalikult oma laevade veomahte ja ärilistel alustel pakutavat teenust.

(236) Vastates laevandusettevõtjatega konsulteerimisel esitatud 2. küsimusele, milles ettevõtjatel paluti kommenteerida vedukiga ja vedukita veoste eristamise asjakohasust, märkis Corsica Ferries, et see, kuidas Korsika transpordiamet süstemaatiliselt eristab vedukiga ja vedukita veoseid, on kunstlik ja ebatõhus ning et nende veoseliikide valik sõltub iga vedaja suurusest, tegevuse korraldusest ja valikutest, mitte laevandusettevõtjate osutatavast teenusest. Samuti rõhutas Corsica Ferries, et Prantsuse ametiasutuste sõnul tähendab vedukiga veos seda, et veokijuht peab viibima laeva pardal, ent tegelikult eristatakse vedukiga veoste puhul saatjaga (veokijuhiga) veoseid ja saatjata (ilma veokijuhita) veoseid.

(237) Corsica Ferries märkis oma vastuses, et teenuse puhul, mida ta pakuks avaliku teenindamise lepingu puudumisel, ei eristataks pakutavaid veomahte kavandatud veoseliikide alusel. Seega näitab Corsica Ferriese esitatud Exceli andmefail tema kumulatiivseid kaubaveomahte, mis sisaldavad nii vedukiga kui ka vedukita veoseid, tegemata nende veoseliikide vahel vahet.

(238) Corsica Ferries esitas ka sama etteheite, millele on osutatud põhjenduses 169.

(239) Vastates 4. küsimusele märkis Corsica Ferries, et avaliku teenindamise lepingu puudumise korral osutaks ta alates 1. jaanuarist 2023 kaubaveoteenuseid kõigi mandrisadamate (Marseille, Ajaccio, Toulon) ja kõigi Korsika sadamate vahel peale Propriano sadama. Täpsemalt pakuks ta ärilistel alustel päevaseid ja öiseid teenuseid (kauba- ja reisijatevedu), mis hõlmavad järgmist:

— igapäevane edasi-tagasi reis Prantsusmaa mandriosa ning Ajaccio ja Bastia sadama vahel (Toulonist vähemalt viis korda nädalas ja Marseille'st kaks korda nädalas);

— edasi-tagasi reisid Porto-Vecchio ja L'Île-Rousse'i sadamasse Marseille'st kaks korda kuus ja Toulonist vähemalt kolm korda nädalas;

— Propriano suunal ärilistel alustel teenust ei osutataks, sest Corsica Ferriese sõnul on see sadam asendatav Ajaccioga, kuhu läheks reis vähemalt kord päevas Marseille'st ja Toulonist;

— täiendavad mereveoteenused Nice'i sadama ja Korsika vahel juulist septembrini.

(240) Corsica Ferries teatas Prantsuse ametiasutustele, et tal on 13 laevast koosnev laevastik, mida ei ole määratud ühelegi konkreetsele liinile. Samuti teatas see ettevõtja, et kõikidel liinidel toimuks 15 % ülesõitudest päevasel ajal (väljumine kell 6.00–16.00 ning saabumine kella 14.00 ja südaöö vahel mõlemal suunal).

(241) Oma laevade kaubaveomahu kohta esitas Corsica Ferries Prantsuse ametiasutustele alljärgnevalt esitatud (tabel 20) teabe.

Tabel 20

Kaupade meretransport (veosemeetrites) Corsica Ferriese poolt Marseille'st ja Toulonist liinide kaupa aastatel 2016–2019 ja hinnanguline transpordimaht aastatel 2023–2028 ATLide puudumisel

Marseille	**Aasta keskmine (2016–2019, veosemeetrit)**	**Aasta keskmine (2023–2028, veosemeetrit)**	**Kasv (%)**
Ajaccio	–	232 566	Puudub
Bastia	–	270 297	Puudub
Porto-Vecchio	–	47 371	Puudub
Propriano	–	–	Puudub
L'Île-Rousse	–	51 123	Puudub
Marseille kokku	–	**601 357**	**Puudub**
Toulon	**Aasta keskmine (2016–2019, veosemeetrit)**	**Aasta keskmine (2023–2028, veosemeetrit)**	**%**
Ajaccio	163 611	1 172 434	617 %
Bastia	223 077	1 069 916	380 %
Porto-Vecchio	6 425	122 404	1 805 %
Propriano	–	–	Puudub
L'Île-Rousse	3 999	310 533	7 665 %
Toulon kokku	**397 112**	**2 675 288**	**574 %**
Marseille ja Toulon kokku	**397 112**	**3 276 644**	**825 %**

Allikas: Corsica Ferriese vastus Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vaheliste mereveoteenuste turutestile (22. veebruar 2022).

(242) Lisaks teatas Corsica Ferries, et tema pakkumine kehtib üksnes Korsika ja mandri vahelise transpordi avaliku teenindamise lepingu puudumisel.

3.4.3.2.2. Turutõrke analüüs

(243) Pärast Corsica Ferriese (varasemate ja tulevaste) veomahtude analüüsimist jõuti lõpparuandes järeldusele, et ATLide puudumisel ei vastaks turu pakkumine kasutajate kogunõudlusele vedukita ja vedukiga veoste transpordi järele.

(244) *Seoses vedukita veostega* leiti Gecodia aruandes, et Corsica Ferriese pakkumine on vastuolus teatavate aruandes tehtud järeldustega, kuivõrd Corsica Ferries tegi ettepaneku transportida vedukita veoseid reisi-/kaubalaevadega (ro-pax) Touloni sadamast viis korda nädalas Marseille – Ajaccio ja Marseille – Bastia liinidel ning kolm korda nädalas Korsika teisestesse sadamatesse. Samas i) on ainult Toulon-Brégailloni (ja mitte Toulon-Port de Commerce'i) terminalis vedukita veoste käitlemiseks vajalik taristu ning ii) Toulon-Brégailloni terminalis saab võtta vastu ainult ro-ro-tüüpi laevu ja maksimaalselt ühe liini jaoks (põhjendus 210).

(245) Lisaks leiti Gecodia aruandes, et Corsica Ferriese pakkumine ei ole piisav, et rahuldada kasutajate nõudlust vedukita veoste meretranspordi järele, kuna Marseille ja Korsika vahel ei pakutaks piisavalt palju reise nädalas. Gecodia aruande kohaselt piirdus Corsica Ferriese algne pakkumine nädalas kahe edasi-tagasi reisiga Marseille sadama ning Ajaccio ja Bastia sadama vahel, samas kui kasutajad vajavad oma vedukita veoste transportimiseks edasi-tagasi reise peaaegu iga päev. Lisaks märgiti Gecodia aruandes, et Marseille sadama ning L'Île-Rousse'i ja Porto-Vecchio sadama vaheliste reiside kavandatud sagedus piirdus kolme edasi-tagasi reisiga kuus, samas kui kasutajad vajavad meretransporti igal nädalal. Lõpuks nenditi Gecodia aruandes, et Corsica Ferries ei pakkunud välja ühtegi ärilistel alustel osutatavat teenust Marseille sadama ja Propriano sadama vahel, kuigi kasutajad vajavad meretransporti igal nädalal.

(246) *Seoses vedukiga veostega* leiti Gecodia aruandes samadel põhjustel, mis on esitatud põhjendustes 244 ja 245, et Corsica Ferries pakkumine Marseille ja Korsika sadamate vaheliste reiside sageduse kohta on ebapiisav nende kasutajate vedukiga veoste transpordi nõudluse rahuldamiseks, kes ei kaalu ühtegi alternatiivi Marseille sadamale (80 % kogu vedukiga veoste transpordist Marseille ja Korsika vahel). Prantsuse ametiasutused märkisid lisaks, et võttes arvesse Vari kaubandus-tööstuskoja avaldusi tema sadamataristu läbilaskevõime ammendumise kohta ja Toulon-Port de Commerce'i terminali raskuste kohta vedukiga veoste transpordi mahu suurendamisel, näis Corsica Ferriese pakkumine, mis nägi ette ka Toulonist lähtuva transpordi mahu suurendamise, ebarealistlik.

3.4.3.3. Järeldus kaupade meretranspordi puhul avaliku teenindamise vajaduse kohta

(247) Eespool kirjeldatu põhjal tegid Prantsuse ametiasutused järelduse, et vedukiga ja vedukita veoste meretranspordi tagamiseks on vajalik avalik teenindamine, mis vastab Marseille ja kõigi viie Korsika sadama vahelise transpordi hinnangulisele nõudlusele aastatel 2023–2030, mis on esitatud allpool (tabel 21).

Tabel 21

Hinnanguline vajadus avaliku teenindamise järele Marseille'st lähtuva kaupade meretranspordi puhul (veosemeetrites) aastatel 2023–2030

	Vedukita veosed (veosemeetrit aastas)		Vedukiga veosed Marseille piirkond (mitteasendatav) (veosemeetrit aastas)		Veosed kokku (veosemeetrit aastas)	
	2023	2030	2023	2030	2023	2030
Ajaccio	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**
Kokku	**1 627 197**	**1 907 961**	**322 587**	**378 247**	**1 949 784**	**2 286 208**

Allikas: Prantsuse ametiasutuste märkused, mis esitati 5. aprillil 2023.

3.5. **ATLide vajalikkus ja proportsionaalsus**

(248) Olles selgitanud välja kaupade ja reisijate meretranspordi valdkonnas mitme avaliku teenindamise vajaduse olemasolu, asusid Prantsuse ametiasutused määrama kindlaks nende vajaduste rahuldamiseks vajalikke õiguslikke vahendeid ja asjakohaseid avaliku teenindamise kohustusi, mis mõjutavad siseturu nõuetekohase toimimise seisukohast olulisi põhivabadusi kõige vähem (põhjendus 92).

3.5.1. *Avaliku teenindamise lepingu vajalikkus ja proportsionaalsus*

(249) Esmalt uurisid Prantsuse ametiasutused võimalust tugevdada 2019. aasta ATK kava (põhjendus 62) seoses nende liinide või kasutajatega, mille/kelle puhul oli kindlaks tehtud vajadus avaliku mereveoteenuse järele. Nad leidsid siiski, et sellisel lähenemisviisil on mitu puudust.

(250) *Esiteks* asusid Prantsuse ametiasutused seisukohale, et 2019. aasta ATK kava ei korva erasektori puudulikku pakkumist kindlakstehtud nõudluse rahuldamiseks. Nad leidsid, et avaliku teenindamise lepingu puudumisel on Corsica Ferriese poolt 2019. aasta ATK kava raames pakutavad Marseille sadamast lähtuvad reisid ebapiisavad kõigi Prantsusmaa poolt kindlaks tehtud vajaduste rahuldamiseks (jaotised 3.4.2.3 ja 3.4.3.3) ning et seega ei avaldaks 2019. aasta ATK kava tugevdamine mingit mõju.

(251) *Teiseks* leidsid Prantsuse ametiasutused, et Prantsusmaa mandriosa ja Korsika vahel liikuvate laevade väljumis- ja saabumisajad on kaupade ja reisijate meretranspordi nõudluse olulised aspektid (põhjendused 112, 190, 191 ja 208). Prantsusmaa sõnul ei võimalda kabotaažimäärus liikmesriikidel ATK kavas laevade saabumis- ja väljumisaegu kehtestada. Määruse artikli 4 lõike 2 kohaselt võivad liikmesriigid avalike teenuste osutamise kohustuste kehtestamisel esitada ainult nõudeid, mis käsitlevad teenindatavaid sadamaid, regulaarsust, pidevust, sagedust, võimet teenust osutada, tasumäärasid ja laevaperet.

(252) *Lõpuks* leidsid Prantsuse ametiasutused, et kui sellise kavaga kaasneks hüvitis, ei võimaldaks see CdC-l kontrollida avaliku teenindamisega seotud kulusid (mis hüvitatakse pärast teenuste osutamist), kuna ülesõitude arvu ebakindluse tõttu ei saaks ta nende kulude hinnangulist suurust eelnevalt kindlaks määrata.

(253) Kõigil neil põhjustel leidsid Prantsuse ametiasutused, et selleks, et kehtestada Marseille sadama ja Korsika sadamate vaheliste liinide puhul kindlaks tehtud avaliku teenindamise vajaduste rahuldamiseks avalikele mereveoteenustele esitatavad asjakohased nõuded, näis olevat vajalik sõlmida ATLid.

3.5.2. *ATLide raames kehtestatud avaliku teenindamise kohustuste vajalikkus ja proportsionaalsus*

(254) Prantsuse ametiasutused leidsid, et kindlakstehtud avaliku teenindamise vajaduste rahuldamiseks tuleb sõlmida ATLid, milles sätestatakse järgmised avaliku teenindamise kohustused.

(255) *Esiteks* otsustasid Prantsuse ametiasutused sõlmida avaliku teenindamise lepingu iga laevaliini jaoks, mille puhul oli tehtud kindlaks avaliku teenindamise vajadus. Iga avaliku teenindamise leping pidi sisaldama kohustust tagada vedukiga ja vedukita veoste ning reisijate (veokijuhtide ja ravi eesmärgil reisijate) vahepeatusteta transport Marseille sadama ja Korsika kõigi sadamate vahel. Lisaks pidi Marseille – L'Île-Rousse'i liini avaliku teenindamise leping sisaldama ka kohustust vedada ohtlikke kaupu (L'Île-Rousse on ainus Korsika sadam, millel on lubatud selliseid kaupu vastu võtta) ning Marseille – Propriano liini puhul nähti ette kohustus transportida Korsika elanikust reisijaid ja mujal elavaid reisijaid, samuti ravi eesmärgil reisijaid ja veokijuhte. Prantsuse ametiasutused selgitasid, et need kohustused on otseselt seotud laevandusettevõtjatega konsulteerimise käigus kindlaks tehtud turutõrgetega.

(256) *Teiseks* pidasid Prantsuse ametiasutused vajalikuks sätestada igas ATLis konkreetsed sõiduplaanid, mis näevad ette õhtused väljumised Korsika sadamatesse/sadamatest ning varahommikused saabumised Korsikale või Marseille'sse. Need sõiduplaanid oleksid täielikult kooskõlas kasutajate nõudlusega (reisijad/kaubad), mis määrati kindlaks kasutajatega konsulteerimise käigus, ning Gecodia aruande järeldustega Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahelise logistikaahela korralduse kohta (põhjendus 208). Alljärgnevalt (tabel 22) on esitatud vastavad kohustused iga liini puhul.

Tabel 22

ATLide kohased kauba- ja reisijateveo sõiduplaaniga seotud kohustused mõlemal suunal (Marseille – Korsika ja Korsika – Marseille)

Marseille	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Väljumisaeg	Kell 18.30 – 20.00				
Saabumisaeg (järgmine päev)	Kell 6.00–8.00	Kell 6.00–8.00	Kell 7.00–8.00	Kell 7.00–8.00	Kell 6.00–8.00

Allikas: Prantsuse ametiasutuste märkused, mis esitati 28. juunil 2023.

(257) *Kolmandaks* pidasid Prantsuse ametiasutused vajalikuks kehtestada sagedusega seotud kohustused, mille eesmärk on tagada veoteenuste regulaarsus vastavalt kindlakstehtud vajadustele (põhjendused 112 ja 208) ning avaliku teenindamise piisav paindlikkus, võttes arvesse nõudluse märkimisväärset kõikumist. Prantsuse ametiasutused leidsid, et ATLid peaksid iga asjaomase liini puhul sisaldama kolme sagedusega seotud kohustust:

— kohustus tagada igal nädalal tehtavate edasi-tagasi reiside miinimumarv;

— kohustus tagada igal aastal tehtavate edasi-tagasi reiside miinimumarv;

— kohustus tagada teatavatel juhtudel ja teatavatel liinidel täiendavad edasi-tagasi reisid ATLis sätestatud piirides.

(258) Alljärgnevalt (tabel 23) on esitatud sagedusega seotud kohustused iga ATLi puhul. Sagedused on suuremad eelkõige Bastia ja Ajaccio liinidel, kuna nende kahe sadama arvele langeb oluline osa Korsika-suunalisest reisijate- ja kaubaveost (põhjendused 54, 55 ja 59).

Tabel 23

ATLide kohased kauba- ja reisijateveoteenuste sagedusega seotud kohustused

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Minimaalne edasi-tagasi reiside arv nädalas madalhooajal ([1]) (põhiteenus)	6	6	2–3	2–3	3
Minimaalne edasi-tagasi reiside arv nädalas kõrghooajal ([2]) (põhiteenus)	7	7	3	3	3
Minimaalne edasi-tagasi reiside arv aastas (põhiteenus)	365	365	156	156	156
Täiendavate edasi-tagasi reiside arv aastas	10	30	–	–	10

([1]) Määratletud ajavahemikuna novembrist märtsini.
([2]) Määratletud ajavahemikuna aprillist oktoobrini.
Allikas: Prantsuse ametiasutuste märkused, mis esitati 28. juunil 2023.

(259) Sagedusega seotud kohustuste toimimist illustreerib järgmine näide. Nagu eespool (tabel 23) näidatud, on kontsessionäär kohustatud tegema Marseille – Ajaccio liinil madalhooajal kuus ja kõrghooajal seitse edasi-tagasi reisi nädalas. Seega tuleb madalhooajal teha kokku minimaalselt 130 edasi-tagasi reisi ja kõrghooajal minimaalselt 214 edasi-tagasi reisi, mis teeb kokku 344 edasi-tagasi reisi. Ettevõtja on kohustatud tegema 365 edasi-tagasi reisi aastas: igal aastal nõutava 365 edasi-tagasi reisi ja iganädalasest sagedusest tuleneva 344 edasi-tagasi reisi vahe on 19 edasi-tagasi reisi, mille ettevõtja peab tegema (lisaks igal nädalal nõutud edasi-tagasi reiside minimaalsele arvule), kuid mida ta võib aasta jooksul vabalt planeerida enda soovitud päevadele. Nende 19 edasi-tagasi reisi eripära seisneb siiski selles, et neid saab Prantsuse ametiasutuste taotlusel ümber planeerida (edaspidi „**ümberplaneeritavad edasi-tagasi reisid**“). Ümberplaneerimine võib toimuda näiteks siis, kui ametiasutused leiavad, et konkreetsel päeval on nõudlus väga väike ja asjakohane oleks lükata teenuse osutamine edasi mõnele teisele päevale. Ümberplaneeritavaid edasi-tagasi reise iseloomustab seega nende paindlikkus ja nad annavad Prantsuse ametiasutustele paindliku vahendi avaliku teenindamise kohandamiseks nõudluse kõikumiste või ettenägematute sündmustega.

(260) Teisisõnu, Prantsuse ametiasutused kehtestasid avaliku teenindamise (nii reisijate- kui ka kaubaveo) kvantitatiivse ja kvalitatiivse nõudluse rahuldamiseks igal aastal tehtavate edasi-tagasi reiside minimaalse arvu, sealhulgas laevandusettevõtja i) kohustuse teha igal nädalal kindlaksmääratud minimaalsel arvul edasi-tagasi reise, et tagada mereveoteenuste regulaarsus, ja ii) kohustuse teha ümberplaneeritavaid edasi-tagasi reise, et tagada teenuste paindlikkus avaliku teenindamise nõudluse rahuldamiseks.

(261) Lisaks leidsid Prantsuse ametiasutused, et süsteemi täiustamiseks on teatavate liinide puhul vaja näha ette täiendavate edasi-tagasi reiside kohustus. Need edasi-tagasi reisid vastavad edasi-tagasi reiside arvule, mida võib teha lisaks igal aastal minimaalselt nõutavatele edasi-tagasi reisidele. Täiendavate edasi-tagasi reiside eesmärk on reageerida erakordsele liikluskoormusele. Need korraldataks ainult Prantsuse ametiasutuste taotlusel, kui Prantsuse ametiasutused leiavad, et konkreetsel päeval ületab kaubaveonõudlus (täiendavad edasi-tagasi reisid ei puuduta reisijaid) sel päeval kättesaadavaks tehtavat laevade maksimaalset veomahtu. Seega on täiendavate edasi-tagasi reiside eesmärk vältida kauba kai äärde jätmist, mis tooks kaasa viivitused kauba tarnimisel Korsikale. Nagu eespool (tabel 23) näidatud, kavandasid Prantsuse ametiasutused täiendavaid edasi-tagasi reise kolmele liinile (Ajaccio, Bastia ja L'Île-Rousse), kus täiendavate edasi-tagasi reiside korraldamise tõenäosus on suurim.

(262) *Lõpuks* pidasid Prantsuse ametiasutused vajalikuks kehtestada laevade minimaalse veomahu iga ülesõidu kohta. Need kohustused vastavad minimaalsele veomahule, mille ettevõtja peab tagama, et rahuldada Prantsuse ametiasutuste poolt kindlaks tehtud igapäevast kvantitatiivset avaliku teenindamise vajadust seoses reisijate (Korsika elanikust reisijad ja mujal elavad reisijad Marseille – Propriano liinil ning ravi eesmärgil reisijad kõikidel liinidel) ja kaupade (vedukiga ja vedukita veosed, sh veokijuhid) transpordiga.

(263) Iga ülesõidu puhul reisijate minimaalse veomahu kindlaksmääramisel tuginesid Prantsuse ametiasutused iga reisijakategooria ja liini puhul prognoositud aastasele nõudlusele 2030. aastal (tabel 14 ja tabel 19) ning võtsid arvesse aastas nõutavate ülesõitude arvu (tabel 23). Lisaks arvestasid Prantsuse ametiasutused, et ravi eesmärgil reisijad ja veokijuhid reisivad peamiste sadamate Ajaccio ja Bastia puhul iga päev, välja arvatud nädalavahetustel, ning teiste Korsika sadamate puhul kolmel päeval nädalas. Alljärgnevalt (tabel 24) on esitatud lõpptulemus (reisijate arv ülesõidu kohta).

Tabel 24

ATLide kohased minimaalse reisijateveomahu kohustused

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse	Kokku
Ravi eesmärgil reisijate arv ülesõidu kohta (põhiteenus)	4	5	1	1	2	**13**
Veokijuhtide arv ülesõidu kohta (põhiteenus)	14	19	10	4	7	**54**
Reisijate (v.a ravi eesmärgil reisijad ja veokijuhid) arv ülesõidu kohta (põhiteenus)	–	–	–	186	–	**186**

Allikas: Prantsuse ametiasutuste märkused, mis esitati 28. juunil ja 28. juulil 2023.

(264) Määrates kindlaks ravi eesmärgil reisijate (sh nende saatjate) nõudlust ülesõidu kohta, arvestasid Prantsuse ametiasutused, et reis toimub peamiste sadamate Ajaccio ja Bastia puhul iga päev, välja arvatud nädalavahetustel, ning teiste Korsika sadamate puhul kolmel päeval nädalas. Valitud taset on ümardamisega korrigeeritud. Alljärgnevalt (tabel 25) on esitatud lõpptulemus (ravi eesmärgil reisijate arv ülesõidu ja liini kohta).

Tabel 25

Ravi eesmärgil reisijate ja nende saatjate hinnanguline nõudlus Korsika ja Marseille vaheliste mereveoteenuste järele (reisijaid ülesõidu kohta)

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

Allikas: Prantsuse ametiasutuste märkused, mis esitati 27. juulil 2023.

(265) Mis puudutab minimaalset *kaubaveomahtu* ülesõidu kohta, siis see määrati Prantsuse ametiasutuste sõnul kindlaks järgmiselt.

(266) Nädalas nõutava kaubaveomahu arvutamisel lähtusid Prantsuse ametiasutused hinnangulisest iganädalasest avaliku kaubaveoteenuse vajadusest 2030. aasta juulis (mil avaliku teenindamise vajadus on kõnealuste meetmetega hõlmatud ajavahemikul suurim). Ajacciosse ja Bastia suunduvate liinide puhul eeldasid Prantsuse ametiasutused, et 90 % kaubaveost toimub tööpäevadel, samas kui ülejäänud kolme Korsika sadamasse suunduvate liinide puhul toimub tööpäevadel 100 % kaubaveost. Kombineerides nõutud iganädalase veomahu igal nädalal tehtavate kohustuslike edasi-tagasi reiside minimaalse arvuga (st Marseille – Ajaccio ja Marseille – Bastia liinidel talveperioodil kuus edasi-tagasi reisi nädalas ning teistesse sadamatesse kolm edasi-tagasi reisi nädalas), said Prantsuse ametiasutused alljärgnevalt (tabel 26) esitatud minimaalse kaubaveomahu ülesõidu kohta.

Tabel 26

ATLide kohased minimaalse kaubaveomahu kohustused

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Minimaalne kaubaveomaht (veosemeetrites) ülesõidu kohta (põhiteenus)	1 470	1 860	1 040	520	700

Allikas: Prantsuse ametiasutuste märkused, mis esitati 28. juunil ja 28. juulil 2023.

3.6. ATLide sõlmimise menetlus

3.6.1. *28. aprilli 2022. aasta otsus nr 22/ 050*

(267) Pärast avaliku teenindamise vajaduse kindlakstegemist ja võttes arvesse vajadust kasutada selle nõuetekohaseks rahuldamiseks avaliku teenindamise lepingut, algatas CdC 28. aprillil 2022 hankemenetluse ATLide sõlmimiseks.

(268) Käesoleval juhul otsustas CdC Korsika piirkonnavolikogu 28. aprilli 2022. aasta otsusega nr 22/050 kasutada liinipõhiseid ATLe kaupade (sealhulgas ohtlike kaupade) ja reisijate meretranspordi teenuste osutamiseks Marseille sadama ning Ajaccio (1. hankeosa), Bastia (2. hankeosa), Porto-Vecchio (3. hankeosa), Propriano (4. hankeosa) ja L'Île-Rousse'i (5. hankeosa) sadama vahel seitsme aasta jooksul (võimalusega pikendada teenuste osutamist veel kuni 12 kuuks, st kokku maksimaalselt kaheksa aasta jooksul) ajavahemikul 1. jaanuarist 2023 kuni 31. detsembrini 2030.

(269) ATLide ulatus hõlmab kõiki käesoleva otsuse jaotises 3.5.2 kirjeldatud avaliku teenindamise kohustusi.

(270) Pakkumiseeskirjade ([128]) artiklis 2.4 oli sätestatud, et minimaalsed omadused on iga lepingu puhul järgmised: Korsika elanike ja kaubaveo puhul kohaldatavad maksimaalsed hinnad, laevade veomaht, sõiduplaanid ja teenindussagedused, lepingu kestus ning Korsika transpordiameti makstava rahalise hüvitise maksimaalne summa.

(271) Pakkumiseeskirjade artiklis 9.2 oli sätestatud, et iga pakkumust hinnatakse kriteeriumide alusel, mis võimaldavad kindlaks määrata parima pakkumuse, st [CdC-le] üldiselt majanduslikult kõige kasulikuma pakkumuse. Konsortsiumide puhul lähtutakse kriteeriumidele vastavuse hindamisel konsortsiumist tervikuna.

Kriteeriumid	Analüüs kriteeriumide kaupa	Kaal
1. kriteerium: pakkumuse tehniline väärtus		60 %
1. osakriteerium	Laevade tehniline kvaliteet: taotleja kasutatava laevastiku sobivus seoses järgmiste elementidega: — laevastiku tutvustus (laevade arv, määramine, sertifitseerimine ja kontroll, klassifikatsioon, lipuriik, vastavus eri koodeksitele ja konventsioonidele). Teatada tuleb võimalikest tšarterlepingutest; — sobivus mere- ja sõidutingimuste ning sadamapiirangute seisukohast (tarneaasta, tüüp, sildade ja mootorite arv, ühikuvõimsus, kiirus, kiirus mitterežiimse töö korral).	20 %

([128]) Pakkumiseeskirjad olid osa dokumentidest, mis avaldati avaliku hanke väljakuulutamisel 6. mail 2022 (põhjendus 272).

Kriteeriumid	Analüüs kriteeriumide kaupa	Kaal
2. osakriteerium	Sagedused ja sõiduplaanid: taotleja kasutatava laevastiku sobivus 1. lisas esitatud kirjelduste kohaste sageduste ja sõiduplaanide seisukohast: — minimaalsed sagedused (reisijad, veokijuhid, kaubad) — täiendavad edasi-tagasi reisid — väljumis- ja saabumisajad	15 %
3. osakriteerium	Laevastiku kohandamine kasutajate vajadustega: veosemeetrid, pikkus, kõrgus, sildade tugevus, temperatuurikontrolliga konteinerite pistikupesade arv (kõikidel liinidel), kajutite ja istmete, piiratud liikumisvõimega isikute kajutite ja liftide arv	15 %
4. osakriteerium	Kutselistele kasutajatele ja eraisikust kasutajatele pakutavate teenuste kvaliteet: — kasutajateenused (toitlustamine, hotelliteenused, vaba aja veetmise võimalused, tingimused piiratud liikumisvõimega isikute ja üldisemalt meditsiinilistel põhjustel reisivate isikute jaoks, kasutajatele mõeldud teabeteenused jne) — kaubaga seotud teenused (käitlemine ja haldamine, teabevahetus) — ohutus laevade pardal (ohutusjuhised, hädaolukorrad) — avaliku teenindamise pidevus (sealhulgas sotsiaalne ja solidaarsusel põhinev teenindamine[(1)]): häirete korral teavitamise kava, kaebuste haldamine, hüvitamiskord jne	10 %
2. kriteerium: rahalise hüvitise summa ja äriplaani usaldusväärsus		30 %
1. osakriteerium: rahalise hüvitise kogusumma	Selle osakriteeriumi puhul hinnatakse rahalise hüvitise kogusummat, mida taotleja oma pakkumuse kohaselt soovib saada teenuse osutamise eest lepingu kehtivusaja jooksul. Hüvitis jaguneb tegevus-, investeerimis- ja kütusekulude komponentideks.	20 %
2. osakriteerium: taotleja esialgse äriplaani usaldusväärsus	Tulemiprognoosis (lepingu projekti 9. lisa) esitatud kulude ja tulude kooskõla taotleja kasutatud tulude ja kulude eeldustega, mida ta on selgitanud finantskalkulatsioonis.	10 %
3. kriteerium: ettevõtja sotsiaalne vastutus Taotleja meetmed ja siduvad kohustused seoses ettevõtja sotsiaalse vastutusega, st eetilise, sotsiaalse ja keskkonnaalase tegutsemisega, ning vahendid nende rakendamise jälgimiseks.		10 %

(1) Sotsiaalne ja solidaarsusel põhinev teenus, mis on seotud Bastia liiniga, on seda liini käsitleva ATLi artiklis 25.3 määratletud kohustusena tagada „kuni 1 300 veosemeetrile vastava kauba meretransport päeva ja ülesõidu kohta“ (Prantsuse ametiasutuste 7. juuni 2022. aasta märkused).

3.6.2. *Hankemenetlus*

(272) Hange kuulutati välja 6. mail 2022 ([129]) ning taotluste ja pakkumuste esitamise tähtaeg oli 25. juuli 2022.

(273) Enne pakkumuste esitamise tähtaega esitas Corsica Ferries pakkumiseeskirjade mitme punkti kohta selgituste saamiseks CdC-le mitu küsimust. Kuna CdC ei vastanud tema küsimustele või ei vastanud piisavalt, esitas Corsica Ferries Bastia halduskohtu kohtunikule lepingueelsete ajutiste meetmete taotluse, milles palus tühistada ATLide sõlmimiseks algatatud hankemenetluse, kuna CdC oli rikkunud hankijale pandud avalikustamise ja konkurentsipõhise pakkumismenetluse kohustusi ([130]).

(274) Ajutiste meetmete kohaldamisega tegelev Bastia halduskohtu kohtunik tegi 20. juulil 2022 määruse nr 2200797, milles ta leidis enamasti, et Corsica Ferriese tõstatatud probleemid ei kuulu kohtu pädevusse. Ülejäänud osas lükkas kohtunik Corsica Ferriese esitatud väited rikkumiste kohta tagasi põhjendusega, et tema arvates oli huvitatud taotlejatel võimalik esitada pakkumus, mis vastab kõigile hankedokumentides sätestatud tehnilistele nõuetele. Seejärel esitas Corsica Ferries kõnealuse kohtulahendi peale apellatsioonkaebuse kõrgeima halduskohtuna tegutsevale riiginõukogule. Riiginõukogu tunnistas oma 25. novembri 2022. aasta otsusega apellatsioonkaebuse vastuvõetamatuks (*Société Corsica Ferries*, nr 466415).

(275) Lõpuks otsustas Corsica Ferries ATLide hankemenetluses mitte osaleda, leides eelkõige, et tal ei ole laevu, mis vastavad kõigile CdC poolt ATLides sätestatud tehnilistele nõuetele.

(276) CdC sai kolm taotlust järgmistelt taotlejatelt:

— konsortsium Corsica Linea – La Méridionale: 1. hankeosa;

— Corsica Linea: 2., 3., 4 ja 5. hankeosa;

— La Méridionale: 3. ja 4. hankeosa.

(277) Avaliku teenindamise delegeerimise komitee avas taotlused 26. juulil 2022. Pärast selle komitee 2. augusti 2022. aasta arvamust lubati kolmel taotlejal esitada pakkumus. Olles pakkumusi analüüsinud, soovitas komitee 31. augustil 2022 alustada nende taotlejatega läbirääkimistega hankemenetlust.

(278) Prantsusmaa sõnul pidas CdC taotlejatega läbirääkimisi järgmiselt:

— läbirääkimiste esimene voor toimus 6. ja 7. septembril 2022: seejärel paluti taotlejatel põhjalikult parandada oma pakkumuste finantsaspekte;

— teine voor toimus 4., 5. ja 6. oktoobril 2022: seejärel paluti taotlejatel teha kindlaks täiendavad viisid finantsaspektide optimeerimiseks;

— kolmas voor toimus 18. ja 19. oktoobril 2022 ning selle eesmärk oli konsolideerida taotlejate hinnapakkumused ja vaadata läbi lepingu muutmise ettepanekud;

— neljas voor toimus 7. novembril 2022 ning selle eesmärk oli viimistleda lepingu projekti ja konsolideerida finantsaspektides kokkulepitut, et taotlejad saaksid esitada lõplikud pakkumused;

— taotlejad esitasid oma lõplikud pakkumused 10. novembril 2022.

([129]) Teade nr 22–63447, mis avaldati riigihanketeadete ametlikus bülletäänis (BOAMP) 6. mail 2022, https://www.boamp.fr/pages/avis/?q=idweb: %2222-63447 %22, ja samal kuupäeval TEDis, viitenumbriga 2022/S 089-246001: https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:246001-2022:TEXT:ET:HTML.

([130]) Corsica Ferries väitis eelkõige, et hankedokumendid sisaldasid arvukalt ebatäpsusi ja vastuolusid ATLide kestuse, tulevase kontsessionääri tehtavate investeeringute laadi ja taotlejate määratud laevade täpse olemuse osas. Corsica Ferries kritiseeris ka prognoosimatust ja majandusliku tasakaalu puudumist ümberplaneeritavate ja täiendavate edasi-tagasi reiside puhul, mis nõuavad iga liini puhul põhjendamatult kahe-kolme laeva kasutuselevõtmist. Lõpuks väitis ta, et pakkumuste valiku kriteeriumid on ebatäpsed ja asjakohatud.

(279) Lõplike pakkumuste esitamise eest vastutav avaliku teenindamise delegeerimise komitee kohtus 23. novembril 2022.

3.6.3. *20. detsembri 2022. aasta otsus nr 22/188*

(280) Korsika piirkonnavolikogu kiitis oma 20. detsembri 2022. aasta otsusega nr 22/188 heaks 1. hankeosa puhul konsortsiumi Corsica Linea – La Méridionale valimise, 2., 4. ja 5. hankeosa puhul Corsica Linea valimise ning 3. hankeosa puhul La Méridionale'i valimise. Alljärgnevalt (tabel 27) on esitatud rahalise hüvitise summad iga hankeosa puhul.

Tabel 27

Rahalise hüvitise kogusummad ATLide hankeosade kaupa (miljonites eurodes)

Korsika sadamad	Rahaline hüvitis aastatel 2023–2030	Iga-aastane rahaline hüvitis (keskmine)
1. hankeosa: Ajaccio	245,9	30,7
2. hankeosa: Bastia	251,1	31,4
3. hankeosa: Porto-Vecchio	132,2	16,5
4. hankeosa: Propriano	122,6	15,3
5. hankeosa: L'Île-Rousse	101,8	12,7
Kokku	**853,6**	**106,6**

Allikas: Prantsuse ametiasutuste 27. detsembri 2022. aasta teade.

3.7. **ATLide asjakohased sätted**

(281) Käesoleva jaotise eesmärk on kirjeldada ATLide tingimusi. Need tingimused on viie ATLi puhul laias laastus sarnased.

3.7.1. *Avaliku teenindamise kohustusi ja nende kestust käsitlevad sätted*

3.7.1.1. Avaliku teenindamise kohustuste sisu

(282) Viie ATLi artiklites 1 ja 2 on sätestatud, et Korsika sadamate ja Marseille sadama vahelise territoriaalse järjepidevuse tagamise raames tehakse kontsessionäärile ülesandeks üldist majandushuvi pakkuvate teenuste (edaspidi „**ÜMPT**“) osutamise kohustuste täitmine, mis on seotud järgmisega:

— kaupade (sealhulgas L'Île-Rousse'i liinil ohtlike kaupade) transport vedukiga ja vedukita veostena ning

— i) ravi eesmärgil reisijate, ([131]) ii) vedukiga veoste veokijuhtidest reisijate ning iii) ainult Marseille ja Propriano vahelisel liinil Korsika elanikust reisijate ja mujal elavate reisijate transport.

(283) Artiklis 1 on samuti sätestatud, et kõik kontsessionääri osutatavad kauba- või reisijateveoteenused, mis ei kuulu ÜMPT kategooriasse, kuuluvad „ärilistel alustel osutatavate teenuste ehk muude kui ÜMPT kategooriasse“.

(284) Artiklis 4 on sätestatud, et lepinguosalistele siduvad dokumendid on leping ja selle lisad (ja artikli 1 kohaselt ka lepingu muudatused). Vastuolu korral on leping lisade suhtes ülimuslik.

([131]) ATLide artiklis 26.1 täpsustatakse, et need reisijad on Korsika elanikud, kes reisivad meditsiinilistel põhjustel.

3.7.1.2. Avaliku teenindamise kohustuste täitmise kord

(285) Viie ATLi 1. lisas kirjeldatakse üksikasjalikult lepingujärgsete mereveoteenuste omadusi. Neid on kirjeldatud käesoleva otsuse jaotises 3.5.2.

(286) ATLide artiklis 17 on sätestatud, et kutseliste kasutajate nõudluse rahuldamise ja territoriaalse järjepidevuse tagamiseks ei tohi kontsessionäär kaubaveo korral ühegi ülesõidu puhul jätta haagiseid kai äärde, välja arvatud juhul, kui vedaja on seda soovinud või kui laeva veomaht on ammendunud. Selles sättes on lisatud, et „liikluse korraldamise optimeerimiseks võib hankija edasi-tagasi reise ümber planeerida, võttes arvesse lepingu 1. lisas sätestatud edasi-tagasi reiside koguarvu aastas. Ümberplaneerimine toimub artiklis 10.2 osutatud tehnilise komitee raames“ (vt ka põhjendus 290).

(287) Ajaccio, Bastia ja L'Île-Rousse'i liine käsitlevate lepingute artiklis 18 on sätestatud, et „avaliku teenuse osutamise vajaduse tõttu võib hankija olla sunnitud paluma kontsessionääril teha täiendavaid vajaduspõhiseid edasi-tagasi reise, mille maksimaalne arv ja tingimused on sätestatud 1. lisas. Kõnealuste täiendavate edasi-tagasi reiside teostamise vaatab läbi artiklis 10.2 osutatud tehniline komitee.“ Prantsuse ametiasutuste sõnul korraldatakse neid edasi-tagasi reise praktikas üksnes juhul, kui tehnilise komitee iganädalasel koosolekul leitakse, et laevade veomaht on ammendunud ja on olemas lisanõudlus veel vähemalt 40 haagise transportimise järele. Pärast tehnilise komitee koosolekut vormistab kontsessionäär kirja teel oma ettepanekud täiendavate edasi-tagasi reiside kohta vastavalt hankija väljendatud vajadusele ning saab posti teel kinnituse kokkulepitud täiendavate edasi-tagasi reiside kohta. Minimaalne hankija poolt teenuseosutajale etteteatamise aeg on hinnanguliselt „nädala jooksul“, et see oleks võimalikult lähedane võetud kohustuste mustritele; Prantsuse ametiasutused märkisid, et praktikas on nõudlus kaubaveo järele üldjuhul teada vähemalt 15 päeva ette.

(288) ATLide artiklis 20 on sätestatud, et hankija nõusolekul võib kontsessionäär asendada ühe laeva teise laevaga, mille kontsessionäär on lepingu täitmiseks kättesaadavaks teinud, eelkõige tingimusel, et asenduslaev vastab 1. lisa sätetele.

(289) ATLide artiklis 22 on sätestatud, et lepingu täitmiseks kasutatavad laevad ja kontsessionääri osutatavad teenused peavad vastama piiratud liikumisvõimega isikute juurdepääsetavuse standarditele. Selliste isikute vastuvõtmise tingimused on sätestatud ATLide 5. lisas.

3.7.1.3. Avaliku teenindamise kohustuste täitmise järelevalve

(290) ATLide artiklis 10.2 on sätestatud, et tehniline seirekomitee, mis koosneb muu hulgas Korsika transpordiameti, kontsessionääri, sadamataristu haldaja ja kaubavedajate esindajatest, kohtub igal nädalal, et arutada teenuse osutamist ja võimalikke vajalikke kohandusi.

(291) ATLide artiklis 11.1 on sätestatud, et vääramatu jõu või ettenägematute sündmuste korral teevad lepinguosalised koostööd, et määrata kindlaks meetmed ATLide majandusliku tasakaalu taastamiseks.

3.7.1.4. ATLide kestus

(292) ATLide artiklis 3 on sätestatud, et leping jõustub 1. jaanuaril 2023 ja lõpeb 31. detsembril 2029. Sama artikli kohaselt võivad lepinguosalised leppida kokku lepingu pikendamises kuni 12 kuu võrra, eelkõige juhul, kui lepingu lõppedes ei sõlmita uut kontsessioonilepingut. Lepingu maksimaalne võimalik kestus on seega kaheksa aastat.

3.7.2. *ATLide kaudu abi saajatele makstava hüvitisega seotud sätted*

3.7.2.1. Üldised parameetrid

(293) ATLide artiklis 30 on sätestatud ÜMPT osutamise kohustuste eest hüvitise maksmise üldpõhimõtted. Täpsemalt on selles sätestatud, et:

— kontsessionäärile makstakse hüvitist ÜMPT osutamisest saadud tulust ja kontsessionäär kannab ÜMPT osutamisega seotud kulud. Kontsessionäär võib osutada kaupade või reisijate meretranspordi teenuseid ärilistel alustel, tingimusel et ÜMPT osutamise tingimused on täidetud. Ärilistel alustel osutatud teenustest saadud tulud jäävad kontsessionäärile;

— maksimaalne rahaline hüvitis, mida Korsika transpordiamet maksab kontsessionäärile ÜMPT osutamise kohustuste eest, ei tohi ületada ÜMPT osutamise netokulude katmiseks vajalikku summat, võttes arvesse mõistlikku kasumit (kooskõlas avalike teenuste eest makstava hüvitisena antavat riigiabi käsitleva Euroopa Liidu raamistiku ([132]) (edaspidi „**ÜMPT raamistik**“) eeskirjadega;

— rahaline hüvitis arvutatakse kulude jaotamise meetodi alusel ning see kujutab endast vahet kontsessionääri eeldatavate ÜMPT osutamisega seotud kulude ja tulude vahel (lähtudes ATLide 9. lisast, mis sisaldab kontsessionääri tulemiprognoosi), võttes arvesse artiklite 35.1, 37.1 ja 40 sätteid ülemäärase hüvitamise kontrollimise kohta;

— hüvitise arvutamisel arvesse võetavad ÜMPT kulud hõlmavad kõiki otseseid kulusid, mis on vajalikud ÜMPT osutamiseks, ja asjakohast osa kaudsetest kuludest, mis on ühised nii ÜMPT osutamisele kui ka äritegevusele;

— hinnangulised kulud ja tulud põhinevad usutavatel ja jälgitavatel parameetritel;

— ÜMPT osutamisega seotud kulud ja tulud ning muude teenustega seotud kulud ja tulud tuleb kontsessionääri sisemises raamatupidamisarvestuses kajastada eraldi. Kuluarvestuse ja jaotamispõhimõtete kasutamine on vajalik, et oleks võimalik teha kindlaks:

  — ÜMPT osutamise kulud ja äritegevusega seotud kulud;

  — ÜMPT osutamise jagunemine kauba- ja reisijateveoks asjaomastel liinidel, kuna liikluse laad ei välista ro-pax-tüüpi laevade kasutamist.

(294) ATLide artikli 31 kohaselt peab kontsessionäär kirjeldama iga liini majanduslikku tasakaalu 9. lisas, kus määratakse kindlaks ATLi prognoositav täitmine kontsessiooniomaniku omal vastutusel.

3.7.2.2. ÜMPT osutamisega seotud tulude ja kuludega seotud parameetrid

3.7.2.2.1. Tulud

(295) ATLide artiklis 32 on sätestatud, et kontsessionäär saab endale kogu tulu, mis tuleneb ÜMPT osutamisest, täpsemalt:

— tulu kaubaveost vastavalt ATLide artiklis 33.2 osutatud veohindadele;

([132]) Komisjoni teatis „Euroopa Liidu raamistik riigiabi jaoks, mida antakse avalike teenuste eest makstava hüvitisena“ (2011) (ELT C 8, 11.1.2012, lk 15).

— tulu ravi eesmärgil reisivate Korsika elanike transportimisest vastavalt ATLide artiklis 33.3 osutatud veohindadele ([133]);

— kõrvaltulu muu hulgas eriteenustest, mida kontsessionäär osutab veokijuhtidele või ravi eesmärgil reisivatele Korsika elanikele omal algatusel (toitlustus, pagas, mängud jne).

(296) Peale selle on ATLide artiklis 32 sätestatud, et aastatel 2023–2028 peab kontsessionäär ÜMPT-välise äritegevuse tulemi ülejääki võrreldes 9. lisas osutatuga kasutama eelkõige selleks, et rahastada investeeringuid tehnilistesse lahendustesse kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamiseks ja üldisemalt ÜMPT keskkonnakvaliteedi parandamiseks, nagu on ette nähtud ATLide artiklis 11.2. Ülejäägid, mis jäävad konkreetsel eelarveaastal kasutamata, kapitaliseeritakse kuni investeeringute tegemiseni või lepingu lõppemiseni. Kasutamata ülejäägid makstakse lepingu tavapärasel või ennetähtaegsel lõppemisel hankijale täies ulatuses tagasi. Ülejääkide kasutamise vaatab läbi ATLide artiklis 10.1 osutatud keskkonna-, majandus- ja õiguskomitee.

(297) ATLide artiklis 33.2 on sätestatud, et ÜMPT raames toimuva kaubaveo hinnad on sätestatud 8. lisas, kus on nähtud ette alljärgnevad veohinnad, ning et vedukiga veoste puhul hõlmab veohind esimese veokijuhi ülesõitu.

Tabel 28

ATLide kohasel kaubaveol kohaldatavad maksimaalsed veohinnad

Ühe reisi kohta	Kaubaveohinnad (eurodes, maksudeta)
Ro-ro-tüüpi või tavaveose meeter	40
„Ekspordi“ või „Tooraine“ veose meeter	20
„Ekspordi +“ veose meeter	15
Muud liiki veosed	Kontsessionäär määrab hinna ise kindlaks kooskõlas 2 019. aasta ATK kavaga.

Allikas: Prantsuse ametiasutuste märkused, mis esitati 28. juunil 2023.

(298) ATLide artiklis 33.3 on sätestatud, et ÜMPT raames Korsika elanike transportimisel kohaldatavad piletihinnad on 2019. aasta ATK kavast tulenevad hinnad. Mujal kui Korsikal elavate reisijate suhtes ÜMPT raames kohaldatavad piletihinnad määrab kontsessionäär ise kindlaks, kuid need ei tohi ületada kõnealuses kavas ette nähtud maksimaalseid hindu.

([133]) Prantsuse ametiasutused teatasid oma 28. juuli 2023. aasta märkustes siiski, et Propriano liinil kuuluvad avaliku teenindamise alla nii Korsika elanikud kui ka mujal elavad reisijad. Seega saab teenusosutaja tulu ka nende reisijate transportimisega seotud teenustest. Lisaks saab teenusosutaja tulu vedukiga veoste veokijuhtide transportimisega seotud teenustest.

Tabel 29

ATLide kohasel reisijateveol kohaldatavad piletihinnad

Ühe reisi ja inimese (või ühiku) kohta	Korsika elanike puhul kohaldatavad maksimaalsed piletihinnad (eurodes, maksudeta)		Mujal kui Korsikal elavate reisijate puhul kohaldatavad piletihinnad
Reisija	Täiskasvanu Laps	35 20	Kontsessionäär määrab piletihinnad ise kindlaks (kuid need ei tohi ületada otsuses nr 19/128 sätestatud maksimaalseid hindu) ([1]).
Majutus	Aknaga kajut Aknata kajut Tugitool	51 46 7	
Sõiduk	Kuni 4,5 m 4,5–5 m Üle 5 m	46 51 56	

([1]) Vt joonealune märkus 138.
Allikas: Prantsuse ametiasutuste märkused, mis esitati 28. juunil 2023.

3.7.2.2.2. Kulud ja rahaline hüvitis

(299) ATLide artiklis 34.1 on sätestatud, et kontsessionäär kannab kõik kütusega mitteseotud tegevuskulud (sealhulgas personalikulud, sadamatasud, müüdavate toiduainete kulud) ning et nende tegevuskulude suhtes kohaldatakse 9. lisas sätestatud marginaali.

(300) ATLide artiklis 34.2 on sätestatud, et laevadega seotud investeerimiskulud määratakse kindlaks laevastiku alusel, mille kontsessionäär on määranud teenindama ATLidega hõlmatud liine.

(301) ATLide artiklis 35.1 on sätestatud, et Korsika transpordiameti poolt kontsessionäärile igal aastal tegevus- ja investeerimiskulude eest makstav rahaline hüvitis (edaspidi „**tegevus- ja investeerimiskulude hüvitis**“) koosneb kahest komponendist:

— tegevuskulude komponent (edaspidi „**tegevuskulude hüvitis**“), mis vastab ÜMPT osutamisest tulenevatele tegevuskuludele (v.a kütuse- ja investeerimiskulud), millest on maha arvatud artikli 31 ja 9. lisa kohane ÜMPT osutamisest saadav tulu. Tegevuskulude hüvitise puhul võetakse arvesse kontsessionääri eeldatavat tõhususe kasvu lepingu kehtivusaja jooksul. Praktikas tagab tõhususe mehhanism, et tegevuskulude hüvitise summa arvutatakse nii, et tegelikust inflatsioonist tingitud kulude suurenemist ei hüvitata täies ulatuses;

— investeerimiskulude komponent (edaspidi „**investeerimiskulude hüvitis**“) , mis vastab ÜMPT osutamiseks kasutatava laeva amortisatsiooni- ja/või liisingukuludele ja/või prahtimise kuludele, nagu need on arvutatud 9. lisas.

(302) ATLide artiklis 35.3 on sätestatud, et tegeliku inflatsiooni muutuste kajastamiseks ajakohastatakse 9. lisa igal aastal, ja kirjeldatakse ajakohastatud summade arvutamise meetodit, sh tõhususe kasvu arvessevõtmist.

(303) ATLide artiklis 36.2 on sätestatud, et mereveoteenuste (välja arvatud täiendavad edasi-tagasi reisid) osutamiseks vajaliku kütuse hinna suhtes kohaldatakse kuni 24 kuu jooksul kütusekuluriskide maandamise mehhanismi. Pärast seda ajavahemikku on kontsessionäär kohustatud pidama läbirääkimisi uue riskide maandamise lepingu üle, küsides vähemalt kolm hinnapakkumist. Kontsessionäär saadab need hinnapakkumised hankijale ja märgib ära teenuseosutaja, keda ta soovib kasutada. Erandina võib Korsika transpordiamet esialgse kütusekuluriskide maandamise lepingu lõppemisel otsustada rakendada mehhanismi, mis võimaldab kütusekulusid jagada (ATLide artiklis 11.1 osutatud tingimustel). See mehhanism asendab kontsessionääri sõlmitava uue riskide maandamise lepingu. Peale selle ei kajastu kütusekulude kõikumised hinnakirjades. Tulemiprognoosis (9. lisa) vastava perioodi kohta kajastatud kütuse ühikukulu ja sellega seotud mehhanismi kirjeldatakse 10. lisas.

(304) ATLide artiklis 37.1 on sätestatud, et Korsika transpordiamet peab igal aastal maksma kontsessionäärile rahalist hüvitist ÜMPT osutamisega seotud kütusekulude eest (edaspidi „**kütusekulude hüvitis**“). Kütusekulude hüvitise maksimaalne summa on sätestatud 9. lisas.

(305) ATLide artiklis 38.1 on sätestatud maksimaalne kindlamääraline hüvitis täiendavate edasi-tagasi reiside eest. See hüvitis koosneb kolm komponendist:

— tegevuskulude komponent, mis vastab täiendava edasi-tagasi reisiga seotud tegevuskuludele (v.a kütusekulud), millest on maha arvatud täiendava edasi-tagasi reisiga seotud tulud. Selle komponendi puhul lähtutakse ÜMPT osutamisega seotud tegevuskuludest ja tuludest ning mõistlikust kasumist, mis on sätestatud 9. lisas;

— investeerimiskulude komponent, mis vastab täiendavate edasi-tagasi reiside tegemiseks kasutatava laeva amortisatsiooni- ja/või liisingukuludele ja/või prahtimise kuludele (nagu need on arvutatud 9. lisas);

— kütusekulude komponent, mis vastab kütusekuludele, mida kontsessionäär kannab seoses täiendava edasi-tagasi reisiga (kütusekulude komponendi summa on 2023. aasta puhul sätestatud 9. lisas ja seda kohandatakse järgnevateks aastateks vastavalt kütuse hinnale).

(306) Lisaks on ATLide artiklis 38.1 sätestatud, et tehtud täiendava edasi-tagasi reisi eest makstav hüvitis on väiksem järgmistest summadest: i) 9. lisa (tulemiprognoos) kohane eeldatav hüvitis edasi-tagasi reisi kohta ning ii) teenuseosutaja poolt Korsika transpordiametile esitatud aastaaruandes (millele on osutatud ATLide artiklis 46) sisalduvast ajakohastatud tulemiaruandest tulenev summa, mis sisaldab täiendava edasi-tagasi reisi tegelikke netokulusid.

3.7.2.3. ÜMPT osutamisega seotud kulude jaotamise parameetrid

(307) ATLide artiklites 35.1 ja 37.1 on ka sätestatud, et kui kontsessionäär kasutab laevu äritegevuseks väljaspool ÜMPT osutamist, tuginetakse kulude ja kindlamääralise rahalise hüvitise summa arvutamisel 9. lisas osutatud jaotamispõhimõtetele. Need jaotamispõhimõtted on lepingu kehtivusajaks fikseeritud ja lepinguosalistele siduvad.

(308) Prantsuse ametiasutuste esitatud teabe ([134]) kohaselt jaotati kulud ÜMPT-le ja ärilistel alustel osutatavatele teenustele (ja see jaotus esitati pakkujatele ATLide sõlmimiseks korraldatud hankemenetluse raames) järgmiste põhimõtete alusel, mida komisjon on Prantsusmaa sõnul varasematel juhtudel juba tunnustanud ([135]):

— reisijate- või kaubaveoga otseselt seotud kulud jaotatakse ÜMPT-le vastavalt reisijate arvule või kauba mahule (veosemeetrites), mille kontsessionäärid peavad tagama ATLides sätestatud veomahukohustuste täitmiseks;

— ühised kulud (nt tööjõu-, hooldus-, kütuse-, amortisatsiooni-, laevade prahtimise kulud jne), mis moodustavad kontsessionääride tegevuskuludest suurema osa, jaotatakse ÜMPT-le proportsionaalselt laeval ÜMPT osutamiseks reserveeritud veomahuga (väljendatuna kuupmeetrites) ([136]).

([134]) Prantsuse ametiasutuste märkused, mis esitati 5. aprillil 2023.

([135]) Komisjoni 28. oktoobri 2009. aasta otsus 2011/98/EÜ riigiabi C 16/08 (ex NN 105/05 ja NN 35/07) kohta, mida rakendab Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriik – subsiidiumid mereveoettevõtjatele CalMac ja NorthLink mereveoteenuste osutamiseks Šotimaal (ELT L 45, 18.2.2011, lk 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2011/98(1)/oj); ning EFTA järelevalveameti 29. märtsi 2017. aasta otsus nr 070/17/COL Hurtigruteni rannikuäärsete mereveoteenuste lepingu (2012–2019) kohta (Norra) [2018/887] (ELT L 158, 21.6.2018, lk 19, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2018/887/oj).

([136]) Hüvitise suuruse eelnevaks hindamiseks jaotatakse kulud reserveeritud veomahu alusel. Tegelikult kasutatud veomahtu kontrollitakse tagantjärele. See tähendab, et kui ÜMPT jaoks reserveeritud veomahtu kasutatakse transpordiks, mis ei ole seotud ÜMPTga, vähendatakse hüvitise summat vastavalt. Kui aga ÜMPT jaoks reserveeritud veomaht jääb kasutamata, saab laevandusettevõtja siiski hüvitist veomahu kättesaadavaks tegemise eest.

(309) Nagu allpool (tabel 30) näidatud, on kontsessionäärid ATLide kontekstis jaotanud keskmiselt [60–75] % tegevuskuludest ÜMPT osutamisele; erandiks on Marseille – Propriano liini ATL, mille puhul on ÜMPT-le jaotatud 100 % kuludest.

Tabel 30

ATLide alusel ÜMPT-le jaotatud kulude osakaal

Kulud	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Laevapere ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Kaldapersonal ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Ärikulud – reisijad ([1])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Ärikulud – autod ([4])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Ärikulud – kaubad ([2])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Käitlemine ([2]) ([5])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Sadamatasud ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Reisijate haldamine ([1])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Toiduained (müügiks) ([1])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Toiduained laevaperele ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Varustus ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Side ([4])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Kindlustus ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Infotehnoloogia[3]	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Maksud ja lõivud ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Kontsessionääri struktuurilised kulud ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Hooldus ja teenindus ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Laevade kättesaadavaks tegemise kulud ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Prahtimiskulud ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Kütusekulud ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Kaalutud keskmine	[…] %	[…] %	[…] %	**100 %**	[…] %

([1]) Otseselt reisijateveoga seotud kulud.
([2]) Otseselt kaubaveoga seotud kulud.
([3]) Ühised kulud.
([4]) Otseselt ärilistel alustel osutatavate teenustega seotud kulud (välja arvatud Marseille – Propriano liini puhul).
([5]) Käitlemiskulud vastavad laeva saabumisel ja väljumisel haagiste käitlemise eest vastutavate sadamatöötajatega seotud kuludele. Neid kulusid käsitatakse nende olemuse tõttu tervikuna kaubaveoga seotud kuludena.
Allikas: Prantsuse ametiasutuste märkused, mis esitati 28. juunil 2023.

3.7.2.4. Mõistliku kasumi arvutamise parameetrid

(310) ATLide artiklis 39 on sätestatud, et mõistlik kasum määratakse kindlaks kooskõlas ÜMPT raamistikuga ja see vastab järgmisele suhtarvule (arvutatud ATLide 9. lisas): ÜMPT osutamisest saadud jooksvad tulud enne makse ja intresse / ÜMPT käive (sealhulgas teenuseosutajale makstud rahaline hüvitis). Mõistlik kasum ei tohi lepingu kestuse jooksul ühegi liini puhul ületada 2,13 %, välja arvatud juhul, kui turuhäire korral läbi viidud täiendav sõltumatu uuring õigustab kõnealuse määra muutmist.

(311) Määr 2,13 % on tuletatud Corsica Linea ja La Méridionale'i esitatud hinnapakkumustest, mille kohaselt kõigi liinide puhul prognoositavate tulude ja kulude põhjal on ÜMPT osutamise ärikasumi marginaal vahemikus 0,69 % (4. hankeosa: Propriano) kuni 2,13 % (3. hankeosa: Porto-Vecchio). Lisaks esitasid Prantsuse ametiasutused komisjonile Prantsusmaa tellitud välisuuringu ([137]) tulemused, mille kohaselt hinnati Corsica Linea ja La Méridionale'iga võrreldavate laevandusettevõtjate valimi ([138]) põhjal ärikasumi marginaaliks 7,8 %.

3.7.2.5. Ülemäärase hüvitamise välistamise parameetrid

(312) ATLide artiklis 7 on sätestatud, et hankija (st Korsika transpordiamet ja CdC) veendub, et kontsessionäärile lepingu alusel makstud hüvitise summa ei too kaasa ülemäärast hüvitamist, ning kohustab kontsessionääri maksma tagasi ülemäärase hüvitise koos viivisega vastavalt artiklitele 35.1, 37.1 ja 40.

(313) ATLide artikli 46 kohaselt peab kontsessionäär esitama oma aastaaruandes Korsika transpordiametile tulemiprognoosiga samas vormis tulemiaruande. Tulemiprognoosi ja tulemiaruande võrdlusele tuleb lisada selgitav märkus erinevuste kohta. Kontsessionäär peab tegelikult makstud hüvitise vastavalt ATLi artiklitele 35.1, 37.1, 39 ja 40 tagasi maksma, kui Korsika transpordiameti tehtud analüüs näitab, et hüvitis ületab summat, mis on vajalik avaliku teenindamise kohustuste netokulude katmiseks ja mõistliku kasumi tagamiseks.

(314) ATLide artiklites 35.1, 37.1 ja 40 on sätestatud, et ülemäärase hüvitamise vältimiseks kontrollib Korsika transpordiamet igal aastal teenuste kohta koostatud aastaaruande põhjal hüvitise arvutamist, et hinnata võimalikke erinevusi 9. lisas osutatud jaotamispõhimõtete kohaselt tehtud arvutuse ja tegelikust tegevusest (tegelikest kuludest ja tuludest, laevade tegelikust käitamisest jne) tulenevate jaotamispõhimõtete kohaselt tehtud arvutuse vahel. Kui tegelikust tegevusest tulenev arvutus erineb tulemiprognoosi (9. lisa) kohasest arvutusest, võib kontsessionäär jätta endale poole makstud ülemäärasest summast, maksimaalselt 5 % ulatuses hüvitisest, ja ülejäänud osa peab ta tagastama koos viivisega Korsika transpordiametile viimase määratud korras. Igal juhul ei tohi hüvitis ületada 9. lisast tulenevat summat.

(315) ATLide artiklites 35.2 ja 37.2 on sätestatud, et ülesõidu mis tahes põhjusel tegemata jätmine toob kaasa hüvitise vähendamise summas, mis vastab kontsessionääri poolt ÜMPT osutamata jätmisega saavutatud tegevus- ja investeerimiskulude ning kütusekulude kokkuhoiule. Vähendamise summa ei saa olla negatiivne.

(316) Kui laeva asendamine vastavalt ATLide artiklile 20 (põhjendus 288) toob kaasa 9. lisas esitatud tulemiprognoosi kohaste kulude suurenemise, jäävad suurenenud kulud kontsessionääri kanda. Kui asendamine toob kaasa nende kulude vähenemise, teevad hankija ja kontsessionäär vajalikud finantskorrektsioonid pärast ATLide artiklis 46 osutatud aastaaruande esitamist.

([137]) Prantsuse ametiasutuste poolt 5. aprillil 2023 esitatud märkused („Benchmark de rentabilité du transport maritime réalisé dans le cadre de la procédure d'attribution de la DSP maritime entre la Corse et le continent français", Korsika transpordiamet, 20. november 2022).

([138]) Valimisse kuulusid järgmised äriühingud: Brittany Ferries, Condor Ferries, Corsica Ferries, DFDS, Irish Ferries, P&O Ferries, Stena Lines, Grimaldi Group, Finnlines, Fjord Line, Tallink ja Viking Line. Võrdlev uuring hõlmas aastaid 2017–2019, mille kohta andmed olid kättesaadavad.

(317) ATLide artiklis 38 on lisaks sätestatud, et oma aastaaruandes peab kontsessionäär „kajastama iga täiendava edasi-tagasi reisi tegelikud kulud, mis vastavad selle edasi-tagasi reisi tegelike kulude ja tulude vahele. Hankija maksab hüvitist, mida nimetatakse tegelikuks hüvitiseks ülesõidu eest ning mis vastab miinimumsummale, milleks on selle täiendava edasi-tagasi reisi tegelike kulude ja ülesõidu perioodil täiendava edasi-tagasi reisi eest makstava maksimaalse hüvitise vahe.

3.8. **Corsica Ferriese kaebus**

(318) Corsica Ferries esitas 23. märtsil 2023 komisjonile kaebuse La Méridionale'i ja Corsica Linea kasuks võetud meetmete kohta.

(319) Oma kaebuses väitis Corsica Ferries, et vaidlusalused meetmed kujutavad endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Kaebuses rõhutatakse eelkõige asjaolu, et kõnealused meetmed annavad neile äriühingutele eelise, kuna nad ei vasta ühelegi Altmarki kohtuotsusega ([139]) kehtestatud neljast kriteeriumist. Corsica Ferries väitis ka, et kõnealused meetmed on siseturuga kokkusobimatud, kuna nendega rikutakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/23/EL ([140]) (kontsessioonilepingute sõlmimise kohta; edaspidi „**kontsessioonilepingute direktiiv**“) sätteid „*koostoimes ELi toimimise lepingu artiklitega 49 ja 56*“.

(320) Corsica Ferries esitas 13. oktoobri ja 20. detsembri 2023. aasta kirjades kaebuse kohta lisateavet, millest tema arvates nähtub, et avaliku teenindamise järele puudub vajadus ja et ATLide raames kehtestatud teenindamiskohustused on ebaproportsionaalsed. Seda lisateavet koos 23. märtsil 2023 esitatud kaebusega nimetatakse käesolevas otsuses edaspidi ühiselt „**kaebuseks**.

(321) 13. oktoobri 2023. aasta kirjas viidatakse teabele, mis puudutab Corsica Linea poolt 2023. aasta suvel ATLide raames ja väljaspool ATLe tehtud ülesõite.

(322) Corsica Ferries esitas oma 20. detsembri 2023. aasta kirjas Berkeley Research Groupilt tellitud 14. detsembri 2023. aasta uuringu (edaspidi „**BRG 1. uuring**“) tulemused.

(323) BRG 1. uuringus on märgitud, et uuringu eesmärk on hinnata, kas oli asjakohane lisada ATLide kohaldamisalasse avaliku teenindamise vajadus Ajacciosse ja Bastiasse suunduvatel liinidel enam kui 12 reisija transportimiseks ülesõidu kohta. BRG 1. uuringus käsitletakse üksnes veokijuhtide transportimise vajadust, mille Prantsusmaa oli kindlaks määranud, jättes kõrvale kõik muud Prantsusmaa poolt kindlaks tehtud avaliku teenindamise vajadused.

(324) Lisaks on BRG 1. uuringus märgitud, et kuna Prantsuse ametiasutused ei esitanud teavet ATLide kontekstis avaliku teenindamise vajaduse hindamise kohta, tugineti uuringus Prantsusmaa kasutatud metoodika rekonstrueerimiseks varasemate ATLidega seotud aruannetele ja uuringutele.

(325) Ametliku uurimismenetluse raames komisjonile esitatud märkustes kordas Corsica Ferries suures osas kaebuse sisu. Seega on kaebuse sisu esitatud neid märkusi käsitlevas osas (jaotis 5.1).

3.9. **Ametliku uurimismenetluse algatamise põhjused**

(326) *Esiteks* asus komisjon esialgu seisukohale, et ATLid kujutavad endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(327) Komisjon leidis, et muu hulgas anti ATLidega kontsessionääridele eelis, mida nad tavapärastel turutingimustel ei oleks saanud. Täpsemalt ei vasta kõnealused ATLid kõigile Altmarki kohtuotsuses ette nähtud kriteeriumidele, mis võimaldaksid sellise eelise välistada.

([139]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 24. juuli 2003, Altmark Trans GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([140]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/23/EL kontsessioonilepingute sõlmimise kohta (ELT L 94, 28.3.2014, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/23/oj).

(328) Kõigepealt väljendas komisjon kahtlust, kas vedukiga veoste meretranspordi osas täidavad ATLid tegelikku avaliku teenindamise vajadust (esimene Altmarki kriteerium).

(329) Komisjoni arvates ei olnud Prantsuse ametiasutused eelnevalt piisaval määral kindlaks teinud, et Marseille ja Touloni sadamad on vedukiga veoste meretranspordi osas ainult osaliselt vastastikku asendatavad (menetluse algatamise otsuse põhjendused 310–312).

(330) Komisjon märkis, et osalise asendatavuse kvantifitseerimisel tuginesid Prantsuse ametiasutused üksnes turuosaliste üldistele avaldustele (põhjendus 227). Menetluse algatamise otsuses väljendas komisjon selle hinnangu suhtes kahtlusi, kuna Prantsuse ametiasutused ei olnud kontrollinud selle aluseks olevaid andmeid. Komisjon palus Prantsuse ametiasutustel esitada veenvamaid tõendeid, mis põhjendaksid seda hinnangut teatavate vedukiga veoste meretranspordi kasutajate konkreetsele nõudlusele Marseille sadama järele.

(331) Lisaks kahtles komisjon, kas teatavad ATLidega kehtestatud avaliku teenindamise kohustused on proportsionaalsed ja vajalikud avaliku teenindamise vajaduste rahuldamiseks (menetluse algatamise otsuse põhjendused 337–340). Komisjon leidis, et Prantsuse ametiasutuste nõutud minimaalne kaubaveomaht (vedukiga ja vedukita veoste puhul) ja meetme kaudu abi saajate kohustus teha aasta jooksul teataval minimaalsel arvul edasi-tagasi reise ei näi olevat piisavalt põhjendatud, arvestades Gecodia aruandes välja toodud avaliku teenindamise vajadusi. Komisjon väljendas kartust, et need kohustused võivad viia selleni, et kontsessionääride pakutav kaubaveomaht on avaliku teenindamise kvantitatiivsest vajadusest oluliselt suurem.

(332) Samuti asus komisjon esialgu seisukohale, et meetmed ei vasta neljandale Altmarki kriteeriumile. Ta leidis, et Prantsuse ametiasutuste korraldatud hankemenetlus ATLide sõlmimiseks ei olnud piisavalt konkurentsitihe tagamaks, et ATLide kaudu abi saajatele makstav hüvitis kujutaks endast kogukonna jaoks kõige väiksemat kulu. Samuti leidis komisjon, et hüvitise suurus ei olnud kindlaks määratud kulude alusel, mida kannaks keskmine hästi korraldatud juhtimisega ettevõtja, kellel on piisavad vahendid talle pandud avaliku teenindamise kohustuste täitmiseks.

(333) Lisaks asus komisjon esialgu seisukohale, et meetmed on omistatavad riigile ja neid rahastatakse riigi ressurssidest. Peale selle soosivad meetmed abisaajaid valikuliselt, takistavad ELi-sisest kaubandust ja moonutavad konkurentsi liberaliseeritud turul.

(334) *Teiseks* märkis komisjon, et Prantsuse ametiasutused ei ole esitanud piisavalt tõendeid selle kohta, et ATLid on ÜMPT raamistikuga kooskõlas. Lisaks kahtlustele ATLide ulatuse kohta seadis komisjon kahtluse alla ka ATLide sõlmimiseks läbi viidud menetluse kooskõla kontsessioonilepinguid käsitlevate ELi õigusnormidega.

4. **PRANTSUSMAA MÄRKUSED**

(335) Prantsuse ametiasutused edastasid oma märkused 27. märtsi 2024. aasta kirjaga. Märkused puudutavad i) avaliku teenindamise vajaduse hindamist ja ii) vastavust kontsessioonilepingute direktiivile.

4.1. **Avaliku teenindamise vajaduse olemasolu**

(336) Vastuseks komisjoni esialgsetele kahtlustele avaliku teenindamise tegeliku vajaduse suhtes esitasid Prantsuse ametiasutused oma märkused viie punkti kohta.

4.1.1. *Prantsusmaa hindas õigesti vedukiga veoste kasutajate konkreetset kvantitatiivset nõudlust Marseille sadama järele*

(337) Nagu on märgitud põhjenduses 227, hindasid Prantsuse ametiasutused, et vedukiga veoste transpordi nende kasutajate nõudluse osakaal, kes ei kaalu Korsika suunal ühtegi alternatiivi Marseille sadamale, moodustab 80 % Marseille ja Korsika vahelise vedukiga veoste transpordi varasemast kogunõudlusest.

(338) Komisjoni poolt menetluse algatamise otsuse põhjenduses 329 väljendatud kahtluste tõttu tegid Prantsuse ametiasutused üksikasjalikumad analüüsid (Gecodia kaudu), et esitada kvantitatiivsed tõendid Marseille ja Touloni sadama vastastikuse asendatavuse taseme kohta seoses vedukiga veoste meretranspordi nõudlusega.

(339) *Esiteks* väidavad Prantsuse ametiasutused, et nende vedajate peakontorite, ladude ja logistikabaaside asukoha analüüs, kelle arvele langeb 80,8 % Marseille ja Korsika vahelistel liinidel transporditavatest vedukiga veostest, näitab, et nende vedajate rajatised asuvad Marseille sadama vahetus läheduses ja see on põhjus, miks nad eelistavad just seda sadamat.

(340) *Teiseks*, Gecodia analüüsis Corsica Linea 122 kliendi (kelle arvele langeb 85 % tema transporditavatest vedukiga veostest) ja La Méridionale'i 62 kliendi (kelle arvele langeb 78 % tema transporditavatest vedukiga veostest) vedukiga veoste vooge. Analüüs näitab, et 83 % (Corsica Linea) ja 88 % (La Méridionale) neist voogudest on seostatavad Marseille sadama lähedal asuvate logistikabaasidega, mis tähendab, et eelistatakse just seda sadamat.

(341) *Kolmandaks*, Gecodia analüüsis 32 vedajat, kes transpordivad vedukiga veoseid Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahel, kasutades Marseille ja/või Touloni sadamat (mõnel neist on mitu logistikabaasi Marseille või Touloni lähedal), ning kelle arvele langes aastatel 2017–2019 ja 2021. aastal ([141]) ligikaudu 65 % Korsika ning Marseille ja Touloni sadama vahel transporditud vedukiga veoste mahust.

(342) Nende andmete saamiseks saatsid Prantsuse ametiasutused laevandusettevõtjatele teabenõude nende peamiste klientide ja nendega seotud vedukiga veoste mahtude kohta (veosemeetrites). Need andmed koondati, et saada representatiivne arv peamisi vedajaid kogu Marseille ja Touloni piirkonnas. Selleks et siduda kaubavood võimalikult täpselt lähtelogistikabaasiga, kasutasid Prantsuse ametiasutused kasutajatega konsulteerimise käigus toimunud vestluste käigus kogutud teavet.

(343) Sel viisil koostatud loetelus on iga kliendi puhul näidatud tema logistikabaasi asukoht, vahemaa logistikabaasi ning Touloni ja Marseille sadama vahel ning aastatel 2017–2021 kummagi sadama kaudu transporditud vedukiga veoste maht aastas (veosemeetrites). Mõne kliendi puhul on esitatud ka transporditud kauba liik (nt sõjaline varustus, kiiresti riknevad tooted, ehitusmaterjalid või ohtlikud kaubad). Prantsuse ametiasutused kogusid konkreetsete vedajate kohta ka kvalitatiivset lisateavet, mis on kahe sadama vastastikuse asendatavuse hindamisel asjakohane. Näiteks märkisid mõned kasutajad, et nad on minevikus kasutanud Touloni sadamat Marseille sadama piiratud läbilaskevõime tõttu.

(344) Nende andmete analüüs näitab Prantsuse ametiasutuste sõnul, et enamik vedajaid kasutab ainult oma logistikabaasile lähimat sadamat (22 vedajat 32st). Analüüsist nähtub, et ülejäänud kümme vedajat kasutavad ainult või väga sageli Touloni sadamat, kuigi Marseille asub nende logistikabaasile lähemal. Prantsuse ametiasutuste selgituse kohaselt teatasid mõned vedajad, et nad kasutavad Touloni sadamat, sest neil on kiirteeühendus Touloniga, mis võimaldab neil vältida Marseille suurlinnapiirkonda (põhjapoolne ümbersõit), ning mõned vedajad olid viinud oma baasi/lao Marseille piirkonnast Touloni piirkonda, mille tulemusel liikusid ka transpordivood Touloni sadamasse.

(345) Prantsuse ametiasutuste sõnul näitab kogutud teabe analüüs, et kasutaja sadamavalikut mõjutab suuresti sadama lähedus (mööda maanteed) vedaja logistikabaasile. Ametiasutuste sõnul on Marseille'le lähemal asuvad kasutajad sunnitud suunama oma kauba Touloni peamiselt pakkumise vähesuse tõttu.

(346) Prantsuse ametiasutuste väitel kinnitab kogu see teave, et i) vedukiga veoste transportimiseks valitakse sadam peamiselt vedaja logistikabaasi asukoha põhjal ning et ii) 80 % laevandusettevõtjate transporditavate vedukiga veoste mahust on seostatav Marseille piirkonnas asuva logistikabaasiga. Seetõttu eelistavad kasutajad tegelikult Marseille sadamat ja nende kasutajate jaoks ei ole Marseille sadam Touloni sadamaga asendatav.

([141]) COVID-19 pandeemia mõju tõttu kaubavoogudele jäeti 2020. aasta välja.

4.1.2. *Minimaalse kaubaveomahuga seotud avaliku teenindamise kohustused on Prantsusmaa poolt kindlaks tehtud avaliku teenindamise vajadusega proportsionaalsed*

(347) Prantsuse ametiasutuste sõnul ei ole ATLides kehtestatud minimaalne veomaht avaliku teenindamise vajadusega ebaproportsionaalne. Nad esitavad selle kohta kolm põhjust.

(348) *Esiteks* ei ole Prantsusmaa sõnul võimalik kasutada keskmistel liiklusnäitajatel põhinevat lähenemisviisi, arvestades nõudluse suurt volatiilsust.

(349) Prantsuse ametiasutused märgivad, et ATLides ülesõidu kohta ette nähtud minimaalse veomahu puhul on võetud arvesse i) kasutajatega konsulteerimisel saadud märkusi (veomahu regulaarne ammendumine teatavatel liinidel), ii) avaliku teenindamise vajaduse jagunemist ülesõitude, päevade ja kuude vahel (mis määrati kindlaks 2019. aasta tegelike andmete ja 2023.–2030. aasta prognooside põhjal) ning iii) avaliku teenindamise vajaduse prognoositavat jaotust ühe kuu lõikes (mida kasutati selleks, et arvutada välja minimaalsed veomahud nädala ja ülesõidu kohta, et liiklust rahuldavalt jaotada). Prantsusmaa juhib tähelepanu ka sellele, et avaliku teenindamise vajaduse rahuldamine on vajalik selleks, et haagiseid ei jäetaks kai äärde, ning seega selleks, et tagada liikluse sujuvus (veomaht ei ammendu), kvaliteet (vedajad ei saa trahvi Korsikale suunatud tarnete viibimise või ärajäämise eest) ja turvalisus (kai äärde ei jäeta kaupu, mis võidakse varastada või mis võivad rikneda).

(350) Sellega seoses märkisid Prantsuse ametiasutused, et kasutajatega konsulteerimise käigus ilmnes, et kaubaveo kasutajate raskused seoses laevade veomahu ammendumisega on viimastel aastatel kasvanud, eriti Bastia ja Ajaccio liinidel. Prantsusmaa sõnul tähendab see seda, et vedajate kogu nõudlust ei ole kõikidel ülesõitudel võimalik rahuldada. Sellega seoses märgivad Prantsuse ametiasutused, et 2021.–2022. aasta ATLide kontsessionääride broneerimisandmed kinnitasid kaupade jätmist kai äärde. Marseille – Bastia liinil keelduti laadimast enam kui 35 % kaupadest ja Marseille – Ajaccio liinil enam kui 20 % kaupadest.

(351) Prantsuse ametiasutuste lähenemisviisi eesmärk on seega tagada, et pakutavad teenused suudavad kaubaveonõudlust vastuvõetaval ja proportsionaalsel viisil rahuldada.

(352) Sellega seoses rõhutavad Prantsuse ametiasutused, et vastupidiselt menetluse algatamise otsuse põhjenduses 338 märgitule ei kehtestatud iga ülesõidu puhul nõutavat minimaalset veomahtu „nii, et avalik teenindamine suudaks igal ajal rahuldada varasemate perioodide andmete (eelmiste ATLide kontekstis) kohast tippnõudlust“.

(353) Vastupidi, Prantsuse ametiasutuste sõnul näitavad komisjonile edastatud andmed, et varasematel perioodidel registreeritud liikluse tipptase ületab ATLides kehtestatud minimaalset veomahtu peaaegu igal kuul. Näiteks Marseille – Bastia liinil on minimaalne veomaht 1 860 veosemeetrit ülesõidu kohta. 2019. aasta andmete analüüs näitab aga, et seda mahtu ületatakse vähemalt kord kuus kaheksa kuu jooksul aastas, ja prognooside kohaselt ületatakse seda veomahtu 2025. aastal süstemaatiliselt. Prantsuse ametiasutused selgitavad lisaks, et 2023. aastal, st ATLide rakendamise esimesel aastal, ületati nõutavat minimaalset veomahtu vähemalt kord kuus, välja arvatud detsembris.

(354) Prantsusmaa sõnul takistab liikluse jaotumine aasta peale seega minimaalse veomahu kindlaksmääramist Gecodia uuringus 2023.–2030. aastaks prognoositud keskmiste aastamahtude alusel. Selline lähenemisviis võib viia olukorrani, kus laevade suutlikkus rahuldada kaubaveonõudlust on pidevalt vajalikust väiksem.

(355) Alljärgnevalt (tabel 31) on esitatud ülesõitude arv, mille puhul nõudlus oleks suurem kui keskmine minimaalne veomaht 2019. ja 2030. aastal, kui see veomaht määratakse kindlaks Gecodia aruandes 2023.–2030. aastaks prognoositud keskmiste aastamahtude alusel. Tabelist nähtub, et Marseille – Ajaccio, Marseille – Bastia ja Marseille – Porto Vecchio liinidel ületaks nõudlus nõutavat minimaalset veomahtu igal teisel ülesõidul (Marseille – Propriano ja Marseille – L'Île-Rousse'i liinidel igal neljandal ülesõidul).

Tabel 31

Nende ülesõitude arv, mille puhul nõudlus ületaks keskmist minimaalset veomahtu, kui see määrataks kindlaks Gecodia uuringus 2023.–2030. aastaks prognoositud keskmiste aastamahtude alusel

	ATLides kavandatud ülesõitude arv aastas	Keskmine minimaalne veomaht ülesõidu kohta (veosemeetrites) ([1])	Ülesõidud, mille puhul nõudlus ületab keskmist minimaalset veomahtu			
			2019		2030	
			Ülesõitude arv	% aastastest ülesõitudest	Ülesõitude arv	% aastastest ülesõitudest
Bastia	730	1 420	299	41 %	414	57 %
Ajaccio	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]) Aastateks 2023–2030 ette nähtud keskmine minimaalne veomaht ülesõidu kohta on arvutatud avaliku teenindamise aastase vajaduse (tabel 21) jagamisel ATLides ette nähtud iga-aastaste edasi-tagasi reiside arvuga (tabel 23).

Allikas: Prantsuse ametiasutuste märkused, mis esitati 4. veebruaril 2024.

(356) *Teiseks* on Prantsusmaa sõnul turul tavaks kasutada laevastikku, mille veomaht ületab aasta keskmist liiklusmahtu ([142]). Prantsuse ametiasutused väidavad, et nad analüüsisid Euroopas regulaarseid mereveoteenuseid osutavate laevastike korraldust. Sardiinia ja Baleaaride puhul on laevade nominaalne veomaht vahemikus 1 500–1 900 veosemeetrit, mis on igati kooskõlas ATLide alusel Korsika liine teenindavate laevade mahutavusega.

(357) *Kolmandaks* ei ole Prantsuse ametiasutustele Vahemere lääneosast teada juhtumeid, kus avaliku teenindamise delegeerimise või vabaturu kontekstis kasutataks sama edasi-tagasi reisi jaoks ühe suurema laeva asemel kahte väiksemat laeva.

4.1.3. *Ajaccio ja Propriano sadam ei ole vastastikku asendatavad*

(358) Prantsuse ametiasutused leiavad, et Corsica Ferries ei ole oma kaebuses esitanud ühtegi tõsiseltvõetavat tõendit, mis kinnitaks tema väidet Propriano ja Ajaccio sadama vastastikuse asendatavuse kohta. Prantsusmaa sõnul osutavad järgmised tegurid vastupidisele.

(359) Esiteks ei ole pelk maanteed mööda mõõdetav vahemaa kahe sadama vahel piisav asendatavuse näitaja: võttes arvesse kiirteede puudumist ning Ajaccio ja Propriano vahelise marsruudi topograafiat, on nende kahe sadama vahelise maanteesõidu kestus peaaegu 1 tund 30 minutit ja ummiku korral üle 2 tunni. Prantsusmaa viitab sellega seoses Korsika sadamate vaheliste vahemaade ja teekonna kestuste kohta edastatud andmetele, mis on esitatud jaotises 2.2.

([142]) Prantsuse ametiasutused viitavad eelkõige Itaalias ja Norras sõlmitud avaliku teenindamise lepingute näidetele.

(360) Lisaks on Ajaccio sadama taristu juba läbilaskevõime ammendumise punkti lähedal ning puuduvad piisavalt suured teenindusalad, et koondada aastateks 2023–2029 prognoositud mahtudest suuremaid kaubavooge.

(361) Prantsuse ametiasutused märgivad, et igal juhul on Korsika maanteetaristu väga ülekoormatud, eriti tipptundidel ja turismihooajal, ning et Korsikal on suur liiklussurmade arv (vt jaotis 2.1). Avalike mereveoteenuste korraldamine viisil, mis liiklust veelgi suurendaks, oleks vastuolus CdC-le pandud ohutusülesandega.

4.1.4. *Corsica Linea ja La Méridionale'i poolt väljaspool ATLide raamistikku pakutavad teenused on kooskõlas ATK kavaga ega sea kahtluse alla Prantsusmaa poolt kindlaks tehtud avaliku teenindamise vajadust*

(362) Prantsuse ametiasutused kinnitavad, et vastupidiselt Corsica Ferriese kaebuses väidetule tuleb eristada täiendavaid edasi-tagasi reise, mille põhimõte ja tingimused on sätestatud ATLides, ning ärilistel alustel tehtavaid ülesõite, mida üks või teine kontsessionäär 2019. aasta ATK kava alusel vabalt (väljaspool ATLe) pakub.

(363) Prantsusmaa sõnul ei ole ärilistel alustel tehtavad ülesõidud ATLidega hõlmatud ega keelatud ning need ei sea kahtluse alla Prantsusmaa hinnangut avalikule teenusele.

(364) Prantsusmaa märgib, et Corsica Linea poolt 2023. ja 2024. aastal Marseille sadamast ärilistel alustel tehtud ülesõidud i) olid hooajalised ülesõidud, mida pakuti kevadistel ja suvistel koolivaheaegadel; ii) nende ülesõitude puhul veeti ainult reisijaid, mitte kaupa; ning iii) nende ülesõitude eest ei makstud hüvitist, sest need tehti väljaspool ATLe. Mis puudutab La Méridionale'i poolt Touloni sadamast 2024. aastal tehtud ülesõite, siis Prantsusmaa juhib tähelepanu sellele, et i) need ülesõidud pakuti välja pärast äriühingu omaniku muutumist 2023. aastal; ii) nende ülesõitude puhul veeti ainult reisijaid, mitte kaupa; ning iii) nende ülesõitude eest ei makstud hüvitist, sest need tehti väljaspool ATLe.

4.1.5. *Kasutajatega konsulteerimisel puudus metodoloogiline kallutatus*

(365) Prantsuse ametiasutused leiavad, et vastupidiselt komisjoni poolt menetluse algatamise otsuses väidetule ei esinenud kasutajatega konsulteerimisel metodoloogilist kallutatust.

(366) Nad juhivad esiteks tähelepanu sellele, et kasutajatega konsulteerimise kohta levitati laialdaselt teavet kohalikus ja erialaajakirjanduses (ajalehes *Le Marin*), CdC veebisaidil ja sotsiaalvõrgustikes.

(367) Samuti usuvad nad, et esitatud küsimused ei tekitanud kallutatust Marseille sadama kasuks.

(368) Mis puudutab kasutajatega konsulteerimist reisijate meretranspordi valdkonnas, siis esitatud küsimused keskendusid eesmärgile teha kindlaks mandrisadamate võimalik vastastikune asendatavus kasutajate seisukohast. Gecodia aruandes jõuti järeldusele, et Marseille ja Touloni sadam on Korsika elanikust reisijate ja mujal elavate reisijate nõudluse seisukohast omavahel asendatavad.

(369) Mis puudutab kaupade meretranspordi kasutajatega konsulteerimist, siis esitatud küsimused hõlmasid süstemaatiliselt kõiki Marseille'st *ja* Toulonist väljuvaid liine.

4.2. **ATLid on kontsessioonilepingute direktiiviga kooskõlas**

4.2.1. *Kontsessionääridega eri hankeosade kohta ATLide sõlmimise ja ATLide jõustumise vahele jäänud ajavahemikul ei olnud turulepääsu piiravat mõju*

(370) Kõigepealt märgivad Prantsuse ametiasutused, et kontsessioonilepingute direktiivis ega Prantsuse õiguses ei ole ette nähtud täpset ajavahemikku kontsessioonilepingu sõlmimise ja jõustumise vahel.

(371) Nad leiavad, et igal juhul oli tegemist lühikese perioodiga, millel ei olnud turulepääsu piiravat mõju kolmel põhjusel.

(372) *Esiteks* nähti Prantsusmaa koostatud esialgses ajakavas, mis avaldati 6. mai 2022. aasta hanketeates ATLide sõlmimiseks, ette kahe kuu pikkune ajavahemik lepingute sõlmimise ja jõustumise vahel ([143]). Seega oli see ajavahemik pikem kui SNCM II kohtuotsuses käsitletud ATLide sõlmimiseks ette nähtud tähtaeg (23 päeva) ([144]).

(373) *Teiseks* leidsid Prantsuse ametiasutused pärast taotluste ja pakkumuste kättesaamist 25. juulil 2022, et taotlejad, kes olid esitanud taotluse ja pakkumuse ettenähtud tähtaja jooksul, olid kontsessionäärid, kelle 2021.–2022. aasta ATLid olid lõppemas, nimelt La Méridionale ja Corsica Linea. Kuna ükski uus osaleja ATLide sõlmimiseks taotlust ei esitanud, ei saanud ATLide sõlmimise ja tegevuse alustamise vaheline ajavahemik, mis oli lühem kui kaks kuud (nagu hanketeates algselt ette nähtud), avaldada turulepääsu piiravat mõju.

(374) *Kolmandaks*, kuna ATLid jõustusid vahetult pärast 2021.–2022. aasta ATLide kehtivuse lõppemist, tehti need tähtajad menetluse algatamisel kõigile huvitatud ettevõtjatele teatavaks kasutajate ja laevandusettevõtjatega konsulteerimise dokumentide kaudu. Seega olid kõik ettevõtjad meetmete eeldatavast alguskuupäevast teadlikud. Prantsuse ametiasutused märgivad lisaks, et pärast hanketeate avaldamist 6. mail 2022 ei andnud ükski potentsiaalne taotleja märku ajakava muutmise soovist, kuigi see on nende sõnul kontsessioonilepingute sõlmimisel tavaline.

4.2.2. *Hankemenetluse kestus ei põhjustanud taotlejate ebavõrdset kohtlemist*

(375) Vastuseks komisjoni poolt menetluse algatamise otsuse põhjenduses 424 väljendatud kahtlustele ([145]) esitasid Prantsuse ametiasutused järgmised märkused.

(376) Esiteks peab kontsessioonilepingute direktiivi artikli 39 lõigete 3 ja 5 kohaselt jääma taotluste ja pakkumuste vastuvõtmiseks vähemalt 30 päeva alates kontsessiooniteate saatmise kuupäevast; seda tähtaega võib lühendada 25 päevani, kui pakkumusi saab esitada elektrooniliselt. Nende miinimumtähtaegade järgimise tingimusel võib hankija taotluste ja pakkumuste esitamise tähtajad vabalt kindlaks määrata.

(377) Teiseks rõhutavad Prantsuse ametiasutused, et pärast hanketeate avaldamist 6. mail 2022 ei andnud ükski potentsiaalne taotleja märku ajakava muutmise soovist.

4.2.3. *Miinimumnõudeid ei muudetud hankemenetluse käigus ja allkirjastatud ATLid on miinimumnõuetega kooskõlas*

(378) Esiteks soovisid Prantsuse ametiasutused selgitada antud juhul ATLide suhtes kohaldatud miinimumnõuete ulatust. Teiseks selgitasid nad, et kehtestatud miinimumnõudeid hankemenetluse käigus ei muudetud. Kolmandaks kordasid nad, et allkirjastatud ATLid on miinimumnõuetega kooskõlas.

([143]) ATLide sõlmimine oli algselt kavandatud 28. oktoobriks 2022.

([144]) Kohtuotsus, Üldkohus, 1. märts 2017, SNCM II, T-454/13, ECLI:EU:C:2017:134.

([145]) Meeldetuletuseks: menetluse algatamise otsuse põhjenduses 424 on märgitud: „[…] Komisjon leiab, et Prantsuse ametiasutused ei esitanud kõiki vajalikke selgitusi, mis võimaldaksid järeldada, et ATLid vastavad võrdse kohtlemise, mittediskrimineerimise ja läbipaistvuse põhimõtetele. Komisjon kutsub kõiki huvitatud isikuid üles esitama selles küsimuses oma märkusi, eelkõige selleks, et selgitada välja, kas kohustus mobiliseerida teatava minimaalse reisijateveomahu ja kajutimahuga laevad hanke väljakuulutamisel määratud tähtaja jooksul, kujutab endast võrdse kohtlemise põhimõtte rikkumist.“

4.2.3.1. Miinimumnõuete ulatus

(379) Prantsuse ametiasutused märgivad, et käesoleval juhul olid miinimumnõuded sätestatud pakkumiseeskirjade artiklis 2.4 (põhjendus 270). Nende sõnul oli miinimumnõuete sisu järgmine:

a) „Korsika elanike ja kaubaveo puhul kohaldatavad maksimaalsed hinnad, st pileti- ja veohinnad, mis esitati seoses Korsika piirkonnavolikogu otsusega AC nr 19-128, millega muudeti avaliku teenindamise kohustuste süsteemi reisijate ja kaupade mereveol Marseille, Touloni ja Nice'i ning Korsika sadamate vahel;

b) laevade veomaht, st laevade mahutavus;

c) sõiduplaanid ja teenindussagedused, st CdC ja Korsika transpordiameti kavandatud sõiduplaanid ning CdC ja Korsika transpordiameti poolt ettevõtjatele kehtestatud minimaalsed sagedused;

d) lepingu kestus, st iga ATLi kestus vastavalt artiklile 2, mille kohaselt leping jõustub 1. jaanuaril 2023 ja lõpeb 31. detsembril 2029 ning seda on võimalik pikendada kuni 12 kuu võrra, eelkõige juhul, kui lepingu kehtivusaja lõppedes ei sõlmita uut kontsessioonilepingut;

e) Korsika transpordiameti makstava rahalise hüvitise maksimumsumma, st pakkumiseeskirjade artiklis 2.5 nimetatud rahaline hüvitis. ([146])"

(380) Lisaks on i) veomahuga ning ii) sõiduplaanide ja teenindussagedustega seotud miinimumnõuded sätestatud ATLide 1. lisas.

(381) Prantsuse ametiasutused väidavad, et pakkumiseeskirjade artiklit 2.4 tuleb tõlgendada koos 1. lisaga ainult nende kahe miinimumnõude puhul, täpsustades järgmist:

— minimaalne sagedus tähendab teenindussagedust;

— sõiduplaanid tähendavad Prantsusmaa kavandatud sõiduplaane, kusjuures taotlejatel oli võimalik teha ettepanekuid väljumis- ja saabumisaegade kohta, tingimusel et need jäävad Prantsusmaa kehtestatud ajavahemike piiresse;

— minimaalne reisijate- ja kaubaveomaht tähendab laevade mahutavust.

(382) Seetõttu järeldavad Prantsuse ametiasutused, et kontsessioonilepingute direktiivi artiklis 37 osutatud miinimumnõueteks olid ainult pakkumiseeskirjade artiklis 2.4 loetletud viis elementi, millest kaks sätestati 1. lisas, ning mis tahes muud omadused on välistatud.

4.2.3.2. ATLide 1. lisa tervikuna ei kujutanud endast miinimumnõuet

(383) Prantsuse ametiasutused väidavad oma märkustes, et ATLide 1. lisa ei ole pakkumiseeskirjade artiklis 2.4 nimetatud ja seega ei saa see lisa tervikuna kujutada endast miinimumnõuet. Kuigi selles lisas on sätestatud i) laevade veomahuga ning sõiduplaanide ja teenindussagedustega seotud minimaalsed omadused, sisaldab see ka mitmeid tehnilisi nõudeid, mis ei ole pakkumiseeskirjade artikli 2.4 kohased miinimumnõuded ([147]).

([146]) Prantsuse ametiasutuste märkused, mis esitati 27. märtsil 2024.

([147]) Prantsuse ametiasutused märgivad, et see kehtib eelkõige iga-aastaste edasi-tagasi reiside, täiendavate edasi-tagasi reiside ja laeval piiratud liikumisvõimega isikutele ette nähtud kajutite arvu kohta.

(384) Samuti selgitavad Prantsuse ametiasutused, et Korsika transpordiamet soovis hankemenetluse käigus tagada, et kõik 1. lisas sätestatud tehnilised nõuded täidetakse. Seetõttu võttis Korsika transpordiamet näiteks Corsica Linealt lubaduse kõrvaldada puudus, mis seisnes piiratud liikumisvõimega isiku kajuti puudumises laeval Paglia Orba ([148]).

4.2.4. *Täiendavate ja ümberplaneeritavate edasi-tagasi reiside kavandamisega ei rikutud taotlejate võrdse kohtlemise põhimõtet*

4.2.4.1. Täiendavad ja ümberplaneeritavad edasi-tagasi reisid ei kujutanud endast miinimumnõuet

(385) Täiendavate edasi-tagasi reiside kohta märgivad Prantsuse ametiasutused, et tegemist on edasi-tagasi reisidega, mille hankija võib ette näha seoses vajadusega osutada avalikku teenust kõikidel liinidel. Seega on need reisid mõeldud selleks, et rahuldada avaliku teenindamise vajadust, mis ületab kehtestatud minimaalset veomahtu, ja vältida kaupade jätmist kai äärde. Nende reiside teostamist reguleerib ATLide artikkel 18. Seega ei kujutanud need reisid endast pakkumiseeskirjade artikli 2.4 kohast miinimumnõuet.

(386) Ümberplaneeritavate edasi-tagasi reiside kohta märgivad Prantsuse ametiasutused, et nende ainus eesmärk on optimeerida liikluse korraldamist. Nende reiside teostamist reguleerib ATLide artikkel 17. Seega ei kujutanud need reisid endast pakkumiseeskirjade artikli 2.4 kohast miinimumnõuet.

4.2.4.2. Täiendavate ja ümberplaneeritavate edasi-tagasi reiside kuupäevade kindlaksmääramise ettepanekute vastuvõtmisega taotlejalt ei rikutud taotlejate võrdse kohtlemise põhimõtet

(387) Prantsuse ametiasutused rõhutavad, et ATLide artiklite 17 ja 18 kohaselt eeldab täiendavate ja ümberplaneeritavate edasi-tagasi reiside korraldamine ATLide artiklis 10.2 osutatud tehnilise komitee koosolekut. Tehniline komitee võimaldab kontsessionääril, kes neid edasi-tagasi reise peaks tegema, teatada nendega kaasnevatest võimalikest raskustest. Seetõttu leiab Prantsusmaa, et CdC, Korsika transpordiamet ja kontsessionääri vahel toimub konsultatsiooniprotsess, mis võimaldab kontsessionääril enne ümberplaneeritavate ja täiendavate edasi-tagasi reiside teostamist teatada võimalikest raskustest, mis tal võivad tekkida, eelkõige seoses kasutusele võetava(te) laeva(de)ga.

(388) Lisaks märgivad Prantsuse ametiasutused, et täiendavate edasi-tagasi reiside vajadusest teatatakse nädalajagu ette (ATLide artikkel 18), mis võimaldab kontsessionääril vajaduse korral rahuldada täiendavat nõudlust vastavalt tema siduvate kohustuste mustrile.

(389) Prantsuse ametiasutuste sõnul järeldub sellest, et ATLides algselt sätestatud põhimõtet ei muudetud: täiendavate ja ümberplaneeritavate edasi-tagasi reiside üle otsustab Korsika transpordiamet, mitte kontsessionäär. Kontsessionääride ettepanekud ei ole Korsika transpordiametile nende edasi-tagasi reiside teostamisel kuidagi siduvad. Sellega seoses toob Prantsusmaa näiteks Marseille – Bastia liini, mille puhul Korsika transpordiamet otsustas 2023. aastal (ATLi rakendamise esimesel aastal) muuta viit Corsica Linea poolt tema esialgses plaanis kavandatud täiendavatest edasi-tagasi reisidest, planeerides neist kolm teistele kuupäevadele ja tühistades ülejäänud kaks, kuna Corsica Linea kavandatud kuupäevadel ei olnud kaubaveo järele vajadust.

([148]) Prantsuse ametiasutused selgitavad, et Corsica Linea pakkumus hõlmas laeva Paglia Orba, millel oli ainult üks piiratud liikumisvõimega isikutele mõeldud kajut 1. lisas nõutava kahe kajuti asemel. Seda küsimust arutati taotlejaga läbirääkimiste etapis, mille lõpus taotleja kohustus asendama kõnealuse laeva ühega seitsmest laevast, mille saab määrata teenuste osutamiseks, kui avaliku teenindamise vajaduse tõttu on vaja kahte piiratud liikumisvõimega isikutele mõeldud kajutit (vastavalt ATLide artiklile 20, mis lubab laeva lepingu täitmise käigus asendada), ning korraldama piiratud liikumisvõimega isikute jaoks teise kajuti loomise. Lisaks märgivad Prantsuse ametiasutused, et Paglia Orba on asenduslaev, mida kasutatakse ajutiselt, eelkõige juhul, kui peamine kasutatav laev tehnilistel põhjustel kasutusest kõrvaldatakse (Prantsuse ametiasutuste 27. juulil 2023 esitatud märkused). Prantsusmaa sõnul leiti, et need ettepanekud, mis on piiratud ulatusega ega moonuta konkurentsitingimusi, vastavad kehtestatud tehnilistele ja funktsionaalsetele tingimustele. Prantsuse ametiasutuste arvates ei ole need ettepanekud kuidagi vastuolus pakkumiseeskirjade artiklis 2.4 sätestatud miinimumnõudega.

5. HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED

(390) Ametliku uurimismenetluse käigus esitasid oma märkused neli huvitatud isikut: Corsica Ferries, Corsica Linea, La Méridionale ja STEFi kontsern.

5.1. Corsica Ferriese märkused

(391) Alljärgnevates jaotistes on esitatud Corsica Ferriese poolt ametliku uurimismenetluse raames esitatud märkuste sisu. Nagu on märgitud põhjenduses 325, korrati neis märkustes suuresti kaebuse sisu. Seetõttu viidatakse järgnevates jaotistes vajaduse korral ka kaebusele.

5.1.1. *Faktilised kaalutlused*

(392) Sissejuhatuseks esitab Corsica Ferries kaks märkust menetluse algatamise otsuses esitatud vedukiga veoste transpordi andmete kirjelduse ([149]) kohta.

(393) *Esiteks* leiab Corsica Ferries, et vedukiga veoste faktilisest kirjeldusest on täielikult välja jäänud saatjaga veoste ja saatjata veoste eristus. Corsica Ferries on seisukohal, et veokijuhid viibivad laeva pardal ainult saatjaga veoste korral ja ainult sel juhul tekib potentsiaalne nõudlus reisijateveo järele (põhjendused 447–449).

(394) *Teiseks* märgib Corsica Ferries, et komisjon analüüsis muutusi Korsika ja mandri vahelise kaubaveo turul varasemate perioodide andmete põhjal, mis hõlmasid aastaid 2016–2021. Selle perioodi analüüsimine annab tegeliku turudünaamika kohta eksitavat teavet. Corsica Ferriese sõnul tuli 2016. aastal turule Corsica Linea, mis kuulub kaudselt Korsika ettevõtjate konsortsiumile, kuhu kuuluvad 15 peamist Korsika tarneahela osalejat. Corsica Ferries väidab, et alates 2016. aastast on ta igal aastal kaubaveomahtu Corsica Lineale kaotanud ([150]). Corsica Ferries märgib, et seetõttu näitavad aastate 2013–2019 andmed Touloni sadamast lähtuva kaubaveo iga-aastast vähenemist võrreldes Marseille' sadamaga. Corsica Ferriese sõnul osutab see eelkõige sellele, et Corsica Linea on võimeline suunama osa kaubaveonõudlusest Toulonist Marseille'sse, võttes arvesse, kes on tema aktsionärid.

5.1.2. *Mittevastavus esimesele Altmarki kriteeriumile*

5.1.2.1. Märkused kasutajate nõudluse kindlaksmääramise kohta

5.1.2.1.1. Märkused metoodika kohta, mida Prantsuse ametiasutused kasutasid kasutajate nõudluse kindlaksmääramiseks

(395) Corsica Ferries vaidleb vastu komisjoni esialgsele hinnangule, et Prantsuse ametiasutuste poolt kasutajate nõudluse kindlaksmääramiseks kasutatud metoodika puhul ei ole tehtud ilmselget hindamisviga.

(396) *Esiteks* juhib Corsica Ferries tähelepanu sellele, et kasutajatega konsulteerimise tulemusi ja Gecodia aruannet, millest Prantsusmaa lähtus ATLide sõlmimisel, ei ole ikka veel avalikustatud ega Corsica Ferriesele edastatud. Corsica Ferries märgib sellega seoses, et haldusdokumentidele juurdepääsu komisjon kommenteeris CdC tehtud

([149]) Jaotis 2.1.1 – kaupade meretransport.

([150]) Corsica Ferriese sõnul vähenes tema Touloni sadamast lähtuva kaubaveo maht 2016. aastal 15,58 %, 2017. aastal 7,49 % ja 2018. aastal 6,09 %, samas kui Corsica Linea kaubaveomaht kasvas 2016. aastal 15,91 %, 2017. aastal 16,31 % ja 2018. aastal 3,10 %.

väljajätete ilmselget liiasust ([151]). Arvestades läbipaistvuse ilmset puudumist Prantsusmaa poolel, ei saa Corsica Ferriesele ette heita, et oma märkuste esitamisel tugines ta täielikult või osaliselt 2018., 2019. ja 2020. aastal tehtud turu-uuringutele ning BRG 1. uuringule.

(397) *Teiseks* rõhutab Corsica Ferries, et esimese Altmarki kriteeriumi puhul lasub tõendamiskohustus liikmesriigil. Seega peavad Prantsuse ametiasutused esitama objektiivsed, kontrollitavad ja piisavalt usutavad tõendid, mis lükkavad ümber varasemate avaliku teenindamise lepingutega seotud vaidluste raames halduskohtute ja Euroopa kohtute ning Prantsusmaa konkurentsiasutuse tehtud järeldused ja tähelepanekud.

(398) Seepärast ei saa komisjon Corsica Ferriese etteheiteid lihtsalt tagasi lükata (nagu ta tegi menetluse algatamise otsuses) üksnes põhjusel, et see põhineb osaliselt turu-uuringutel ja otsustel, mis on tehtud seoses Korsika laevaliinide teenindamiseks sõlmitud varasemate avaliku teenindamise lepingutega. Nii tehes eiraks komisjon hea halduse põhimõtet, mis on sätestatud Euroopa Liidu põhiõiguste harta artikli 41 lõikes 1.

(399) *Kolmandaks* kritiseerib Corsica Ferries kasutajatega konsulteerimise metoodikat ja konsulteerimisel saadud andmete kasutamist.

(400) Corsica Ferries märgib kõigepealt, et avaldatud küsimustikud puudutasid ainult Marseille ja Korsika vahelisi liine. Seetõttu olid need paratamatult vildakad ja põhjustasid korvamatu metodoloogilise kallutatuse. Ainsad küsimused, mis puudutasid Marseille kõrval muid liine, olid esitatud puhtalt võrdluse eesmärgil, et selgitada, miks vastaja eelistab Marseille – Korsika liini, mitte ühendust mõne teise mandrisadamaga. Corsica Ferries märgib sellega seoses, et komisjon, kes juhtis menetluse algatamise otsuses tähelepanu sellele võimalikule metodoloogilisele kallutatusele (põhjendus 283), ei teinud vajalikke järeldusi, kuna ei tuvastanud ilmselget hindamisviga.

(401) Corsica Ferries märgib ka, et vastusevariandid olid piiravad, st kasutajaid suunati vastamisel ja neil ei võimaldatud vabalt vastata. Saadud vastused ei saanud seega aidata määratleda avaliku teenindamise vajadust.

(402) Lisaks leiab Corsica Ferries, et saadud vastuste arv oli ebapiisav (987 kasutatavat vastust reisijatelt, samas kui reisijate koguarv on aastas ligi 3 miljonit; 42 vastust ravi eesmärgil reisijatelt ja 5 vastust kaupade meretranspordi kasutajatelt). Mis puudutab Prantsuse ametiasutuste algatusi konsulteerida kaupade meretranspordi kasutajatega telefoni teel, siis selle kohta märgib Corsica Ferries, et ühtegi dokumenti ei edastatud ega avalikustatud. Corsica Ferriese sõnul tuleb uurida, milliste vedajatega ühendust võeti ja milliseid küsimusi neile esitati.

([151]) Corsica Ferries esitas oma märkuste 3. ja 4. lisana kaks haldusdokumentidele juurdepääsu komisjoni arvamust vastavalt 15. veebruarist 2024 ja 11. jaanuarist 2024. Arvamuses, mis esitati 3. lisana, käsitletakse Corsica Ferriese taotlust tutvuda Gecodia aruandega. Korsika transpordiamet esitas Corsica Ferriesele selle aruande mittekonfidentsiaalse versiooni. Haldusdokumentidele juurdepääsu komisjon leidis oma 15. veebruari 2024. aasta arvamuses, et Gecodia aruanne sisaldab küll teatavat hulka konfidentsiaalseid andmeid, mille avalikustamine võib kahjustada ärisaladust (nt laevandusettevõtjatega konsulteerimise raames esitatud vastused), kuid Corsica Ferriesele saadetud mittekonfidentsiaalsest versioonist jäeti liiga palju teavet välja. Arvamuses, mis esitati 4. lisana, käsitletakse Corsica Ferriese taotlust tutvuda ATLidega ja nende lisadega, mille mittekonfidentsiaalsed versioonid saatis talle CdC. Haldusdokumentidele juurdepääsu komisjon leidis oma 11. jaanuari 2024. aasta arvamuses, et teatavat ATLide sisust (lepinguline teave Korsika transpordiameti poolt makstava rahalise hüvitise kohta juhul, kui ülesõitu ei toimu, mõistliku kasumi arvutamist käsitlevad sätted) ja mõningatest lisadest (tulemiprognoosi sisaldav lisa) välja jäetud teavet võinuks edastada, kuid muud teavet mitte (1., 2., 3., 10. ja 12. lisa).

(403) Lõpuks märkis Corsica Ferries, et on tõendeid selle kohta, et Corsica Linea püüdis Prantsuse ametiasutuste poolt veebis avaldatud küsimustikega manipuleerida, sest Corsica Linea oli saatnud oma töötajatele sõnaselged juhised, i) paludes neil kasutajatega konsulteerimisel massiliselt osaleda ja ii) tuues välja vastused, mis tuli märgistada ([152]). Seetõttu ei saa kasutajatega konsulteerimise tulemusi pidada kasutatavateks.

5.1.2.1.2. Märkused reisijate meretranspordi kasutajate nõudluse kindlaksmääramise kohta

5.1.2.1.2.1. Märkused reisijate kvalitatiivse nõudluse kindlaksmääramise kohta

(404) Oma kaebuses märkis Corsica Ferries, et reisijate vedamisel Korsikale on Marseille' ja Touloni sadam reisijate seisukohast vastastikku täiesti asendatavad, nagu on sedastanud Euroopa Komisjon, ([153]) Euroopa Liidu Üldkohus, ([154]) Prantsusmaa konkurentsiasutus, ([155]) Marseille haldusasjade apellatsioonikohus ([156]) ja Bastia halduskohus ([157]).

(405) Oma märkustes menetluse algatamise otsuse kohta leiab Corsica Ferries, et Prantsuse ametiasutused tegid reisijate nõudluse kindlaksmääramisel kaks viga.

5.1.2.1.2.1.1. Marseille ja Touloni sadam on ravi eesmärgil reisijate seisukohast vastastikku asendatavad

(406) Corsica Ferries leiab, et järelduses, mille kohaselt Touloni ja Marseille sadam ei ole ravi eesmärgil reisijate puhul vastastikku asendatavad, on kolmel põhjusel tehtud ilmselge hindamisviga.

(407) *Esiteks* leiab Corsica Ferries, et mõistet „ravi eesmärgil reisija" tuleks tõlgendada kitsalt. Tema arvates määrasid Prantsuse ametiasutused ravi eesmärgil reisijate konkreetse nõudluse kindlaks üksnes seetõttu, et on olemas patsientide transpordikulude katmist reguleeriv õiguslik raamistik, mis piirab reisijate transpordiliigi valikut.

(408) Corsica Ferries mõistab seda nii, et avaliku veoteenuse vajaduse kindlaksmääramisel tuleks arvesse võtta üksnes selliste ravi eesmärgil reisijate veo nõudlust, kelle sõidud on sotsiaalkindlustussüsteemi raames hüvitatavad. Corsica Ferriese sõnul on aga palju juhtumeid, mil elanik võib meditsiinilistel põhjustel reisida Prantsusmaa mandriossa, kuid kelle reis ei kuulu hüvitamisele. Corsica Ferries väidab, et sellistel juhtudel ei sea õigusnormid kasutatavale transpordiliigile mingeid piiranguid.

([152]) Corsica Ferries esitas oma märkuste 5. lisas mitu dokumenti:
- Corsica Ferriese juhatuse esimehele adresseeritud anonüümne käsitsi kirjutatud kiri, milles kirjeldatakse Corsica Linea juhtkonna katset paluda oma töötajatel „esineda elanikena", et osaleda kasutajatega konsulteerimisel;
- Corsica Linea siseteatis („igakuine ajakohastatud teave 2021. aasta detsembri seisuga"), milles käsitletakse mitut Corsica Linea äristrateegiaga seotud teemat ning mis sisaldab muu hulgas ajakohastatud teavet ATLide kohta, sh Korsika transpordiameti poolt avalike konsultatsioonide algatamise ajakava ja ATLide sõlmimiseks hanke väljakuulutamise kohta ning Corsica Ferriese poolt komisjonile kaebuste esitamise kohta;
- ametiühingu esindajate kiri Corsica Linea ja La Méridionale'i juhatuste esimeestele, milles viimaseid teavitatakse streigihoiatusest seoses Prantsuse riigi ja komisjoni väidetava vastuseisuga Korsika laevaliinide avalikule teenindamisele, et tagada teenuste vaba liikumine;
- Corsica Linea töötaja äriühingusisene e-kiri, mis sisaldab internetilinki kasutajatega konsulteerimisele koos „soovituslike" vastustega, mis õigustavad avaliku teenindamise jätkamist.

([153]) Otsus 2013/435/EL, põhjendus 160.

([154]) 1. märtsi 2017. aasta kohtuotsused SNCM I, T-366/13, ECLI:EU:T:2017:135, ja SNCM II, *ibid.*

([155]) Prantsusmaa konkurentsiasutuse 17. veebruari 2012. aasta arvamus nr 12-A-05 Korsika ja mandri vahelise meretranspordi kohta.

([156]) Marseille haldusasjade apellatsioonikohtu 22. veebruari 2021. aasta otsus nr 17MA01582.

([157]) Bastia halduskohtu 7. aprilli 2015. aasta otsus nr 1100533, SNCM.

(409) Corsica Ferriese sõnul ei piirdunud aga Prantsuse ametiasutused ATLides avaliku teenindamise vajaduse määratlemisel üksnes nende ravi eesmärgil reisijatega, kelle transpordikulud on sotsiaalkindlustussüsteemi raames hüvitatavad. See vajadus hõlmab ravi eesmärgil reisijaid üldiselt, ehkki mõningate selliste reisijate puhul, kelle reisikulusid ravikindlustuse raames ei hüvitata, ei kohaldata kasutatava transpordiliigi ega mandril asuva saabumissadama osas piiranguid.

(410) *Teiseks* rõhutab Corsica Ferries, et Prantsuse ametiasutused tuginesid kehtivatele õigusnormidele, tõendamaks, et Marseille ja Touloni sadam ei ole ravi eesmärgil reisijate jaoks vastastikku asendatavad ([158]). See järeldus on ilmselgelt väär.

(411) Corsica Ferries väidab, et vastupidiselt Prantsuse ametiasutuste poolt väidetule ei sea ükski seadusest tulenev ega regulatiivne nõue transpordikulude hüvitamist sõltuvusse vahemaast saabumissadama ja tervishoiuasutuse vahel.

(412) Corsica Ferries viitab CSSi artiklile L. 322-5, milles on sätestatud, et „transpordikulud hüvitatakse arsti ettekirjutuse alusel […] Arsti ettekirjutuses tuleb märkida patsiendi seisundile kõige sobivam transpordiliik ja see, kas see seisund võimaldab või ei võimalda ühist transportimist, st vähemalt kahe patsiendi ühist transportimist. Lähtudes arsti ettekirjutusest, kaetakse transpordikulud kõige odavama reisi alusel, võttes arvesse transporditingimusi ja transporditud patsientide arvu."

(413) Peale selle leiab Corsica Ferries, et Prantsuse ametiasutused tõlgendasid CSSi artiklit R. 310-10-5 vääralt (põhjendus 139). Selle sätte kohaselt arvutatakse reisikulude hüvitamine tõepoolest patsiendi elukoha ja arsti määratud raviasutuse vahelise vahemaa alusel, kuid Corsica Ferriese sõnul kohaldatakse seda sätet ainult teatavat liiki reiside puhul (nimelt CSSi artikli R. 322-10 lõike 1 punktides a–f nimetatud reiside puhul, nagu on märgitud põhjenduses 139). Corsica Ferriese sõnul ei hõlma need regulaarliinidel laeva või lennukiga reisimist. Järelikult ei puuduta CSSi artikkel R. 310-10-5 regulaarliinidel laeva või lennukiga reisimist ega patsiendi saabumissadama või -lennujaama ja raviasutuse vahelise vahemaa küsimust.

(414) Seega on Corsica Ferries seisukohal, et kui arsti ettekirjutusega võidakse seada piiranguid transpordiliigile (lennuk või laev) ja ka ravikohale, ei piirata ega määrata sellega kindlaks regulaarliini saabumissadamat või -lennujaama.

(415) Vastupidi – CSSi artiklis L. 322-5 sätestatud tingimus, mille kohaselt hüvitatakse reisikulud kõige odavama reisi alusel, kehtib kõigi reiside ja transpordiliikide kohta.

(416) Corsica Ferriese sõnul võivad seega ka need ravi eesmärgil reisijad, kes arsti ettekirjutuse kohaselt peavad kasutama meretransporti, vabalt valida laeva, mis saabub Touloni või Marseille'sse; valiku tegemisel tuleb lähtuda hinnast, mitte saabumissadama ja raviasutuse vahelisest vahemaast. Seda järeldust kinnitab ka teave ametlikul vormil, mille ettekirjutuse teinud arst peab täitma määratud transpordi kulude hüvitamiseks ([159]).

(417) Igal juhul ja nagu on märgitud tema kaebuses, leiab Corsica Ferries, et Marseille ja Touloni sadama vastastikust asendatavust ravi eesmärgil reisijate seisukohast kinnitab COVID-19 pandeemia puhkemisele järgnenud aeg, mil riiklikud ametiasutused piirasid oluliselt reisijatevedu Korsika ja mandri vahel, lubades vedada ainult teatavaid isikuid (hooldustöötajaid, sõjaväelasi, tuletõrjujaid ja tehnikuid). Corsica Ferries väidab, et ta oli sel ajal ainus ettevõtja, kes vedas reisijaid, kellel oli lubatud Touloni ja Korsika vahel reisida, kuna kontsessionäärid Corsica Linea ja La Méridionale olid otsustanud osutada üksnes kaubaveoteenuseid Marseille ja Korsika vahel.

([158]) Menetluse algatamise otsus, põhjendus 296.

([159]) Corsica Ferries esitas oma märkuste 6. lisana transpordikulude hüvitamise eelneva heakskiidu taotluse näidisvormi (see on samaväärne arsti ettekirjutusega). Vorm sisaldab teadet, mis annab arstile teavet transpordikulude katmise eeskirjade kohta.

(418) *Kolmandaks* selgitab Corsica Ferries, et kuna meditsiinilistel põhjustel tekkinud transpordikulude hüvitamist käsitlevad õigusnormid ei kohusta meditsiinireisijaid valima Marseille sadamat, ei satu reisijad, kes reisivad oma meditsiiniliste vajaduste tõttu Marseille asemel Touloni sadamasse, ebasoodsamasse olukorda. Corsica Ferries leiab, et ravi eesmärgil reisijate jaoks, kes reisivad oma sõidukiga (ja kes on juba teinud 12-tunnise laevasõidu), ei ole oluline, kas saabuda Marseille'sse või Touloni, kuna need kaks linna asuvad üksteisest 45-minutilise autosõidu kaugusel.

5.1.2.1.2.1.2. Ajaccio ja Propriano sadam on reisijate seisukohast vastastikku asendatavad

(419) Corsica Ferries leiab, et järelduses, mille kohaselt Ajaccio ja Propriano sadam ei ole reisijate jaoks vastastikku asendatavad, on kolmel põhjusel tehtud ilmselge hindamisviga.

(420) *Esiteks* on vahemaa Ajaccio ja Propriano vahel vaid 70 km, mis tähendab, et oma autoga reisivatel reisijatel (Corsica Ferriese sõnul 92 % reisijatest), ei ole olulist vahet, kas väljuda Ajaccio või Propriano sadamast.

(421) *Teiseks*, mis puudutab teekonna kestust, siis Corsica Ferriese arvates ei ole õige asuda seisukohale, et ligikaudu ühetunnine sõiduaeg välistab nende kahe sadama vastastikuse asendatavuse.

(422) Corsica Ferries juhib tähelepanu sellele, et Prantsuse ametiasutused peavad Nice'i ja Touloni sadamat vastastikku asendatavateks (vaatamata umbes 1 tunni ja 30 minuti pikkusele teekonnale), nagu ka Marseille ja Nice'i sadamat (mujal kui Korsikal elavate reisijate jaoks, vaatamata peaaegu 2 tunni ja 20 minuti pikkusele teekonnale). Sama põhimõte peaks kehtima ka Ajaccio ja Propriano vahelise vahemaa puhul.

(423) Peale selle leiab Corsica Ferries, et Ajaccio ja Propriano sadamal on ühine teeninduspiirkond, tuues näiteks Grosseto-Prugna elanikud, kelle jaoks Ajaccio sadam asub 32 km (40-minutilise sõidu) kaugusel ja Propriano sadam asub 35 km (45-minutilise sõidu) kaugusel.

(424) Lisaks viitab Corsica Ferries kaebusele, milles ta selgitas, et Ajaccio ja Propriano sadama omavahelist asendatavust kinnitavad ATLidega kehtestatud teenuste sagedusega seotud kohustused. Kui Marseille ja Ajaccio vahelist liini peavad kontsessionäärid teenindama iga päev, siis Marseille ja Propriano vahel tuleb neil teha ainult kolm edasi-tagasi reisi nädalas. Corsica Ferriese sõnul peavad reisijad, kes tavaliselt lähevad laevale Proprianos, seetõttu sõitma Ajacciosse neil päevadel, mil Propriano sadamast reisi ei välju.

(425) *Lõpuks* viitab Corsica Ferries oma kaebuses esitatud teabele kahe sadama vastastikust asendatavust iseloomustavate õiguslike pretsedentide olemasolu kohta. Kaebuses juhtis ta tähelepanu sellele, et riigi ametiasutused olid ise tunnistanud nende kahe sadama vastastikust asendatavust eksperdiarvamuse kontekstis, mille Marseille halduskohus tellis oma 12. veebruari 2018. aasta eelotsuses nr 17MA01582-17MA01583, et määrata kindlaks hüvitis, mida CdC peab maksma kahju eest, mida Corsica Ferries kandis 2007.–2013. aasta ATLi alusel makstud ebaseadusliku abi tõttu ([160]).

(426) Oma märkustes menetluse algatamise otsuse kohta vaidleb Corsica Ferries vastu komisjoni seisukohale, et need pretsedendid ei ole asjakohased, kuna need ei ole seotud käesoleva juhtumiga, märkides, et i) kõik need pretsedendid puudutasid Korsika laevaliinide teenindamist ja sarnaseid avaliku teenindamise kohustusi ning et ii) need on seotud hiljutise perioodiga, mil mereveoteenuste turul ei toimunud olulisi muutusi, mis seaksid need järeldused kahtluse alla.

([160]) Corsica Ferries väidab, et liikmesriigi kohtu poolt Corsica Ferriesele tekitatud kahju hindamiseks määratud kohtuekspert jõudis järeldusele, et Ajaccio ja Propriano sadam on omavahel asendatavad, ilma et menetlusosalised (CdC ja Corsica Ferries) oleksid seda järeldust vaidlustanud. Corsica Ferries lisas oma märkustele 8. lisana kõnealuse kohtueksperdi kirja Corsica Ferriesele, milles teda teavitati eksperdi poolt läbi viidava hindamise seisust. Kirjas tuletati menetlusosalistele meelde eelkõige küsimusi, milles nad on ühel meelel ja mille hulka kuulub Propriano ja Ajaccio sadama omavaheline asendatavus, ning juhiti tähelepanu sellele, et eksperdil tuli veel koguda päevaseid andmeid täiendavate teenuste kohta aastatel 2007–2009 (Ajaccio sadam) ja 2007–2013 (Propriano sadam).

(427) Corsica Ferries märgib, et Prantsuse ametiasutused ei analüüsinud Korsika sadamate vastastikust asendatavust ATLide kontekstis ning seega on Prantsusmaal kohustus objektiivsete ja kontrollitavate andmetega tõendada, et Ajaccio ja Propriano ei olnud 2023. aastal enam omavahel asendatavad.

5.1.2.1.2.2. Märkused reisijate kvantitatiivse nõudluse kindlaksmääramise kohta

(428) Corsica Ferries vaidlustab kahel põhjusel selle, kuidas Prantsuse ametiasutused kvantifitseerisid ravi eesmärgil reisijate nõudluse.

(429) *Esiteks* leiab Corsica Ferries, et Prantsusmaa eeldus saatjate arvu kohta (st et alla 19-aastaste ja üle 75-aastaste ravi eesmärgil reisijatega on süstemaatiliselt kaasas saatja) ei põhine objektiivsetel ja kontrollitavatel andmetel. Corsica Ferriese sõnul tähendaks see, et kolmandik ravi eesmärgil reisijate nõudlusest pärineb saatjatelt, mitte ravi eesmärgil reisijatelt.

(430) Ennekõike põhineb see hüpotees eeldusel, mis ei ole kooskõlas eeskirjadega, mis reguleerivad ravi eesmärgil tehtavate reiside katmist ravikindlustusskeemi raames. CSSi artiklis R. 322-10-7 on sätestatud, et „kindlustatud isiku või soodustatud isiku saatja ühistranspordikulud kaetakse juhul, kui kindlustatud isiku või soodustatud isiku seisund nõuab kolmanda isiku abi või kui kindlustatud isik või soodustatud isik on alla 16-aastane“.

(431) *Teiseks* leiab Corsica Ferries, et Prantsuse ametiasutuste eeldus, mille kohaselt laevatranspordi määr on 10 %, näib olevat oluliselt ülehinnatud, võttes arvesse Prantsuse ametiasutuste esitatud ainsaid objektiivseid andmeid, mis põhinevad 2A ravikindlustusfondile esitatud 8 000 eelneva heakskiidu taotluse valimil (põhjendus 158). Nende andmete kohaselt oli ainult 4 % taotlustest seotud meretranspordiga. Seetõttu on Corsica Ferries seisukohal, et ravi eesmärgil reisijate transpordinõudluse hinnangulist mahtu tuleb vähendada rohkem kui poole võrra, kohaldades Prantsuse ametiasutuste kasutatud 10 % asemel 4 % määra.

5.1.2.1.3. Märkused vedukiga veoste meretranspordi kasutajate nõudluse kindlaksmääramise kohta juhtudel, kui Marseille sadamale ei nähta alternatiivi

5.1.2.1.3.1. Märkused vedukiga veoste meretranspordi kasutajate kvalitatiivse nõudluse kindlaksmääramise kohta

(432) Corsica Ferries leiab, et Prantsuse ametiasutused tegid ilmselge hindamisvea, kui nad leidsid, et Touloni ja Marseille sadam on vaid osaliselt vastastikku asendatavad.

(433) Oma kaebuses väitis Corsica Ferries, et Marseille ja Touloni sadam on veokijuhtide transportimise seisukohast omavahel täiesti asendatavad. Veduki ja poolhaagisega reisiva veokijuhi jaoks, kelle logistikabaas asub Marseille piirkonnas või Rhône'i koridoris (Miramas, Salon, Avignon), ei ole seega oluline, kas sõita Marseille'sse või Touloni, mis asuvad üksteisest 45-minutilise sõidu kaugusel. Veduki ja poolhaagisega reisiva veokijuhi olukord on seega identne oma autoga sõitva reisija omaga.

(434) Corsica Ferries märkis kaebuses ka, et ta transpordib Toulonist sama palju veokijuhte kui Corsica Linea ja La Méridionale Marseille'st ([161]).

(435) Corsica Ferries vaidlustab oma märkustes eelkõige kaks menetluse algatamise otsuses käsitletud küsimust, milleks on Touloni sadama läbilaskevõime ammendumise oht ja kasutajatega konsulteerimisel ilmnenud mitteasendatavus.

5.1.2.1.3.1.1. Touloni sadamas puudub vedukiga veoste läbilaskevõime ammendumise oht

(436) Corsica Ferries esitab selle kohta kaks argumenti.

([161]) Näiteks väidab Corsica Ferries , et ta transportis 2020. aastal Touloni ja Ajaccio vahel 5 947 veokijuhti (2021. aastal 4 984), samas kui Marseille' ja Ajaccio vahel transporditi 5 232 veokijuhti (2021. aastal 6 973).

(437) Esiteks on väide Touloni sadama läbilaskevõime väidetava ammendumise kohta tema arvates vastuolus sadama varasema tegeliku läbilaskevõimega. Corsica Ferries sõnul veeti läbi Touloni sadama 2013.–2015. aastal 50 % rohkem kaupa kui praegu. Lisaks põhjustasid Marseille sadamat 2019. aasta juunis ja 2020. aasta jaanuaris mõjutanud streigid nende kahe kuu jooksul kaubaveo järsu suurenemise Touloni sadamas, ilma et seal oleks esinenud mis tahes ammendumisprobleeme.

(438) Teiseks ja eelkõige väidab Corsica Ferries, et Touloni sadamavaldaja ei nõustu sadama läbilaskevõime väidetava ammendumisega. Corsica Ferries märgib, et ta küsis Vari kaubandus-tööstuskojalt teavet Touloni sadama tegeliku suutlikkuse kohta vedukiga veoste teenindamiseks. Corsica Ferriese sõnul teatas Touloni sadamavaldaja oma vastuses, et vaba läbilaskevõime on olemas kolmes terminalis ja et selle eelduseks on Corsica Ferriese konstantne veoteenuse pakkumine ([162]). Lisaks kinnitas Vari kaubandus-tööstuskoda Corsica Ferriese sõnul, et Toulon-Port de Commerce'i terminalis laaditi 2014. aastal laevadele ja laevadelt maha kuni 42 008 haagist, mis vastab 600 000 veosemeetrile ([163]). Võttes arvesse, et Touloni sadama teenindusmaht hõlmas 2022. aastal 320 000 veosemeetrit, on Corsica Ferriese hinnangul võimalik seal kogu Prantsusmaalt vastu võtta veel ligi 280 000 veosemeetrit ([164]).

5.1.2.1.3.1.2. Kasutajatega konsulteerimine ei anna piisavaid tõendeid vedukiga veoste puhul nõudluse kindlaksmääramiseks juhtudel, kui Marseille sadamale ei nähta alternatiivi

(439) Corsica Ferries märgib, et Prantsuse ametiasutuste sõnul nähtub kasutajatega konsulteerimisest, et vedukiga veoste puhul ei kaalu vedajad oma teekonna planeerimisel alternatiivset marsruuti. Corsica Ferries esitab selle väite kohta järgmised märkused.

(440) Esiteks on Corsica Ferriese sõnul tegemist üldsõnalise ja põhjendamata väitega, mis põhineb ebakindla statistilise representatiivsusega valimisse kuulunud väheste vedajate avaldustel.

(441) Teiseks juhib Corsica Ferries tähelepanu sellele, et vedajad, kellega konsulteeriti, on Corsica Linea aktsionäridena huvide konfliktis (põhjendus 394). See huvide konflikt mõjutab Touloni ja Marseille sadama vastastikuse asendatavuse analüüsi, kuna vedukiga veoste meretranspordi kasutajad ei toimi ratsionaalsete ettevõtjatena, kelle valiku aluseks on pakkumiste võrdlemine. Selle asemel lähtuvad nad valiku tegemisel oma huvidest Corsica Linea aktsionäridena, mistõttu nad isegi ei kaalu alternatiivi.

(442) Lisaks vaidleb Corsica Ferries vastu väitele, et Marseille sadama lähedus on üks peamisi põhjuseid, miks vedajad valivad Touloni sadama asemel selle sadama. Corsica Ferries leiab, et Prantsuse ametiasutused ei ole esitanud tõendeid, mis kinnitaksid nende väidet, et Korsika-suunaliste mereveoteenuste kasutajatest vedajate ja klientide logistikabaasid asuvad geograafiliselt Marseille'le lähemal kui Toulonile. Olulise osa vedukiga veoste puhul kasutati varem Touloni sadamat, ent need suunati Marseille sadamasse 2016. aastal, kui turule tuli Corsica Linea. Corsica Ferries leiab, et võttes arvesse kiirteede võrgu lähedust ja Touloni sadama asukohta, ei saa selle sadama teeninduspiirkonda taandada üksnes Vari departemangule, kuna sadam teenindab kogu piirkonnast ja Rhône'i orust lähtuvaid vedukiga veoseid.

([162]) Oma vastuses Corsica Ferriesele (esitatud Corsica Ferriese märkuste 10. lisas) selgitab Vari kaubandus-tööstuskoda, et Toulon Côte-d'Azuri terminal saab talvel võtta vastu 80 ja suvel umbes 20 haagist päevas; Brégailloni lõunaterminalis saab võtta vastu 120 haagist (kuid ainult ro-ro-tüüpi laevadele); Seyne-sur-Meri kruiisiterminalis puudub kai ro-ro-tüüpi laevade jaoks. Viimase puhul oleks vaja teha täiustusi (ehitada kai ro-ro-tüüpi laevade jaoks või lisada ujuvpontoon) ja siis saaks võtta vastu kuni 50 haagist.

([163]) Oma vastuses Corsica Ferriesele märgib Vari kaubandus-tööstuskoda, et „[Toulon-Port de Commerce'i] terminalis saavutati viimase viieteistkümne aasta maksimaalne haagiste arv 2014. aastal, mil laevadele ja laevadelt maha laaditi 42 008 haagist. Tasakaalustatud kaubavoogude eeldusel vastab see ligikaudu 21 000 haagisele aastas".

([164]) Vastuseks Corsica Ferriese küsimusele, milles paluti kinnitada, et Touloni sadama teeninduspiirkond (juurdepääsu ja asukoha mõttes) ei piirdu Touloni tagamaaga või Vari departemanguga, vaid laieneb kõigile teistele naaberdepartemangudele (Corsica Ferriese märkuste 9. lisa), märkis Vari kaubandus-tööstuskoda, et „Touloni sadamasse pääseb kiirteede A50, A57 ja A570 kaudu, mis tagavad ühendused idast läände ja põhjast lõunasse. […] Sadam teenindab nüüd lõunapoolsetest piirkondadest ja üldisemalt Prantsusmaa territooriumilt lähtuvaid kaubavedusid […]". (Corsica Ferriese märkuste 10. lisa).

(443) Isegi kui võtta arvesse, et mõned vedajad kannavad oma asukoha ja Touloni sadama vahelise suurema vahemaa tõttu täiendavaid maanteeveokulusid, ei ole see kriteerium üksi asjakohane: Corsica Ferries leiab, et põhikriteerium on lõppsihtkohta transportimise kogukulud (st maantee- ja meretranspordikulud kokku). Igal juhul ei ole Corsica Ferries nõus, et lisakulud moodustavad 17 % reisi kogumaksumusest, ja peab seda määra liialdatuks. Corsica Ferriese esitatud uuest BRG uuringust (edaspidi „**BRG 2. uuring**“) nähtub, et lisakulud ei ületa 5–6 % vedaja teenuse osutamise kogukuludest ja neid kompenseerivad vedukiga veoste meretranspordi teenuste hinnad, mis on Touloni sadamas madalamad kui Marseille's ([165]).

5.1.2.1.3.2. Märkused vedukiga veoste meretranspordi kasutajate nõudluse kindlaksmääramise kohta juhtudel, kui Marseille sadamale ei nähta alternatiivi

5.1.2.1.3.2.1. Vedukiga veoste meretranspordi hinnangulise kvantitatiivse nõudluse ebakõla juhtudel, kui Marseille sadamale ei nähta alternatiivi

(444) Corsica Ferries jagab komisjoni kahtlusi vedukiga veoste Marseille sadama kaudu transportimise nõudluse kvantifitseerimise suhtes, mille kohaselt moodustab see nõudlus hinnanguliselt 80 % varasemast vedukiga veoste Marseille ja Korsika vahelise transpordi nõudlusest, osutades, et see määr ei põhine objektiivsetel ja kontrollitavatel andmetel.

(445) Lisaks juhib Corsica Ferries tähelepanu asjaolule, et eelmises, 2020. aasta oktoobris läbi viidud turutestis jõudsid Prantsuse ametiasutused täpselt vastupidisele järeldusele: nimelt leiti siis, et i) vedukiga veoste transpordi nõudluse puhul on Touloni ja Marseille sadama vastastikuse asendatavuse määr 80 % ja ii) mitteasendatava transpordi puhul on nõudluse määr 20 % ([166]). Selline märkimisväärne erinevus varasemate avaliku teenindamise lepingute ja praeguste ATLide vahel tekitab Corsica Ferriese sõnul kahtlusi Prantsuse ametiasutuste hinnangute õigsuses, eriti kuna kõnealuse kahe perioodi võrdluses ei ole turul toimunud olulisi muutusi.

5.1.2.1.3.2.2. Viga vedukiga veoseid saatvate veokijuhtide transpordi nõudluse kvantifitseerimisel

(446) Corsica Ferries ei nõustu meetodiga, mida Prantsuse ametiasutused kasutasid veokijuhtide arvu hindamiseks ning mis põhineb ühtsel veokijuhi ja veosemeetri suhtel, mida kohaldati vedukiga veoste transpordi 2030. aasta kogunõudluse suhtes. Ta esitab sellega seoses neli argumenti.

(447) *Esiteks* ei võtnud Prantsusmaa Corsica Ferriese sõnul arvesse seda, et vedukiga veosed jagunevad saatjaga ja saatjata veosteks. Väidetav vajadus veokijuhtide transportimise puhul avaliku teenindamise järele põhineb seega alusetul eeldusel. Corsica Ferries viitab sellega seoses kaebuses esitatud BRG 1. uuringule.

([165]) Corsica Ferries esitas oma märkuste 2. lisas 2. BRG uuringu 21. aprillist 2024, mis viidi läbi Corsica Ferriese jaoks ja milles käsitleti Korsika laevaliinide avaliku teenindamise vajaduse hindamist CdC poolt. Hinnanguliste täiendavate maanteeveokulude arvutamisel on võetud aluseks 12-meetrise veoauto keskmine teekond Provence-Alpes-Côte d'Azuri piirkonna logistikakeskustest Marseille sadamasse, lähtutud eeldusest, et päevamäär on 191 eurot, ning kasutatud tunni-, kilomeetri- ja päevakulusid, mille riiklik maanteekomitee on avaldanud kategooria „piirkondlik vedu, liigendveok – diisel“ kohta. Meretranspordi hindade puhul kasutati uuringus Touloni sadama 2023. aasta keskmist hinda, mis oli 32,4 eurot veosemeetri kohta, samal ajal kui Marseille sadamas oli keskmine hind 42,5 eurot veosemeetri kohta (mis vastas 2019. aasta ATK kavas Marseille – Korsika liinidel kehtestatud maksimaalsele hinnale).

([166]) Corsica Ferries esitas oma märkuste 11. lisas Korsika ja Prantsusmaa mandri vahelise meretranspordi turu kohta koostatud analüüsi, mis oli lisatud Korsika piirkonnavolikogu 5. novembri 2020. aasta otsusele nr 20/166, millega kiideti heaks avaliku teenindamise lepingute kasutamine aastatel 2021–2022. Analüüsi koostas Gecodia ja selle ülesehitus on samasugune nagu Gecodia aruande puhul. Analüüsis hinnati Touloni, Marseille ja Nice'i sadama omavahelist asendatavust vedukiga veoste Korsikale/Korsikalt transportimise nõudluse seisukohast kahe kriteeriumi alusel (sadamate suutlikkus kõnealuseid veoseid vastu võtta ja ühe või teise sadama kaudu transportimisega kaasnevad lisakulud). Analüüsi leheküljel 36 teeb Gecodia järgmise järelduse: „võimalik vajadus avaliku teenindamise järele arvutatakse [vedukiga veoste] puhul järgmiselt: 20 % Marseille sadama kaudu transporditavatest vedukiga veostest on selle sadamaga struktuuriliselt seotud, kuid see ei välista võimalust, et mandrisadamad osutuvad kõnealuses turusegmendis osaliselt vastastikku asendatavateks, kui selle kohta esitatakse tõendeid, eelkõige laiema avaliku konsultatsiooni kaudu kaubasaatjate ja vedajatega. Ülejäänud liiklus koondub Marseille ja Touloni sadamasse.“

(448) BRG 1. uuringus leitakse, et vedukiga veoseid tuleks eristada, sest tegemist võib olla saatjaga veostega (veokijuht on koos oma veokiga laeva pardal) või saatjata veostega (veokijuht toimetab veoki laevale ja teine juht tuleb sellele saabumissadamas vastu). Teisisõnu, saatjaga veose transport hõlmab veokijuhi meretransporti, saatjata veos aga mitte. BRG 1. uuringu kohaselt on saatjata veoste transpordi nõudluse taga püsikliendid, kellel on märkimisväärsed vajadused ja struktureeritud logistika, mis võimaldab neil tuua veokijuhid tagasi ja jätta veokid laevale ja/või transportida veokijuhte, kes tulevad veokitele saabumissadamasse vastu. Seevastu nõudlus saatjaga veoste järele pärineb klientidelt, kelle vajadused on spetsiifilisemad.

(449) BRG 1. uuringu kohaselt tingivad need klientide profiilide ja vajaduste erinevused vajaduse analüüsida kõnealuseid kahte liiki kaubavooge nõudluse seisukohast eraldi. Saatjaga veoseid on lihtne ühest sadamast teise suunata; see tähendab, et Marseille ja Touloni sadam on nende veoste transportimisel kasutajate seisukohast täiesti asendatavad, samas kui saatjata veoste puhul see nii ei ole ([167]).

(450) Prantsuse ametiasutused aga sellist vahet ei teinud. BRG 1. uuringust nähtub, et Prantsusmaa analüüsis vedukiga veoste puhul mandrisadamate geograafilist asendatavust üldiselt. Seetõttu ei lähtunud ta veokijuhtide transportimisega seoses avaliku teenindamise vajaduse hindamisel asendatavuse analüüsist saatjaga veoste puhul.

(451) *Teiseks* on Corsica Ferries seisukohal, et kuna Prantsuse ametiasutused kohaldasid veokijuhi ja veosemeetri suhet 2030. aasta hinnangulise nõudluse suhtes, kusjuures tegemist on aastaga, mil nõudlus on prognooside kohaselt kõige suurem, hindasid nad paratamatult eelnevate aastate tegelikku veokijuhtide transportimise nõudlust üle.

(452) *Kolmandaks* väidab Corsica Ferries, et veokijuhi/veosemeetri suhtarv on vale. Sellega seoses viitab Corsica Ferries BRG 2. uuringule, millest nähtub, et vastupidiselt menetluse algatamise otsuse põhjenduses 115 märgitule ei kasutanud Prantsuse ametiasutused selle suhtarvu puhul aastate 2018–2021 keskmist väärtust. Prantsuse ametiasutuste kasutatud suhtarv on varasemate perioodide andmetest tulenevast suhtarvust oluliselt suurem ([168]) ning selle tulemuseks on veokijuhtide transpordi väidetava vajaduse ülehindamine Marseille – Ajaccio liini puhul ligikaudu 11 % ja Marseille – Bastia liini puhul 7 %.

(453) *Neljandaks* on Prantsuse ametiasutused teinud metodoloogilise vea, kohaldades kõigi ATLidega hõlmatud liinide puhul ühtset kasvumäära 2,3 % aastas, ehkki avaliku teenindamise vajadust oleks tulnud analüüsida liinide kaupa, võttes arvesse iga liini eripära.

(454) Corsica Ferries märgib sellega seoses, et menetluse algatamise otsuse tabeli 16 kohaselt vähenes aastatel 2018–2023 vedukiga veoste maht Marseille – Ajaccio liinil ja Marseille – Bastia liinil pidevalt, samas kui Marseille ja ülejäänud kolme Korsika sadama vahelistel liinidel jäi see aastatel 2018–2023 samaks. Laiemalt vaadates (võttes arvesse kõiki sadamaid) osutavad ametlikud kaubavoogude andmed Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahelise kaubaveo üldisele stagneerumisele alates 2010. aastast. Seega ei põhine 2,3 % määr kõige uuematel objektiivsetel andmetel, mistõttu on veokijuhtide transportimise vajadused peaaegu 22 % üle hinnatud.

([167]) BRG 1. uuringus juhitakse tähelepanu sellele, et saatjata vedukiga veos seab vedajatele märkimisväärseid logistilisi piiranguid, kuna vedaja peab tagama täiendava sõiduki/veoki selle veokijuhi jaoks, kes jätab veoki laeva pardale või kes tuleb veokile vastu. Seetõttu ei saa seda liiki veoseid kergesti ühest sadamast teise suunata, erinevalt saatjata veostest, millega niisuguseid piiranguid ei kaasne.

([168]) BRG 2. uuringus leitakse, et menetluse algatamise otsuses esitatud tabelite 16 ja 17 põhjal on veokijuhi/veosemeetri keskmine suhtarv aastatel 2018–2020 Marseille – Ajaccio liinil 0,054 (Prantsuse ametiasutuste kasutatud suhtarv on 0,060); Marseille – Bastia liinil 0,056 (Prantsuse ametiasutuste kasutatud suhtarv on 0,060); Marseille – Porto-Vecchio liinil 0,065 (Prantsuse ametiasutuste kasutatud suhtarv on 0,070); Marseille – Propriano liinil 0,082 (Prantsuse ametiasutuste kasutatud suhtarv on 0,1) ning Marseille – L'Île-Rousse'i liinil 0,081 (Prantsuse ametiasutuste kasutatud suhtarv on 0,080).

5.1.2.2. Märkused turutõrke analüüsi kohta

(455) Corsica Ferries leiab, et Prantsuse ametiasutused tegid ATLide sõlmimist õigustava turutõrke uurimisel ilmselge hindamisvea. Ta esitab sellega seoses neli argumenti.

(456) *Esiteks* märgib Corsica Ferries üldiselt, et avaliku teenindamise vajaduse määratlemiseks tuleb eelnevalt kindlaks määrata vastupidine stsenaarium, et analüüsida erasektori eeldatava pakkumise taset, ja seejärel teha kindlaks, kas see pakkumine oleks nõudluse rahuldamiseks piisav. Corsica Ferriese sõnul ei piirdu vastupidises stsenaariumis erasektori pakkumine turul eelnevalt täheldatuga, vaid seda tuleb hinnata dünaamiliselt, eeldades, milline oleks erasektori pakkumine avaliku teenindamise lepingu puudumisel.

(457) Corsica Ferries juhib tähelepanu ka sellele, et vastupidine stsenaarium peab olema läbipaistev, objektiivne ja põhinema usaldusväärsetel eeldustel. Sellega seoses lasub tõendamiskohustus riigi ametiasutustel, kes peavad esitama piisavalt veenvaid ja usutavaid tõendeid.

(458) Corsica Ferries leiab, et komisjonil omakorda on kohustus viia läbi riigi ametiasutuste esitatud teabe hoolikas ja erapooletu uurimine, mis hõlmab selle teabe põhjalikku ja hoolikat analüüsi ([169]). Komisjoni uurimine võib sisaldada tulevikku suunatud analüüsi ja peabki seda sisaldama, kui juhtumi asjaolud seda nõuavad ([170]).

(459) Käesoleval juhul leiab Corsica Ferries, et Prantsuse ametiasutused ei määratlenud alternatiivset stsenaariumi ning et komisjon ei näi olevat nõuetekohaselt läbi vaadanud ATLide puudumisel erasektori pakutavate teenuste kohta esitatud teabe usaldusväärsust, usutavust ja piisavust.

(460) *Teiseks* leiab Corsica Ferries, et laevandusettevõtjatega konsulteerimise käigus kasutatud küsimustikud olid kallutatud.

(461) Esiteks kutsuti küsimustikes ettevõtjaid üles üksnes kirjeldama, kuidas nende pakutavad või kavandatavad mereveoteenused võivad vastata Korsika territoriaalse järjepidevuse nõuetele, ilma et neid nõudeid oleks määratletud.

(462) Lisaks osutab Corsica Ferries huvide konfliktile, mis moonutab laevandusettevõtjatega konsulteerimise käigus antud vastuseid kaubaveo puhul. Corsica Linea vastas ettevõtjaga konsulteerimisel esitatud küsimustele, kuigi tema aktsionäridel, kes on peamised Korsika-suunaliste kaubaveoteenuste kliendid, oli huvi subsideeritud avaliku teenindamise säilimise vastu (põhjendus 394). Sellega seoses märgib Corsica Ferries, et huvide konflikti olemasolu korral ei tohi sellises olukorras olev isik sekkuda ELi toimimise lepingu artiklite 101 ja 102 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2006/123/EÜ ([171]) (teenuste kohta siseturul) artikli 14 kohasesse haldusotsuste tegemisse ega selles osaleda.

([169]) Corsica Ferries viitab järgmistele kohtuotsustele: Üldkohus, 18. jaanuar 2017, T-92/11 RENV, Andersen *vs.* komisjon, ECLI:EU:T:2017:14, punkt 57; Euroopa Kohus, 22. oktoober 2008, liidetud kohtuasjad T-309/04, T-317/04, T-329/04 ja T-336/04, TV2/Danmark A/S jt *vs.* komisjon, ECLI:EU:T:2008:457, punkt 183; ja Üldkohus, 3. detsember 2014, T-57/11, Castelnou Energía *vs.* komisjon, ECLI:EU:T:2014:1021, punkt 136.

([170]) Kohtuotsus, Üldkohus, 3. detsember 2014, T-57/11, Castelnou Energía *vs.* komisjon, ECLI:EU:T:2014:1021, punkt 34.

([171]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. detsembri 2006. aasta direktiiv 2006/123/EÜ teenuste kohta siseturul (ELT L 376, 27.12.2006, lk 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/123/oj). Direktiivi artiklis 14 on sätestatud, et „liikmesriigid ei sea oma territooriumil teenuste osutamise valdkonnale juurdepääsu ega selles valdkonnas tegutsemise eeltingimuseks vastavust mis tahes järgmistele nõuetele: […] konkureerivate ettevõtjate otsene või kaudne kaasamine autoriseeringu andmisse, sealhulgas nõuandvate organite koosseisus, või pädevate asutuste muude otsuste vastuvõtmisse, välja arvatud juhul, kui pädeva asutusena tegutsevad kutseühingud ja -liidud või muud kutseorganisatsioonid; see keeld ei puuduta selliste organisatsioonidega nagu kaubanduskojad või tööturu osapooled konsulteerimist küsimustes, mis ei ole seotud konkreetsete taotlustega autoriseeringu saamiseks või konsulteerimist laiema üldsusega“.

(463) Corsica Ferries leiab, et analoogselt riigihangete suhtes kohaldatavate eeskirjadega ([172]) lasub tõendamiskohustus Prantsuse ametiasutustel, kes peavad mis tahes haldusmenetluse, sealhulgas nõuandemenetluse korral aktiivselt tegelema huvide konfliktide ennetamise ja avastamisega. Avaliku teenindamise vajaduse tõendamiseks pidi Prantsusmaa seega tuginema piisavalt usutavale ja kontrollitavale objektiivsele teabele ning vältima huvide konfliktis olevate ettevõtjate sekkumist.

(464) *Kolmandaks* leiab Corsica Ferries, et vastused, mille Corsica Linea ja La Méridionale andsid laevandusettevõtjatega konsulteerimisel, ei ole sisuliselt usutavad. Ta selgitab, et on ebamõistlik arvata, et ATLide puudumisel lõpetaksid need kaks äriühingut üldse igasuguse tegevuse Korsika laevaliinidel. Corsica Ferries viitab eelkõige konkurentsiasutuse arvamusele ([173]) ja märgib lisaks, et Corsica Lineal ja La Méridionale'il on vastavalt 9 ja 4 laeva ning üle 1 100 ja 600 töötaja.

(465) Selline tegevuse lõpetamine oleks seda ebausutavam, et kontsessionäärid juba osutatavad ärilistel alustel teenuseid täielikult väljaspool ATLe. Corsica Ferries toob näiteid Corsica Linea ([174]) ja La Méridionale'i ([175]) kohta. Ta viitab ka komisjonile kaebuse raames esitatud tõenditele ja täpsemalt BRG 1. uuringule. Uuringus märgiti, et 2022. aasta juunis esitas Corsica Linea transpordiplaani, milles ta väljendas oma kavatsust teha 2023. aastal ATK kava raames hulgaliselt ülesõite Marseille' sadamast Propriano, ([176]) Ajaccio ([177]) ja L'Île-Rousse'i ([178]) sadamasse. See kavatsus, millest teatati 2022. aasta suvel, osutab, et Prantsusmaa eeldab ekslikult, et ATLi puudumisel ei pakuks erasektor Marseille'st lähtuvaid veoteenuseid.

(466) Corsica Ferries on ka seisukohal, et laevandusettevõtjatega konsulteerimise käigus kontsessionääride esitatud vastuste identsus i) osutab nende huvide konfliktile, kuna kontsessionääridel on selge huvi vähendada tulevast erasektori pakkumist, et tagada subsideeritud ATLide süsteemi jätkumine, ja ii) tekitab kahtlust, et enne laevandusettevõtjatega konsulteerimisel vastuste esitamist kooskõlastasid need kaks äriühingut oma tegevust.

(467) Lõpuks märgib Corsica Ferries, et komisjonist on järjekindlusetu leida, et laevandusettevõtjate üldsõnalised ja põhjendamata avaldused ei ole piisavad teatavate järelduste õigustamiseks (järeldus Corsica Linea poolt Marseille sadama kaudu vedukiga veoste transportimise hinnangulise mahu kohta, mille suhtes komisjon väljendas menetluse algatamise otsuse põhjenduses 311 kahtlust), kuid erasektori potentsiaalse pakkumise hindamiseks on need piisavad.

([172]) Corsica Ferries viitab Euroopa Kohtu 12. märtsi 2015. aasta otsusele kohtuasjas C-538/13, eVigilo Ltd *vs*. Leedu, ECLI:EU:C:2015:166, punktid 33–43 ja 47.

([173]) Corsica Ferries rõhutab, et konkurentsiasutus märkis oma arvamuse punktis 369, et „[…] on raske uskuda, et laevandusettevõtjad Corsica Linea ja La Méridionale, kellele avalik teenindamine on praegu delegeeritud, ei suudaks ATLi alusel kantavate kulude hindamiseks nende käsutuses olevate analüütiliste raamatupidamisvahendite abil esitada objektiivset hinnangut veomahtude kohta, mida nad saaksid pakkuda, kui nad teenindaksid samu liine ATK alusel või ilma ATKta".

([174]) Corsica Ferries esitas (oma märkuste 12. lisas) Korsika transpordiameti 31. juuli 2023. aasta kirja, milles kinnitatakse, et Marseille – Propriano liinil tehakse 2023. aasta suvel reisijate transportimiseks 41 ülesõitu, mis ei ole seotud ATLiga, ning Marseille – Ajaccio ja Marseille – L'Île-Rousse'i liinidel tehakse kokku 28 ülesõitu, mis ei ole seotud ATLiga (vastavalt 12 ja 16). Corsica Ferries väidab, et 2024. aastal tegi Corsica Linea väljaspool ATLe vähemalt 114 ülesõitu.

([175]) Corsica Ferriese sõnul otsustas La Méridionale alates 2024. aasta aprillist teha Touloni ja L'Île-Rousse'i vahel kolm öist ülesõitu nädalas. La Méridionale laiendas oma teenuseid ka väljaspool ATLe, planeerides 2024. aasta juulisse ja augustisse 12 täiendavat ülesõitu Marseille ja Ajaccio vahel.

([176]) 19 edasi-tagasi reisi.

([177]) Viis edasi-tagasi reisi.

([178]) Kümme edasi-tagasi reisi.

(468) *Lõpuks* lükkab Corsica Ferries ümber komisjoni poolt menetluse algatamise otsuse põhjenduses 326 esitatud väite Corsica Linea ja La Méridionale'i poolt väljaspool ATLe osutatud mereveoteenuste kohta ([179]). Corsica Ferries on seisukohal, et kohtupraktikas kehtestatud usaldusväärse vastupidise stsenaariumi nõue ei tähenda seda, et arvesse tuleb võtta üksnes erasektori potentsiaalset pakkumist, mis vastab ATLide tingimustele. Vastupidi, usutava vastupidise stsenaariumi nõue tähendab, et analüüsida tuleb erasektori kogu mõistlikult võimalikku pakkumist ATLide puudumise korral, et seejärel võrrelda seda hinnangulise nõudlusega.

5.1.2.3. Märkused ATLide vajalikkuse ja proportsionaalsuse kohta

(469) Corsica Ferries nõustub komisjoni esialgse seisukohaga, et ATLides sätestatud minimaalne veomaht näib olevat avaliku teenindamise vajadusega ebaproportsionaalne (põhjendus 331).

(470) Corsica Ferries viitab selles küsimuses oma kaebuse sisule. Kaebuses märgiti, et ümberplaneeritavate ja täiendavate edasi-tagasi reiside olemasolu on vastuolus kabotaažimäärusega ega vasta avaliku teenindamise vajadusele. Kõnealuse määruse kohaselt on liikmesriikidel keelatud avaliku teenindamise lepingu ulatust oma äranägemise järgi ja ilma põhjenduseta muuta. Käesoleval juhul ei suutnud Prantsusmaa aga avaliku teenindamise vajadust kindlaks määrata, kuna ta ei pannud paika i) ajavahemikku, mille jooksul need ümberplaneeritavad ja täiendavad edasi-tagasi reisid tuleb teha, ega ii) täiendavate edasi-tagasi reiside täpset arvu (need edasi-tagasi reisid on valikulised).

(471) Lisaks märkis Corsica Ferries kaebuses, et vaidlusaluste meetmetega hõlmatud viie liini puhul olid sõiduplaani kohased edasi-tagasi reisid Prantsusmaa poolt aastateks 2023–2030 prognoositud avaliku teenindamise vajaduse katmiseks suuresti piisavad, mistõttu ümberplaneeritavad ja täiendavad edasi-tagasi reisid näivad olevat üleliigsed. Corsica Ferries lisas veel, et Korsika ametiasutustele esitatud pakkumustes olid Corsica Linea ja La Méridionale ise juba kindlaks määranud päevad, mil ümberplaneeritavaid ja täiendavaid edasi-tagasi reise ATLide kogu kestuse jooksul tehakse, mistõttu need edasi-tagasi reisid ei vasta Prantsusmaa poolt eelnevalt kindlaks määratud avaliku teenindamise vajadusele. Peale selle tehtaks neid ülesõite üksnes suviti ja neid pakutaks peamiselt nädalavahetustel, st turistidele (kuna veoautojuhtidel on pühapäeviti keelatud sõite teha).

(472) Lõpuks kahtles Corsica Ferries oma kaebuses, kas kontsessionäärid suudavad täita ATLides ette nähtud avaliku teenindamise kohustusi. Corsica Ferries teatas oma 13. oktoobri 2023. aasta e-kirjas, et Corsica Linea prahtis 2023. aasta juuli ja augusti ülesõitudeks La Méridionale'ile kuuluva laeva Kalliste, mille aga La Méridionale pidi tegema Korsika transpordiameti jaoks kättesaadavaks, et teha ATLide alusel mereveoteenuste osutamiseks Korsika transpordiameti palvel täiendavaid edasi-tagasi reise Porto-Vecchiosse ja Bastiasse. Ilma selle laevata ei saanuks La Méridionale aga Korsika transpordiameti lepingulisi juhiseid täita, kui need täiendavad ülesõidud oleksid 2023. aasta juulist augustini vajalikuks osutunud.

(473) Oma märkustes menetluse algatamise otsuse kohta leiab Corsica Ferries, et komisjon ei teinud selles otsuses omaenda tähelepanekutest kõiki järeldusi.

(474) *Esiteks* kehtestati kauba- ja reisijateveo puhul minimaalne veomaht 2030. aastaks prognoositud maksimaalse hinnangulise tippnõudluse alusel, mis tähendab, et veomaht pidi rahuldama 2030. aastaks prognoositud nõudlust juba 2023. aastal. Seega näib veomaht 2030. aastale eelnevate aastate hinnangulise avaliku teenindamise vajadusega võrreldes ebaproportsionaalne. Corsica Ferriese sõnul oleks minimaalne veomaht ATLides tulnud sätestada nii, et see vastaks hinnangulisele keskmisele nõudlusele aastatel 2023–2030.

([179]) Meeldetuletuseks: menetluse algatamise otsuse põhjenduses 326 on märgitud: „Lisaks ei kujuta ainuüksi asjaolu, et üks teenuseosutajatest, Corsica Linea, osutas ajavahemikul 2023. aasta juulist septembrini ärilistel alustel kõrvalteenuseid väljaspool ATLide raamistikku (põhjendus 205), endast tõendit selle kohta, et ATLide puudumisel oleks see ettevõtja ilmselgelt osutanud ärilistel alustel teenuseid samadel tingimustel kui need, mille Prantsuse ametiasutused olid kehtestanud ATLides, või et neid teenuseid oleks tegelikult osutatud samadel tingimustel, mis kehtestati ATLide raames".

(475) *Teiseks* ei võtnud komisjon Corsica Ferriese sõnul arvesse täiendavaid edasi-tagasi reise, kui ta analüüsis ATLidega kehtestatud veomahte avaliku teenindamise vajaduse suhtes. Kuna need täiendavad edasi-tagasi reisid on ette nähtud tippnõudluse rahuldamiseks, oleks neid tulnud arvesse võtta ATLidega ette nähtud minimaalse veomahu kindlaksmääramisel ülesõidu kohta.

(476) *Kolmandaks* vaidleb Corsica Ferries vastu komisjoni esialgsele hinnangule, et ATLid ei sisalda ro-pax-tüüpi laevade kasutamise kohustust ([180]).

(477) Corsica Ferries märgib, et 12 reisija mahutamine eristab i) reisilaevu, millega saab vedada ka kaupu (ro-pax-tüüpi laevad), ii) kaubalaevadest, mis mahutavad kuni 12 reisijat ([181]).

(478) Corsica Ferries on seisukohal, et kuigi ro-pax-tüüpi laevade kasutamise kohustust ei ole ATLides sõnaselgelt ette nähtud, tuleneb see kohustus ATLide 1. lisas kehtestatud minimaalsest veomahtudest, mis tuleb tagada igal ülesõidul. Kehtestades minimaalseks veomahuks Marseille – Ajaccio liinil 18 reisijat (4 ravi eesmärgil reisijat ja 14 veokijuhti) ning Marseille – Bastia liinil 24 reisijat (5 ravi eesmärgil reisijat ja 19 veokijuhti), nägid Prantsuse ametiasutused sisuliselt ette ro-pax-tüüpi laevade kasutamise ja välistasid ro-ro-tüüpi laevade kasutamise.

(479) Kontsessionääridele pandud kohustus mahutada kõikidel ülesõitudel süstemaatiliselt rohkem kui 12 reisijat, mis välistab ro-ro-tüüpi laevade kasutamise, on Corsica Ferriese väitel põhjendamatu ja ebaproportsionaalne.

5.1.3. *Mittevastavus teisele Altmarki kriteeriumile*

(480) Corsica Ferriese sõnul tähendab teine Altmarki kriteerium, mille eesmärk on tagada hüvitise arvutamise usaldusväärsus ja kontrollitavus, eelkõige kahe nõude täitmist: i) hüvitise arvutamise parameetrid tuleb määrata kindlaks läbipaistva menetluse kohaselt ja ii) need peavad olema objektiivsed.

(481) *Esiteks* väidab Corsica Ferries, et hüvitise parameetreid ei määratud kindlaks läbipaistval viisil.

(482) Ta märgib, et ATLide sõlmimiseks läbi viidud menetluses anti taotlejatele täielik vabadus määrata kindlaks rahalise hüvitise arvutamisel kohaldatavad jaotamispõhimõtted ning et ATLide 9. lisa, mis sisaldab konkreetset skaalat, milles on kontsessionääri iga kuluartikli kohta märgitud ÜMPT osutamise protsent, ei tehtud üldse avalikuks. Kuna Prantsusmaa tegevus ei olnud piisavalt läbipaistev, on Corsica Ferriesel seega praktiliselt võimatu kasutatud jaotamispõhimõtteid kontrollida ja nende kohta märkusi esitada.

(483) Samuti kritiseerib Corsica Ferries läbipaistvuse puudumist Prantsuse ametiasutuste analüüsis kontsessionääride väljapakutud jaotamispõhimõtete kohta, sealhulgas menetluse algatamise otsuses. Corsica Ferriese sõnul tekitab see läbipaistvuse puudumine võistlevuse põhimõttega seoses tõsise probleemi, kuna takistab huvitatud isikutel tulemuslikult märkusi esitada.

(484) *Teiseks* leiab Corsica Ferries, et hüvitise arvutamisel kasutatud parameetrid ei ole objektiivsed.

([180]) Meeldetuletuseks: komisjon märkis menetluse algatamise otsuse põhjenduses 343, et „vajadus kasutada ro-pax-tüüpi laevu (st laevu, mis suudavad mahutada rohkem kui 12 reisijat) ei ole ATLides sisalduv kohustus; vastupidi, ATLid võimaldavad osutada teenust ro-pax-tüüpi ja ro-ro-tüüpi laevade kombinatsiooni abil. Asjaolu, et võrreldes ro-ro-tüüpi laevadega võib ro-pax-tüüpi laevade kasutamine olla investeerimis- ja tegevuskulude mõttes kulukam, ei oma tähtsust, kui avaliku kaubaveoteenuse vajadus tingib sellise arvu reisijaid (sh veokijuhid), mis muudab ro-pax-tüüpi laevade kasutamise vajalikuks."

([181]) Vastavalt 1. novembri 1974. aasta SOLASi konventsiooni (rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel) 2. eeskirjale on reisilaev rohkem kui 12 reisijat vedav laev, samas kui kaubalaev on laev, mis ei ole reisilaev, st mille veomaht on alla 12 reisija.

(485) Corsica Ferries märgib kõigepealt, et menetluse algatamise otsuses esitatud teabest nähtub, et kontsessionääride kasutatud jaotamispõhimõtted on iga kuluartikli puhul erinevad sõltuvalt sellest, millise liiniga on tegemist. Corsica Ferriese väitel ei ole need erinevused aga mõttekad, sest i) eri ATLides kehtestatud avaliku teenindamise kohustused on laadilt samasugused (ainult nende ulatus sõltub sadamast) ja ii) need hõlmavad sama tüüpi laevade (antud juhul ro-pax-tüüpi laevade) kasutamist.

(486) Corsica Ferries viitab sellega seoses 21. aprilli 2024. aasta uuringule, mille BRG tegi Corsica Ferriese jaoks ja mis sisaldab ATLide alusel makstavate hüvitiste kindlaksmääramise korra majandusanalüüsi (edaspidi „**BRG 3. uuring**“). Uuringus on märgitud, et kontsessionääride esialgsetes pakkumustes olid taotlejate jaotamispõhimõtted erinevad, kuigi tegemist oli sama liiniga ja avaliku teenindamise vajadus oli mõlemal juhul sama. Lisaks on BRG 3. uuringus märgitud, et Corsica Linea kasutas oma esialgsetes pakkumustes kõigi liinide puhul üldiselt samu jaotamispõhimõtteid, kuigi ÜMPT ja ärilistel alustel osutatavate teenustega seotud tegevuse maht on liiniti väga erinev. Need kõikumised näitavad seega, et kasutatud jaotamispõhimõtted ei kajasta üldse või vähemalt ei kajasta süstemaatiliselt ÜMPT osutamise ja äritegevuse osa kontsessionääride kuludes.

(487) BRG 3. uuringus selgitatakse üldisemalt, et kuigi kulusid on võimalik raamatupidamislikult jaotada, on selline jaotamine osaliselt meelevaldne ega kajasta majanduslikku tegelikkust. Igal juhul tuleb kulude jaotamise eeldustele lisada *vähemalt* analüüsid, mis kinnitavad nende paikapidavust.

(488) Lisaks kritiseerib Corsica Ferries konkreetselt Marseille – Propriano, Marseille – Porto-Vecchio ja Marseille – L'Île-Rousse'i liini ATLide puhul kasutatud jaotamispõhimõtteid.

(489) Marseille – Propriano liini osas leiab Corsica Ferries, et 100 % kulude jaotamist ÜMPT-le ei saa pidada piisavalt põhjendatuks ja mõistlikuks, kui Corsica Linea kasutatavad laevad ületavad süstemaatiliselt minimaalset reisijateveomahtu ülesõidu kohta. Teisisõnu, 100 % nende laevade käitamise kuludest hüvitatakse Prantsusmaa makstavatest riiklikest toetustest, samas kui pakutavast veomahust vastab avaliku teenindamise vajadusele vaid väike osa.

(490) Sama kehtib ka kahe teise liini kohta, mille puhul kontsessionäärid kasutasid väga suure reisijateveomahu ülejäägiga ro-pax-tüüpi laevu, kuigi ülesõidu kohta kehtestatud minimaalset veomahtu (L'Île-Rousse'i liinil 9) ja (Porto-Vecchio liinil 11) arvestades oleks pidanud kasutama ro-ro-tüüpi laeva. Corsica Ferriese sõnul ei saanud komisjonile olla teadmata, et ro-ro-tüüpi laevade asemel ro-pax-tüüpi laevade kasutamine suurendab oluliselt investeerimis- ja tegevuskulusid, mis toob kaasa kontsessionääridele avaliku teenindamise eest makstava hüvitise summa ülehindamise. Corsica Ferries märgib ka, et mõlemal juhul kasutatud jaotamispõhimõtete kohane protsent on iga kuluartikli puhul vahemikus 60–75 %, mis näib ilmselgelt ebaproportsionaalne ja põhjendamatu, arvestades nende liinide puhul kehtestatud avaliku teenindamise kohustusi.

(491) Lõpuks vaidlustab Corsica Ferries selle meetodi objektiivsuse ja mõistlikkuse, mida Prantsuse ametiasutused kasutasid kaudsete kulude jaotamiseks ja mis nende väitel seisneb kaudsete kulude jaotamises ÜMPT-le „*üksnes proportsionaalselt laeval ÜMPT osutamiseks reserveeritud mahuga (väljendatuna kuupmeetrites)*“. Corsica Ferries peab küsitavaks jaotamismeetodi kindlaksmääramisel ainult kuupmeetrites väljendatava veomahu kasutamist, kuna avaliku teenindamise kohustused hõlmavad ka reisijatevedu. Tagamaks, et arvesse saab võtta ainult ÜMPT osutamisega otseselt seotud kulusid, peavad jaotamispõhimõtted tingimata kajastama reisijateveoks vajaliku veomahu tegelikku osa kontsessionääride kasutatavate laevade kogu veomahust.

5.1.4. *Mittevastavus kolmandale Altmarki kriteeriumile*

(492) Corsica Ferries leiab neljal põhjusel, et ATLide alusel makstakse abisaajatele ülemäärast hüvitist.

5.1.4.1. ATLide alusel makstava hüvitise arvutamiseks kulude jaotamise meetodi kasutamine ei ole käesoleval juhul põhjendatud

(493) Corsica Ferries ei nõustu Prantsuse ametiasutuste valikuga kasutada ÜMPT osutamisega otseselt seotud kulude hindamiseks kulude jaotamise meetodit. Tema sõnul ei ole Prantsusmaa seda valikut põhjendanud ja samuti ei ole seda menetluse algatamise otsuses analüüsitud.

(494) *Esiteks* juhib Corsica Ferries tähelepanu sellele, et põhimõtteliselt tuleb ÜMPT osutamise eest makstav hüvitis arvutada kulude netokokkuhoiu meetodi kohaselt; üksnes juhul, kui selle meetodi kasutamine on võimatu või sobimatu, võib kasutada kulude jaotamise meetodit. Liikmesriigi ametiasutused peavad kulude netokokkuhoiu meetodi võimatust või sobimatust nõuetekohaselt põhjendama ja komisjon peab seda kontrollima.

(495) Corsica Ferries leiab, et käesoleval juhul ei ole Prantsuse ametiasutused esitanud ühtegi põhjendust. Samuti ei käsitleta menetluse algatamise otsuses kulude jaotamise meetodi asjakohasust ega asjaolusid, mis põhjendaksid kulude netokokkuhoiu meetodi kasutamata jätmist. Ainuüksi see puudus kujutab endast ilmselget hindamisviga Prantsuse ametiasutuste poolt ja õigusnormi rikkumist komisjoni poolt.

(496) *Teiseks* leiab Corsica Ferries, et kulude netokokkuhoiu meetodi kasutamine oli käesoleval juhul vajalik, kuna see ei olnud sobimatu. Corsica Ferries on seisukohal, et järgmistel põhjustel võimaldanuks ainult see meetod tagada, et ATLide kaudu abi saajatele ei maksta ülemäärast hüvitist:

— kulude netokokkuhoiu meetod ei nõua kulude jaotamist avaliku teenindamise kohustuste ja kontsessionääri muu tegevuse vahel, vältides seega sellise jaotamise vajadusega seotud meelevaldsust;

— kulude netokokkuhoiu meetod ei nõua ÜMPT osutamise ja muu tegevuse mahtude eelnevat hindamist, mis on vajalik kulude jaotamiseks kulude jaotamise meetodi kohaselt, ning sellega ei kaasne ohtu, et kulud jaotatakse valesti, mille tulemuseks võib olla hüvitatavate kulude ülehindamine;

— kulude netokokkuhoiu meetodi puhul hinnatakse kontsessionääri kogu tegevust (ÜMPT osutamist ja muud tegevust), mistõttu kontsessionäär ei saa teha strateegilisi valikuid eesmärgiga maksimeerida tõhusust väljaspool ÜMPT osutamist.

(497) Kulude netokokkuhoiu meetod oli iseäranis vajalik seetõttu, et kulude jaotamise meetodi puhul ei võeta arvesse täiendavat kasumit, mis teenitakse väljaspool ÜMPT ulatust, isegi kui see teenitakse ÜMPT osutamise tulemusena. Corsica Ferries juhib tähelepanu sellele, et ATLide kaudu abi saajate väitel ei ole nad ATLide puudumisel valmis pakkuma teenuseid ärilistel alustel; seega ei oleks nende abisaajate poolt ATLide raames ellu viidud äritegevust ÜMPT puudumise korral toimunud. Sellest tegevusest saadav tulu saadakse seega ATLide sõlmimise tulemusel ja kulude netokokkuhoiu meetodi kasutamine oleks võimaldanud seda tulu hüvitise arvutamisel arvesse võtta, nii et ATLide kaudu abi saajatele ei oleks antud ebaproportsionaalseid eeliseid.

(498) Corsica Ferriese sõnul oli kulude netokokkuhoiu meetod vajalik ka seetõttu, et ATLides sätestatud avaliku teenindamise kohustused on ebaproportsionaalsed, nõudes ATLide kaudu abi saajatelt avaliku teenindamise vajadusega võrreldes ülemäärase veomahu tagamist.

5.1.4.2. Igal juhul tuli kulude jaotamise meetodi puhul arvesse võtta ATLide kaudu abi saajate kasumit, mis teenitakse väljaspool ÜMPT osutamist

(499) Corsica Ferries juhib tähelepanu sellele, et ÜMPT raamistiku punkti 32 kohaselt tuleb arvesse võtta eri- või ainuõigustest saadud ülemäärast kasumit, isegi kui see on seotud muu tegevusega.

(500) Corsica Ferries on seisukohal, et kuigi ATLides ei nähta ATLide kaudu abi saajatele ette ainuõigusi, annavad nad faktiliselt siiski ainuõiguse kolmel põhjusel:

— ATLides sätestatud avaliku teenindamise kohustused ei ole proportsionaalsed avaliku teenindamise tegelike vajadustega;

— ATLide kaudu abi saajad saavad märkimisväärset riiklikku toetust, samas kui teised ATK kava raames tegutsevad laevandusettevõtjad sellist toetust ei saa;

— ATK kava heidutab Marseille ja Korsika sadamate vahel mereveoteenuseid osutada soovivaid laevandusettevõtjaid ATLide kaudu abi saajatele konkurentsi pakkumast.

(501) Corsica Ferries märgib sellega seoses, et sellele faktilisele ainuõigusele on korduvalt osutatud; nimelt on seda teinud konkurentsinõukogu oma 11. detsembri 2006. aasta otsuses nr 06-MC-03, konkurentsiasutus oma 17. veebruari 2012. aasta arvamuses nr 12-A-07, komisjon oma 2. mai 2013. aasta otsuses SA.22843 ja konkurentsiasutus oma 17. novembri 2020. aasta arvamuses ([182]). Corsica Ferries leiab, et need järeldused peavad endiselt paika, ning rõhutab, et alates ajast, mil Korsika-suunaliste mereveoteenuste turg 1996. aastal konkurentsile avati, ei ole Marseille ja Korsika vahelistel liinidel esile kerkinud ühtegi praeguste kontsessionääridega konkureerivat pakkumist.

(502) Seega tuleb Corsica Ferriese arvates teha üks kahest järgmisest järeldusest:

— asjaolu, et Marseille sadamat hõlmavatel liinidel on 30 aasta jooksul puudunud tõhus konkurents, tõendab, et ATLid kujutavad endast turule sisenemise tõkkeid, andes ATLide kaudu abi saajatele ainuõiguse teenindada Korsika ja Marseille vahelisi liine, sealhulgas viia ellu sellega kaasnevat äritegevust. Seetõttu oli vaja neid tegevusi kulude jaotamise meetodi kohaldamisel arvesse võtta;

— konkurents Marseille ja Korsika vahelistel liinidel on kujunenud Touloni ja Korsika vaheliste liinide kaudu, mistõttu tuleb järeldada, et Touloni ja Marseille sadama kaudu osutatavad mereveoteenused moodustavad ühe ja sama turu ning seega puudub vajadus avaliku teenindamise järele.

5.1.4.3. ATLide sätted on ülemäärase hüvitamise ohu välistamiseks ebapiisavad

(503) *Esiteks* on Corsica Ferries seisukohal, et ATLide artikkel 40, mille eesmärk on tagada, et kontsessionäärid maksavad tagasi mõistlikku kasumit ületava ülemäärase hüvitise, ei ole piisav, kuna see piirdub üksnes ÜMPT ulatusega ja selles ei võeta arvesse kaasnevast äritegevusest teenitavat kasumit.

(504) *Teiseks* viitab Corsica Ferries BRG 3. uuringule, milles vaidlustatakse komisjoni esialgne seisukoht, mille kohaselt komisjon kiitis heaks mõistliku kasumi arvutamise abisaajate jooksva maksueelse tulu, mitte kapitali tasuvuse määra alusel, kuna kapitali tasuvuse määraga võrreldes oleks jooksvat maksueelset tulu raamatupidamisandmetes lihtsam jälgida. BRG 3. uuringus leitakse aga, et ÜMPT kulusid käsitlevad andmed ei ole abisaajate tulemiaruannetes kergesti jälgitavad, vaid nende kasutamine eeldab erinevate kuluartiklite küsitavat jaotamist ÜMPT osutamise ja muu tegevuse vahel.

([182]) Corsica Ferries tsiteerib konkurentsiasutuse 17. novembri 2020. aasta arvamuse punkti 348, milles on märgitud: „teatavate tegurite püsimine selgitab, miks delegeeritud avalike teenuste osutajate märkimisväärsest konkurentsieelisest võib tuleneda nende faktiline ainuõigus Marseille ja Korsika vahelistel liinidel“.

(505) *Kolmandaks* on ATLide artikkel 35.1, mille kohaselt on jaotamispõhimõtted lepingu kehtivusajaks fikseeritud, välja arvatud juhul, kui tagantjärele kontrollimisel ilmneb (tagasi makstav) erinevus tegelikust tegevusest tulenevate jaotamispõhimõtetega, ilmselgelt ebapiisav, kuna i) mõistet „tegelikust tegevusest tulenevad jaotamispõhimõtted“ ei ole määratletud ([183]) ja ii) see ei võimalda täielikult neutraliseerida jaotamispõhimõtete mehhanismi enda juhuslikku mõju. BRG 3. uuringus juhitakse sellega seoses tähelepanu asjaolule, et ATLide artikli 35.1 kohaselt võib kontsessionäär jätta endale poole eelnevalt ja tagantjärele arvutatud hüvitise vahest (ent mitte rohkem kui 5 % esialgsest hüvitisest).

(506) *Neljandaks* leiab Corsica Ferries, et ATLide artikkel 32, mille eesmärk on eraldada kaasnevast äritegevusest saadud kasum, ei välista täielikult ülemäärast hüvitamist, kuna saadud kasumit võib kasutada ATLide kaudu abi saajate investeeringute rahastamiseks. Seega saaksid ATLide kaudu abi saajad eelise investeeringuteks ettenähtud abi näol, mis võrdub investeeritud kasumi summaga; see kujutaks endast ebaseaduslikku riigiabi, mis on eraldiseisev ATLide alusel makstavast hüvitisest.

(507) *Lõpuks* leiab Corsica Ferries, et üheski ATLide sättes ei võeta hüvitise arvutamisel ega mõistliku kasumi kontrollimise meetodi puhul arvesse lisatasu, mida abisaajad tõenäoliselt saavad seoses oma laevadelt teenitava kapitalikasumiga.

(508) Corsica Ferries viitab sellega seoses BRG 3. uuringule, milles on esitatud kaks tähelepanekut.

(509) Esiteks ületab ATLide kaudu abi saajate hüvitis oluliselt laevade kulumit. Kontsessionääridele makstav toetus sisaldab investeerimiskulude komponenti, mis vastab ÜMPT osutamiseks määratud laeva amortisatsiooni- ja/või liisingukuludele ja/või prahtimise kuludele. BRG 3. uuringu kohaselt ületab laevade majanduslik eluiga aga oluliselt amortisatsiooniperioodi või standardset liisinguperioodi ([184]). Järelikult ületaks ATLide kaudu abi saajatele makstav investeerimiskulude hüvitis igal aastal registreeritud majandusliku väärtuse vähenemist.

(510) Teiseks on BRG 3. uuringus märgitud, et ATLid ei näe ette ühtegi mehhanismi ATLide kaudu abi saajate poolt nende laevadelt teenitava kapitalikasumi jälgimiseks. Kuigi ATLide artiklis 51 on nähtud ette võimalus, et CdC ostab laevad tagasi nende turuväärtusest madalama hinnaga (et võtta arvesse juba makstud toetusi), ei sisalda see artikkel sellise soetuse kohustust. Lisaks, kuna ATLides käsitatakse laevu ATLide kaudu abi saajate omandina, ei ole viimased kohustatud oma laevu müüma, kui CdC teeb pakkumise need osta.

(511) Kõik see kujutab endast reaalset ohtu, et ATLide lõppedes saavad abisaajad oma laevade kasvanud väärtuse kaudu (mis on täielikult või osaliselt rahastatud riiklikust hüvitisest) tasu, mis lisandub ATLide täitmise eest saadud tasule ja mida ei ole võetud arvesse mõistliku kasumi arvutamisel (ATLide artikkel 39) ega hõlmatud mõistliku kasumi kontrollimise klausliga (ATLide artikkel 40).

5.1.4.4. Tegevuskulude hüvitise indekseerimise valem on ilmselgelt väär

(512) Corsica Ferries viitab BRG 3. uuringule, milles juhitakse tähelepanu veale Prantsuse ametiasutuste poolt tegevuskulude hüvitise (põhjendus 301) aastasumma arvutamiseks kasutatavas indekseerimisvalemis.

([183]) BRG 3. uuringus nenditakse, et selleks, et see säte väldiks juhuslikku mõju ja ülemäärast hüvitamist, peaksid äritegevusele jaotatud kulud tagantjärele suurenema, et viia äritegevusest saadud kasum tagasi mõistliku kasumi tasemele.

([184]) BRG 3. uuringust nähtub näiteks, et Corsica Ferriese laevastikus on laevu, mis võeti kasutusele rohkem kui 50 aastat tagasi, ning et Corsica Ferriese andmete kohaselt on kogu maailmas 31 % ro-pax-tüüpi laevadest üle 40 aasta vanad ja 17 % on üle 50 aasta vanad. BRG 3. uuringus osutatakse aga, et laevade amortisatsiooniperiood ja standardne liisinguperiood on märksa lühemad. La Méridionale'i 2022. aasta raamatupidamisaruannete kohaselt on tema laevade amortisatsiooniperiood 20 aastat ja ühe tema laeva liisinguperiood on 15 aastat.

(513) BRG 3. uuringus osutatakse, et tegevuskulude hüvitise iga-aastast summat ei arvutata konkreetse kulude jaotamise põhimõtte alusel, vaid see summa arvutatakse välja 2023. aasta kohta ja seejärel indekseeritakse seda vastavalt tarbijahinnaindeksile. BRG 3. uuringus leitakse, et see valem on väär, sest see tähendab, et tegevuskulude hüvitise kasv aastate N ja N + 1 võrdluses ei võrdu 85 %-ga nende kahe aasta vahelisest hinnatõusust, nagu on väidetud ATLides, vaid 85 %-ga kogu kumulatiivsest hinnatõusust alates 2023. aastast kuni aastani N + 1. Uuringus osutatakse, et valemi kohaldamisest tulenev tegevuskulude hüvitise (CFE) suurenemine aastate 2029 ja 2030 võrdluses ei kajasta nende kahe aasta vahelist hinnatõusu, vaid kogu hinnatõusu aastatel 2023–2030, st seitsme aasta jooksul ([185]).

5.1.5. *Mittevastavus neljandale Altmarki kriteeriumile*

(514) Oma märkustes menetluse algatamise otsuse kohta viitab Corsica Ferries täielikult oma kaebusele, milles ta leidis, et meetmed ei vasta neljandale Altmarki kriteeriumile. Corsica Ferries väitis, et ATLide sõlmimiseks korraldatud hankemenetlus ei võimaldanud läbipaistvatel ja mittediskrimineerivatel tingimustel valida taotlejaid, kes suudaksid teenust osutada madalaima hinnaga, ja seda kolmel põhjusel.

(515) *Esiteks* esines Corsica Ferriese väitel mitu „osalemistakistust“, mis kaldusid eelistama kontsessionääre, kelle lepingud olid lõppemas, ja mille tõttu ta ei saanud pakkumust esitada. Corsica Ferries osutas käesoleval juhul kahele osalemistakistusele.

(516) Kõigepealt juhtis ta tähelepanu väga lühikesele ajavahemikule ATLide sõlmimise kuupäeva (21. detsember 2022) ja teenuste osutamise alguskuupäeva (1. jaanuar 2023) vahel, kuivõrd on ilmselge, et meretranspordi puhul peab nende kahe kuupäeva vahele jääma vähemalt kuus kuud, et avaliku teenindamise nõuete täitmiseks oleks võimalik broneeringud piisavalt varakult avada ja laevastiku kasutamine ümber korraldada. Corsica Ferries on seisukohal, et nii lühike ajavahemik ATLide sõlmimise kuupäeva ja teenuste osutamise alguskuupäeva vahel sai olla kasulik ainult kontsessionääridele, kelle lepingud olid lõppemas, ja piiras teiste konkurentide osalemist.

(517) Teiseks juhtis Corsica Ferries tähelepanu tehnilistele nõuetele, mis ei olnud õigustatud avaliku teenindamise vajadustega ja mis piirasid hankemenetluses osalevate taotlejate arvu. Corsica Ferries viitas asjaolule, et taotlejatel ei olnud võimalik pakkuda välja ro-pax-tüüpi laevade asemel ro-ro-tüüpi laevade kasutamist Lisaks ja eelkõige nõuti ATLide sõlmimiseks korraldatud hankemenetluses Corsica Ferriese sõnul, et taotlejad peavad ümberplaneeritavate ja täiendavate edasi-tagasi reiside nõuete täitmiseks iga hankeosa puhul ([186]) kasutama ühte või kahte täiendavat laeva; neid edasi-tagasi reise tuleb ATLide täitmise ajal teha hankija nõudmisel ja nende puhul on ette nähtud vähemalt ühenädalane etteteatamisaeg. Corsica Ferriese sõnul tähendab see seda, et taotlejad peavad ATLide täitmise ajaks kõigi hankeosade peale kokku püsivalt tagama seitsme täiendava laeva olemasolu, ilma et nende kasutamine oleks prognoositav või tagatud ning ilma et ettevõtja saaks kasutada neid laevu muudeks teenusteks (kuna laevad peavad olema edasi-tagasi reiside jaoks kasutuselevõtmiseks igal ajal kättesaadavad). See piirang on peamine põhjus, miks Corsica Ferries ei osalenud ATLide sõlmimiseks korraldatud hankemenetluses.

(518) *Teiseks* leidis Corsica Ferries, et pakkumuste hindamise kriteeriumid ei võimaldanud valida taotlejat, kes on võimeline osutama teenust madalaima hinnaga. Corsica Ferries märkis, et rahalise hüvitisega seotud hindamiskriteeriumi kaal oli vaid 20 %, mistõttu tema arvates ei põhinenud hankemenetlus majanduslikult soodsaima pakkumuse hinnal.

(519) *Lõpuks* leidis Corsica Ferries, et ATLide sõlmimiseks korraldatud hankemenetluses osalenud taotlejate väike arv (üks või kaks taotlejat hankeosa kohta) osutab tegeliku konkurentsi puudumisele.

([185]) BRG 3. uuringus soovitatakse ATLides sätestatud valemis kasutada CFE(n) asemel näitajat CFE 2023 või I(2023) asemel näitajat I(n).

([186]) Corsica Ferries märgib, et kõigi viie hankeosa puhul oli vaja tagada kaks laeva, et teha ATLides ette nähtud kindlaksmääratud edasi-tagasi reise, ning veel üks või kaks täiendavat laeva (sõltuvalt hankeosast), et CdC nõudmisel oleks võimalik igal ajal teha ümberplaneeritavaid ja täiendavaid edasi-tagasi reise.

(520) Peale selle leidis Corsica Ferries, et Prantsusmaa ei olnud hüvitise suuruse kindlaksmääramiseks eelnevalt analüüsinud kulusid, mida kannaks teenuse osutamisel keskmine hästi korraldatud juhtimise ja piisavate vahenditega ettevõtja.

5.1.6. *Mittevastavus kontsessioonilepingute direktiivi eeskirjadele*

(521) Corsica Ferries juhib tähelepanu sellele, et oma kaebuses leidis ta, et meetmeid ei saa tunnistada siseturuga kokkusobivaks, kuna need on vastuolus kontsessioonilepingute direktiivi sätetega. Corsica Ferries osutas kahele rikkumisele: võrdse kohtlemise, mittediskrimineerimise ja läbipaistvuse põhimõtete rikkumisele ning ATLide ülemäärasele kestusele.

(522) Esimese rikkumise osas väitis Corsica Ferries kõigepealt, et teda mõjutasid kaks takistust, mis muutsid hankemenetluses osalemise võimatuks (põhjendused 516 ja 517). Teiseks väitis ta, et Prantsuse ametiasutused olid muutnud iga hankeosa puhul minimaalseid omadusi, et valida välja pakkumused, mis ei vastanud ATLide 1. lisa tehnilistele nõuetele.

(523) Teise rikkumise kohta väitis Corsica Ferries, et ATLide kestus ei ole õigustatud, arvestades ATLide kaudu abi saajate investeeringute puudumist.

(524) Oma märkustes menetluse algatamise otsuse kohta käsitles Corsica Ferries kahte küsimust, nimelt i) hankemenetluses teatavaks tehtud miinimumnõuete võimalikku muutmist Prantsuse ametiasutuste poolt hankemenetluse käigus ja ii) ATLide kestust, mis on tema arvates liiga pikk.

5.1.6.1. Minimaalsete omaduste muutmine menetluse käigus, nõuetele mittevastavate pakkumuste väljavalimine ja ATLide sõlmimiseks korraldatud menetluse diskrimineeriv laad

(525) Oma kaebuses märkis Corsica Ferries, et kontsessioonilepingute direktiivi artiklis 37 on sätestatud, et kui hankija kehtestab hankemenetluse raames miinimumnõuded, peavad taotlejad neid järgima. Hankija peab aga tagasi lükkama pakkumused, mis nendele miinimumnõuetele ei vasta.

(526) Corsica Ferries selgitas, et ATLide 1. lisas loetleti tehnilised nõuded, mida taotlejatel tuli täies ulatuses järgida. Need tehnilised nõuded hõlmavad kontsessionääri poolt CdC nõudmisel tehtavate ümberplaneeritavate ja täiendavate edasi-tagasi reiside arvu. Ümberplaneeritavaid ja täiendavaid edasi-tagasi reise võidakse nõuda samal päeval, samal liinil ja samaaegselt mitmel liinil ning need peavad vastama kõigile ATLide 1. lisa tehnilistele nõuetele, sealhulgas sõiduplaanide ja laevade veomahu nõuetele. Corsica Ferries leiab, et seetõttu pidi taotlejatel kõikide hankeosade jaoks, mille kohta nad olid pakkumuse esitanud, olema laevastik, mis vastab samaaegselt kõigile ATLide 1. lisa nõuetele, sealhulgas ümberplaneeritavate ja täiendavate edasi-tagasi reiside nõuetele.

(527) Corsica Ferriese sõnul ei olnud aga kontsessionääridel olemas kõiki laevu, mis võimaldanuks neil teenindada kõiki liine, mille kohta nad olid kas eraldi või ühiselt esitanud pakkumuse. See tähelepanek tuleneb Prantsusmaa aruandest, milles analüüsiti esialgseid pakkumusi. Corsica Ferriese sõnul oli aruandes märgitud, et taotlejad olid ümberplaneeritavate ja täiendavate edasi-tagasi reiside päevad ise kindlaks määranud ning et nad olid pealegi vähendanud nende edasi-tagasi reiside arvu. Samuti olid nad muutnud talvel pühapäeviti ja esmaspäeviti tehtavate ülesõitude aegu. Lisaks kavandasid nad ümberplaneeritavateks ja täiendavateks edasi-tagasi reisideks laevad, mis ei vastanud kõigile ATLide 1. lisa nõuetele.

(528) Corsica Ferriese sõnul nõustusid Prantsuse ametiasutused aga pakkumiseeskirjade kohaseid minimaalseid omadusi läbirääkimiste käigus muutma, rikkudes seega taotlejate võrdse kohtlemise ja läbipaistvuse põhimõtteid. Selline muutmine ei olnud Corsica Ferriese arvates lubatud, sest vastavalt Euroopa Kohtu praktikale võib hankija minimaalseid omadusi parandada või täiendada vaid erandlikel asjaoludel, st siis, kui „ilmselgelt on vaja vaid täpsustust või parandada ilmsed tehnilised vead“, ([187]) tingimusel et kõiki pakkujaid teavitatakse. Käesoleval juhul see aga nii ei olnud. Lisaks väidab ta, et igal juhul tuleneb Euroopa Kohtu praktikast, et kui muudatused kiidetakse heaks, võib neid teha ainult enne seda, kui pakkujad oma pakkumused esitavad, mis aga käesoleval juhul jällegi nii ei olnud.

(529) Corsica Ferriese sõnul olid need muudatused tema jaoks seda kahjulikumad, et ta oli esitanud Korsika transpordiametile konkreetsed küsimused ATLide 1. lisas sätestatud tehniliste nõuete (veomaht, sõiduplaanid, piiratud liikumisvõimega reisijate kajutid) ning ümberplaneeritavate ja täiendavate edasi-tagasi reiside teostamise tegevusalase ja majandusliku korralduse kohta. Corsica Ferriese väitel vastas Korsika transpordiamet, et ATLide 1. lisas sätestatud tehnilised nõuded on minimaalsed omadused, mis läbirääkimisele ei kuulu, ja et taotlejatel tuleb esitada pakkumus, mis vastab kõigile 1. lisa tehnilistele nõuetele.

(530) Pealegi oli just taotlejatele kohustuseks pandud minimaalsete omaduste kumulatiivne mõju see, mis heidutas Corsica Ferriest pakkumust esitamast, sest i) nendele vastavuse tagamiseks tulnuks iga liini jaoks näha ette üks või isegi kaks täiendavat laeva, et teha ümberplaneeritavaid ja täiendavaid edasi-tagasi reise, ii) ilma igasuguse kindluseta nende täiendavate edasi-tagasi reiside tegeliku toimumise ja kuupäevade osas, kusjuures iii) rahalisele hüvitisele andnuks õiguse üksnes CdC poolt tegelikult taotletud ja kontsessionääri tehtud täiendavad edasi-tagasi reisid.

(531) Oma märkustes menetluse algatamise otsuse kohta leiab Corsica Ferries, et Prantsusmaa edastatud ja menetluse algatamise otsuses ([188]) esitatud teave ei vasta tõele.

(532) Corsica Ferries väidab, et pakkumiseeskirjade kohaselt ei olnud ATLide 1. lisa muudetav. Seega ei olnud taotlejatel lubatud nimetatud lisas esitatud tehnilisi nõudeid muuta. Corsica Ferries juhib sellega seoses tähelepanu asjaolule, et pakkumiseeskirjad (artikkel 2.4 minimaalsete omaduste kohta ja artikkel 4.1 pakkumisdokumentide kohta) olid sõnastatud samamoodi nagu 2019.–2020. aasta ATLide sõlmimiseks kehtestatud eeskirjad. Kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu aga otsustas nende ATLidega seotud vaidluses, et „lepingu projekti 1. lisas sisalduvat teenuste tehnilist lisa tuleb pakkumiseeskirjade artikli 4.1 tingimusi arvestades pidada pakkumisdokumentide osaks ja seega oodatavaid minimaalseid omadusi kajastavaks“ ([189]).

5.1.6.2. Märkused ATLide ülemäärase kestuse kohta

(533) Oma kaebuses märkis Corsica Ferries, et ATLides ei nähtud ette edukate taotlejate kohustust teha investeeringuid, mistõttu ATLide kestus (üle viie aasta) on vastuolus kontsessioonilepingute direktiivi artikliga 18. Corsica Ferriese sõnul kinnitab seda eelkõige taotlejatele pandud kohustus tagada, et iga ATLiga hõlmatud liini teenindamiseks määratud laevad on täielikult taotleja käsutuses niipea, kui ta on oma taotluse esitanud.

(534) Oma märkustes menetluse algatamise otsuse kohta vaidleb Corsica Ferries vastu komisjoni esialgsele seisukohale, et ATLide kestus näib olevat õigustatud, kuna i) ATLide kohaselt peavad kontsessionääridel olema laevad, millega kaasnevad märkimisväärsed kapitalikulud, ja ii) mujal Euroopas on avalike mereveoteenuste lepinguid sõlmitud enam kui kuueks aastaks.

([187]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 29. märts 2012, SAG ELV Slovensko, C-599/10, ECLI:EU:C:2012:191, punkt 40.
([188]) Menetluse algatamise otsuse põhjendused 419 ja 423.
([189]) Riiginõukogu, 24. juuni 2019, *La Méridionale*, nr 429407.

(535) *Esimese punkti* kohta leiab Corsica Ferries, et kontsessioonilepingute direktiivi põhjendusest 52 ja artiklist 18 tuleneb, et üle viie aasta pikkune kontsessiooniperiood võib olla õigustatud üksnes juhul, kui hankija kohustab kontsessionääri investeeringuid tegema. Kui kontsessionäär kannab asjaomase avaliku teenuse osutamiseks vajalike investeeringute kulud, tuleb kontsessiooni kestus kindlaks määrata nende investeeringute tagasiteenimiseks vajaliku ajavahemiku alusel. Corsica Ferries leiab, et ei kontsessioonilepingute direktiivis ega Euroopa Kohtu praktikas ei ole nõustutud, et üle viie aasta kestvat kontsessiooni võib õigustada muuga kui hankija poolt ette nähtud investeeringutega.

(536) Lisaks on Corsica Ferries seisukohal, et kontsessioonilepingute direktiivi eespool nimetatud sätted on seotud asjaoluga, et põhimõtteliselt lähevad kontsessionääri tehtud kohustuslikud investeeringud kontsessiooni lõppedes hankijale üle. Seega ei moodusta investeeringud, mille kontsessionäär peab kontsessiooni alusel tegema, kontsessionääri enda vara, mis jääb kontsessiooni lõppedes tema omandisse või kontrolli alla. Selles kontekstis arvutatakse kontsessiooni kestus nii, et kontsessionääril oleks võimalik teenida tagasi talle kohustuseks tehtud investeeringud, millest ta on sunnitud lepingu lõppedes loobuma.

(537) Kõnealuste ATLide puhul see aga nii ei ole, kuna abisaajate poolt ATLide rakendamiseks kasutatavad laevad i) ei tulene Prantsuse ametiasutuste kehtestatud investeerimiskohustusest, vaid ii) nad kuuluvad ATLide kaudu abi saajatele, kes säilitavad ATLide kehtivusaja lõppedes nende omandi- ja kasutamisõiguse. Neil asjaoludel ja kuna ATLide kaudu abi saajatele ei ole pandud kohustust teha investeeringuid, ei ole ATLide kestus põhjendatud.

(538) Corsica Ferries märgib, et igal juhul võimaldavad ATLid abisaajatel laevadega seotud investeerimiskulud ATLide raamatupidamisarvestuses maha kanda, lisades mõistliku tulu investeeritud kapitalilt. Käesoleval juhul on Corsica Ferriese sõnul aga ilmselge, et hüvitamise parameetrites ei võetud arvesse laevade jääkväärtust pärast ATLide lõppemist, mis jääb ATLide kaudu abi saajate käsutusse.

(539) *Teise punkti* kohta leiab Corsica Ferries, et Prantsusmaa esitatud näited mereveokontsessioonide kestuse kohta Euroopas, mis on pikemad kui kuus aastat, ei ole käesoleval juhul kohaldatavad. Seoses Norra juhtumiga, millele Prantsusmaa tugineb ja kus sõlmiti kümneaastased kontsessioonilepingud, leiab Corsica Ferries, et see ajavahemik oli õigustatud kontsessionäärile pandud kohustusega investeerida uutesse laevadesse. Käesoleval juhul on olukord teistsugune, sest Prantsusmaa ja komisjon tunnistavad, et ATLide kaudu abi saajatele ei ole pandud kohustust teha investeeringuid.

5.2. **Corsica Linea märkused**

(540) Corsica Linea esitas märkused kolme küsimuse kohta: i) avaliku teenindamise vajaduse olemasolu, ii) ATLide sõlmimiseks korraldatud hankemenetluse vastavus kontsessioone käsitlevatele ELi õigusnormidele ja iii) ATLide kaudu abi saajate eeliste puudumine või igal juhul ATLide vastavus komisjoni 20. detsembri 2011. aasta otsusele Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele avalike teenuste eest makstava hüvitisena antava riigiabi suhtes (edaspidi „**ÜMPT otsus**“) ([190]).

5.2.1. *Avaliku teenindamise vajaduse olemasolu*

(541) Oma märkustes menetluse algatamise otsuse kohta käsitles Corsica Linea kolme avaliku teenindamise vajaduse uurimist puudutavat küsimust:

— hinnang Marseille sadamast lähtuva vedukiga veoste mitteasendatava transpordi kvantitatiivsele nõudlusele, mis moodustab hinnanguliselt 80 % varasematel perioodidel selle sadama kaudu toimunud kaubavedudest;

— ATLidega kontsessionääridele pandud avaliku teenindamise kohustuste määratlus, mis on seotud minimaalse kaubaveomahuga ülesõidu kohta;

— Ajaccio ja Propriano sadama vastastikune asendatavus.

([190]) ELT L 7, 11.1.2012, lk 3.

(542) Corsica Linea märgib, et ta tellis nende kolme küsimuse kohta Analysis Groupilt majandusuuringu (edaspidi „**Analysis Groupi uuring**“), mis tema arvates sisaldab kõiki faktilisi ja majanduslikke andmeid, mis võimaldavad järeldada, et Prantsusmaa ei teinud avaliku teenindamise vajaduse tõendamisel ilmselget hindamisviga.

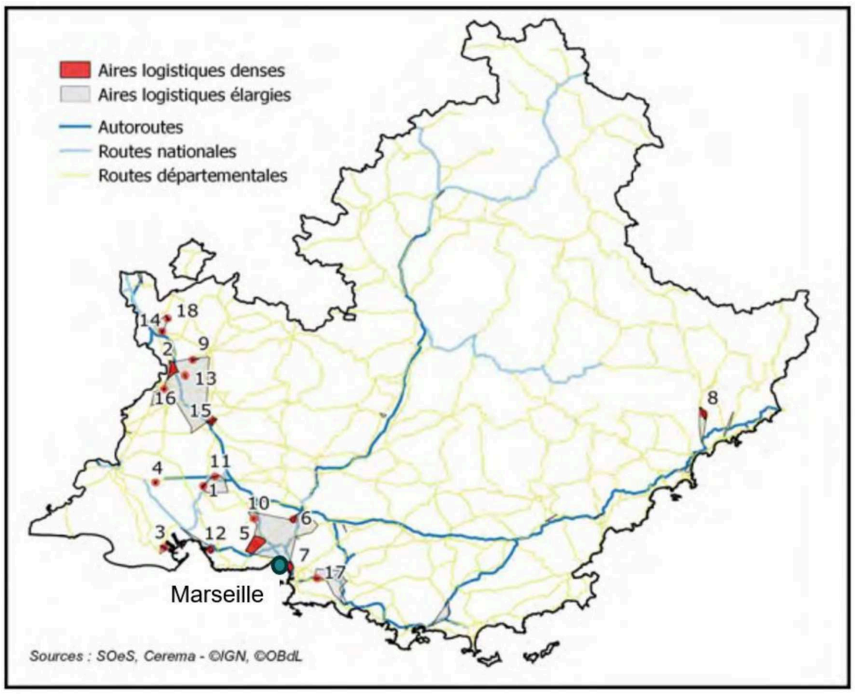
5.2.1.1. Vedukiga veoste transpordi nõudluse selle osa hindamisel, mille puhul Marseille sadamale alternatiivi ei kaaluta, ei ole tehtud ilmselget hindamisviga

(543) Corsica Linea leiab, et Korsikale kaupa vedavate vedajate logistikabaaside asukoht on peaaegu ainus lähtesadama valikut määrav tegur.

(544) Corsica Linea tugineb eelkõige Analysis Groupi uuringule, milles vaadeldi Provence-Alpes-Côte d'Azuri piirkonna 18 kõige kontsentreerituma logistikaala asukohta ([191]). Ainult üks neist 18 alast asub omavalitsusüksuses, kus lähim sadam ei ole Marseille. Seega näitab Analysis Groupi uuring, et Marseille sadamat läbivate kaubaveoteenuste kadumine sunniks valdavat enamikku vedajaid sõitma kaugemasse sadamasse ja suurendaks oluliselt transpordikulusid – uuringu kohaselt keskmiselt 11 %.

Joonis 2

Logistikaalade asukohad Provence-Alpes-Côte d'Azuri piirkonnas



Allikas: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015, lk 87.

Selgitused: *Aires logistiques denses* – kontsentreeritud logistikaalad

Aires logistiques élargies – hajutatud logistikaalad

Autoroutes – kiirteed

([191]) Analysis Groupi uuringus kasutati allikana Prantsusmaa lao- ja logistikaalade 2015. aasta atlase lehekülge 87, kättesaadav aadressil https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015 (vaadatud 18. oktoobril 2024).

Routes nationales – põhimaanteed

Routes départementales – kõrvalmaanteed

Chaque aire logistique est repérée par un numéro – iga logistikaala on tähistatud numbriga

(545) Selle 11 % hinnangu saamiseks võrreldi Analysis Groupi uuringus maanteel läbitavat teekonda ühelt poolt Salon-de-Provence'i ([192]) ja Marseille ning teiselt poolt Salon-de-Provence'i ja Touloni vahel ([193]). Uuringus tehti järeldus, et Touloni läbimisega kaasnevad vedajale täiendavad maanteeveokulud summas 75 eurot, ([194]) mis tulenevad peamiselt i) asjaolust, et Salon-de-Provence'i ja Touloni vahel tuleb kahel korral maksta teemaksu (mistõttu Touloni puhul kulub 35,10 eurot, Marseille puhul aga 6,90 eurot), ning ii) kütusekulude suurenemisest ([195]).

5.2.1.2. Prantsusmaa määras minimaalsed veomahud ATLides õigesti kindlaks

(546) Corsica Linea väidab, et Prantsusmaale ei saa ATLides minimaalsete veomahtude kindlaksmääramisel õiguspäraselt ette heita ühtegi ilmselget hindamisviga, kuna 2023. aasta statistika näitab, et neid minimaalseid veomahte on alates ATLide rakendamise esimesest aastast korrapäraselt ületatud.

(547) Corsica Linea viitab selles küsimuses Analysis Groupi uuringule, milles analüüsiti 2023. aastal Marseille'st Ajaccio ja Bastia sadamasse igal kuul transporditud tegelikke kaubakoguseid. Need analüüsid näitavad, et minimaalse veomahu künnis on Corsica Linea poolt tegelikult transporditud mahtudest väga sageli madalam ([196]).

5.2.1.3. Ajaccio ja Propriano sadam ei ole vastastikku asendatavad

(548) Corsica Linea leiab, et Corsica Ferriese väide, mille kohaselt Ajaccio ja Propriano sadam on täielikult vastastikku asendatavad, on alusetu. Corsica Linea sõnul on teekonna kestuse analüüs konkurentsiasutuste valitud peamine tegur „teeninduspiirkonna" määratlemiseks ja seega selles teeninduspiirkonnas kahe konkureeriva teenuse võimaliku omavahelise asendatavuse kindlakstegemiseks.

(549) Analysis Groupi uuringus paljude Propriano sadama teeninduspiirkonnas asuvate Korsika omavalitsusüksuste kohta esitatud teabe kohaselt suurendaks reisijate pikem sõiduaeg Propriano asemel Ajaccio sadamasse oluliselt reisijate kulusid ([197]).

([192]) Analysis Groupi uuringu kohaselt on Salon-de-Provence'i linn kõigi 18 uuritud logistikaala geograafiline keskus (keskmised koordinaadid).

([193]) Maanteel läbitava teekonna arvutamiseks kasutati Analysis Groupi uuringus Prantsusmaa riikliku maanteekomitee kulusimulaatori (maanteeveokulude arvutamiseks) ja Mappy veebisaidi (vahemaa arvutamiseks) võrdlusväärtusi. Uuringus võeti arvesse i) kütuse maksumust (hinnanguliselt 0,319 eurot/km); ii) veokijuhi palka (sõidukijuhi kulud sõiduki töötunni kohta on 17,39 eurot); iii) teemakse; iv) kulumist, st hooldus- ja remondikulusid (sõiduki hooldus- ja remondikulud moodustavad 0,083 eurot/km) ja v) rehviparanduskulusid (0,025 eurot/km).

([194]) Vedukiga veose transportimine Provence-Alpes-Côte d'Azuri piirkonna geograafilisest keskusest (Salon-de-Provence) Touloni sadamasse maksab 116 eurot, samas kui transport Marseille sadamasse maksab 41,14 eurot. Analysis Groupi uuringu kohaselt suurendab Marseille asemel Touloni sadama läbimine maismaatranspordi kulusid seega keskmiselt 2,8 korda.

([195]) Analysis Groupi uuringus võeti arvutustes arvesse ka meretranspordi kulusid, kuid leiti, et meretranspordi hind on Touloni ja Marseille sadama puhul sama, st kaist kaini 40 eurot veosemeetri kohta (640 eurot veoauto kohta, eeldades, et veoauto keskmine pikkus on 16 meetrit). Seega on meretranspordi maksumus selles analüüsis null.

([196]) Analysis Groupi uuringus märgitakse, et ATLides kasutatud künnis on sageli madalam kui Corsica Linea poolt igal kuul mitteasendatava kaubaveo raames transporditud maksimaalne maht: Marseille – Bastia liinil oli see nii 2023. aasta kaheteistkümnest kuust kuue puhul ja Marseille – Ajaccio liinil 2023. aasta kaheteistkümnest kuust viie puhul.

([197]) Analysis Groupi uuringu kohaselt suurendaks ühesuunaline teekond Proprianost või selle ümbrusest Ajaccio sadamasse maanteeveokulusid hinnanguliselt 8,00 euro võrra, kui lähtuda kütusekulust 1,99 eurot liitri kohta väikeauto puhul, mis tarbib 100 km kohta 5,2 liitrit kütust.

5.2.2. *Vastavus kontsessioone käsitlevatele ELi õigusnormidele*

5.2.2.1. Hanke väljakuulutamise järel laevade mobiliseerimiseks jäänud lühike aeg ei takistanud Corsica Ferriest taotlust esitamast

(550) Corsica Linea leiab, et lühike ajavahemik ATLide sõlmimise kuupäevast kuni teenuste osutamise alguseni ei saanud takistada Corsica Ferriest ATLide sõlmimiseks korraldatud menetluses taotlust esitamast.

(551) *Esiteks* märgib Corsica Linea, et *Euroopa Liidu Teatajas* 6. mail 2022 avaldatud hanketeates teavitati potentsiaalseid taotlejaid sellest, et ATLides ette nähtud teenuseid tuli hakata osutama 1. jaanuaril 2023. Seega teavitati potentsiaalseid taotlejaid kõnealuste teenuste osutamise alguskuupäevast kaheksa kuud ette. Lisaks teatati sellest, et ATLid jõustuvad 1. jaanuaril 2023, niipea, kui Prantsuse ametiasutused algatasid 22. jaanuaril 2022 laevandusettevõtjatega konsulteerimise. Seega olid Corsica Linea sõnul kõik tõenäoliselt pakkumusi esitavad laevandusettevõtjad ATLide alguskuupäevast informeeritud alates 2022. aasta jaanuarist ja hiljemalt 6. maiks 2022.

(552) *Teiseks* juhib Corsica Linea tähelepanu sellele, et 6. mail 2022 avaldatud pakkumiseeskirjades teatati, et taotlejad peavad esitama oma taotlused ja pakkumused 25. juuliks 2022 ning et võimalikke läbirääkimiskohtumisi on esialgu plaanis alustada 2022. aasta augustis. Seetõttu oli taotlejal, kes esitas 2022. aasta juulis tõsise pakkumuse ja eeldas, et suudab hanke võita, peaaegu viis kuud aega, et valmistuda oma laevastiku kasutuselevõtuks liinidel, mille kohta ta pakkumuse esitas.

(553) *Lõpuks*, kuna pakkumuste esitamise tähtaja (25. juuli 2022) möödumisel oli Prantsuse ametiasutustele teada, et taotluse ja pakkumuse on esitanud ainult Corsica Linea ja La Méridionale, võisid nad kontsessioonilepingute direktiivi eeskirju rikkumata otsustada pikendada läbirääkimiste kestust ja lühendada ajavahemikku ATLide sõlmimise ja jõustumise kuupäeva vahel. Kuna Corsica Ferries ei taotlenud ATLide sõlmimist, ei saanud läbirääkimiste etapi tegelik kestus olla kontsessioonilepingute direktiiviga vastuolus.

5.2.2.2. Ümberplaneeritavad ja täiendavad edasi-tagasi reisid ei kuulunud miinimumnõuete hulka

5.2.2.2.1. Miinimumnõuded ei hõlmanud ümberplaneeritavaid ja täiendavaid edasi-tagasi reise

(554) Corsica Linea juhib tähelepanu sellele, et kontsessioonilepingute direktiivi artikli 37 kohaselt on hankijal vabadus kehtestada miinimumnõuded ning määrata seejuures kindlaks nende ulatus ja sisu. Hankija poolt pakkumisdokumentides kehtestatud miinimumnõudeid saab mõista üksnes nende sõnastuse rangetes piirides.

(555) Corsica Linea märgib, et käesoleval juhul olid need nõuded sätestatud pakkumiseeskirjade artiklis 2.4. Seega leiab Corsica Linea, et kuigi teatavate miinimumnõuete täpse ulatuse mõistmiseks oli vaja lugeda ATLide 1. lisa, ei saanud 1. lisa tervikuna kujutada endast miinimumnõuet.

(556) Corsica Linea sõnul tulenevad sellest sedastusest järgmised järeldused.

(557) Täiendavate edasi-tagasi reiside kohta märgib Corsica Linea kõigepealt, et neid ei ole pakkumiseeskirjade artiklis 2.4 mainitud. Seal räägitakse ainult sõiduplaanidest ja teenindussagedustest. Lisaks on täiendavad edasi-tagasi reisid esitatud ATLide 1. lisas üksnes võimalusena, mille realiseerumine on Prantsuse ametiasutuste otsustada. Nendes viidetes ei osutata seega täiendavate edasi-tagasi reiside „sõiduplaanide“ või „sageduse“ omadustele pakkumiseeskirjade artiklis 2.4 sätestatud miinimumnõude tähenduses. Lisaks on Corsica Linea sõnul võimatu võrdsustada hankija poolt lepingu täitmise käigus tekkiva võimaluse väljendamist kontsessioonilepingute direktiivi artikli 37 kohaste miinimumnõuetega, mis „*sisaldavad tingimusi ja omadusi (eelkõige tehnilisi, füüsilisi, funktsionaalseid ja õiguslikke), mida iga pakkumus peaks täitma või mis peaks igal pakkumusel olema*“.

(558) Ümberplaneeritavate edasi-tagasi reiside kohta märgib Corsica Linea, et neid ei mainita ei pakkumiseeskirjade artiklis 2.4 ega 1. lisas. Seega ei saa nendest sätetest järeldada, et ümberplaneeritavaid edasi-tagasi reise iseloomustavad mingid sõiduplaanide või sagedusega seotud konkreetsed tunnused – ja ainult viimased kujutavad endast miinimumnõuet.

(559) Kuna täiendavad edasi-tagasi reisid ega ümberplaneeritavad edasi-tagasi reisid ei kujuta endast miinimumnõuet, siis vastupidiselt Corsica Ferriese väidetele ei saanud pakkumiseeskirjad nõuda nende edasi-tagasi reiside jaoks eraldi laevade omamist ja määramist. Corsica Linea sõnul kinnitavad seda asjaolu veel kaks põhjust.

(560) Esiteks, kuigi vastavalt ATLide artiklitele 17 ja 18 otsustab ümberplaneeritavate ja täiendavate edasi-tagasi reiside teostamise üle Korsika transpordiamet (põhjendused 285–287), ei kaasne selle võimalusega kohustust võtta nende reisidega seoses kasutusele üks või mitu laeva ([198]).

(561) Teiseks on Corsica Ferriese arvamus, et hankija nõudis mõne täiendava või ümberplaneeritava edasi-tagasi reisi vajadusele kiireks reageerimiseks täiendava laeva omamist, majanduslikult ebaloogiline, võttes arvesse märkimisväärset lisahüvitist, mis oleks olnud vajalik selleks, et katta laevade liinilt maha võtmise kulud, kusjuures need laevad oleksid sisuliselt seisnud jõude.

5.2.2.2.2. Corsica Linea pakkumused vastasid pakkumiseeskirjadele

(562) *Esiteks* märgib Corsica Linea, et ümberplaneeritavate ja täiendavate edasi-tagasi reiside osas ei tehtud tema lõplikes pakkumustes mingeid muudatusi ei ATLide projektide 1. lisas ega artiklites 16 ja 17. Corsica Linea poolt 1., 3. ja 5. hankeosa kohta esitatud lõplike pakkumuste toetuseks esitatud 1. lisas pakkus ta vaid välja, millistele päevadele täiendavaid edasi-tagasi reise saaks paigutada, tuginedes oma teadmistele mereveoteenuste kohta.

(563) *Teiseks* leiab Corsica Linea seoses laevade veomahuga (reisijad ja kaubad), et tema poolt eri hankeosade jaoks määratud laevade veomahud vastavad kaupade ja reisijate transportimiseks ette nähtud minimaalsetele veomahtudele. Corsica Linea väidab ka, et kõik tema laevad vastavad piiratud liikumisvõimega isikute jaoks ette nähtud kajutite miinimumarvule ([199]).

5.2.2.3. ATLide kestus on liidu õigusega kooskõlas

(564) Corsica Linea nõustub komisjoni esialgse analüüsiga ATLide põhjendatud kestuse kohta. Ta esitas sellel teemal veel kaks märkust.

(565) *Esiteks* leiab Corsica Linea, et ATLide kestus on kooskõlas liidu õiguses sätestatud standarditega. Corsica Linea viitab sellega seoses komisjoni otsustele, mis puudutasid Horvaatias ([200]) ja Norras ([201]) sõlmitud avalike mereveoteenuste lepinguid, mille kehtivusaeg on peaaegu kümme aastat.

(566) *Teiseks*, vastupidiselt Corsica Ferriese väidetele nõuab ATLide täitmine kontsessionääridelt investeeringute tegemist.

([198]) Sellega seoses rõhutab Corsica Linea, et ATLide artiklite 17 ja 18 kohaselt on tehniliste seirekomiteede ülesanne võtta arvesse nii konkreetse vajaduse ilmnemist, mille tõttu on põhjendatud rakendada neid mereveoteenuste kohandamise vahendeid ümberplaneeritavate ja täiendavate edasi-tagasi reiside näol, kui ka võimalikke konflikte laevandusettevõtja laevastiku kasutamisel.

([199]) Corsica Linea märgib, et laeval Paglia Orba oli algselt üks piiratud liikumisvõimega isikute jaoks ette nähtud kajut. Vastavalt siduvale kohustusele, mille Corsica Linea võttis hankemenetluse käigus, i) pidi see laev vastavalt ATLide artiklile 20 asendatama ühega seitsmest muust teenuse osutamiseks ette nähtud laevast, kui avaliku teenuse osutamiseks on vaja kahte piiratud liikumisvõimega isikute jaoks ette nähtud kajutit, ning ii) see laev varustati renoveerimise teel kiiresti teise asjaomase kajutiga. Corsica Linea viitab sellega seoses Bastia halduskohtu 19. märtsi 2019. aasta otsusele (*Société La Méridionale*, nr 1900289), milles tunnistati võimalust võtta lepingu rakendamiseks „*vastavuse saavutamise siduv kohustus*“. See vastavus on nüüdseks saavutatud, st Paglia Orbal on nüüd kaks piiratud liikumisvõimega isikute jaoks ette nähtud kajutit.

([200]) Komisjoni 12. juuli 2018. aasta otsused riigiabi SA.48119 – Horvaatia – *Horvaatia praamiliinidel avaliku teenindamise kohustus* (ELT C 339, 21.9.2018, lk 1) ja SA.49523 – Horvaatia – *Horvaatia praamiliinidel avaliku teenindamise kohustus nr 3* kohta (ELT C 339, 21.9.2018, lk 2).

([201]) Vt joonealune märkus 25.

(567) Corsica Linea juhib tähelepanu sellele, et tuleks eristada teenuste kontsessioonilepinguid (nagu ATLid), mis käsitlevad teenuse osutamist, ja taristu ehitamise/ajakohastamise kontsessioonilepinguid, mis käsitlevad taristu ehitamist ja nõuavad suuri investeeringuid. Teisel juhul, kuna lepingu esemeks on taristu rajamine, tuleb kontsessionääri tehtavaid investeeringuid kontsessioonilepingus täpselt kirjeldada. Sama ei kehti teenuste hankelepingute kohta, mille puhul kontsessionäär peab – hankija järelevalve all – ise otsustama, millised investeeringud on vajalikud, et tagada teenuse nõuetekohaseks osutamiseks vajalike materiaalsete vahendite alaline kättesaadavus.

(568) Corsica Linea märgib, et käesoleval juhul tuli taotlejatel osutada teenust oma laevadega ja tagada ATLide täitmise kogu perioodiks spetsiaalne suure jõudlusega laevastik, järgides samal ajal kohaldatavaid keskkonnanõudeid.

(569) Corsica Linea kirjeldab kohaldatava õigusraamistiku, eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2023/959 ([202]) ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2023/1805 ([203]) arengut.

(570) Corsica Linea märgib, et direktiivi (EL) 2023/959 kohaselt kohaldatakse meretransporditegevuses lubatud heitkoguse ühikute eraldamise süsteemi ja lubatud heitkoguse ühikute tagastamise kohustusi 100 % laevade heitkoguste suhtes järkjärgulise ajakava alusel (alates 2024. aastast 40 % ja alates 2026. aastast 100 %). Lisaks on määruses (EL) 2023/1805 nähtud ette meetmed transpordisektoris kasutatavatest kütustest tuleneva kasvuhoonegaaside heite vähendamiseks (2025. aastal 2 % – 2050. aastal 80 %).

(571) Corsica Linea selgitab, et nende eeskirjade kohaldamine nõuab investeeringuid vähem saastavatesse laevadesse, et vältida suuri makse. Corsica Linea hindab nende laevade keskkonnastandarditega vastavusse viimise maksumuseks 12 miljonit eurot. Samuti mainib ta, et tegi 145 miljoni euro suuruse investeeringu uude veeldatud maagaasiga käitatavasse laeva, mis peaks tarnitama 2026. aastal ja mille saab võtta kasutusele ATLide täitmiseks.

(572) Lõpuks märgib Corsica Linea, et kuna hüvitise summa on lepingu kohaselt piiratud pakkumustes esitatud tulemiprognoosiga, millel on täielik lepinguline jõud (ATLide 9. lisa), ei mõjuta need investeerimisotsused hüvitise suurust. Seetõttu on tema arvates kontsessionääridele vajalik, et teenuste osutamisest saadav tulu oleks piisavalt pika aja jooksul prognoositav.

5.2.3. *ATLid ei kujuta endast riigiabi või on vähemalt ÜMPT otsuse alusel teatamiskohustusest vabastatud*

(573) Corsica Linea leiab, et meetmed ei kujuta endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, kuna neli Altmarki kriteeriumi ja eelkõige neljas kriteerium on täidetud. Igal juhul vastavad meetmed kõigile ÜMPT otsuses sätestatud kriteeriumidele ja olid seega komisjonile teatamise kohustusest vabastatud.

5.2.3.1. ATLid vastavad neljandale Altmarki kriteeriumile

(574) Vastupidiselt menetluse algatamise otsuses esitatud komisjoni esialgsele analüüsile leiab Corsica Linea, et ATLide sõlmimiseks korraldatud menetluses oli tegelikult olemas tõeline konkurentsisurve, mis võimaldas valida välja kogukonnale majanduslikult kõige soodsama pakkumuse.

([202]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. mai 2023. aasta direktiiv (EL) 2023/959, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, millega luuakse liidus kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem, ja otsust (EL) 2015/1814, mis käsitleb ELi kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi turustabiilsusreservi loomist ja toimimist (ELT L 130, 16.5.2023, lk 134, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj).

([203]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. septembri 2023. aasta määrus (EL) 2023/1805, mis käsitleb taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutamist meretranspordis ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ (ELT L 234, 22.9.2023, lk 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

(575) *Esiteks* juhib Corsica Linea tähelepanu sellele, et ükski Prantsusmaa ega välisriigi laevandusettevõtja peale Corsica Ferriese, Corsica Linea ja La Méridionale'i ei ole väljendanud huvi Korsika turu vastu, vastates erinevatele Prantsusmaa poolt välja kuulutatud hangetele või avalikele konsultatsioonidele või teenindades liine ATK kava raames.

(576) *Teiseks* märgib Corsica Linea, et Propriano liini ATLi puhul, millega seoses Corsica Linea tõendatult konkureeris La Méridionale'iga, oli olemas piisav konkurents, mis võimaldas piirkondlikul omavalitsusel valida välja majanduslikult kõige soodsama pakkumuse. Mis puudutab teisi hankeosi, mille puhul lepingud sõlmiti Corsica Lineaga (Bastia, L'Île-Rousse ja Ajaccio), siis põhimõtteliselt ei välista konkureeriva pakkumuse puudumine täielikult piisava konkurentsisurve olemasolu, võimaldades pidada neljandat Altmarki kriteeriumi täidetuks ([204]).

(577) *Kolmandaks* oli märkimisväärne konkurentsisurve Corsica Linea sõnul olemas seetõttu, et oli üldteada, et ATLide sõlmimiseks korraldatud hankemenetluses osalevad tõenäoliselt kolm ettevõtjat (Corsica Linea, La Méridionale ja Corsica Ferries).

(578) *Neljandaks* lõppes Korsika transpordiameti ja CdC läbi viidud läbirääkimistega menetlus sellega, et nende hankeosade puhul, milles Corsica Linea tunnistati edukaks pakkujaks, oli tema lõplikus pakkumuses taotletud hüvitise summa oluliselt väiksem kui esialgses pakkumuses, mis tõendab Prantsuse ametiasutuste tegeliku läbirääkimispositsiooni olemasolu.

(579) *Lõpuks*, isegi kui mõne hankeosa puhul saadi vaid üks lõplik pakkumus, ei olnud Prantsuse ametiasutustel kohustust selle pakkumusega nõustuda, kui nad pidasid seda liiga kulukaks.

5.2.3.2. ATLid on igal juhul ÜMPT otsusega kooskõlas

(580) Corsica Linea väidab, et vastupidiselt menetluse algatamise otsuse põhjendustes 395–398 väidetule vastavad kõnealused meetmed kõigile ÜMPT otsuse kriteeriumidele. Ta leiab, et i) ÜMPT otsus on käesoleval juhul kohaldatav, ii) teatavad laevaliinid ei ületa teatamiskohustusest vabastamise künnist ja iii) ATLid vastavad kõigile muudele ÜMPT otsuses sätestatud kriteeriumidele.

5.2.3.2.1. ÜMPT otsus on kohaldatav kombineeritud teenuste (kaupade ja reisijate transport) suhtes

(581) Corsica Linea vaidleb vastu komisjoni esialgsele seisukohale, et ÜMPT otsus on kohaldatav üksnes reisijate meretranspordi suhtes, eelkõige seetõttu, et ÜMPT otsuses on sätestatud künnis ainult transporditavate reisijate puhul.

(582) Corsica Linea sõnul on komisjoni pakutud tõlgendus selgelt vastuolus otsuse teksti sõnastuse ja eesmärgiga, mida on selgitatud ÜMPT otsuse põhjenduses 24. Sellest põhjendusest nähtub, et ÜMPT otsuse kohaldamisalasse kuulub kogu meretransport (sealhulgas kaupade transport). Kui nõustuda komisjoni tõlgendusega, ei saaks ÜMPT otsusest kasu ükski kaupade meretranspordi teenus, ja see oleks vastuolus võrdse kohtlemise põhimõttega.

(583) Corsica Linea märgib sellega seoses, et komisjoni otsustuspraktika kohaselt on võimalik kohaldada ÜMPT otsust kombineeritud teenuste suhtes, mille puhul ei ületatud ÜMPT otsuses sätestatud reisijateveo künnist ([205]).

(584) Lisaks leiab Corsica Linea, et ÜMPT otsuses sisalduv viide ühele – reisijate arvu – künnisele on põhjendatav pelga asjaoluga, et reisijatevedu on konkreetse liini majandusliku tähtsuse üldine näitaja. Corsica Linea arvates on raske ette kujutada, et samal marsruudil veetaks kaubamahte, mis ei ole samaulatuslikud reisijateveo mahuga.

([204]) Kohtuotsus, Üldkohus, 16. september 2013, Iliad, T-325/10, ECLI:EU:T:2013:472, punktid 240–254.

([205]) Corsica Linea viitab komisjoni 30. septembri 2021. aasta otsusele (EL) 2022/1328 meetmete SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) kohta, mida Itaalia ja Lazio maakond rakendasid Laziomari ja selle omandaja CLNi kasuks (ELT L 200, 29.7.2022, lk 154, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/1328/oj), punkt 484 jj.

5.2.3.2.2. Kõik ÜMPT otsuses sätestatud tingimused on täidetud

(585) Corsica Linea leiab, et ATLid on kooskõlas ÜMPT otsuse artikliga 4: ta märgib, et käesoleval juhul on tõepoolest tegemist ülesande andmisega, mis hõlmab kõiki selles artiklis kehtestatud nõudeid, nagu nendib ka komisjon menetluse algatamise otsuse põhjenduses 275 jj ([206]).

(586) Corsica Linea leiab samuti, et ATLid vastavad ÜMPT otsuse artiklitele 5 ja 6, võttes arvesse asjaolu, et ATLides on sätestatud nii hüvitise arvutamise meetod kui ka ülemäärase hüvitamise välistamise kontrollimise meetod, nagu komisjon nentis menetluse algatamise otsuses (põhjendused 345–377).

(587) Lõpuks leiab Corsica Linea, et ATLid vastavad ÜMPT otsuse artiklis 7 sätestatud tingimustele, kuna Prantsuse ametiasutused avaldasid TEDi platvormil (kus on loetletud kõik liikmesriikide lepingud ja kontsessioonid, mis ületavad ELi tasandil avaldamist nõudvaid künniseid) ATLidega seotud kontsessiooni andmise teate, mis sisaldab kogu ÜMPT artiklis 7 nõutud teavet ([207]).

5.3. **La Méridionale'i märkused**

(588) La Méridionale väidab oma märkustes esiteks, et ATLid ei kujuta endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Igal juhul on ATLid kooskõlas ÜMPT otsuse tingimustega ja kohustus komisjoni eelnevalt teavitada ei ole nende puhul kohaldatav. ATLid vastavad vähemalt ÜMPT raamistikule ([208]).

5.3.1. *ATLid ei kujuta endast riigiabi*

(589) La Méridionale leiab, et ATLid ei andnud talle mingit eelist, kuna nad vastavad kõigile Altmarki kriteeriumidele, sealhulgas esimesele ja neljandale kriteeriumile.

5.3.1.1. ATLid vastavad esimesele Altmarki kriteeriumile

(590) La Méridionale leiab, et ATLide ulatus vastab avaliku teenindamise vajadusele. Ta märgib, et Prantsuse ametiasutused tuvastasid õigesti i) vedukiga veoste transpordi kasutajate nõudluse ii) ja turutõrke. Lõpuks leidis ta, et iii) Prantsusmaa oli määratlenud ATLid viisil, mis on proportsionaalne avaliku teenindamise vajadusega.

5.3.1.1.1. Prantsusmaa määras kasutajate nõudluse õigesti kindlaks

(591) La Méridionale leiab, et Prantsusmaa määras kaupade ja reisijate meretranspordi kasutajate nõudluse õigesti kindlaks. Muu hulgas on see nii vedukiga veoste meretranspordi puhul, mille kohta La Méridionale esitas mitu märkust.

(592) La Méridionale märgib, et ta tellis Deloitte'ilt kaks majandusanalüüsi (edaspidi „**Deloitte'i aruanne**"), mis puudutasid muu hulgas Touloni ja Marseille sadama vastastikust mitteasendatavust vedukiga veoste meretranspordi puhul. La Méridionale väitel kinnitab Deloitte'i aruanne Prantsuse ametiasutuste analüüsi, mille kohaselt on Marseille sadama ja Touloni sadama vastastikune asendatavus vedukiga veoste transpordi puhul väga väike.

(593) *Esiteks* näitavad kogutud tõendid kvalitatiivsest seisukohast, et vedajad, kes soovivad oma kulusid minimeerida, ei pea Touloni Marseille alternatiiviks järgmistel põhjustel:

— Marseille sadam asub strateegiliselt Rhône'i oru suudmes, orus paiknevate arvukate logistikabaaside lähedal;

([206]) Corsica Linea märgib sellega seoses, et ATLide artiklis 2 viidatakse sõnaselgelt ÜMPT otsusele.
([207]) Teenuste kontsessiooni andmise teade (ELT S 15/2023).
([208]) La Méridionale täpsustab, et tema märkused kehtivad ainult ATLide kohta, mis on sõlmitud temaga individuaalselt või tema ja Corsica Lineaga.

— sadam pakub ettevõtjatele mitmeliigilist transpordivõrku ja asub Euroopa kahe peamise kaubaveokoridori (Vahemere telg ja Põhjamere-Vahemere telg) ristumiskohas;

— Marseille teeninduspiirkond hõlmab kogu Prantsusmaa kaguosa, ([209]) samas kui Touloni sadam on märksa lokaalsem ja selle teeninduspiirkonnas on ainult kolm äriparki ([210]);

— ohtlikke kaupu ei saa Touloni transportida, sest need on Touloni sadamas keelatud, kuna sadam asub sõjaliste rajatiste lähedal.

(594) *Teiseks* juhib La Méridionale kvantitatiivsest vaatenurgast tähelepanu sellele, et Deloitte'i aruanne kinnitab Marseille ja Touloni sadama väga vähest asendatavust vedukiga veoste transpordi puhul. Deloitte'i aruandes tehti järeldus, et kui hinnad tõuseksid Marseille's 5–10 %, valiks alla 20 % vedajatest Marseille sadama asemel Touloni sadama.

(595) Sellele järeldusele jõudmiseks kasutati Deloitte'i aruandes kahte andmebaasi, nimelt i) avalikku andmebaasi, milles olid loetletud Prantsusmaa kontsentreeritud logistikaalad ([211]) ja hajutatud logistikaalad ([212]) 2015. aastal, ([213]) ning ii) La Méridionale'i esitatud andmebaasi, milles olid loetletud vedukiga veoseid transportivate klientide laod Prantsusmaa mandriosas 2021. aastal. Pärast erinevate ladude asukoha kindlakstegemist nende andmebaaside alusel määrati Deloitte'i aruandes kindlaks Korsika-suunalise kaubaveo kogukulud, lähtudes Touloni ja Marseille sadama mereveohinnast, mis on 35 eurot veosemeetri kohta, ning maanteeveokuludest, mis on 1,13 eurot kilomeetri kohta ([214]).

(596) Deloitte'i aruande kohaselt näitavad tulemused, et Marseille sadamast lähtuva ülesõidu hinna 10 % tõusu korral oleks enamiku vedajate jaoks ikkagi majanduslikult mõistlik jätkata veoste transportimist Marseille sadama kaudu. Touloni sadama valimine oleks kasulik vaid keskmiselt 4,7 %-le vedajatest. Deloitte'i aruandes järeldatakse, et hinnang, mille kohaselt nõudlus vedukiga veoste transportimise järele Marseille sadama kaudu moodustab 80 %, oli konservatiivne.

([209]) Deloitte'i aruandes viidatakse Upply (kaubaveole, eelkõige maanteetranspordile spetsialiseerunud äriühing) veebisaidil olevatele kaartidele 4. juulist 2019, kättesaadavad aadressil market-insights.upply.com/en/the-real-map-of-the-major-hinterlands-for-container-shipping (vaadatud 18. oktoobril 2024), ja Marseille linnaplaneerimisameti aruandes „*La logistique en région PACA - Diagnostic et enjeux*“ (jaanuar 2019) sisalduvatele kaartidele (lk 16), kättesaadavad aadressil https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (vaadatud 18. oktoobril 2024).

([210]) La Méridionale viitab i) Marseille linnaplaneerimisameti aruandele „*La logistique en région PACA - Diagnostic et enjeux*“ (jaanuar 2019), kättesaadav aadressil https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (vaadatud 18. oktoobril 2024), ja ii) uuringule 18. juunist 2020, mille viis Vari kaubandus-tööstuskoja jaoks läbi konsultant ning milles uuriti Touloni lahe ümbruses asuvate sadamate ja nende tagamaa energiavooge, millest nähtub, et Touloni sadama teeninduspiirkond hõlmab Bandoli, Signes'i ja Hyères'i linnade vahelist ala (uuring on kättesaadav aadressil 0acf6059-3ee3-be1e-1214-59847ece5a39 (interreg-maritime.eu); vaadatud 18. oktoobril 2024). La Méridionale'i sõnul nähtub teise uuringu leheküljel 5 esitatud jooniselt selgelt, et Touloni sadama teeninduspiirkond hõlmab ainult kolme peamist sadama lähedal asuvat äriparki, nimelt Signes'i äriparki, Toulon Ouesti ärikeskust ja Toulon-Esti äriparki.

([211]) Deloitte'i aruande kohaselt on kontsentreeritud logistikaalaga tegemist siis, kui iga selle osaks olev üle 5 000 m² suurune ladu või logistikaplatvorm asub teisest vähem kui kahe kilomeetri kaugusel. Iga logistikaala koosneb vähemalt kolmest üle 5 000 m² suurusest laost või logistikaplatvormist.

([212]) Deloitte'i aruande kohaselt on hajutatud logistikaalaga tegemist siis, kui iga selle osaks olev üle 5 000 m² suurune ladu või logistikaplatvorm asub teisest vähem kui kuue kilomeetri kaugusel. Iga logistikaala koosneb vähemalt kolmest üle 5 000 m² suurusest laost või logistikaplatvormist.

([213]) Prantsusmaa ladude ja logistikaalade atlas 2015. aasta seisuga, kättesaadav aadressil https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015 (vaadatud 18. oktoobril 2024).

([214]) Deloitte'i aruandes viidatakse riikliku maanteekomitee 2019. aasta andmetele, mille kohaselt moodustavad aastased kulud 40-tonnise pikamaaveoki puhul 1,13 eurot/km. See näitaja hõlmab vedukiga seotud kulusid, sõiduki omamise ja rahastamise kulusid, kütuse, rehvide, hoolduse, teemaksude ja teemaksukleebiste kulusid ning kindlustuskulusid ja sõidukimakse.

5.3.1.1.2. Prantsusmaa analüüsis turutõrget õigesti

5.3.1.1.2.1. Corsica Ferriese individuaalne pakkumine ATLide puudumise korral ei ole usutav

(597) La Méridionale leiab, et Prantsuse ametiasutused analüüsisid õigesti turutõrget, mis tingib Korsika ja Marseille' sadama vahelise avaliku mereveoteenuse vajaduse.

(598) Sellega seoses juhib ta tähelepanu asjaolule, et laevandusettevõtjatega konsulteerimise käigus Corsica Ferriese esitatud pakkumist ei saa pidada usutavaks, kuna veomaht, mille Corsica Ferries pidanuks ATLide puudumisel tagama, ei ole kooskõlas Touloni sadama läbilaskevõimega. Deloitte'i aruande kohaselt põhineb veomaht, mille Corsica Ferries ATLi puudumisel enda sõnul tagaks, ([215]) Touloni sadama 2023.–2028. aasta 539 % täitumusel, ([216]) st kaubaveomahul, mis on sadama praegusest läbilaskevõimest üle viie korra suurem.

5.3.1.1.2.2. La Méridionale'i poolt 2024. aastal ATK kava alusel Toulon – L'Île-Rousse'i liini avamine ei sea turutõrke olemasolu kahtluse alla

(599) La Méridionale teatab, et ta avas 2024. aastal uue liini Touloni ja Livorno (Itaalia) vahel, vahepeatusega L'Île-Rousse'is. Ta märgib siiski, et see algatus ei mõjuta mingil viisil Prantsuse ametiasutuste järeldusi turutõrgete olemasolu kohta, mis õigustavad ATLide sõlmimist.

(600) La Méridionale kordab, et Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahel kohaldatava ATK kava kohaselt on tal vabadus pakkuda uusi teenuseid väljaspool ATLe. Sellega seoses juhib La Méridionale tähelepanu asjaolule, et seoses tema aktsionäride ja juhtkonna muutumisega 2023. aasta juunis sõnastati uus äristrateegia, milles nähakse ette rahvusvahelised liinid. Uus liin Itaaliasse vastab otseselt sellele eesmärgile.

(601) *Esiteks* märgib La Méridionale, et sellele liinil veetakse üksnes reisijaid ja see on suunatud peamiselt turistidele. Seega ei hõlma see kaupade ega ravi eesmärgil reisijate transportimist.

(602) *Teiseks* märgib La Méridionale, et Toulon – L'Île-Rousse'i liini ja sellele määratud laeva Kalliste käitamise raamatupidamisarvestust peetakse ATLide alusel teenindatavate Marseille – Ajaccio ja Marseille – Porto-Vecchio liinide raamatupidamisarvestusest eraldi, millega välistatakse ristsubsideerimine laevade amortisatsiooni- ja tegevuskulude osas.

(603) Sellega seoses lükkab La Méridionale tagasi Corsica Ferriese etteheite, mis on esitatud menetluse algatamise otsuse põhjenduses 216 seoses Kalliste kasutamisega Corsica Linea poolt, mis võib takistada La Méridionale'i täitmast ATLidest tulenevaid kohustusi.

(604) La Méridionale selgitab, et Corsica Linea kasutas tõepoolest Kallistet 2023. aasta juulis ja augustis, kuid see oli tingitud erakorralisest olukorrast, nimelt Corsica Linea ühel laeval (Monte d'Oro) toimunud tulekahjust, mille tõttu see laev oli mitu kuud rivist väljas ja mille järel Corsica Linea küsis La Méridionale'ilt sõnaselgelt, kas ta saaks Kalliste ajutiselt oma liinide teenindamiseks prahtida.

(605) Lisaks märgib La Méridionale, et kuigi ATLide 2. lisas (teenuse osutamise plaan) on Kalliste tõepoolest määratud 3. hankeosale (Marseille – Porto-Vecchio) ja tulemiprognoosid (ATLide 9. lisa) põhinevad sellel, saab selle laeva ATLide artiklis 20 ette nähtud asendamismehhanismi raames määrata teistele liinidele või kasutada seda täiendavate edasi-tagasi reiside tegemiseks vastavalt Prantsuse ametiasutuste otsusele.

([215]) Deloitte'i aruande kohaselt teatas Corsica Ferries, et ATLi puudumisel suurendaks ta oma tegevust Toulonis märkimisväärselt: 2016.–2019. aasta keskmiselt 397 112 veosemeetrilt aastas 2023.–2028. aastal keskmiselt 2 675 288 veosemeetrile aastas, st 574 %.

([216]) Deloitte'i aruandes võeti selle täitumusmäära arvutamisel aluseks Corsica Ferriese poolt aastatel 2016–2019 veetud veosemeetrite keskmine arv aastas (397 112), mis Vari kaubandus-tööstuskoja andmetel vastab Touloni sadama praegusele 80 % täitumusele, ning Corsica Ferriese poolt tema sõnul aastatel 2023–2028 veetavate veosemeetrite keskmine arv aastas (2 675 288 LM), mis vastab Touloni sadama 539 % täitumusele.

5.3.1.1.3. Prantsuse ametiasutused määratlesid proportsionaalsed avaliku teenindamise kohustused

5.3.1.1.3.1. Minimaalse veomahu kohustused on avaliku teenindamise vajadusega proportsionaalsed

(606) La Méridionale vaidleb vastu komisjoni esialgsele seisukohale, et minimaalsed kaubaveomahud määrati ATLides kindlaks nii, et avalik teenindamine suudaks igal ajal rahuldada varasemate perioodide andmete kohast tippnõudlust.

(607) La Méridionale selgitab, et vajaliku minimaalse kaubaveomahu kehtestamisel lähtusid Prantsuse ametiasutused veomahust, mis on keskmiselt vajalik ühel ülesõidul 2030. aasta juulis ja mis on suurem kui keskmine vajalik veomaht 2030. aasta teistel kuudel. Võttes arvesse veetavate kaubamahtude erinevusi sõltuvalt nädalapäevast ja kuust, ei võimalda see kuu keskmine varasemate perioodide andmete kohast tippnõudlust igal ajal rahuldada. La Méridionale'i sõnul hõlmavad 2030. aasta juuli keskmine ja teiste kuude keskmised ülesõite, kus nõudlus ületab valitud minimaalset veomahtu.

(608) La Méridionale rõhutab sellega seoses, et tema poolt 2021. ja 2022. aastal teenindatud liinidel veetud kaubamahtude analüüs näitab, et ATLides sätestatud minimaalsed kaubaveomahud ei ole ülemäärased, kuna neid ületati märkimisväärsel osal ülesõitudest ([217]). Kuude ja päevade kaupa tehtud analüüsid näitavad, et 2021. ja 2022. aastal ületati minimaalset veomahtu korrapäraselt igal kuul ning igal nädalapäeval. Seega ei saa ATLide kohaseid veomahte pidada ebaproportsionaalseks.

(609) Lõpuks selgitab La Méridionale, et minimaalsete veomahtude kehtestamine 2030. aasta juuliks prognoositud taseme alusel on seotud piirangutega, millega äriühingud oma laevastiku haldamisel silmitsi seisavad. Seetõttu ei olnud võimalik kehtestada minimaalseid veomahte kuu- või isegi aastapõhiselt, arvestades laevastiku haldamise majanduslikke piiranguid ja laevade amortisatsiooniperioode. La Méridionale selgitab, et laevade väärtust arvestades on ettevõtjatel nii majanduslikust kui ka tegevusalasest seisukohast keeruline laevu lepingu kehtivusaja jooksul vahetada. ATLides sätestatud avaliku teenindamise kohustused võimaldavad seevastu kasutada laevu, mis suudavad osutada avalikku teenust kogu ATLide kestuse jooksul ja tulla toime nõudluse tipptasemega.

5.3.1.1.3.2. Minimaalse veomahu kohustused, mis on seotud igal ülesõidul transporditavate veokijuhtide arvuga, on avaliku teenindamise vajadusega proportsionaalsed

(610) La Méridionale väidab, et vastupidiselt Corsica Ferriese kaebuses väidetule ei ole ATLides veokijuhtide transportimisega seoses ette nähtud minimaalne veomaht ebaproportsionaalne.

(611) La Méridionale'i esitatud teabe kohaselt hinnati Deloitte'i aruandes nende veokijuhtide tegelikku arvu, kes olid oma kaupadega La Méridionale'i laevadel 2021. ja 2022. aastal kaasas. Aruandes tehti järeldus, et ATLides veokijuhtide arvu osas sätestatud minimaalsed veomahud ei ole ülemäärased, sest need ületati või saavutati märkimisväärsel osal ülesõitudest juba 2021. ja 2022. aastal ([218]).

5.3.1.2. ATLid vastavad neljandale Altmarki kriteeriumile

(612) *Esiteks* väidab La Méridionale, et pakkumuste hindamise kriteeriumid ei mõjutanud Prantsusmaa võimet valida välja taotleja, kes suudab osutada teenust kogukonna jaoks madalaima hinnaga. La Méridionale märgib, et Corsica Linea ja La Méridionale esitasid Porto-Vecchio (3. hankeosa) ja Propriano (4. hankeosa) liinide kohta konkureerivad pakkumused. Mõlemal juhul valisid Prantsuse ametiasutused välja madalaima hinnaga pakkumuse.

([217]) Deloitte'i aruandest nähtub, et 2021. aastal ületati ATLides ette nähtud minimaalset veomahtu peaaegu kolmandikul La Méridionale teenindatud Marseille – Ajaccio vahelistel ülesõitudel. 2022. aastal ületati minimaalset veomahtu 40 % La Méridionale'i teenindatud Marseille – Ajaccio vahelistel ülesõitudel.

([218]) Deloitte'i aruande kohaselt saavutati või ületati ATLide kohane vedukiga veoste puhul transporditavate veokijuhtide minimaalne veomaht 2021. aastal 40 %-l ja 2022. aastal 43 %-l La Méridionale'i poolt Marseille ja Ajaccio vahel tehtud ülesõitudest.

(613) *Teiseks* märgib La Méridionale, et laevandusettevõtjatega konsulteerimisel osales kolm ettevõtjat (Corsica Ferries, Corsica Linea ja La Méridionale) ning et taotlejate arv (kaks) vastab konsultatsiooni käigus esitatud vastuste arvule. Lisaks kinnitab teiste laevandusettevõtjate taotluste puudumine seda, et väikese kasumlikkusega laevaliinid, nagu Korsika liinid, ei ole turu jaoks atraktiivsed.

5.3.2. *ATLid on ÜMPT otsusega kooskõlas*

5.3.2.1. ÜMPT otsus on ATLide suhtes kohaldatav

(614) La Méridionale vaidleb vastu komisjoni esialgsele seisukohale, et ÜMPT otsus on kohaldatav ainult reisijateveoliinide ja mitte ühegi muu mereveoteenuse (eelkõige kaubaveo) suhtes. Ta leiab esiteks, et ÜMPT otsuses ei ole täpsustatud, et seda ei kohaldata kombineeritud teenuste suhtes, ning et komisjon ei saa sellist kitsendavat tõlgendust anda; teiseks leiab ta igal juhul, et tema tõlgendus on kooskõlas komisjoni otsustuspraktikaga ([219]).

5.3.2.2. ATLid on ÜMPT otsusega kooskõlas

(615) La Méridionale leiab, et ATLid on kooskõlas ÜMPT otsuse artikliga 4: ta märgib, et käesoleval juhul on tõepoolest tegemist ülesande andmisega, mis hõlmab kõiki selles artiklis kehtestatud nõudeid, nagu nendib ka komisjon menetluse algatamise otsuse põhjenduses 275 jj ([220]). Samuti juhib ta tähelepanu sellele, et kooskõlas ÜMPT otsusega on ATLide kestus lühem kui 10 aastat.

(616) Corsica Linea leiab samuti, et ATLid vastavad ÜMPT otsuse artiklitele 5 ja 6, võttes arvesse asjaolu, et ATLides on sätestatud nii hüvitise arvutamise meetod kui ka ülemäärase hüvitamise välistamise kontrollimise meetod, nagu komisjon nentis menetluse algatamise otsuses (põhjendused 345–377).

(617) Lõpuks leiab Corsica Linea, et ATLid vastavad ÜMPT otsuse artiklis 7 sätestatud tingimustele, kuna Prantsuse ametiasutused avaldasid kogu selles artiklis nõutud teabe.

5.3.3. *ATLid on ÜMPT raamistikuga kooskõlas*

(618) La Méridionale leiab, et igal juhul on meetmed kooskõlas ÜMPT raamistikuga. Ta esitas märkused kahel teemal: ülesande kestus ja ATLide vastavus kontsessioone käsitlevatele ELi õigusnormidele.

5.3.3.1. ATLide kestus on ÜMPT raamistikuga kooskõlas

(619) La Méridionale leiab, et ATLide seitsmeaastane kestus on kooskõlas liidu õiguses sätestatud standarditega. La Méridionale väitel on see ajavahemik mõistlik ja põhjendatud, võttes arvesse ATLide täitmiseks tehtud või tehtavaid investeeringuid, eelkõige seoses kasutatavate laevade amortisatsioonikuludega ning lisavarustuse või keskkonnanõuete täitmise kuludega. Sellega seoses viitab ta komisjoni otsustele Itaalias ([221]) ja Norras ([222]) sõlmitud avaliku teenindamise lepingute kohta, mille tähtaeg on ligi kümme aastat või pikem kui kümme aastat.

([219]) La Méridionale viitab otsusele (EL) 2022/1328, punkt 484 jj.

([220]) La Méridionale märgib sellega seoses, et ATLide artiklis 2 viidatakse sõnaselgelt ÜMPT otsusele.

([221]) Komisjoni 17. juuni 2021. aasta otsus (EL) 2022/448 meetmete SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) kohta, mida Itaalia rakendas äriühingu Siremar ja selle omandaja Società Navigazione Siciliana suhtes (ELT L 97, 24.3.2022, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/448/oj).

([222]) Vt joonealune märkus 141.

5.3.3.2. ATLid on ELi riigihankeõigusega kooskõlas

5.3.3.2.1. ATLide sõlmimise kuupäeva ja teenuste osutamise alguskuupäeva vahelisel ajal ei olnud turulepääsu piiravat mõju

(620) La Méridionale väidab, et ATLide sõlmimise kuupäeva ja teenuste osutamise alguskuupäeva vahele jäänud lühike ajavahemik ei tekitanud kontsessioone käsitlevate ELi õigusnormide seisukohast mingeid probleeme.

(621) *Esiteks* leiab ta, et asjaolud olid käesoleval juhul erinevad nendest, mida käsitleti kohtuotsuses *SNCM II*, millele komisjon menetluse algatamise otsuses viitab. Nimelt märgib La Méridionale, et *Euroopa Liidu Teatajas* 6. mail 2022 avaldatud hanketeates teavitati potentsiaalseid taotlejaid sellest, et ATLides ette nähtud teenuseid tuli hakata osutama 1. jaanuaril 2023. Seega teavitati potentsiaalseid taotlejaid kõnealuste teenuste osutamise alguskuupäevast kaheksa kuud ette. Lisaks teatati sellest, et ATLid jõustuvad 1. jaanuaril 2023, niipea, kui Prantsuse ametiasutused algatasid 22. jaanuaril 2022 laevandusettevõtjatega konsulteerimise (milles Corsica Ferries osales), st peaaegu aasta varem.

(622) *Teiseks* juhib La Méridionale tähelepanu sellele, et 6. mail 2022 avaldatud pakkumiseeskirjades teatati, et taotlejad peavad esitama oma taotlused ja pakkumused 25. juuliks 2022 ning et võimalikke läbirääkimiskohtumisi on esialgu plaanis alustada 2022. aasta augustis. Võttes arvesse lepingute üle peetavate läbirääkimiste ja lepingute sõlmimise tähtaegade jäikust nii keeruliste lepingute puhul nagu ATLid, teavitati kõiki asjaomaseid ettevõtjaid algusest peale sellest, et ATLide sõlmimise ja jõustumise vahele jääb ligikaudu kahe- või kolmekuuline ajavahemik 2022. aasta sügisest 1. jaanuarini 2023. Selline ajavahemik oli piisav, et võimaldada kõigil huvitatud ettevõtjatel oma laevastiku kasutamine ümber korraldada.

(623) Sellega seoses väidab La Méridionale, et Corsica Ferriese väide, nagu tuleks meretranspordi valdkonnas broneeringud avada vähemalt kuus kuud ette, on alusetu. Ta märgib, et kaubaveo puhul (mis on ATLide peamine eesmärk) tehakse broneeringud praktikas mõni päev ette ja et reisijateveoteenuste osutamine pidi algama väiksema liiklusega madalhooajal (1. jaanuar).

(624) *Kolmandaks*, kuna pakkumuste esitamise tähtaja (25. juuli 2022) möödumisel oli Prantsuse ametiasutustele teada, et hankes osalemist on taotlenud ainult Corsica Linea ja La Méridionale, võisid nad kontsessioonilepingute direktiivi eeskirju rikkumata otsustada pikendada läbirääkimiste kestust ja lühendada ajavahemikku ATLide sõlmimise ja jõustumise kuupäeva vahel. Kuna Corsica Ferries ei esitanud ATLide sõlmimiseks pakkumust põhjustel, mis olid seotud tehniliste nõuete ebaselgusega (mitte lühikese ajavahemikuga ATLide sõlmimise ja jõustumise vahel), ei saa läbirääkimiste etapi tegelik kestus kujutada endast kontsessioonilepingute direktiivi rikkumist.

5.3.3.2.2. Ümberplaneeritavad ja täiendavad edasi-tagasi reisid ei kuulunud miinimumnõuete hulka

(625) La Méridionale kordab, et kontsessioonilepingute direktiivi artiklis 37 osutatud miinimumnõuded on sätestatud pakkumiseeskirjade artiklis 2.4. Seega leiab La Méridionale, et kuigi teatavate miinimumnõuete täpse ulatuse mõistmiseks oli vaja lugeda ATLide 1. lisa, ei kujutanud 1. lisa tervikuna endast miinimumnõuet.

(626) La Méridionale'i sõnul tulenevad sellest sedastusest järgmised järeldused.

(627) Täiendavate edasi-tagasi reiside kohta märgib La Méridionale kõigepealt, et neid ei ole pakkumiseeskirjade artiklis 2.4 mainitud. Seal räägitakse ainult sõiduplaanidest ja teenindussagedustest. Lisaks on täiendavad edasi-tagasi reisid esitatud ATLide 1. lisas üksnes võimalusena, mille realiseerumine on Prantsuse ametiasutuste otsustada. Nendes viidetes ei osutata seega täiendavate edasi-tagasi reiside „sõiduplaanide" või „sageduse" omadustele miinimumnõude tähenduses, mis on sätestatud üksnes pakkumiseeskirjade artiklis 2.4.

(628) Ümberplaneeritavate edasi-tagasi reiside kohta märgib La Méridionale, et neid ei mainita ei pakkumiseeskirjade artiklis 2.4 ega 1. lisas.

(629) Sellest järeldub La Méridionale'i sõnul, et ümberplaneeritavad ja täiendavad edasi-tagasi reisid ei kuulunud ATLide minimaalsete omaduste hulka.

5.3.3.2.3. Ümberplaneeritavad ja täiendavad edasi-tagasi reisid on võrdse kohtlemise, mittediskrimineerimise ja läbipaistvuse põhimõtetega kooskõlas

(630) La Méridionale märgib ümberplaneeritavate edasi-tagasi reiside kohta, et tegemist ei ole täiendavate edasi-tagasi reisidega, mis lisanduvad edasi-tagasi reiside aastasele miinimumarvule. Nende edasi-tagasi reiside ainus eesmärk on optimeerida liiklust piiratud ja vajaduspõhisel viisil. Eelkõige väidab La Méridionale, et nende edasi-tagasi reiside tegemine on jäetud Prantsuse ametiasutuste otsustada, tingimusel et järgitakse ATLide artiklit 17. Lõpuks märgib La Méridionale, et selleks loodud tehniline komitee muudab edasi-tagasi reisi aega, nihutades selle nii avaliku teenindamise tegelike vajaduste kui ka laevandusettevõtjat mõjutavate piirangute seisukohast sobivamale kuupäevale.

(631) Mis puudutab täiendavaid edasi-tagasi reise, siis La Méridionale'i väitel on ka nende reiside näol tegemist hankija kaalutlusõiguse kohase võimalusega, mida kasutatakse kaupade meretranspordi maksimaalse nõudluse korral, mida regulaarreisidega ei suudeta rahuldada. La Méridionale'i sõnul on tegemist ATLides ette nähtud paindliku vahendiga, mis võimaldab avalikku teenust 7–8 aasta jooksul kohandada kasutajate tegeliku nõudlusega. Lisaks on täiendavate edasi-tagasi reiside arv rangelt piiratud ja nende teostamist reguleerib ATLide artikkel 18, mis ATLide sõlmimiseks korraldatud menetluse vältel ei muutunud.

(632) Corsica Ferriesel ei olnud mingeid tõendeid, mis võimaldaksid väita, et laevandusettevõtja peab pidevalt alal hoidma varulaevu, mille saaks igal ajal kasutusele võtta täiendavate või ümberplaneeritavate edasi-tagasi reiside tegemiseks. Sellega seoses juhib La Méridionale tähelepanu asjaolule, et see täiendavate edasi-tagasi reiside mehhanism oli Ajaccio, Bastia ja L'Île-Rousse'i liini puhul peaaegu samadel tingimustel ette nähtud juba 2021.–2022. aasta ATLide (mille hankes Corsica Ferries osales) 1. lisas. Nende lepingute kohaselt ei tehtud aga täiendavaid edasi-tagasi reise kunagi Corsica Ferriese väidetud tingimustel (st viisil, mis oleks nõudnud mitme laeva samaaegset olemasolu). Seega pidi Corsica Ferries teadma, et varulaevade alaline olemasolu ei ole majanduslikult ega tegevusalaselt mõttekas.

5.3.3.2.4. La Méridionale'i pakkumused vastasid pakkumiseeskirjadele

(633) *Esiteks* märgib La Méridionale, et ümberplaneeritavate ja täiendavate edasi-tagasi reiside osas ei tehtud tema lõplikes pakkumustes mingeid muudatusi ei ATLide projektide 1. lisas ega artiklites 16 ja 17. La Méridionale'i poolt 1. hankeosa kohta esitatud lõpliku pakkumuse toetuseks esitatud 1. lisas pakkus ta vaid välja, millistele päevadele täiendavaid edasi-tagasi reise saaks paigutada, tuginedes oma teadmistele mereveoteenuste kohta.

(634) *Teiseks* leiab La Méridionale seoses laevade veomahuga (reisijad ja kaubad), et tema poolt eri hankeosade jaoks määratud laevade veomahud vastavad kaupade ja reisijate transportimiseks ette nähtud minimaalsetele veomahtudele. La Méridionale väidab ka, et kõik tema laevad vastavad piiratud liikumisvõimega isikute jaoks ette nähtud kajutite miinimumarvule.

5.4. **STEFi kontserni märkused**

(635) Stef ja selle tütarettevõtjad (kes kokku moodustavad STEFi kontserni) tegutsevad peamiselt kontrollitud temperatuuriga autokaubaveo, külm- ja sügavkülmlogistika teenuste ning põllumajanduslike toiduainete tööstusliku pakendamise valdkonnas.

(636) STEFi kontsern selgitab oma märkustes, et Stef oli La Méridionale'i ainuaktsionär alates 2009. aastast kuni 31. maini 2023, mil Stef müüs La Méridionale'i CMA CGMile. Ajal, mil Prantsusmaa rakendas La Méridionale'i suhtes kaks kõnealust meedet, oli Stef seega La Méridionale'i ainuaktsionär.

(637) STEFi kontsern kordab oma märkustes täielikult La Méridionale'i esitatud märkuste sisu. STEFi kontsern ei esita lisaks La Méridionale'i poolt juba esitatud faktidele ega argumentidele ühtegi uut fakti ega argumenti. STEFi kontserni märkusi tuleks seega pidada identseteks jaotises 5.3 esitatud La Méridionale'i märkustega.

6. PRANTSUSMAA MÄRKUSED HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSTE KOHTA

(638) Prantsuse ametiasutused esitasid oma märkused Corsica Ferriese märkuste kohta 25. juuni ja 11. juuli 2024. aasta kirjadega. Märkused puudutavad avaliku teenindamise vajaduse hindamist ja vastavust kontsessioonilepingute direktiivile.

6.1. Märkused avaliku teenindamise vajaduse olemasolu kohta

6.1.1. *Avalikud konsultatsioonid ei olnud kallutatud*

(639) Kõigepealt märgivad Prantsuse ametiasutused, et avaliku teenindamise vajaduse määratlemise meetod oli kooskõlas kabotaažimääruse ([223]) ja selle kohta 2014. aastal välja antud tõlgendava teatise (edaspidi „**tõlgendav teatis**“) ([224]) põhimõtetega. Nad lisavad, et arvesse võeti ka „SNCM-testi“ kriteeriume, mille Üldkohus esitas kohtuotsustes *SNCM I* ja *SNCM II* ([225]).

(640) Prantsuse ametiasutused märgivad, et vastupidiselt Corsica Ferriese väidetele (põhjendused 399–403) ei olnud kasutajatega konsulteerimine kallutatud. Nad rõhutavad, et konsulteerimisest teavitati üldsust laialdaselt. Samuti toovad nad esile, et konsultatsioonide tulemused näitavad näiteks, et Marseille ja Touloni sadam on reisijate (Korsika elanike ja mujal elavate reisijate) seisukohast täiesti asendatavad, nagu väidab ka Corsica Ferries. Prantsuse ametiasutused väidavad, et igal juhul oli ettevõtjaga konsulteerimine üks mitmest kasutajate nõudluse väljaselgitamise meetodist.

(641) Vastupidiselt Corsica Ferriese väidetele (põhjendused 455–468) ei esinenud ka laevandusettevõtjatega konsulteerimisel metodoloogilist kallutatust. Prantsusmaa rõhutab, et sellestki konsulteerimisest teavitati laialdaselt ja see oli avatud kõigile huvitatud ettevõtjatele. Prantsuse ametiasutused märgivad, et Corsica Ferriese vastust analüüsiti üksikasjalikult, et veenduda selle usaldusväärsuses ja asjakohasuses. Seoses Corsica Ferriese etteheitega territoriaalse järjepidevuse määratluse puudumise kohta märgivad Prantsuse ametiasutused, et ettevõtjatele kättesaadavaks tehtud hankedokumentatsioon sisaldas toetavat dokumenti, milles kirjeldati reisijate ja kaupade meretranspordi regulatiivset korraldust ja mis sisaldas täielikku ülevaadet Prantsuse õigusnormidest territoriaalse järjepidevuse kohta.

6.1.2. *Prantsusmaa määras kasutajate kvalitatiivse nõudluse õigesti kindlaks*

6.1.2.1. Prantsusmaa määras ravi eesmärgil reisijate kvalitatiivse nõudluse õigesti kindlaks

(642) Kõigepealt lükkavad Prantsuse ametiasutused tagasi Corsica Ferriese argumendi, mille kohaselt eksisteerib avaliku teenindamise vajadus üksnes ravi eesmärgil reisijate puhul, kellel on õigus kulude hüvitamisele ravikindlustuse raames. Nende sõnul nähtub Gecodia aruandest selgelt, et mõned ravi eesmärgil reisijad kasutavad spetsiaalselt meretransporti ja et on olemas konkreetne seos Marseille sadamaga.

(643) Prantsuse ametivõimud lükkavad ümber ka Corsica Ferriese argumendi, et ükski seadusest tulenev ega regulatiivne piirang ei sea transpordikulude hüvitamist sõltuvusse vahemaast saabumissadama ja tervishoiuasutuse vahel. Nad juhivad tähelepanu sellele, et vastavalt CSSi artiklile R. 322-10-5 lähtutakse hüvitamisel lühimast marsruudist Marseille sadamast tervishoiuasutusse.

(644) Prantsuse ametiasutused väidavad, et igal juhul ei ole ravi eesmärgil reisijate maismaatranspordi tingimused Marseille's ja Toulonis ühesugused. Prantsusmaa juhib tähelepanu asjaolule, et ravi eesmärgil reisijaid transporditakse haiglasse paigutamise ja sellega seotud konsultatsiooni eesmärgil, mis toimub samal päeval, kui patsient saabub mandrile, ning et tegemist võib olla hapras seisundis inimestega, kellel on oma graafik (arstide vastuvõtuajad), millest tuleb kinni pidada. Kui lisanduks täiendav peaaegu ühetunnine reis Toulonist Marseille's asuvasse tervishoiuasutusse, võttes arvesse liiklusummikutega, rongide või busside hilinemisega ning sellega kaasneda võivate märkimisväärsed kulude (ööbimine hotellis, taksokulud) riske, võib reisimine ravi eesmärgil reisijate jaoks muutuda veelgi keerulisemaks.

([223]) Kabotaažimääruse artikkel 4.

([224]) Komisjoni teatis, milles käsitletakse nõukogu määruse (EMÜ) nr 3577/92 (teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaž)) tõlgendamist, COM(2014) 232 final, 22.4.2014.

([225]) 1. märtsi 2017. aasta kohtuotsused SNCM I ja SNCM II, *ibid*.

6.1.2.2. Prantsusmaa määras vedukiga veoste transportimise kvalitatiivse nõudluse õigesti kindlaks

(645) *Esiteks* väidavad Prantsuse ametiasutused, et Corsica Ferries piirab meelevaldselt ja erapoolikult oma arusaama kasutatud meetodist, väites, et oma hinnangus Marseille ja Touloni sadama vastastikusele asendatavusele vedukiga veoste seisukohast tugines komisjon üksnes Touloni sadama läbilaskevõime ammendumisele ja avaliku kasutajatega konsulteerimise tulemustele.

(646) Seoses väitega, et Touloni sadamas puudub vedukiga veoste läbilaskevõime ammendumise oht (põhjendused 436–438), märgivad Prantsuse ametiasutused kõigepealt, et Vari kaubandus-tööstuskoja vastusest nähtub selgelt, et Touloni sadama läbilaskevõime on piiratud. Prantsuse ametiasutused esitasid oma märkustes lisateavet Touloni sadama läbilaskevõime ammendumise kohta. Nad on seisukohal, et kui suunata ainuüksi Marseille ja Ajaccio/Bastia vahelistel liinidel registreeritud päevane liiklus ümber Touloni sadamasse, ületaks 2029. aastal nõudlus sadama läbilaskevõimet 177 päeval 365 päevast ([226]).

(647) Mis puudutab kaubaveo kasutajatega konsulteerimise küsimust ja Corsica Ferriese sellekohaseid argumente (põhjendused 439–443), milles tehakse eelkõige etteheiteid seoses konsulteerimise käigus saadud teabe asjakohasusega, siis Prantsuse ametiasutused kordavad, et kasutajatega konsulteerimine on ÜMPT raamistiku kohaselt asjakohane tõend.

(648) *Teiseks* märgivad Prantsuse ametiasutused kõigepealt, et Corsica Ferries ei vaidle vastu sellele, et Marseille asendamine Touloni sadamaga suurendab vedajate maanteeveokulusid (põhjendus 443) ning et Corsica Ferriese, Corsica Linea ja La Méridionale'i esitatud analüüsid kinnitavad, et logistikabaasid asuvad peamiselt Marseille ümbruses ja Rhône'i orus.

(649) Prantsuse ametiasutused esitasid ka ajakohastatud kvantitatiivse hinnangu lisakuludele, mille puhul oli kasutatud riikliku maanteekomitee (**CNR**) arvutatud uusimat (detsember 2023) võrdlusalust teenuse osutamise kulude kohta. Prantsuse ametiasutuste sõnul kinnitab see hinnang, et Marseille lähedal asuva logistikabaasiga vedaja jaoks kasvavad Marseille asemel Touloni sadama kaudu vedamisel kulud ligikaudu 40 % võrra.

(650) Prantsusmaa juhib tähelepanu ka asjaolule, et Corsica Ferriese esitatud BRG 2. uuring (vt põhjendus 443), mis hõlmab täiendavate maanteeveokulude analüüsi, sisaldab mitut metodoloogilist viga. Esiteks on BRG 2. uuringus aluseks võetud 12 veosemeetrit, samas kui standardse liigendveoki (veduk + haagis) pikkus on ligi 17 veosemeetrit. Teiseks on BRG 2. uuringus Touloni puhul kasutatud mereveohind maksudeta ja käitlemiskuludeta hind, mitte tegelikult makstav hind. Samuti ei ole BRG 2. uuringus arvesse võetud mitut tegurit, mis täiendavaid maanteeveokulusid suurendavad. Näiteks põhineb arvutus täiendaval teepikkusel 60 km, ehkki see on üle 70 km.

(651) *Kolmandaks*, mis puudutab hinnangut Marseille sadama asendatavusele konkreetselt vedukiga veoste transportimise nõudluse seisukohast, siis Prantsuse ametiasutused rõhutavad vastuseks Corsica Ferriesele (põhjendused 444–445), et 2020. aasta oktoobri aruandes, millele Corsica Ferries viitab, märgiti, et vedukiga veoste transpordi turu geograafilise ulatuse kohta tehtud hindamisel ei välistatud võimalust, et mandrisadamad osutuvad vedukiga veoste transportimisel osaliselt vastastikku asendatavateks, kui selle kohta esitatakse veenvamaid tõendeid, eelkõige laiema avaliku konsultatsiooni kaudu kaubasaatjate ja vedajatega. Käesoleval juhul korraldasidki Prantsuse ametiasutused laiemaid avalikke konsultatsioone, mistõttu ei ole 2020. aasta oktoobri aruandes tehtud järeldused enam asjakohased.

(652) *Lõpuks* lükkavad Prantsuse ametiasutused ümber Corsica Ferriese väite, et saatjaga veoste transportimisel on Marseille ja Touloni sadam kasutajate seisukohast vastastikku täiesti asendatavad (põhjendus 449). Kõigepealt märgivad Prantsuse ametiasutused, et Corsica Ferries ei esitanud kõnealuse eristamise põhjendamiseks ühtegi tõendit. Prantsuse ametiasutused lisavad, et seda erinevust ei toonud avalike konsultatsioonide käigus esile ükski vedaja, laevandusettevõtja ega sadamavaldaja.

([226]) Veomahu künnis on hinnanguliselt 80 veoautot päevas kogu aasta jooksul, välja arvatud juulis ja augustis, mil suvise reisijateveo ja kergsõidukite liikluse suurenemise tõttu on veomahu künnis hinnanguliselt 40 veoautot päevas.

6.1.3. *Prantsusmaa määras kasutajate kvantitatiivse nõudluse õigesti kindlaks*

6.1.3.1. Prantsusmaa kvantifitseeris ravi eesmärgil reisijate nõudluse õigesti

(653) Prantsuse ametiasutused märgivad, et vastupidiselt Corsica Ferriese väidetele (põhjendused 428–431) on meretranspordi 10 % osakaal Korsika ja mandri vahel meditsiinilistel põhjustel toimuvates vedudes konservatiivne eeldus.

6.1.3.2. Prantsusmaa kvantifitseeris vedukiga ja vedukita veoste transpordi nõudluse õigesti

(654) Prantsusmaa sõnul väidab Corsica Ferries, et kõigi ATLiga hõlmatud liinide puhul kasutatud ühtne kasvumäär 2,3 % aastas tuleneb kaubaveonõudluse ja seega vedukiga veoseid saatvate juhtide nõudluse ülehindamisest (põhjendused 453–454). Prantsuse ametiasutused vastavad, et prognoositud kaubaveonõudlus põhineb varasemate perioodide andmetel (2010–2019). Need andmed on piisavalt ulatuslikud, et võtta arvesse langusperioode ja dünaamilisemaid perioode Korsika majanduses.

(655) Prantsuse ametiasutused märgivad, et aastatel 2010–2019 läbis Korsika kaks kasvuperioodi (2010–2012; 2016–2018) ja kaks stagnatsiooniperioodi (2013–2015; 2019) ning et kaubavood kajastavad neid erinevusi. Prantsuse ametiasutused märgivad ka, et kasutatud võrdlusaluse puhul on tegemist Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahelise kaubaveo üldise suurenemise näitajaga. Lõpuks märgivad Prantsuse ametiasutused, et piirkondliku keskkonna-, planeerimis- ja elamumajanduse direktoraadi andmed osutavad liikluse suurenemisele kõikides sadamates aastatel 2000–2019, kusjuures kõikumised on kooskõlas majanduskasvuga. Seetõttu nendivad Prantsuse ametiasutused, et Corsica Ferriese järeldused ei ole põhjendatud ning et prognoositud kaubaveonõudlus on mõistlik ja konservatiivne.

6.1.4. *Prantsusmaa tuvastas turutõrke õigesti*

(656) Prantsuse ametiasutused märgivad, et vastupidiselt Corsica Ferriese väidetele (põhjendused 455–468) lähtusid nad tulevikku suunatud lähenemisviisist ja kasutasid vastupidist stsenaariumi, hinnates erasektori pakkumist juhul, kui Korsika ja Marseille vahelise transpordi puhul avaliku teenindamise leping puudub.

(657) Tuginedes hiljutistele tähelepanekutele transpordimahtude kohta Vahemerel, märgivad Prantsuse ametiasutused lisaks, et Marseille sadama potentsiaal reisijate ligimeelitamiseks, eelkõige Korsika teisestest sadamatest/teisestesse sadamatesse, on väike. Näiteks 2030. aastaks moodustab vedukiga veoste transport (mis ei ole Marseille's asendatav) Marseille – Bastia liinil hinnanguliselt ligikaudu 170 000 veosemeetrit, Marseille – Ajaccio liinil 120 000 veosemeetrit ja teiseste sadamate puhul alla 50 000 veosemeetri; need mahud on oluliselt väiksemad kui teiste Vahemere lääneosa saarte puhul avatud turul või avaliku teenindamise kohustuse korra alusel teenindatavatel liinidel registreeritud mahud. Üldisemalt öeldes ei ole Prantsuse ametiasutuste sõnul ühtegi nii väikeste reisijate- ja kaubaveomahtudega marsruuti, mida avatud turul või avaliku teenindamise kohustuse korra raames teenindataks igapäevaselt.

6.1.5. *Prantsusmaa valis riikliku sekkumise vahendi, mis on vajalik ja avaliku teenindamise vajadusega proportsionaalne*

(658) Kinnitamaks, et ATLides sätestatud minimaalne veomaht ei ole ülehinnatud, viitavad Prantsuse ametiasutused oma märkustele menetluse algatamise otsuse kohta (põhjendused 358–361).

(659) Lisaks märgivad Prantsuse ametiasutused, et veokijuhtide transportimise andmed 2023. aasta kohta näitavad, et järgmiste ülesõitude puhul on veokijuhtide transportimiseks kehtestatud minimaalne veomaht tegelikult transporditavate veokijuhtide arvust korrapäraselt väiksem:

— Ajaccio – Marseille: 199 ülesõitu;

— Bastia – Marseille: 84 ülesõitu;

— L'Île-Rousse – Marseille: 176 ülesõitu;

— Porto-Vecchio – Marseille: 170 ülesõitu;

— Propriano – Marseille: 118 ülesõitu.

(660) Lõpuks märgivad Prantsuse ametiasutused, et täiendavate ülesõitude eesmärk ei ole rahuldada üldist nõudlust, vaid tulla toime ebaregulaarse tippnõudlusega.

6.2. **Märkused ELi riigihankeõigusele vastavuse kohta**

6.2.1. *ATLide kestus on kontsessioonilepingute direktiiviga kooskõlas*

(661) Prantsusmaa selgitab, et vastupidiselt Corsica Ferriese väitele (põhjendus 535) määrati ATLide kestus kindlaks vastavalt kontsessioonilepingute direktiivile, võttes arvesse tulevaste teenuseosutajate investeeringuid, nimelt mereveoteenuste osutamiseks vajalikesse laevadesse. Need kulud hõlmavad kapitali hinda, kui teenuseosutaja omab oma laevu, või liisingukulusid, kui ta liisib laevu. Seega leiavad Prantsuse ametiasutused, et kestus on konkurentsieesmärkide seisukohast õigustatud, kuna lühem ajavahemik oleks heidutanud ettevõtjaid pakkumusi esitamast. Lisaks leiavad Prantsuse ametiasutused, et kõnealune kestus vastab kohanemisvõime eesmärkidele, kuna teenuseosutajatel on kohustus viia laevad vastavusse standarditega, eelkõige kasvuhoonegaaside heidet käsitlevate eeskirjadega.

(662) Seoses Corsica Ferriese argumentidega hankija investeeringutasuvuse puudumise kohta kontsessiooni lõppedes (põhjendused 536 ja 537) leiab Prantsusmaa, et sedalaadi väide ei vasta reisijate- ja kaubaveo valdkonna kontsessioonide reaalsusele, kuna tagastatava vara lähenemisviis ei hõlma laevade käitamist ja sellisel kaalutlusel ei ole seost ATLide kestusega.

(663) Seoses Corsica Ferriese väidetega, et hüvitise puhul ei võeta arvesse laevade jääkväärtust lepingute lõppemisel (põhjendus 538), leiab Prantsusmaa, et teenuseosutajatele makstava hüvitise puhul ei peaks seda väärtust arvesse võtma, kuna laevad on teenuseosutajate enda varad, mitte tasuta tagastatavad varad, mis kuuluvad täielikult CdC-le või Korsika transpordiametile. Prantsusmaa selgitab, et vastavalt ATLide artiklile 34 määratakse laevadega seotud investeerimiskulud kindlaks laevastiku alusel, mille teenuseosutaja on määranud teenindama ATLiga hõlmatud liine. Korsika transpordiameti poolt nende investeeringute hüvitamise eesmärk on katta teenuseosutaja kantud kulud (millest on maha arvatud nende investeeringutega seotud toetused ja avaliku sektori rahastus), mis vastavad amortisatsiooni- ja/või liisingukuludele ja/või teenuse osutamiseks määratud laeva prahtimise kuludele.

(664) Lisaks vaidlustas Corsica Ferries Prantsuse ametiasutuste esitatud üle viie aasta pikkuste kontsessioonide näidete, eelkõige Norra rannikuveo näite asjakohasuse (põhjendus 539). Vastuseks selgitab Prantsusmaa, et see näide on täiesti asjakohane, kuna EFTA järelevalveamet kinnitas seitsmeaastase kontsessiooni aastateks 2012–2019 ja pikendas seda kümne aasta võrra aastateks 2021–2030. Pikendamine oli põhjendatud laevade kasutuseaga, mis ületab oluliselt 10 aastat.

(665) Lisaks juhivad Prantsuse ametiasutused tähelepanu sellele, et Corsica Ferries vaidlustas ATLide kestuse juba 2022. aasta juunis Bastia halduskohtule lepingueelsete ajutiste meetmete rakendamiseks esitatud taotluse raames, väites, et see on ebaproportsionaalne, kuna teenuseosutajad ei pea tegema investeeringuid. Bastia kohus jättis kaebuse rahuldamata ja kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu kinnitas Bastia kohtu otsuse, jättes selle vastu esitatud apellatsioonkaebuse rahuldamata.

(666) Seoses vastavusega tehnilistele kirjeldustele (laeva veomaht, reisijate arv ja piiratud liikumisvõimega isikutele ette nähtud kajutite arv) selgitab Prantsusmaa, et kõigil äriühingutel, kes teenindasid Korsika laevaliine aastatel 2015–2022, olid laevad, mis vastasid ATLides sätestatud tehnilistele kirjeldustele. Corsica Ferries on Euroopas üks peamisi laevandusettevõtjaid, kes käitab suure veomahuga laevu (ro-pax-tüüpi laevu). Tema kogu reisijate ja kaupade veomaht on ligilähedane või suurem kui tema konkurentidel Korsika liinidel (nt Moby Lines, Corsica Linea ja La Méridionale).

6.2.2. *Miinimumnõuete ulatust puudutavad vastuväited on alusetud*

(667) Prantsuse ametiasutused rõhutavad, et on oluline selgelt eritada pakkumiseeskirjade artiklit 2.4, mis sisaldab ammendavat ja muutumatut minimaalsete omaduste loetelu, ning ATLide 1. lisa, mis on üldine tehniline võrdlusalus ja milles täpsustatakse minimaalseid veomahte, kirjeldamata neid minimaalsete omadustena. 1. lisas on esitatud tehnilised elemendid, mille olemus sõltub sellest, kas neid on nimetatud pakkumiseeskirjade artiklis 2.4: Prantsusmaa selgitab, et kui mõnda elementi on selles artiklis nimetatud ja seejärel täpsustatud 1. lisas, siis on tegemist miinimumnõudega.

(668) Lisaks märgib Prantsusmaa, et 2019.–2020. aasta ATLide puhul analüüsis Bastia halduskohus üksnes nõudeid, mida saab seostada minimaalsete omadustega: „Need tehnilised nõuded, mis on seotud laevade veomahuga, kuuluvad pakkumiseeskirjade artiklis 2.4 loetletud lepinguliste miinimumnõuete hulka“ (19. märts 2019, nr 1900289). Prantsusmaa sõnul kinnitas kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu seda arutluskäiku oma 24. juuni 2019. aasta otsuses: „lepingu projekti 1. lisas sisalduvat teenuste tehnilist lisa, milles on iga ülesõidu kohta ette nähtud vähemalt 40 pistikupesa külmutusautode jaoks, tuli pakkumiseeskirjade artikli 4.1 tingimusi arvestades pidada pakkumisdokumentide osaks ja seega oodatavaid minimaalseid omadusi selgitavaks. Sellise otsuse langetamisel ei rikkunud ajutiste meetmete kohaldamisega tegelev kohtunik õigusnormi.“ Vastupidiselt Corsica Ferriese väidetele ei leidnud kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu Prantsusmaa sõnul, et 1. lisa tervikuna kujutas endast miinimumnõuet.

(669) Samuti kordavad Prantsuse ametiasutused, et ATLide 1. lisa ei muudetud, mis tähendab, et ei minimaalseid omadusi ega minimaalseid veomahte ei mõistetud valesti. Seega vastasid pakkumused neile minimaalsetele omadustele ja veomahtudele.

(670) Miinimumnõuete selguse osas viitavad Prantsuse ametiasutused Bastia halduskohtu 20. juuli 2022. aasta määrusele (põhjendus 274), milles sedastati, et teave ümberplaneeritavate ja täiendavate edasi-tagasi reiside kohta oli piisav, et „*võimaldada taotlejatel hinnata teenuseosutajate kohustuste ulatust ja esitada pakkumus*“ ([227]).

7. **MEETMETE HINDAMINE**

7.1. **ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohase riigiabi olemasolu**

(671) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt „on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust“.

7.1.1. *Ettevõtja olemasolu*

(672) Väljakujunenud kohtupraktika ([228]) kohaselt peab komisjon kõigepealt kindlaks tegema, kas laevandusettevõtjad on ettevõtjad ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Ettevõtja mõiste hõlmab igasugust majandustegevusega tegelevat üksust, sõltumata selle üksuse õiguslikust vormist ja rahastamisviisist. Majandustegevus on mis tahes tegevus, mis seisneb kaupade ja teenuste pakkumises turul ([229]).

(673) ATLid hõlmavad kaupade ja reisijate meretranspordi teenuste osutamist Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahel hüvitise eest, mida makstakse kõnealuste ATLide kaudu abi saajatele (Corsica Linea ja La Méridionale). Corsica Linea ja La Méridionale tegelevad seega majandustegevusega. Järelikult on nad ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ettevõtjad.

([227]) Halduskohus märkis muu hulgas, et hankedokumentatsioon sisaldas teabedokumente Korsika ja mandri vaheliste mereveoteenuste kohta, näiteks teenuseosutajate 2017., 2018. ja 2019. aasta aruandeid, milles on esitatud teenuste kvaliteedi analüüs.

([228]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 18. juuni 1998, komisjon *vs.* Itaalia, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, ja kohtuotsus, Euroopa Kohus, 23. aprill 1991, Höfner ja Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, punkt 21.

([229]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 16. juuni 1987, komisjon *vs.* Itaalia, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, punkt 7; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 18. juuni 1998, komisjon *vs.* Itaalia, C-35/96, *ibid.*, punkt 36.

7.1.2. *Meetmete seostatavus riigiga ja riigi ressursside kasutamine*

7.1.2.1. Meetmete seostatavus riigiga

(674) Väljakujunenud kohtupraktikast tuleneb, et meetmed, mille on võtnud liikmesriigisisesed üksused sõltumata nende õiguslikust seisundist ja nimetusest, kuuluvad samadel alustel kui keskvõimu võetud meetmed ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaldamisalasse, kui selle sätte tingimused on täidetud ([230]).

(675) Komisjon märgib, et käesolevas asjas on uuritavad meetmed võtnud Korsika transpordiameti näol tegemist haldusasutusega, mis on täielikult seotud CdC-ga, mis ise on riigisisene piirkondlik üksus (põhjendus 82). Korsika transpordiameti president on CdC liige (põhjendus 82) ja CdC teostab ameti tegevuse üle järelevalvet (põhjendus 83). CdC nimetab ametisse ka Korsika transpordiameti direktori ning ameti otsuseid (sealhulgas eelarveotsuseid) teeb halduskomitee, mis koosneb Corse-du-Sudi ja Haute-Corse'i departemangude esindajatest ning peamiselt Korsika piirkonnavolikogusse valitud esindajatest (põhjendus 82). ATLide sõlmimine kiideti heaks Korsika piirkonnavolikogu poolt (põhjendus 280).

(676) Seega on kõnealused meetmed seostatavad riigiga.

7.1.2.2. Riigi ressursside kasutamine

(677) Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt tuleb kohalike ja piirkondlike omavalitsuste ressursse käsitada riigi ressurssidena ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ([231]).

(678) Nagu on märgitud põhjenduses 84, rahastatakse ATLe territoriaalse järjepidevuse toetuse arvelt, mille riigi valitsus maksab CdC-le, kes kannab selle seaduse alusel üle Korsika transpordiametile. Seega rahastatakse ATLe riigisisese piirkondliku üksusena tegutseva CdC ressurssidest.

(679) Seetõttu leiab komisjon, et ATLide rahastamiseks kasutatakse riigi ressursse.

7.1.3. *Eelise olemasolu*

(680) Selleks et hinnata, kas teatav riiklik meede on ettevõtjale antav abi, tuleb kindlaks teha, kas asjaomane ettevõtja on saanud majandusliku eelise, mis on tal võimaldanud vältida kulusid, mida ta oleks tavapäraselt pidanud kandma oma rahalistest vahenditest, või kas ta on saanud eelise, mida ta tavapärastes turutingimustes ei oleks saanud ([232]).

(681) Kuna uuritavaid meetmeid rakendatakse avaliku teenindamise delegeerimisena, annavad nad abisaajale eelise, välja arvatud juhul, kui makstav hüvitis vastab kumulatiivselt neljale Altmarki kriteeriumile ([233]).

(682) Eespool öeldut silmas pidades uurib komisjon, kas ATLid vastavad kõigile Altmarki kriteeriumidele.

7.1.3.1. Altmarki kriteeriumid

(683) Kohtuotsuses *Altmark* sedastas Euroopa Kohus, et avaliku teenindamise eest makstav hüvitis ei anna valikulist eelist ega kujuta endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, kui on täidetud neli kumulatiivset kriteeriumi:

— abi saav ettevõtja peab olema reaalselt vastutav avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest ja need kohustused peavad olema täpselt kindlaks määratud (1. kriteerium);

— parameetrid, mille alusel see hüvitis arvutatakse, peavad olema eelnevalt objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määratud (2. kriteerium);

([230]) Kohtuotsus, Üldkohus, 12. mai 2011, Région Nord-Pas-de-Calais, liidetud kohtuasjad T-267/08 ja T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, punkt 108.
([231]) Vt eelmine, punkt 109.
([232]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 14. veebruar 1990, Prantsusmaa *vs.* komisjon, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, punktid 44–45.
([233]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 24. juuli 2003, Altmark Trans GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, punktid 87–93.

— hüvitis ei ole suurem, kui on vajalik avaliku teenindamise kohustuse täitmisest tulenevate kulude täielikuks või osaliseks katmiseks, arvestades selle kohustuse täitmisega seotud tulu ja mõistlikku kasumit (3. kriteerium);

— kui avaliku teenindamise kohustust täitvat ettevõtjat ei valitud konkreetsel juhul avalikus hankemenetluses, peab sobiva hüvitise tase olema kindlaks määratud selliste kulude analüüsi alusel, mida keskmine hästi korraldatud juhtimise ja asjassepuutuva avaliku teenindamise nõudluse rahuldamiseks vajalike sobivate transpordivahenditega varustatud ettevõtja oleks nende kohustuste täitmiseks kandnud, arvestades nende kohustuste täitmisega seotud tulusid ja mõistlikku kasumit (4. kriteerium).

7.1.3.2. Vastavus neljandale Altmarki kriteeriumile

7.1.3.2.1. Teenuseosutaja on valitud hankemenetluses, mis võimaldab valida välja pakkuja, kes suudab osutada kõnealuseid teenuseid kogukonna jaoks kõige odavamalt

(684) Hankemenetlus välistab riigiabi olemasolu üksnes juhul, kui see võimaldab valida välja pakkuja, kes suudab osutada asjaomaseid teenuseid kogukonna jaoks kõige odavamalt.

(685) Komisjoni teatises Euroopa riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes (edaspidi „**ÜMPT teatis**“) ([234]) on esitatud kriteeriumid, mille alusel hinnatakse, kas neljas Altmarki kriteerium on täidetud.

(686) ÜMPT teatise punktis 66 on hankemenetluse omaduste kohta märgitud, et konkurentidega peetav dialoog ja väljakuulutamisega läbirääkimistega menetlus annavad hankijale ulatusliku otsustusvabaduse ja võivad piirata huvitatud ettevõtjate osalemist. Seetõttu võib neid neljandale Altmarki kriteeriumile vastavaks lugeda üksnes erandjuhtudel.

(687) Komisjon märgib, et käesoleval juhul sõlmis Prantsusmaa asjaomasteks meetmeteks olevad lepingud läbirääkimistega menetluse teel (põhjendused 277 ja 278). Sellist menetlust ei saa ÜMPT teatise kohaselt põhimõtteliselt pidada kogukonna jaoks madalaimat hinda tagavaks.

(688) Lisaks ei võimalda miski käesoleval juhul pidada ATLide sõlmimiseks korraldatud hankemenetlust erandjuhuks, mille suhtes see eeldus ei kehti.

(689) Esiteks korraldati see menetlus Korsika laevaliinide teenindamise valdkonnas, kus ATK kavast tulenevate piirangute ja järjestikuste ATLide olemasolu tõttu ei ole kunagi olnud vaba konkurentsi (põhjendused 60 ja 61). Selline kontekst piirab tõenäoliselt Korsika-suunaliste mereveoteenuste pakkumist ärilistel alustel ja nende nimel konkureerimist ega taga tõenäoliselt teenust kogukonna jaoks madalaima hinnaga.

(690) Teiseks, nagu märgib Corsica Ferries (põhjendus 518), oli rahalise hüvitisega seotud hindamiskriteeriumi kaal vaid 20 %, samas kui pakkumuste tehnilise väärtuse kriteeriumide kaal oli 60 % (põhjendus 271). Komisjon märgib, et need tehnilised kriteeriumid ei olnud määratletud viisil, mis võimaldaks tõhusat konkurentsi, mis minimeeriks edukate pakkujate eelist, kuna nendega mõõdeti peamiselt taotlejate suutlikkust ja kvaliteeti neile määratavate avaliku teenindamise kohustuste täitmisel (sõiduplaanid, laevastiku kohandamine kasutajate vajadustega, kutselistele kasutajatele ja eraisikust kasutajatele osutatavate teenuste kvaliteet jne), selle asemel et soodustada tõhusat konkurentsi, mis minimeeriks hüvitise summat.

([234]) ELT C 8, 11.1.2012, lk 4.

(691) Lisaks märgib komisjon, et ATLide sõlmimiseks korraldatud hankemenetlust ei iseloomustanud piisav avatud ja tegelik konkurents, võttes arvesse iga hankeosa puhul osalenud taotlejate väikest arvu (põhjendus 276). Corsica Linea ja La Méridionale'i argumendid märkimisväärse konkurentsisurve olemasolu kohta, kuna „*oli üldteada*", et taotluse võivad esitada kolm ettevõtjat (Corsica Linea, La Méridionale ja Corsica Ferries) (põhjendused 577 ja 614), on puhtalt spekulatiivsed ja pealegi tõendamata, kuna Corsica Ferries ei esitanud ATLide sõlmimise menetluses taotlust. Ka asjaolu, et taotlejate (Corsica Linea ja La Méridionale) arv vastas laevandusettevõtjatega konsulteerimisel osalenud ettevõtjate arvule, ei tõenda iseenesest piisava avatud ja tegeliku konkurentsi olemasolu (põhjendus 613). Lisaks näitab tema enda tähelepanek, et peale nende kolme ettevõtja ei väljendanud Korsika turu vastu huvi ükski teine ettevõtja (põhjendus 575), et ATLide sõlmimiseks korraldatud menetluses oli konkurents vähene, mida tunnistas La Méridionale (põhjendus 613). Peale selle ei esitanud Corsica Ferries oma huvile vaatamata pakkumust, mis oleks võinud ATLide sõlmimiseks korraldatud menetluses konkurentsisurvet suurendada (põhjendus 273). Corsica Linea argumendid, et i) taotlejate poolt algselt välja pakutud rahaline hüvitis vähenes läbirääkimistega menetluse tulemusena (põhjendus 578) ja et ii) Prantsuse ametiasutustel ei olnud kohustust nende taotlejate pakkumustega nõustuda 579), ei tõenda seega iseenesest, et Korsika transpordiamet hankis mereveoteenused kogukonna jaoks kõige madalama hinnaga.

(692) Lisaks ei saa menetlusi, kus esitatakse ainult üks pakkumus, pidada kogukonnale vähimat kulu tagamiseks piisavaks ([235]). Käesoleval juhul esitati kõigi ATLide puhul peale Propriano ja Porto-Vecchio liinide teenindamist puudutavate ATLide (millele esitati ainult kaks taotlust) vaid üks taotlus. Seejuures ei selgita Corsica Linea, miks kolme hankeosa puhul konkureeriva pakkumuse puudumine ei võimalda käesoleval juhul piisava surve olemasolu välistada (põhjendus 576). Ka 3. hankeosa (Porto-Vecchio) ja 4. hankeosa (Propriano) puhul ei tõenda asjaolu, et Prantsuse ametiasutused valisid mõlemal juhul välja madalaima hinnaga pakkumuse, et edukaks tunnistatud pakkumus oli iseenesest kogukonna jaoks kõige soodsama hinnaga pakkumus.

(693) Nendest kaalutlustest tuleneb, et ATLide sõlmimiseks korraldatud hankemenetlus ei andnud kogukonnale mingit tagatist, et asjaomaste teenuste osutamiseks sõlmitakse lepingud madalaima hinnaga.

7.1.3.2.2. Hüvitis, mis määratakse kindlaks kulude alusel, mida keskmine, hästi korraldatud juhtimise ja piisavate vahenditega ettevõtja kannaks talle pandud avaliku teenindamise kohustuste täitmisel

(694) Komisjon juhib tähelepanu sellele, et kohtuotsuses *Altmark* sätestatud neljandat kriteeriumi, mis põhineb kulude analüüsil võrreldes keskmise, hästi korraldatud juhtimise ja piisavate ressurssidega ettevõtjaga, tuleb kasutada juhul, kui avaliku teenindamise kohustust täitvat ettevõtjat ei valita hankemenetluse kaudu.

(695) Prantsuse ametiasutused ei ole esitanud mingeid tõendeid ega teavet, mis näitaksid, et ATLide alusel makstav hüvitis määrati kindlaks kulude alusel, mida keskmine hästi korraldatud juhtimise ja piisavate vahenditega ettevõtja kannaks talle pandud avaliku teenindamise kohustuste täitmisel. Huvitatud isikud ei esitanud sel teemal ühtegi märkust.

(696) Samuti tuleb märkida, et ATLides ei viidata kuludele, mida kannaks keskmine hästi korraldatud juhtimisega ettevõtja, kellel on piisavad vahendid talle pandud avaliku teenindamise kohustuste täitmisel. Vastupidi, toimiku materjalidest nähtub, et hüvitis määrati kindlaks alles ATLide sõlmimiseks korraldatud hankemenetluse lõpus, pärast ATLide kaudu abi saajate ja Korsika transpordiameti vahelisi läbirääkimisi, ilma et nende läbirääkimiste käigus oleks hüvitise summa kindlaksmääramisel viidatud kuludele, mida kannaks keskmine hästi korraldatud juhtimisega ettevõtja, kellel on piisavad vahendid talle pandud avaliku teenindamise kohustuste täitmisel.

([235]) ÜMPT teatise punkt 68.

(697) Kuna Prantsusmaa ei ole esitanud konkreetseid tõendeid, saab komisjon järeldada vaid seda, et ATLide alusel makstavat hüvitist ei määratud kindlaks kulude alusel, mida keskmine hästi korraldatud juhtimise ja piisavate vahenditega ettevõtja kannaks talle pandud avaliku teenindamise kohustuste täitmisel.

(698) Seetõttu ei vasta ATLid neljandale Altmarki kriteeriumile.

7.1.3.3. Järeldus eelise olemasolu kohta

(699) Eespool öeldut arvesse võttes järeldab komisjon, et ATLid andsid abisaajatele majandusliku eelise, mida nad tavalistes turutingimustes ei oleks saanud.

7.1.4. *ATLide valikulisus*

(700) Kui komisjon on tuvastanud asjaomasest meetmest otseselt või kaudselt tuleneva eelise olemasolu, peab ta veel tõendama, et sellest eelisest saab konkreetselt kasu üks või mitu ettevõtjat.

(701) Valikulisuse nõue erineb olenevalt sellest, kas asjaomane meede kujutab endast üldist abikava või üksikabi. Viimati nimetatud juhul lubab majandusliku eelise tuvastamine põhimõtteliselt eeldada, et see on valikuline ([236]).

(702) Käesoleval juhul sõlmiti ATLid iga abisaajaga kahepoolsete kokkulepete alusel.

(703) Need ATLid on seega üksikmeetmed ja seetõttu tuleb eeldada, et nad on valikulised, soodustades kõnealuseid abisaajaid.

7.1.5. *ATLidest tulenev liikmesriikidevahelise kaubanduse takistamine ja ELi-sisese konkurentsi moonutamine*

(704) Abi, mille eesmärk on vabastada ettevõtja selliste kulude kandmisest, mida ta tavatingimustes peaks seoses igapäevase juhtimise või tavapärase majandustegevusega kandma, moonutab põhimõtteliselt konkurentsi ([237]). Euroopa Kohus on sedastanud, et igasugune abi andmine ühisturul tegutsevale ettevõtjale võib moonutada konkurentsi ja kahjustada liikmesriikidevahelist kaubandust.

(705) Liikmesriigisisene meretransport (merekabotaaž) on olnud kõigile ühenduse ettevõtjatele avatud alates 1. jaanuarist 1993 ([238]). Alates sellest kuupäevast võib liikmesriigi piires reisijaid ja/või kaupu transportivale ettevõtjale antav abi seega takistada liikmesriikidevahelist kaubandust. Käesoleval juhul makstakse ATLide alusel hüvitist kaupade ja reisijate meretranspordi eest seoses Korsika laevaliinide teenindamisega. See hüvitis võib seega mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust, sealhulgas seetõttu, et Korsikal on ühendused Itaaliaga.

(706) Tuleks meeles pidada, et Prantsusmaa mandriosa ja Korsika vahelisi liine teenindades osutavad Corsica Linea ja La Méridionale otseselt konkurentsi sellistele ettevõtjatele nagu Corsica Ferries, kuid potentsiaalselt ka kõigile teistele laevandusettevõtjatele, kes pakuvad või võivad pakkuda mereveoteenuseid Korsika laevaliinidel (põhjendus 45). Märkimisväärsed reisijateveomahud Korsika ning Prantsusmaa ja Itaalia mandriosa vahel (põhjendus 56) kinnitavad seda tõdemust. Seetõttu nendib komisjon, et kõnealused meetmed tugevdavad tõenäoliselt Corsica Linea ja La Méridionale'i positsiooni võrreldes konkureerivate laevandusettevõtjatega Euroopa Liidus ning võivad seeläbi moonutada konkurentsi.

(707) Seega moonutavad kõnealused meetmed tõenäoliselt konkurentsi siseturul ja mõjutavad liikmesriikidevahelist kaubandust.

([236]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 4. juuni 2015, MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, punkt 60.
([237]) Vt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 19. september 2000, Saksamaa *vs.* komisjon, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, punkt 30 ja seal viidatud kohtupraktika.
([238]) Vt kabotaažimäärus.

7.1.6. *Järeldus riigiabi olemasolu kohta*

(708) Eeltoodu põhjal teeb komisjon järelduse, et ettevõtjatele ATLide alusel makstav hüvitis kujutab endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

7.2. **Meetmete seaduslikkus**

(709) Vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikele 3 on nõukogu määruse (EL) 2015/1589 ([239]) artikli 2 lõikes 1 sätestatud, et „kui vastavalt ELi toimimise lepingu artiklile 109 või muudele asjakohastele sätetele koostatud määrustes ei ole sätestatud teisiti, teatab kõnealune liikmesriik kõikidest uue abi andmise plaanidest komisjonile piisavalt aegsasti“. Sama määruse artiklis 3 on lisaks sätestatud, et „vastavalt artikli 2 lõikele 1 ei kehtestata seda abi, millest tuleb teatada, enne kui komisjon on teinud või kui loetakse, et ta on teinud sellist abi lubava otsuse“.

(710) Komisjon märgib, et kuigi Prantsuse ametiasutused teatasid 27. detsembril 2022 oma kavatsusest kehtestada ATLid ajavahemikuks 1. jaanuarist 2023 kuni 31. detsembrini 2030, hakkasid nad ATLe 1. jaanuaril 2023 rakendama ilma, et komisjon oleks teinud nende lubamise otsust või et komisjoni oleks saanud pidada sellist otsust teinuks. Seega on kõnealused meetmed põhimõtteliselt määruse (EL) 2015/1589 artikli 2 lõikega 1 vastuolus.

(711) Komisjon märgib, et ÜMPT otsuse kohaselt võivad liikmesriigid teatavatel juhtudel olla ELi toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 kohasest teatamiskohustusest vabastatud.

(712) Sellega seoses tuleb uurida, kas ATLid kuuluvad ÜMPT kohaldamisalasse, et teha kindlaks, kas need meetmed on ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 sätestatud teatamiskohustusest vabastatud.

(713) Komisjon juhib kõigepealt tähelepanu sellele, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt tuleb teatamiskohustuse üldreeglist erandit ette nägeva määruse või otsuse sätteid ja neis sisalduvaid tingimusi tõlgendada kitsalt ([240]).

(714) ÜMPT otsuse kohaldamisala on määratletud selle artiklis 2. Artikli 2 punktis d on sätestatud, et riigiabi, mida antakse hüvitisena saartega mereühenduste pidamises seisnevate avalike teenuste eest, ei ole teatamiskohustusest vabastatud, kui keskmine aastane reisijate arv asjaomastel liinidel ületas ÜMPT osutamisele eelnenud kahel majandusaastal 300 000 reisijat.

(715) ÜMPT otsuse artikli 2 punktis d viidatakse üksnes reisijate meretranspordile, mitte kaupade meretranspordile. Pidades silmas range tõlgendamise põhimõtet, mis reguleerib teatamiskohustusest vabastava otsuse kohaldamist (põhjendus 713), leiab komisjon, et kaupade meretranspordi või kombineeritud teenuste (reisijate/kaupade transport) eest makstav hüvitis ei saa kuuluda ÜMPT otsuse kohaldamisalasse, kuna selles otsuses puudub sõnaselge viide kaupade meretranspordile ([241]).

(716) Kuna ATLid on seotud kombineeritud teenustega, ei kuulu ATLide kaudu abi saajatele makstav hüvitis ÜMPT otsuse kohaldamisalasse.

(717) Huvitatud isikute poolt selles küsimuses esitatud märkused ei mõjuta seda järeldust.

([239]) Nõukogu 13. juuli 2015. aasta määrus (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks (ELT L 248, 24.9.2015, lk 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

([240]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 21. juuli 2016, Dilly's Wellnesshotel, C-493/14, ECLI:EU:C:2016:577, punktid 37 ja 38; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 5. märts 2019, Eesti Pagar AS, C-349/17, ECLI:EU:C:2019:172, punkt 60.

([241]) *Mutatis mutandis* tõlgendamise kohta vt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 19. oktoober 2023, SAD Trasporto locale (C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, punktid 23–29), milles käsitletakse sellise määruse kohaldamisala, millega vabastatakse teatamiskohustusest avalike maismaatransporditeenuste eest makstava hüvitisena antav riigiabi.

(718) Esiteks, vastupidiselt Corsica Linea väitele (põhjendus 582) ei ole kaupade meretranspordi väljajätmine ÜMPT otsuse kohaldamisalast vastuolus ÜMPT otsuse tekstiga ega selle eesmärgiga, nagu seda on tõlgendatud nimetatud otsuse põhjenduses 24. Kaupade meretransporti ei mainita üheski ÜMPT otsuse artiklis. Põhjenduses 24 on üksnes täpsustatud eeskirju, mida kohaldatakse lennu- ja meretranspordi valdkonnas ÜMPT rahastamiseks antava riigiabi suhtes, selgitades lihtsalt, et ÜMPT otsuses määratakse kindlaks tingimused, mille alusel võib sellise abi vabastada ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 sätestatud teatamiskohustusest, kui selles küsimuses puuduvad valdkondlikud eeskirjad. Artikli 2 punkt d, milles määratletakse ÜMPT otsuse kohaldamisala, ei hõlma siiski kaupade meretransporti. Lisaks ei põhjenda Corsica Linea, miks kaupade meretranspordi väljajätmine ÜMPT oleks vastuolus võrdse kohtlemise põhimõttega.

(719) Peale selle ei tõenda argument, et viide üksnes reisijate arvule on põhjendatav asjaoluga, et reisijatevedu on konkreetse liini majandusliku tähtsuse üldine näitaja (põhjendus 584), et ÜMPT otsus hõlmab sõnaselgelt kaupade meretransporti. Küll aga tõdeb komisjon, et ATLide peamine eesmärk on kaupade transport, kusjuures reisijatevedu piirdub ravi eesmärgil reisijate ja veokijuhtide transportimisega (välja arvatud Marseille – Propriano liinil), mille maht on väike.

(720) Märkus, et komisjoni otsustuspraktika viitab sellele, et ÜMPT otsus on kohaldatav kombineeritud teenuste suhtes (põhjendus 583), ei ole asjakohane, kuna väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei ole komisjoni otsustuspraktika komisjonile siduv ([242]).

(721) Seega ei ole ÜMPT otsus käesoleval juhul kohaldatav. Sellest järeldub, et Prantsuse ametiasutused rakendasid meetmeid ebaseaduslikult, rikkudes määruse (EL) 2015/1589 artiklit 3 ja ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3.

7.3. **Meetmete kokkusobivus siseturuga**

7.3.1. *ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 ja ÜMPT raamistiku kohaldatavus*

(722) Kui avaliku teenindamise eest makstav hüvitis kujutab endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, kohaldatakse selle hüvitise suhtes ELi toimimise lepingu artikleid 106, 107 ja 108.

(723) ÜMPT osutamiseks antava riigiabi siseturuga kokkusobivuse hindamise õiguslik alus on ELi toimimise lepingu artikli 106 lõige 2. Käesoleval juhul on kõnealune riigiabi seotud hüvitise maksmisega avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest ÜMPT raames. Seega tuleb analüüsida abi kokkusobivust ELi toimimise lepingu artikli 106 lõikega 2 ja täpsemalt selle artikli kohaldamise erieeskirjadega.

(724) Käesoleval juhul sisalduvad ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 kohaldamise erieeskirjad ÜMPT raamistikus. ÜMPT raamistiku punkti 11 kohaselt „võib kuulutada [ÜMPT otsuse] kohaldamisalast väljajääva abi aluslepingu artikli 106 lõikega 2 kokkusobivaks, kui see on vajalik asjaomase üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamiseks ja see ei mõjuta kaubanduse arengut liidu huvide vastasel määral. Sellise tasakaalu saavutamiseks peavad olema täidetud [ÜMPT raamistiku] jaotistes 2.2 kuni 2.10 esitatud tingimused.“

(725) Komisjon märgib, et Prantsuse ametiasutused teatasid ATLidest samuti ÜMPT raamistiku alusel.

(726) Seetõttu esitatakse alljärgnevates jaotistes komisjoni analüüs kõnealuste meetmete vastavuse kohta ÜMPT raamistikus sätestatud tingimustele, kuna need meetmed ei kuulu ÜMPT otsuse kohaldamisalasse (põhjendus 721).

([242]) Kohtuotsus, Üldkohus, 20. september 2011, Regione autonoma della Sardegna, T-394/08, ECLI:EU:C:2011:493, punkt 190.

(727) Samuti tuleks märkida, et vastavalt ÜMPT raamistiku punktile 8 on ÜMPT raamistikus sätestatud põhimõtted kohaldatavad meretranspordi valdkonnas avaliku teenindamise eest makstava hüvitise suhtes, ilma et see piiraks liidu valdkondlike õigusaktide rangemate erisätete kohaldamist. Meretranspordi valdkonnas on tingimused, mille alusel liikmesriik võib sõlmida avaliku teenindamise lepinguid laevandusettevõtjatega, kes teenindavad regulaarliine saartele või saartelt, ning maksta laevaomanikele rahalist hüvitist, sätestatud kabotaažimääruses, nagu seda on tõlgendatud tõlgendavas teatises. Seepärast analüüsib komisjon kõnealuste meetmete vastavust ÜMPT raamistikule, piiramata kabotaažimääruse erisätete kohaldamist.

7.3.2. *Tegeliku üldist majandushuvi pakkuva teenuse olemasolu*

(728) ÜMPT raamistiku punkti 12 kohaselt tuleb abi anda tegeliku ja õigesti määratletud üldist majandushuvi pakkuva teenuse jaoks, nagu viidatakse aluslepingu artikli 106 lõikes 2. Avaliku teenindamise ulatuse õige määratluse tõendamise kohustus lasub liikmesriigil ([243]) ning komisjoni uurimine piirdub ilmselgete hindamisvigade kontrollimisega, nagu on märgitud ÜMPT raamistiku punktis 13.

(729) ÜMPT raamistiku punkti 13 kohaselt ei tohi liikmesriigid kehtestada konkreetseid avaliku teenindamise kohustusi teenuste puhul, mida tavapärastes turutingimustes tegutsevad ettevõtjad juba osutavad või võivad osutada rahuldavalt ning avaliku huviga (nagu riik on selle määratlenud) kooskõlas olevatel tingimustel (näiteks hind, objektiivsed kvaliteediomadused, teenuse jätkuvus ja kättesaadavus).

(730) ÜMPT raamistiku punktis 14 rõhutatakse, et liikmesriigid peaksid tõendama, et nad on avaliku teenindamise vajadust nõuetekohaselt kaalunud, kasutades tarbijate ja teenusepakkujate huvide arvesse võtmiseks avalikke arutelusid või muid asjakohaseid vahendeid.

(731) Nagu on märgitud põhjenduses 727, lubab kabotaažimäärus liikmesriigil sõlmida avaliku teenindamise lepinguid saartega ühenduse tagamise eesmärgil regulaarliinide teenindamiseks rahalise hüvitise eest. Kabotaažimääruse kohase avaliku teenindamise lepingu all mõistetakse lepingut, mis sõlmitakse piisavate veoteenuste osutamiseks. See leping võib hõlmata eelkõige järgmist:

— pidevuse, korrapärasuse, mahu ja kvaliteedi norme;

— lisaveoteenuseid;

— veoteenuseid, mida osutatakse kindlaksmääratud hinnaga ja kindlaksmääratud tingimustel, eriti reisijate teatavatele kategooriatele või teatavatel marsruutidel; ning

— teenuste kohandamist tegelike nõuetega.

(732) Kahes 1. märtsi 2017. aasta kohtuotsuses, mille Üldkohus tegi kohtuasjades T-366/13 (*SNCM I*) ([244]) ja T-454/13 (*SNCM II*), ([245]) selgitati liikmesriikide kohustusi seoses avaliku teenuse ulatuse määratlemisega ja sellega, millises vormis võib riik sekkuda, et tagada selle teenuse osutamine. Üldkohus kinnitas, et avaliku teenindamise lepingu ulatus peab vastama avaliku teenindamise vajadusele, mida iseloomustab i) kasutajate nõudlus kõigi või osa teenuste järele, ii) mida turuosalised ei rahulda, kui ametiasutused ei ole selleks ette näinud kohustust, kusjuures iii) liikmesriik peab selle vajaduse rahuldamiseks eelistama lähenemisviisi, mis riivab siseturu nõuetekohase toimimise seisukohast olulisi põhivabadusi kõige vähem ([246]).

([243]) Kohtuotsus, Üldkohus, 15. november 2018, Stichting Woonlinie, T-202/10 RENV II ja T-203/10 RENV II, ECLI:EU:T:2018:795, punktid 79–83.
([244]) 1. märtsi 2017. aasta kohtuotsus SNCM I, *ibid*.
([245]) 1. märtsi 2017. aasta kohtuotsus SNCM II, *ibid*.
([246]) 1. märtsi 2017. aasta kohtuotsus SNCM II, punkt 134.

(733) Käesoleval juhul tuleb hinnata, kas ATLide ulatus on kooskõlas ÜMPT raamistikus ja kabotaažimääruses sätestatud tingimustega, nagu neid on tõlgendavas teatises tõlgendatud. Seepärast uurib komisjon, kas ATLid vastavad avaliku teenindamise vajadusele ja kas nende näol on tegemist lähenemisviisiga, mis riivab siseturu nõuetekohase toimimise seisukohast olulisi põhivabadusi kõige vähem.

7.3.2.1. Avaliku teenindamise vajaduse määratlemine

(734) Nagu Üldkohus leidis kohtuotsuses *SNCM II*, tuleb avaliku teenindamise vajaduse määratlemiseks tõendada kasutajate nõudlust konkreetse teenuse järele, mida turg ei rahulda. Üldkohtu sõnul võib avaliku teenindamise vajadust hinnata muu hulgas turuanalüüside, rahvaküsitluste ja projektihangete kaudu ([247]).

(735) Need tingimused vastavad sisuliselt tingimustele, mis on sätestatud ÜMPT raamistiku punktides 14 (liikmesriigid peavad võtma nõuetekohaselt arvesse kasutajate huve, kasutades avalikke arutelusid või muid asjakohaseid vahendeid) ja 13 (liikmesriigid peavad olema kindlad, et esineb turutõrge).

(736) Sellest järeldub kõigepealt, et kui puudub *kasutajate nõudlus* kõigi või osa teenuste järele, ei saa olla vajadust avaliku teenindamise järele. Sellega seoses on ÜMPT raamistiku punktis 14 sätestatud, et kasutajate huve tuleb nõuetekohaselt arvesse võtta, kasutades avalikke arutelusid või muid asjakohaseid vahendeid. Selleks et panna paika turutõrke analüüsimise raamistik, on vaja teha kindlaks kasutajate kvalitatiivne ja kvantitatiivne nõudlus. Avaliku teenindamise vajaduse määratlemiseks võrreldakse kasutajate nõudlust ettevõtjate ärilistel alustel pakkumisega liikmesriigi kavandatud avaliku teenindamise kohustuse puudumise korral.

(737) Samamoodi ei saa olla vajadust avaliku teenindamise järele, kui puudub *turutõrge*. Turutõrke analüüs koosneb kahest etapist. Kõigepealt tuleb uurida teenuseid, mida turg pakuks kavandatud avaliku teenindamise kohustuse puudumise korral. Sellega seoses on ÜMPT raamistiku punktis 14 sätestatud, et teenusepakkujate huve tuleb nõuetekohaselt arvesse võtta, kasutades avalikke arutelusid või muid asjakohaseid vahendeid. Seejärel tuleb uurida, kas selline pakkumine oleks kasutajate nõudluse rahuldamiseks piisav.

(738) Nagu Corsica Ferries õigesti märgib (põhjendused 455 ja 456), ei piirdu turu pakkumise kindlaksmääramine turul eelnevalt kindlakstehtuga, vaid seda tuleb hinnata dünaamiliselt, võttes arvesse ka tulevast turu pakkumist. Teisisõnu on liikmesriigid turutõrget analüüsides kohustatud veenduma, et olemasolev *ja* potentsiaalne pakkumine (st teenus, mida ettevõtja saaks usaldusväärselt ja mõistliku aja jooksul pakkuda kavandatud avaliku teenindamise kohustuse puudumisel) ei oleks kasutajate kindlakstehtud nõudluse rahuldamiseks piisav.

(739) Vastupidiselt Corsica Ferriese väitele (põhjendus 457) ei ole komisjonil siiski kohustust üksikasjalikult uurida liikmesriigi analüüsi turutõrke olemasolu kohta. Nagu on märgitud põhjenduses 728, piirdub komisjoni uurimine ilmselgete hindamisvigade kontrollimisega.

(740) Käesoleval juhul tõstatasid Prantsuse ametiasutused küsimuse Korsika laevaliinide avaliku teenindamise lepingute säilitamise vajaduse kohta. Nad jõudsid järeldusele, et need lepingud tuleks säilitada, võttes arvesse avaliku teenindamise vajadusi, mille nad olid kindlaks teinud. Alljärgnevates jaotistes on esitatud komisjoni analüüs Prantsusmaa poolt kindlaks tehtud iga avaliku teenindamise vajaduse kohta.

7.3.2.1.1. Vajadus Korsika elanikust reisijate ja mujal elavate reisijate meretranspordi järele Marseille ja Propriano vahel

(741) Käesolevas jaotises uurib komisjon, kas vajadus Korsika elanikust reisijate ja mujal elavate reisijate meretranspordi järele Marseille – Propriano liinil vastab i) nende kasutajate nõudlusele, mida Prantsusmaa on nõuetekohaselt tõendanud ja ii) mida erasektori pakkumine ei suudaks rahuldada.

([247]) 1. märtsi 2017. aasta kohtuotsus SNCM II, punkt 135.

7.3.2.1.1.1. Kasutajate nõudluse olemasolu

7.3.2.1.1.1.1. Kvalitatiivne nõudlus

(1) Kvalitatiivse nõudluse kindlakstegemiseks kasutatud asjakohased vahendid

(742) Komisjon nendib, et Prantsuse ametiasutused kasutasid mitut vahendit, et teha kindlaks reisijate nõudlus Korsika laevaliinide teenindamise järele, sealhulgas Marseille – Propriano liinil.

(743) Esiteks korraldasid Prantsuse ametiasutused mitu avalikku konsultatsiooni, et koguda teavet nende reisijate nõudluse kohta.

(744) Esimese, kasutajatega konsulteerimise (põhjendus 93) käigus kutsuti kõiki reisijaid üles vastama üldisele küsimustikule Marseille ja Korsika sadamate vaheliste mereveoteenuste kasutamise kohta. Küsimustikule oli lisatud mitu dokumenti, milles teavitati kasutajaid i) Korsika laevaliinide teenindamise peamistest omadustest, ii) Prantsuse ametiasutuste võetud meetmetest avaliku teenindamise vajaduse olemasolu kindlakstegemiseks ning iii) Prantsusmaa poolt algselt kindlaks määratud erinevatest kasutajakategooriatest (põhjendus 95). Komisjon leiab, et kogu see teave võimaldas kasutajatel mõista konteksti, milles nendega konsulteeriti. Lisaks konsulteeriti kasutajatega ühe kuu vältel, mis on mõistlik ajavahemik. Konsultatsioon ja selle teabedokumendid olid üldsusele kättesaadavad CdC veebisaidil ning need avaldati ka kohalikus ja piirkondlikus ajakirjanduses (põhjendused 94, 95 ja 366), et tagada üldsuse võimalikult laialdane teavitamine.

(745) Küsimustik sisaldas umbes 20 küsimust, mille eesmärk oli hinnata kasutajate vajadusi Marseille sadama ja iga Korsika sadama vahelise mereühenduse, sealhulgas Marseille – Propriano liini puhul. Küsimuste üksikasjadest, mis on esitatud jaotises 3.4.2.1.1.1.1, nähtub, et need küsimused võimaldasid Prantsuse ametiasutustel koguda iga Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahelise liini (sealhulgas Marseille – Propriano liini) puhul teavet reisijate vajaduste kohta seoses väljumis- ja saabumisaegade, reisimise liikide (auto ja kajut), mereveoteenuste sageduse ja kohaldatavate hindadega (põhjendus 105). Lisaks sisaldas küsimustik mitut küsimust, mis puudutasid mandrisadamate vastastikust asendatavust (kasutajate seisukohast) (põhjendus 106) ning lennu- ja meretranspordi vastastikust asendatavust (põhjendus 107).

(746) Üldjuhul oli küsimustele pakutud välja mitu vastusevarianti. Mitme küsimuse puhul oli vastajatel võimalik anda ka vastusevariantidest erinev vastus. Üldiselt aktsepteerisid Prantsuse ametiasutused vabas vormis esitatud vastuseid (põhjendus 109). Küsimustik oli seega piisavalt avatud, et võimaldada väljendada erinevaid seisukohti. Vastusevariandid olid selged, usutavad ja erinevad. Corsica Ferriese märkus, et küsimustik oli liiga piirav (põhjendus 401), tuleks tagasi lükata.

(747) Menetluse algatamise otsuses ([248]) väljendas komisjon kahtlust võimaliku metodoloogilise kallutatuse kohta, kuna küsimustik oli suunatud peamiselt Marseille sadama ja Korsika vaheliste laevaliinide kasutajatele. Pärast põhjalikku analüüsi märgib komisjon siiski, et küsimustik ei olnud kallutatud, sest mitmes küsimuses küsiti kasutajatelt, kas Korsikale/Korsikalt reisimisel saaksid nad asendada Marseille sadama mõne teise mandrisadamaga (põhjendus 106). Prantsuse ametiasutustel oli seega võimalik kindlaks teha, i) kas kasutajad võrdlesid Marseille's pakutavaid ülesõite Toulonis ja Nice'is pakutavate ülesõitudega (sageduse ja eesmärgi mõttes); ii) kas mereveohindade hüpoteetilise tõusu korral Marseille's hakkaksid kasutajad kasutama Touloni ja Nice'i sadamat ning iii) kas kasutajad olid Korsikale/Korsikalt reisimisel juba kasutanud Touloni ja/või Nice'i sadamat ja mis põhjusel. Seega oli Prantsuse ametiasutustel võimalik mõista mandrisadamate omavahelist asendatavust ja eelkõige Marseille sadama asendatavust Touloni ja Nice'i sadamaga.

(748) Corsica Ferriese märkus küsimuste sõnastuse kohta (põhjendus 400) tuleb seega tagasi lükata. Vastupidiselt tema väitele ei olnud küsimused, mis puudutasid muid mandrisadamaid kui Marseille, suunatud üksnes selle selgitamisele, miks vastaja eelistab Marseille sadamat teistele sadamatele. Neis küsiti kasutajatelt ka seda, miks kasutatakse Marseille sadama asemel Touloni ja/või Nice'i sadamat.

([248]) Menetluse algatamise otsus, põhjendus 283.

(749) Samuti tuleb meeles pidada, et ajalooliselt on avaliku teenindamise lepinguid sõlmitud ainult Marseille ja Korsika sadamate vaheliste liinide teenindamiseks (põhjendus 69). Seega võis Prantsusmaa käesoleval juhul õigustatult uurida küsimust, kas on vajalik säilitada Marseille ja Korsika sadamate vahelised avaliku teenindamise lepingud, tehes kindlaks kasutajate praegused vajadused nendel liinidel, ning kas muud teenused (lennutransporditeenused või mereveoteenused teistest mandrisadamatest) võiksid rahuldada kasutajate vajadusi samaväärsetel tingimustel nagu Marseille ja Korsika vahelistel laevaliinidel. Corsica Ferries ei selgita, kuidas eraldi küsimustikud nendele kasutajatele, kes kasutavad Touloni ja Korsika või Nice'i ja Korsika vahelisi liine, oleksid võinud viia Prantsuse ametiasutuste järeldustest erinevate järeldusteni.

(750) Lõpuks märgib komisjon, et kasutajatega konsulteerimise käigus saadi arvukalt vastuseid (peaaegu 1 000), ([249]) mis andis Prantsuse ametiasutustele märkimisväärse valimi kasutajate otsestest tähelepanekutest. Corsica Ferries ei saa seega väita, et saadud vastuste arv oli ebapiisav (põhjendus 402), arvestades Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahel liikuvate laevareisijate koguarvu. Corsica Ferries ei esita mingit teavet minimaalse arvu kohta, mis peaks olema kasutajatega konsulteerimise andmete kasutamiseks nõutav. Näiteks ollakse üldiselt nõus, et ligikaudu 1 000 inimesest koosnev valim on piisav, et teha väikese veamääraga uuring kogu Prantsusmaa kohta, kus on üle 67 miljoni elaniku ([250]). Igal juhul oli kasutajatega konsulteerimine üks mitmest vahendist, mida Prantsuse ametiasutused kasutasid reisijate kvalitatiivse nõudluse kindlakstegemiseks.

(751) Seoses Corsica Ferriese teatatud tõigaga, et Corsica Linea püüdis küsimustiku vastuseid mõjutada, kutsudes oma töötajaid üles märgistama vastuseid, mis aitaksid tagada avaliku teenindamise lepingu säilimise (põhjendus 403), märgib komisjon, et tegemist on eriti raske süüdistusega teos, mille suhtes võidakse riigisisese õiguse kohaselt algatada haldus- ja/või kriminaalmenetlus. Niisuguste väidetega peavad seega kaasnema selged, konkreetsed ja kindlad tõendid. Corsica Ferries aga oma märkustes selliseid tõendeid ei esitanud. Ta esitas küll Corsica Linea töötaja e-kirja, kuid see sisaldas üksnes internetilinki kasutajatega konsulteerimisele. E-kirjast ei selgu töötaja ametiastet, adressaate ega manuste olemasolu, mistõttu komisjonil ei ole võimalik hinnata selle tegelikku ulatust.

(752) Teise, sadamavaldajatega konsulteerimise käigus palusid Prantsuse ametiasutused sadamavaldajatel kommenteerida Korsika laevaliinide teenindamist, et saada teavet eelkõige konkurentsitaseme kohta mereveoteenuste valdkonnas ja sadamate läbilaskevõime kohta (põhjendused 116–119). Nagu on märgitud põhjenduses 96, kestis see konsultatsioon ühe kuu, mis oli mõistlik ajavahemik. Sadamavaldajatele esitatud küsimustik oli piisavalt struktureeritud, et võimaldada Prantsuse ametiasutustel saada täielik ja üksikasjalik ülevaade asjaomaste sadamate toimimisest. See andis Prantsuse ametiasutustele teavet kasutajate nõudluse kohta (selliste elementide kaudu nagu sadama teeninduspiirkond, meretranspordi kasutajatele kättesaadavad rajatised, sadama juurdepääsetavus jne), aga ka selle kohta, mida võiks turg usaldusväärselt pakkuda avaliku teenindamise lepingu puudumise korral (laevandusettevõtjatele sadamates pakutavate teenuste ja mahtude täieliku kirjelduse kaudu). Prantsuse ametiasutused said vastused Marseille, Touloni ja Nice'i sadamavaldajatelt (põhjendus 120) ning Korsika sadamatelt Korsika kaubandus-tööstuskoja kaudu (põhjendus 124).

(753) Seega viisid Prantsuse ametiasutused läbi avalikud konsultatsioonid, mis võimaldasid neil võtta arvesse kasutajate huve.

(754) Lisaks tegid Prantsuse ametiasutused sõltumatule majanduskonsultandile Gecodia ülesandeks viia paralleelselt avalike konsultatsioonidega läbi uuring kasutajate nõudluse kohta, et neid konsultatsioone täiendada (põhjendus 90). Gecodia aruanne sisaldab selle uuringu järeldusi. Komisjon märgib, et ÜMPT raamistiku punkti 14 kohaselt võib sõltumatu majanduskonsultandi läbiviidud uuring konkreetse teenuse kasutajate nõudluse kohta olla sobiv vahend kõnealuse teenuse kasutajate huvide arvessevõtmiseks, eriti kui see uuring lisandub avalikule konsultatsioonile.

([249]) Seejuures puudutasid 300 vastust Marseille – Propriano liini.

([250]) https://www.vie-publique.fr/questions-reponses/269387-les-sondages-dopinion-foire-aux-questions-faq (vaadatud 18. oktoobril 2024).

(755) Need asjaolud näitavad, et Prantsusmaa tugines mitmele vahendile, mida komisjon peab kõnealuste teenuste kasutajate huvide arvessevõtmiseks ÜMPT raamistiku punkti 14 tähenduses asjakohaseks.

(2) Prantsusmaa järeldused kasutajate kvalitatiivse nõudluse kohta Marseille ja Propriano vaheliste teenuste järele

(756) Komisjon uurib nüüd Prantsuse ametiasutuste järeldusi järgmiste küsimuste kohta: i) meretranspordi ja lennutranspordi vastastikune mitteasendatavus reisijate seisukohast; ii) Korsika elanikust reisijate ja mujal elavate reisijate eristamine; iii) Marseille sadama geograafiline asendatavus Touloni ja Nice'i sadamaga ning iv) Propriano sadama geograafiline asendatavus teiste Korsika sadamatega.

a) Meretranspordi ja lennutranspordi vastastikune mitteasendatavus

(757) Komisjon märgib, et Prantsuse ametiasutuste hinnangul ei ole kasutajate nõudlust mandri ja Korsika vahelise meretranspordi järele võimalik samaväärsetel tingimustel rahuldada lennutranspordiga, olenemata sellest, millise laevaliiniga on tegemist. Prantsusmaa välistas lennutranspordi ja meretranspordi vastastikuse asendatavuse mitme teguri alusel, mis on kokkuvõtlikult esitatud põhjendustes 127–131.

(758) Nende tegurite seas toob komisjon eelkõige esile selle, et kasutajatega konsulteerimise tulemused kalduvad osutama asendatavuse puudumisele, kuna valdav enamik vastajatest võrdles lennu- ja meretransporti harva või ei teinud seda kunagi, eriti Marseille – Propriano liini puhul. Komisjon märgib ka, et Korsika laevaliinidel reisib suur osa reisijatest oma autoga, mida oma märkustes kinnitab ka Corsica Ferries (põhjendus 420). Gecodia aruandest nähtub, et mitteasendatavuse põhjuseks on ka teekonna kestusega seotud piirangud ja veoteenuste sagedus: teekonna kestus on nende kahe transpordiliigi puhul väga erinev (lennukiga 1 tund, laevaga 6–12 tundi) ning lendude sagedus on laevareisidega võrreldes märksa suurem.

(759) Nende tõendite põhjal leiab komisjon, et selline analüüs ei näi olevat ilmselgelt vale. Ka ei esitanud ükski huvitatud isik selles küsimuses märkusi. Prantsuse ametiasutused võisid seega Korsika teenindamise kontekstis välistada lennu- ja meretranspordi vastastikuse asendatavuse, tegemata ilmselget hindamisviga.

b) Korsika elanikust reisijate ja mujal elavate reisijate eristamine

(760) Komisjon märgib, et Gecodia aruande põhjal leiab Prantsusmaa, et Korsika ja mandri vahel reisib kaks eraldiseisva nõudlusega reisijate kategooriat, nimelt Korsika elanikust reisijad ja mujal elavad reisijad (põhjendused 132–135).

(761) Prantsusmaa selgitab, et see eristamine tuleneb Korsika elanikele CdC kehtestatud erihinnast, mida kohaldavad ka laevandusettevõtjad. Eristamine tuleneb ka nende kahe kasutajakategooria erinevast käitumisest mereveoteenuste kasutamisel (Korsika elanikust reisijad reisivad aasta jooksul regulaarsemalt ja eelistavad öiseid ülesõite) ning erinevast lähte-/saabumissadama valikust Prantsusmaa mandriosas (erinevalt mujal elavatest reisijatest ei pea Korsika elanikust reisijad Marseille'd ja Nice'i omavahel asendatavateks).

(762) Menetluse algatamise otsuses asus komisjon esialgu seisukohale, et selle eristamise puhul ei ole tehtud ilmselget hindamisviga. Pärast Prantsusmaa esitatud tõendite põhjalikku analüüsi leiab komisjon siiski, et ükski välja toodud kaalutlustest ei õigusta sellist eristamist.

(763) Esiteks ei tõenda argument, et Korsika elanikust reisijate puhul kohaldatakse 2019. aasta ATK kavaga kehtestatud madalamat piletihinda, iseenesest erinevat käitumist mereveoteenuste kasutamisel. Piletihind määratakse kindlaks kasutaja elukoha, mitte kõnealuse teenuse kasutamise alusel. Selle hinna olemasolu tuleneb peamiselt CdC poliitilisest tahtest vähendada selle reisijate kategooria saarelisest elukohast tulenevaid piiranguid ning see ei tõenda, et Korsika elanikust reisijad käituvad mujal elavatest reisijatest erinevalt. Argument, et laevandusettevõtjad võivad omal algatusel kohaldada Korsika elanikust reisijate puhul erihindu, ei ole samuti asjakohane, kuna i) käesolevas asjas käsitletavad teenused on mereveoteenused, mida osutatakse Korsika ja Prantsusmaa mandriosa, mitte muude geograafiliste piirkondade vahel, ning ii) 2019. aasta ATK kava kohustab laevandusettevõtjaid kohaldama Korsika elanikust reisijate puhul vähendatud hindu kõigil Korsikat teenindavatel liinidel, ilma et neil oleks mingit valikut.

(764) Lisaks, mis puudutab argumente, et i) Korsika elanikust reisijad reisivad aastaringselt (samas kui mujal elavad reisijad reisivad peamiselt suvel) ja ii) kasutavad öiseid ülesõite rohkem kui mujal elavad reisijad (kes eelistaksid reisida pigem päeval), siis need tõendid ei ole ilmselgelt veenvad. Esimese punkti kohta nähtub kasutajatega konsulteerimisest, et suurem osa vastajatest (Korsika elanikust reisijad ja mujal elavad reisijad) reisivad kaks kuni viis korda aastas (põhjendus 112), sealhulgas Marseille – Propriano liinil; seega on reisimise sagedus nende kahe reisijate kategooria puhul sarnane, ehkki reisimise aeg võib aasta lõikes olla erinev. Teise punkti kohta märgib komisjon, et nagu Prantsuse ametiasutused ka ise tunnistavad, kehtib järeldus, et Korsika elanikust reisijad reisivad öösel sagedamini kui mujal elavad reisijad, ainult Touloni ja Korsika vaheliste liinide puhul. Seevastu Nice'i ja Korsika vahelistel liinidel reisib öösel peaaegu ühepalju Korsika elanikust reisijaid ja mujal elavaid reisijaid ([251]). Igal juhul näitavad kasutajatega konsulteerimise tulemused selgelt, et kõik kasutajad (nii Korsika elanikust reisijad kui ka mujal elavad reisijad) pooldasid konsulteerimise ajal kehtinud Korsikalt väljumise ja Korsikale saabumise aegu, olenemata asjaomasest laevaliinist, ning need ajad kinnitavad, et mujal elavad reisijad eelistavad öiseid ülesõite (põhjendus 112).

(765) Üldisemalt kinnitavad kasutajatega konsulteerimise tulemused suures osas Korsika elanikust reisijate ja mujal elavate reisijate homogeenset nõudlust mereveoteenuste järele, sealhulgas Marseille – Propriano liinil (põhjendus 112) ([252]).

(766) Seetõttu leiab komisjon Prantsuse ametiasutuste esitatud teabe põhjal, et Korsika laevaliinide kasutamisel ei ole Korsika elanikust reisijate ja mujal elavate reisijate vajadustes ilmseid erinevusi. Vastupidi, reisijate nõudlus on Korsika laevaliinide kasutamisel väga homogeenne.

(767) Komisjon märgib siiski, et turutõrke analüüsimiseks liitsid Prantsuse ametiasutused Korsika elanikust reisijate ja mujal elavate reisijate nõudluse (vt tabel 16). Lisaks ei ole Marseille – Propriano liini ATLis nende kahe reisijate kategooria puhul ette nähtud eraldi avaliku teenindamise kohustust: teisisõnu koheldakse neid kategooriaid võrdselt ja kummagi puhul ei möönda spetsiifilise avaliku teenindamise vajadust.

(768) Seega seisnes Prantsuse ametiasutuste tehtud ilmselge hindamisviga eristamises, mis aga iseenesest ei seadnud kahtluse alla Marseille – Propriano liini avaliku teenindamise vajaduse määratlemist.

c) Marseille sadama geograafiline asendatavus teiste mandrisadamatega

(769) Komisjon märgib, et mandriosa lähte-/saabumissadama valiku osas (põhjendus 135) olid Prantsuse ametiasutused seisukohal, et Korsika elanikust reisijad ei tee vahet Marseille ja Touloni sadama vahel. Teisisõnu, Korsikale suunduvat või sealt väljuvat liini kasutav Korsika elanikust reisija võib oma lõppsihtkohta jõudmiseks kasutada nii Marseille sadamat kui ka Touloni sadamat. Prantsusmaa leidis siiski, et Marseille ja Nice'i vahelise 200 km pikkuse

([251]) Joonealune märkus 78.

([252]) Korsikalt väljumise ja Korsikale saabumise aegade ning ülesõitude sageduse kõrval toob komisjon kasutajatega konsulteerimise puhul esile, et Korsika elanikust reisijatel ja mujal elavatel reisijatel on i) samad autokoha ja kajuti vajadused ning ii) samad eelistused Marseille ja Korsika vaheliste laevareiside sageduse suhtes.

vahemaa tõttu ei pea Korsika elanikust reisijad neid kahte sadamat Korsikale suunduvate/Korsikalt väljuvate reiside puhul omavahel asendatavaks. Sellest tulenevalt tuli Korsikale suunduvat või sealt väljuvat liini kasutavate Korsika elanikust reisijate nõudlust mõista nii, et see hõlmab reisijate nõudlust Marseille/Touloni ja Korsika vaheliste teenuste järele, ning Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vaheliste teenuste turutõrget tuli analüüsida samaaegselt Marseille ja Touloni sadamasse suunduvate või sealt väljuvate liinide puhul.

(770) Mujal kui Korsikal elavate reisijate kohta väidab Prantsusmaa, et nad ei tee kolme mandrisadama vahel vahet ja et need kolm sadamat on vastastikku täielikult asendatavad, esitamata selle järelduse kohta siiski konkreetseid põhjendusi. See tähendab, et mujal elavate reisijate kvantitatiivne nõudlus tuli arvutada kolme mandrisadama peale kokku ning Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vaheliste teenuste turutõrget tuli analüüsida samaaegselt Marseille, Touloni ja Nice'i sadamasse suunduvate või sealt väljuvate liinide puhul.

(771) Komisjon märgib ka, et kasutajatega konsulteerimise tulemuste kohaselt võrdleb suurem osa reisijaid (nii Korsika elanikust reisijad kui ka mujal elavad reisijad) Marseille's ja teistes mandrisadamates pakutavaid ülesõite ja et suur osa neist kasutas 2019. aastal Korsikale suunduvate/Korsikalt väljuvate reiside puhul vähemalt ühte muud mandrisadamat peale Marseille (põhjendused 113 ja 114). Kui laevapileti hind Marseille's tõuseb, asendaks suur enamus vastajaid Marseille sadama Touloni sadamaga ja väiksem osa oleks valmis reisima ka Nice'i. Komisjon märgib siiski, et Marseille – Propriano liini puhul tehakse selliseid võrdlusi harvem (põhjendus 113), sealhulgas laevapileti hinna hüpoteetilise tõusu korral Marseille sadamas (põhjendus 114). Üldiselt näitavad tulemused ka seda, et mujal elavad reisijad kalduvad võrdlema eri mandrisadamates saada olevaid ülesõite vähem kui Korsika elanikust reisijad.

(772) Komisjon märgib lisaks, et sadamavaldajatega konsulteerimisel teatasid Touloni ja Marseille sadamavaldajad, et reisijate meretranspordi valdkonnas valitseb nende vahel täiemahuline konkurents, kuna nende teeninduspiirkond hõlmab kogu Prantsusmaad. Nice'i sadam näib osutavat Marseille ja Touloni sadamale väiksemat konkurentsi, kuivõrd Nice'i sadamat kasutavad peamiselt piirkondlikud kliendid (põhjendused 121 ja 122). Need kolm sadamavaldajat ei toonud siiski esile mingeid erilisi piiranguid seoses reisijateveo hõlpsa teenindamisega oma taristu abil (põhjendus 123), välja arvatud see, et Touloni sadamavaldajal ei ole sadamataristu kõrge täituvusmäära tõttu võimalik tagada igapäevaseid või iganädalasi edasi-tagasi reise Korsikale.

(773) Lõpuks märgib komisjon, et Marseille ja Toulon asuvad teineteisest umbes 60 km kaugusel ning nendevahelise teekonna kestus on nii autoga kui ka rongiga sõites alla ühe tunni (põhjendus 25). Tänu ulatuslikule kiirteetaristule ja sagedastele raudteeteenustele on need kaks linna omavahel väga hästi ühendatud. Nice seevastu asub Toulonist ja Marseille'st palju kaugemal: vahemaad on üle 150 km (Touloni ja Nice'i vahelist maanteed või raudteed kasutades on keskmine teekonna kestus vähemalt 1 tund ja 45 minutit kuni 2 tundi), ehkki loodud on ulatuslik maanteetaristu ja raudteeühendused.

(774) Komisjon märgib sellega seoses, et kahe rajatise vaheline vahemaa, mis on suurem kui 100 km või pikem kui 1 tund, võib osutada, et põhimõtteliselt on nendevaheline konkurents kasutajate seisukohast välistatud. Näiteks leiab komisjon, et lennujaama teeninduspiirkond hõlmab geograafilist turgu, mis asub ligikaudu 100 km pikkuse või 60-minutilise auto-, bussi-, rongi- või kiirrongisõidu raadiuses ([253]).

(775) Eeltoodud tähelepanekutest saab teha järgmised järeldused.

(776) Komisjon leiab, et Marseille ja Touloni sadam on nii Korsika elanikust reisijate kui ka mujal elavate reisijate seisukohast omavahel asendatavad. Vahemaa nende kahe sadama vahel on alla 100 km ja teekonna kestus on alla 1 tunni; need kaks linna on maantee- ja raudteetaristu kaudu väga hästi ja korrapäraselt ühendatud. Kasutajate ja sadamavaldajatega konsulteerimine osutab ka nende kahe sadama vahelisele tugevale konkurentsile reisijateveo valdkonnas ([254]). Prantsuse ametiasutused ei teinud selles osas ilmselget hindamisviga.

([253]) Komisjoni teatis „Suunised lennujaamadele ja -ettevõtjatele antava riigiabi kohta" (ELT C 99, 4.4.2014, lk 3), jagu 2.2.
([254]) Samale järeldusele näib olevat jõutud ka konkurentsiasutuse arvamuses (punktid 297–305).

(777) Teisalt leiab komisjon talle esitatud teabe põhjal, et tõendeid Marseille ja Nice'i sadama vastastikuse asendatavuse kohta Korsika elanikust reisijate ja mujal elavate reisijate seisukohast ei ole piisavalt ([255]).

(778) Esiteks märgib komisjon, et Marseille ja Nice asuvad teineteisest tublisti üle 100 km ehk ühetunnise sõidu kaugusel. Nice'i sadama asendatavus Marseille' sadamaga tuleks seega põhimõtteliselt välistada. Teiseks kinnitavad kasutajate ja sadamavaldajatega konsulteerimise tulemused, et Nice'i ja Marseille' sadam ei ole omavahel asendatavad. Nice'i sadamavaldaja ise juhib tähelepanu sellele, et sadam teenindab vaid piirkondlikke kliente, samas kui kahe teise mandrisadama teeninduspiirkond on üleriigiline. Kolmandaks tehakse Gecodia aruandes järeldus, et mujal kui Korsikal elavad reisijad peavad kolme mandrisadamat vastastikku asendatavateks (erinevalt Korsika elanikust reisijatest), kuid selle järelduse toetuseks ei esitata mingeid põhjendusi.

(779) Prantsusmaa esitatud kogu teabe põhjal leiab komisjon, et Nice'i sadam ei näi olevat Marseille sadamaga asendatav ei Korsika elanikust reisijate ega mujal elavate reisijate jaoks.

(780) Komisjon leiab siiski, et see ilmselge hindamisviga ei mõjuta käesoleval juhul Marseille ja Propriano vahelise avaliku reisijateveoteenuse vajaduse määratlemist.

(781) Esiteks märgib komisjon hinnangulise kvantitatiivse nõudluse (st transporditavate reisijate arvu) kohta, et Prantsusmaa ei ole üle hinnanud Prantsusmaa mandriosa ja Propriano sadama vahel reisivate reisijate kvantitatiivset nõudlust, kuna Propriano sadam on ajalooliselt olnud ühendatud ainult Marseille'ga, mitte Touloni ja Nice'i sadamaga. Seega on Propriano sadama ja Prantsusmaa mandriosa vahel reisivate reisijate koguarv tegelikult sama, mis Marseille – Propriano liinil reisijate arv. Prantsuse ametiasutuste prognoositud nõudlus, mis põhineb 2016.–2021. aasta andmetel (põhjendus 150), piirdub varasemate perioodide veomahtudega Marseille ja Propriano vahel. Seetõttu arvestasid Prantsuse ametiasutused avaliku teenindamise vajaduse hulka rangelt Marseille ja Propriano vaheliste teenuste nõudluse, mistõttu Touloni ja Nice'i sadama hõlmamine või hõlmamata jätmine avaliku teenindamisega ei ole käesoleval juhul oluline.

(782) Teiseks ja samal viisil ei mõjutanud see hindamisviga ka turutõrke analüüsi, kuna see analüüs näitas igal juhul, et ükski ettevõtja ei ole valmis osutama ärilistel alustel teenuseid Propriano sadama ja Prantsusmaa mandriosa vahel (põhjendus 828). Seega oli olemas täielik turutõrge, olenemata mandrisadamate omavahelise asendatavuse eeldatavast määrast Propriano-suunaliste ühenduste puhul.

d) Propriano sadama geograafiline mitteasendatavus teiste Korsika sadamatega

(783) Komisjon märgib, et seoses reisijate valikuga Korsikal asuva lähte-/saabumissadama osas ei ole Prantsuse ametiasutused eraldi analüüsinud Korsika sadamate omavahelist geograafilist asendatavust kasutajate seisukohast, täpsemalt Propriano sadama asendatavust teiste Korsika sadamatega. Kaebuses väitis Corsica Ferries, et Ajaccio ja Propriano sadam on reisijate seisukohast siiski täielikult vastastikku asendatavad. Menetluse algatamise otsuses asus komisjon esialgu seisukohale, et see ei näi olevat nii, võttes arvesse märkimisväärset sõiduaega kahe sadama vahel ja teekonna konkreetseid topograafilisi iseärasusi ([256]).

(784) Prantsuse ametiasutused esitasid ametliku uurimismenetluse käigus mitu tõendit, mis nende arvates osutavad, et Propriano sadam ei ole asendatav ei Ajaccio sadamaga ega laiemalt teiste Korsika sadamatega (jaotised 2.1, 2.2 ja 4.1.3). Selles küsimuses esitasid tõendeid ka mõned huvitatud isikud, kusjuures Corsica Ferries rõhutas Ajaccio ja Propriano sadama asendatavust, samas kui Corsica Linea vaidles sellele vastu.

([255]) Kuna Touloni ja Nice'i sadama vastastikune asendatavus ei ole käesoleva otsuse seisukohast oluline, ei kommenteeri komisjon seda küsimust, seda enam, et Prantsuse ametiasutused ei ole esitanud mingeid tõendeid selle asendatavuse hindamiseks.

([256]) Menetluse algatamise otsus, põhjendus 300.

(785) Komisjon nendib kõigepealt, et talle esitatud teabe põhjal asub Propriano sadam Bastia ja L'Île-Rousse'i sadamast märkimisväärsel kaugusel (põhjendused 36 ja 37). Seega ei saa Propriano sadamat pidada nende kahe teise sadamaga asendatavaks.

(786) Ajaccio ja Porto-Vecchio sadama kohta märgib komisjon, et vahemaa nende sadamate ja Propriano vahel on ligikaudu 70 km. Mõlemal juhul on teekonna kestus autoga sõites siiski peaaegu 1 tund ja 30 minutit ning bussiga sõites 1 tund ja 45 minutit, kusjuures igapäevaseid ühendusi on suhteliselt vähe (põhjendused 36 ja 37). Nende pikkade sõiduaegade tõttu tuleks Propriano sadama asendatavus Ajaccio või Porto-Vecchio sadamaga seega põhimõtteliselt välistada.

(787) Samuti nendib komisjon sarnaselt Prantsuse ametiasutustele (põhjendus 361), et Propriano ja Ajaccio/Porto-Vecchio vahelist sõiduaega mõjutavad käänulised teed, mis suurendavad Korsikal sagedaste liiklusõnnetuste ohtu. Samuti on liiklussurmade arv saarel suur (põhjendus 18). Need geograafilised piirangud suurendavad ka bensiinikulusid, nagu Corsica Linea oma märkustes õigesti märgib (põhjendus 549); need kulud on Korsikal iseäranis suured (põhjendus 21) ja seda olukorras, kus inflatsioon Propriano piirkonnas 2022. märkimisväärselt kiirenes, suurendades kohaliku elanikkonna igapäevaseid elamiskulusid (põhjendus 23). See Prantsuse ametiasutuste esitatud objektiivne teave, milles võetakse arvesse kasutajate huve vastavalt ÜMPT raamistiku punktile 14, kinnitab järeldust, et seisukoht, mille kohaselt ühelt poolt Ajaccio ja Porto-Vecchio sadam ning teiselt poolt Propriano sadam ei ole kasutajate seisukohast omavahel asendatavad, ei näi olevat ilmselgelt ekslik.

(788) Komisjon märgib ka, et kuigi kasutajatega konsulteerimisel ei esitatud konkreetseid küsimusi Korsika sadamate omavahelise geograafilise asendatavuse kohta, annavad konsulteerimise tulemused selle kohta mõningast teavet. Nagu on märgitud põhjendustes 113 ja 114, võrdlevad reisijad üldjuhul ülesõite eri mandrisadamatest Korsikale, kuid see on liiniti erinev. Näib, et enamik Marseille – Propriano liini kasutavatest vastajatest (üle 60 %) ei kasutanud 2019. aastal alternatiivina muid liine, mis ühendavad Korsikat teiste mandrisadamatega (näiteks Toulon – Ajaccio või Toulon – Porto-Vecchio liini), ning et erinevalt muudest Korsika liinidest ei võrdle rohkem kui 50 % neist kunagi mandrisadamates Propriano suunal või Proprianost väljuval suunal pakutavaid ülesõite muude teenustega.

(789) Arvestades asjaolu, et Propriano sadamal on mandriga ainult üks ühendus (Marseille'ga), näivad need tulemused kinnitavat, et kasutajad ei võrdle Marseille – Propriano liini teistes mandrisadamates saada olevate alternatiivsete ülesõitudega, nagu Toulon – Ajaccio või Toulon – Porto-Vecchio, et reisida Proprianosse või vastupidi.

(790) Kõigi nende kaalutluste põhjal leiab komisjon, et Prantsuse ametiasutused ei ole käesoleval juhul ilmselgelt valel seisukohal, kui nad järeldavad, et Propriano ja Ajaccio/Porto-Vecchio sadam ei ole kasutajate seisukohast omavahel asendatavad ([257]).

(791) Corsica Ferriese esitatud märkused, milles vaieldi vastu üksnes seisukohale, et Ajaccio ja Propriano ei ole omavahel asendatavad, ei muuda seda järeldust.

(792) Esiteks, märkides, et vahemaa Propriano ja Ajaccio vahel on vaid 70 km ning et peamiselt oma autoga reisivate reisijate jaoks on selline vahemaa tühine (põhjendus 420), tugineb Corsica Ferries kahe sadama vastastikuse asendatavuse puhul üksnes nendevahelisele kaugusele. Vahemaa kahe sadama vahel on siiski vaid üks tegur, mida nende vastastikuse asendatavuse kindlaksmääramisel arvesse võtta.

([257]) Sellega seoses tuleb silmas pidada, et kasutajatega konsulteerimisel kasutatud küsimustik sisaldas küsimusi mereveoteenuste kasutamise kohta kogu liinil (näiteks Marseille – Ajaccio), võttes seega arvesse kasutajate vajadusi ja eelistusi nii Marseille sadamast väljumisel või sinna saabumisel kui ka Korsika sadamatest väljumisel või sinna saabumisel. Samuti puudutasid lennu- ja meretranspordi vastastikuse asendatavuse kohta esitatud küsimused ka mandrilt või Korsikalt väljuvaid kasutajaid. Korsika sadamate geograafiline vastastikune asendatavus oli seega ainus küsimus, mis kasutajatega konsulteerimisel ja Gecodia aruandes puudus, kuid Prantsuse ametiasutuste esitatud tõendite põhjal ei saa järeldada, et seeläbi tehti ilmselge hindamisviga.

(793) Teiseks väidab Corsica Ferries, et on vale asuda seisukohale, et ligikaudu ühetunnine sõiduaeg välistab kahe sadama vastastikuse asendatavuse (põhjendus 421). Ajaccio ja Propriano sadama vahelise teekonna kestus ei ole siiski mitte ligikaudu 1 tund, vaid autoga sõites 1 tund ja 30 minutit ning bussiga sõites 1 tund ja 45 minutit (põhjendused 36–37), st märkimisväärselt pikem ([258]).

(794) Sellega seoses märgib Corsica Ferries, et Prantsuse ametiasutuste hinnangul ei välista pikemad teekonna kestused Marseille ja Nice'i ning Touloni ja Nice'i vahel nende sadamate omavahelist asendatavust (põhjendus 422). Komisjon leiab siiski, et mandrisadamate geograafilise asendatavuse analüüs ei ole Korsika sadamate geograafilise asendatavuse uurimisel asjakohane, kuna viimaste analüüsimisel tuleb võtta arvesse Korsika olusid ja iseärasusi. Igal juhul leiab komisjon, et Gecodia aruande analüüs mandrisadamate asendatavuse määra kohta ei olnud põhjenduses 780 esitatud põhjustel piisavalt põhjalik.

(795) Kolmandaks märgib Corsica Ferries, et Ajaccio ja Propriano vahel (eelkõige Grosseto-Prugnas) asuvad Korsika elanikud pidasid neid kahte sadamat omavahel asendatavaks (põhjendus 423). Komisjon märgib siiski, et sadama teeninduspiirkonna analüüsis tuleb arvesse võtta kõiki selles piirkonnas asuvaid kasutajaid, mitte ainult neid, kes asuvad selle piirkonna piiridel ja kellel seetõttu võib olla kokkupuude teise teeninduspiirkonnaga. Nimelt on igal teeninduspiirkonnal piirid, mille ääres asuvad kasutajad võivad kasutada üht või mitut muud taristut või teenust ([259]). Igal juhul ei tõendanud Corsica Ferries, et Grosseto-Prugna elanikud moodustavad enamiku või vähemalt märkimisväärse osa Propriano sadamas mereveoteenuseid kasutavatest reisijatest.

(796) Neljandaks märgib komisjon, nagu on osutatud menetluse algatamise otsuses ([260]) ja ilma et Corsica Ferries oleks talle selles küsimuses vastu vaielnud, et see, et reisijad, kes tavaliselt lähevad laevale Proprianos, peavad mandrile jõudmiseks sõitma Ajacciosse neil päevadel, mil Propriano sadamast edasi-tagasi reisi ei välju, ei tulene reisija valikust ühe või teise sadama kasuks, vaid vajadusest sõita Ajacciosse, kuna Proprianos teenused puuduvad. Vastupidiselt Corsica Ferriese väitele (põhjendus 424) ei saa seda asjaolu seega pidada kahe sadama omavahelise asendatavuse hindamisel asjakohaseks.

(797) Lõpuks, mis puudutab asjaolu, et Prantsuse ametiasutused olid 2018. aastal riigisisese kohtu tellitud eksperdiarvamuse kontekstis ise tunnistanud Propriano ja Ajaccio sadama vastastikust asendatavust reisijateveo puhul (põhjendus 425), siis tuleb märkida, et see asjaolu ei ole oluline, kuna see on seotud muude meetmetega kui need, mida uuritakse käesolevas asjas. Tuleb meeles pidada, et see arvamus käsitles Propriano ja Ajaccio sadama vastastikust asendatavust seoses 2007.–2013. aasta ATLi alusel suveperioodiks kehtestatud lisateenusega, mille rahastamine kujutas endast siseturuga kokkusobimatut riigiabi (põhjendus 67).

(798) Seega on ekslikud Corsica Ferriese argumendid, mille kohaselt see arvamus puudutas i) Korsika laevaliinide teenindamist ja avaliku teenindamise kohustusi, mis on sarnased ATLides sätestatutega, ning ii) hiljutist perioodi, mil mereveoteenuste turul olulisi muutusi ei toimunud (põhjendus 426). ATLides ei ole ette nähtud sellist lisateenust nagu see, mis nähti ette 2007.–2013. aasta ATLis.

([258]) Corsica Ferries väidab lisaks, et Grosseto-Prugna, mis asub Ajaccio ja Propriano vahel, on Ajacciost 40 minuti kaugusel ja Proprianost 45 minuti kaugusel. Seega on sõiduaeg hinnanguliselt 85 minutit, st 1 tund ja 25 minutit.

([259]) Näiteks kui kaks taristut asuvad teineteisest peaaegu 400 km kaugusel, võiksid kasutajad, kes asuvad nende kahe vahepeal (st kummastki 200 km kaugusel), pidada neid omavahel asendatavateks, kui kõik muud tingimused on võrdsed. See ei tähenda siiski, et need kaks taristut on üksnes sel põhjusel vastastikku asendatavad.

([260]) Menetluse algatamise otsus, põhjendus 301.

(799) Lisaks ei sisalda Corsica Ferriese märkuste 8. lisana esitatud kiri faktilisi ega õiguslikke tõendeid põhjuste kohta, mis viisid õiguseksperdi järeldusele, et Ajaccio ja Propriano sadam on omavahel asendatavad, mistõttu komisjonil ei ole võimalik seda tõendit oma analüüsis arvesse võtta. Kirjas viidatakse üksnes asjaolule, et pooled „*nõustusid*“ sellise asendatavuse olemasolus. Prantsuse ametiasutused vaidlustasid siiski Ajaccio ja Propriano sadama vastastikuse asendatavuse käesolevas asjas (jaotis 4.1.3) ja esitasid oma seisukoha toetuseks mitu objektiivset tõendit, mille kohta komisjon peab ELi toimimise lepingu 108 lõike 3 alusel seisukoha võtma. Ükski Corsica Ferriese märkustes osutatud tõenditest ei tõenda, et Prantsusmaa esitatud teave Ajaccio ja Propriano sadama vastastikuse mitteasendatavuse kohta on ilmselgelt vale.

e) Järeldused reisijate kvalitatiivse nõudluse kohta

(800) Kokkuvõttes ilmneb kõigest eeltoodust, et Prantsuse ametiasutused kasutasid kooskõlas ÜMPT raamistiku punktiga 14 asjakohaseid vahendeid, et teha kindlaks reisijate kvalitatiivne nõudlus Marseille ja Propriano vaheliste teenuste järele.

(801) Need vahendid võimaldasid selgitada välja kasutajate vajadused mereveoteenuste järele, kuid Prantsuse ametiasutused tegid hindamisvea Korsika elanikust reisijate ja mujal elavate reisijate eristamisel, kuna nende kahe kategooria nõudlus näib olevat laias laastus homogeenne. See viga ei mõjuta siiski Prantsuse ametiasutuste analüüsi, mis käsitleb avaliku teenindamise vajadust Marseille – Propriano liinil.

(802) Lisaks määrasid Prantsuse ametiasutused õigesti kindlaks Marseille ja Touloni sadama vastastikuse geograafilise asendatavuse kasutajate seisukohast, kuid nad ei analüüsinud põhjalikult Marseille ja Nice'i sadama asendatavust. See viga ei mõjuta siiski Marseille ja Propriano vahelise liini avaliku teenindamise vajaduse analüüsi.

(803) Prantsuse ametiasutuste esitatud tõendid on piisavalt usutavad, et välistada mis tahes ilmselge hindamisviga seoses Propriano sadama ja teiste Korsika sadamate omavahelise mitteasendatavusega.

7.3.2.1.1.1.2. Kvantitatiivne nõudlus

(804) Komisjon märgib, et selleks et kvantifitseerida reisijate nõudlus igal Marseille ja Korsika vahelisel laevaliinil, sealhulgas Marseille – Propriano liinil, koostasid Prantsuse ametiasutused prognoosid aastateks 2023–2030, võttes aluseks 2019. aasta andmed; 2020. ja 2021. aastat mõjutas COVID-19 pandeemia (põhjendus 150) ([261]). Teisisõnu, Prantsuse ametiasutused valisid välja kõige viimase aasta, mil reisijate meretranspordi turg toimis mereveoteenuste kontekstis tavapäraselt. Komisjoni arvates ei ole selle valiku puhul tehtud ilmselget hindamisviga.

(805) Analüüsitava perioodi tulevase nõudluse hindamiseks kohaldasid Prantsuse ametiasutused ametlikest allikatest saadud keskmist aastast kasvumäära, nimelt transpordinõudluse keskmist aastast kasvumäära, aastani 2030, mille avaldas rohepöördeministeerium ja mis arvutati 2021. aastal kättesaadavate andmete põhjal (põhjendus 150). Komisjon märgib, et see keskmine aastane kasvumäär arvutati muu hulgas selleks, et teha kohalikele omavalitsustele kättesaadavaks transpordiprognoosid transpordiga seotud projektide jaoks, nagu käesoleval juhul. Seega võisid Prantsuse ametiasutused seda keskmist aastast kasvumäära kasutada ilma ilmselget hindamisviga tegemata, seda enam, et seda määra kohandati eesmärgiga võtta arvesse Korsika erilist olukorda, mida käsitleti ka rohepöördeministeeriumi uuringutes.

(806) Huvitatud isikud ei esitanud sel teemal ühtegi märkust.

([261]) Komisjon märgib ka, et ajal, mil Prantsuse ametiasutused analüüsisid avaliku teenindamise vajadust, ei olnud 2022. aasta andmed veel kättesaadavad.

(807) Seega ei teinud Prantsusmaa Marseille ja Propriano vahelise reisijateveo kvantitatiivse nõudluse analüüsimisel ilmselget hindamisviga.

7.3.2.1.1.2. Turutõrke olemasolu

7.3.2.1.1.2.1. Avaliku teenindamise lepingu puudumise korral turu pakkumise kindlakstegemine

(1) Prantsusmaa poolt turu pakkumise kindlakstegemiseks kasutatud asjakohased vahendid

(808) Komisjon märgib, et Prantsuse ametiasutused algatasid laevandusettevõtjatega konsulteerimise, kutsudes kõiki huvitatud laevandusettevõtjaid üles avaldama arvamust teenuste kohta, mida nad avaliku teenindamise lepingu puudumise korral Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahel pakuksid. Laevandusettevõtjatega konsulteerimine kestis viis nädalat ja selles võisid CdC veebisaidi kaudu osaleda kõik huvitatud ettevõtjad (põhjendus 97).

(809) Laevandusettevõtjatega konsulteerimisel kasutati küsimustikku ärilistel alusel osutatavate teenuste omaduste kohta, mida ettevõtjad kavatseksid pakkuda. Küsimustikule oli lisatud mitu dokumenti, milles teavitati ettevõtjaid i) Korsika laevaliinide teenindamise peamistest omadustest, ii) Prantsuse ametiasutuste võetud meetmetest avaliku teenindamise vajaduse olemasolu kindlakstegemiseks, iii) Prantsusmaa poolt algselt kindlaks määratud erinevatest kasutajakategooriatest ning iv) kasutajatega konsulteerimise tulemustest (põhjendus 98). Kogu esitatud teave võimaldas ettevõtjatel seega mõista konteksti, milles nendega konsulteeriti.

(810) Ettevõtjatele esitatud küsimustikus paluti neil eelkõige kirjeldada nende poolt ärilistel alustel pakutavate teenuste omadusi (põhjendused 163–165), mis võimaldas Prantsuse ametiasutustel saada teavet järgmise kohta: teenindatavate liinide arv; teenuste sagedus; kasutatavate laevade veomaht ja omadused; väljumis- ja saabumisajad; pardal pakutavad teenused; millistel perioodidel teenust aasta jooksul osutataks; kas teenused hõlmavad vahepeatusi jne. Komisjon märgib, et need küsimused kajastasid kasutajatega konsulteerimise käigus tõstatatud küsimusi (sõiduplaanid, sagedus, kajutid, laevade veomaht, perioodid, lähte-/saabumissadamad jne).

(811) Seega oli Prantsuse ametiasutustel võimalik võrrelda ettevõtjate pakkumist kasutajate nõudlusega, et teha kindlaks avaliku teenindamise vajadus. Seepärast ei ole õige väita, nagu seda teeb Corsica Ferries (põhjendus 461), et küsimustikus kutsuti ettevõtjaid üles üksnes kirjeldama teenuseid, mida nad osutaksid territoriaalse järjepidevuse vajaduste rahuldamiseks. Vastupidi – küsimustikus paluti esitada täielik kirjeldus nii olemasolevate teenuste kui ka potentsiaalsete teenuste kohta, mida ettevõtjad võiksid avaliku teenindamise lepingu puudumise korral osutada. Komisjon märgib lisaks, et laevandusettevõtjatega konsulteerimisel esitatud vastuses tegi Corsica Ferries etteheiteid seoses küsimuste üksikasjalikkusega (põhjendus 169).

(812) Sellest nähtub ka, et Corsica Ferriesel ei ole alust väita, et Prantsuse ametiasutused ei määratlenud läbipaistvat ja objektiivset vastupidist stsenaariumi (vt põhjendus 459).

(813) Lisaks märgib komisjon, et Prantsuse ametiasutused konsulteerisid ka sadamavaldajatega, mis võimaldas neil koguda asjakohast teavet sadamate läbilaskevõime ja laevandusettevõtjatele pakutavate teenuste kohta (põhjendus 752).

(814) Seega korraldasid Prantsuse ametiasutused vastavalt ÜMPT raamistiku punktile 14 asjakohased avalikud konsultatsioonid, et võtta arvesse teenuseosutajate huve.

(2) Prantsusmaa järeldused turu pakkumise kindlakstegemise kohta

(815) Komisjon märgib, et kasutajatega konsulteerimisel osalesid kolm ettevõtjat (põhjendus 166). Corsica Linea ja La Méridionale teatasid, et avaliku teenindamise lepingu puudumise korral ei pakuks nad teenuseid ärilistel alustel (põhjendus 167). Corsica Ferries kirjeldas Prantsuse ametiasutustele teenuseid, mida ta pakuks ärilistel alustel avaliku teenindamise lepingu puudumisel (põhjendused 170–173).

(816) Corsica Ferries leiab oma märkustes sisuliselt, et Corsica Linea ja La Méridionale'i avaldused ei olnud usutavad ning et Prantsuse ametiasutused oleksid pidanud neid avaldusi üksikasjalikumalt analüüsima (põhjendused 464 ja 465).

(817) Kõigepealt märgib komisjon, et vastavalt ÜMPT raamistiku punktile 14 ja kabotaažimääruse artiklile 4, nagu neid on tõlgendatud kohtupraktikas (kohtuotsuses *SNCM II*), on liikmesriikidel võimaliku turutõrke analüüsimiseks sobivate vahendite valimisel ulatuslik kaalutlusõigus. Nad võivad sel eesmärgil korraldada avaliku konsultatsiooni (põhjendus 737), et koguda ettevõtjate arvamusi selle kohta, kas turg suudab rahuldada ametiasutuste tuvastatud nõudlust. Seda ei ole vaidlustanud ükski huvitatud isik.

(818) Komisjon märgib, et käesoleval juhul korraldasid Prantsuse ametiasutused avaliku laevandusettevõtjatega konsulteerimise, mille sisu võimaldas neil koguda täpset ja täielikku teavet Korsikaga seotud mereveoteenuste kohta, mida turg pakuks avaliku teenindamise lepingu puudumise korral 2019. aasta ATK kava raames (jaotis 3.4.2.2.1).

(819) Kui liikmesriik korraldab täieliku ja täpse avaliku konsultatsiooni, valivad ettevõtjad ise, kas osaleda või mitte, ning kui nad otsustavad osaleda, peavad nad seda tegema hea usu põhimõtte kohaselt. Seetõttu on neil kohustus esitada liikmesriigile õiget ja täielikku teavet, et võimaldada tal võimalikult põhjalikult analüüsida turu pakkumist avaliku teenindamise kohustuse puudumisel.

(820) Mis puudutab käesoleval juhul Corsica Linea ja La Méridionale'i poolt *turul pakutavaid olemasolevaid teenuseid*, siis komisjon märgib Prantsuse ametiasutuste ja huvitatud isikute esitatud teabe põhjal, et ATLide sõlmimise kuupäeval (20. detsember 2022) ei osutanud Corsica Linea ega La Méridionale väljaspool ATLe ärilistel alustel teenuseid ühelgi Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahelisel liinil. Need ettevõtjaid osutasid ärilistel alustel rahvusvahelisi mereveoteenuseid üksnes Prantsusmaa ja Põhja-Aafrika vahel. Corsica Ferries ei esitanud oma märkustes vastupidiseid tõendeid. Ta esitas üksnes teavet nii Corsica Linea ja La Méridionale'i poolt tegelikult osutatud teenuste kohta 2023. ja 2024. aastal, st pärast ATLide sõlmimise kuupäeva (põhjendus 465). Seetõttu ei saanud Prantsuse ametiasutused tugineda Corsica Linea või La Méridionale'i poolt turul osutatavate olemasolevate teenuste analüüsile.

(821) Mis puudutab *potentsiaalseid teenuseid*, mida La Méridionale ja Corsica Linea oleksid võinud pakkuda, siis Corsica Ferriese esitatud BRG 1. uuringus märgitakse, et Corsica Linea oli esitanud 2022. aasta juunis Korsika transpordiametile transpordiplaani, teavitades Korsika transpordiametit oma kavatsusest teha 2023. aasta jooksul 19 edasi-tagasi reisi Marseille ja Propriano vahel, 5 edasi-tagasi reisi Marseille ja Ajaccio vahel ning 10 edasi-tagasi reisi Marseille ja L'Île-Rousse'i vahel. Samas on selge, et i) see transpordiplaan ei hõlmanud La Méridionale'i; ii) see esitati rohkem kui kolm kuud pärast laevandusettevõtjatega konsulteerimist ja avaliku teenindamise vajaduse määratlemist Prantsusmaa poolt, samal ajal kui ATLide sõlmimiseks oli 6. mail 2022 juba alustatud hankemenetlust; iii) see puudutas üksnes 2023. aastaks kavandatud tegevust, samas kui laevandusettevõtjatega konsulteerimise eesmärk oli analüüsida turu pakkumist aastatel 2023–2028. Neid piiranguid arvestades ei piisa ainuüksi sellest asjaolust tõendamaks, et Corsica Linea avaldused ei olnud usutavad. Igal juhul ei tõendanud Corsica Ferries, kuidas see transpordiplaan, mis pealegi puudutas tühist hulka ühekordseid edasi-tagasi reise, oleks saanud Prantsuse ametiasutuste turutõrkeanalüüsi mõjutada.

(822) Lisaks ei saa Prantsuse ametiasutustele ette heita, et nad ei analüüsinud põhjalikult laevandusettevõtjatega konsulteerimise käigus saadud vastuseid, kui neil ei olnud tol ajal tõendeid, et kõnealused avaldused on ilmselgelt valed. Corsica Ferriese viide konkurentsiasutuse arvamuse punktile 369 (põhjendus 464) ei ole siinkohal asjakohane, kuna ta ei esita selle kohta ühtegi tõendit. Esiteks käsitleti selles arvamuses avaliku teenindamise vajaduse määratlemist seoses 2019.–2020. aasta ATLidega, mitte käesolevas asjas kõne all olevate meetmetega. Teiseks tehti arvamuses ettepanek kasutada avaliku konsultatsiooni asemel alternatiivset meetodit. Kuid nagu on märgitud põhjenduses 814, oli laevandusettevõtjatega konsulteerimine käesoleval juhul asjakohane vahend turutõrke analüüsimiseks, ilma et Prantsuse ametiasutused oleksid ÜMPT raamistiku kohaselt olnud kohustatud selleks kasutama muid vahendeid.

(823) Lisaks ei tõenda ainuüksi asjaolu, et Corsica Linea ja La Méridionale andsid laevandusettevõtjatega konsulteerimisel identsed vastused, neid mõjutava huvide konflikti olemasolu ega nendevahelist tegevuse kooskõlastamist. Samuti ei anna ainuüksi asjaolu, et Corsica Linea ja La Méridionale olid kontsessionäärid, kelle lepingud olid lõppemas, iseenesest põhjust kahelda nende poolt konsultatsiooni käigus antud vastuste usaldusväärsuses või lausa keelata neid selles konsultatsioonis osalemast (põhjendus 466). Mis puudutab väidet, et oma aktsionäride koosseisust tuleneva huvide konflikti tõttu ei oleks Corsica Linea tohtinud konsultatsioonis osaleda (põhjendused 462 ja 463), siis märgib komisjon, et Corsica Ferriese märkused ei võimalda kindlaks teha, et Corsica Linea aktsionärid on „*peamised Korsika-suunaliste kaubaveoteenuste kliendid*“. Lisaks märgib komisjon, et direktiivi 2006/123/EÜ artikkel 14 ei keela konkureerivatel ettevõtjatel osaleda avalikus konsultatsioonis, nagu see oli käesoleval juhul. Igal juhul ei ole Corsica Ferries tõendanud, kuidas see, kui Corsica Lineal oleks keelatud laevandusettevõtjatega konsulteerimisel osaleda, oleks võimaldanud Prantsuse ametiasutustel jõuda turutõrke uurimisel teistsugusele järeldusele.

(824) Lõpuks, vastupidiselt Corsica Ferriese väitele põhjenduses 467, ei esitanud Corsica Linea ja La Méridionale üksnes üldsõnalisi ja abstraktseid avaldusi ilma igasuguse konteksti ja konsulteerimiseta. Komisjon juhib tähelepanu sellele, et laevandusettevõtjatega konsulteerimisel paluti neil üksikasjalikult kirjeldada teenuseid, mida nad pakuksid turul avaliku teenindamise lepingu puudumise korral. Kuna Corsica Linea ja La Méridionale märkisid, et nad ei hakkaks osutama teenuseid ärilistel alustel, ei saanud nad esitada üksikasju teenuste kohta, mida nad pakuksid ATLide puudumisel.

(825) Eeltoodust tuleneb, et määrates kindlaks avaliku teenindamise lepingu puudumise korral turul pakutavad reisijate-veoteenused Korsika laevaliinide teenindamise kontekstis, ei teinud Prantsuse ametiasutused ilmselget hindamisviga.

7.3.2.1.1.2.2. Turutõrke analüüs

(826) Komisjon märgib, et Prantsuse ametiasutuste järelduse kohaselt on Propriano sadama ning Marseille ja Touloni sadama (need kaks sadamat on vastastikku asendatavad) vahel tegemist täieliku turutõrkega, kuna Corsica Ferries ei pakuks Marseille/Touloni ja Propriano vahel ärilistel alustel teenuseid (põhjendused 169 ja 174).

(827) Corsica Ferries ei vaidlusta oma märkustes seda, kuidas Prantsuse ametiasutused tõlgendasid tema pakkumist teenuste osutamiseks ärilistel alustel. Ta leiab vaid, et Ajaccio ja Propriano sadam on vastastikku asendatavad, mistõttu tema poolt Ajaccio sadama ja mandri vahel pakutavad teenused oleksid piisavad, et katta Proprianosse/Proprianost reisimise nõudlus. Põhjendustes 783–799 esitatud põhjustel lükkab komisjon selle argumendi siiski tagasi.

(828) Sellest järeldub, et Prantsuse ametiasutused ei teinud ilmselget hindamisviga, leides, et Propriano sadama ja Marseille sadama vahel esineb turutõrge.

7.3.2.1.1.3. Järeldus reisijate meretranspordi vajaduse kohta Marseille ja Propriano vahel

(829) Kõigest eeltoodust tuleneb, et Propriano ja Marseille vahel avaliku teenindamise vajaduse kindlaksmääramisel ei teinud Prantsuse ametiasutused ilmselget hindamisviga, kuna kindlaks tehtud ja kvantifitseeritud transpordi-nõudlust ei ole võimalik rahuldada turu pakkumisega, mille nad kindlaks tegid.

7.3.2.1.2. Ravi eesmärgil reisijate meretranspordi vajadus

(830) Käesolevas jaotises uurib komisjon, kas ravi eesmärgil reisijate meretranspordi vajadus Korsika sadamate ja Marseille sadama vahelistel liinidel i) vastab nende kasutajate nõudlusele, mida Prantsuse ametiasutused on nõuetekohaselt tõendanud ja ii) mida Prantsuse ametiasutuste koostatud avaliku teenindamise lepingu puudumisel korral ei ole võimalik rahuldada turu pakkumisega.

7.3.2.1.2.1. Kasutajate nõudluse olemasolu

7.3.2.1.2.1.1. Kvalitatiivne nõudlus

(1) Kvalitatiivse nõudluse kindlakstegemiseks kasutatud asjakohased vahendid

(831) Komisjon märgib, et Prantsuse ametiasutused püüdsid ravi eesmärgil reisijate nõudlust mitmel viisil kindlaks teha.

(832) Esiteks korraldasid Prantsuse ametiasutused mitu avalikku konsultatsiooni, et koguda teavet nende reisijate nõudluse kohta.

(833) Esimese, kasutajatega konsulteerimise (põhjendus 93) käigus kutsuti kõiki ravi eesmärgil reisijaid üles vastama küsimustikule mereveoteenuste kasutamise kohta Korsika laevaliinidel. Sellel küsimustikul olid samad omadused nagu kõigile reisijatele suunatud küsimustikul (põhjendused 744–746) ning see sisaldas ka täpsemaid küsimusi ravi eesmärgil reisijate vajaduste ja eelistuste kohta (põhjendus 108). Seega võimaldas kasutajatega konsulteerimine võtta ravi eesmärgil reisijate huve nõuetekohaselt arvesse; komisjon viitab sellega seoses põhjendustes 746–751 esitatud analüüsile. Konsulteerimine osutus aga edutuks, sest Prantsuse ametiasutused said küsimustikule vähe vastuseid (põhjendus 111).

(834) Teise, sadamavaldajatega konsulteerimise käigus palusid Prantsuse ametiasutused sadamavaldajatel kommenteerida mereveoteenuseid, et saada teavet eelkõige konkurentsitaseme kohta mereveoteenuste valdkonnas ja sadamate läbilaskevõime kohta (põhjendused 116–119 ja 752).

(835) Lisaks tegid Prantsuse ametiasutused sõltumatule majanduskonsultandile Gecodia ülesandeks viia paralleelselt avalike konsultatsioonidega läbi uuring kasutajate nõudluse kohta, et neid konsultatsioone täiendada (põhjendused 90 ja 754). Gecodia aruanne sisaldab järeldusi selle uuringu kohta, sealhulgas ravi eesmärgil reisijate nõudluse kohta. Kuna kasutajatega konsulteerimine ei andnud ravi eesmärgil reisijate nõudluse osas tulemusi, tuginesid Prantsuse ametiasutused nende kasutajate nõudluse määratlemisel üksnes Gecodia aruandele. Gecodia aruandes hinnati kvalitatiivset (ja kvantitatiivset) nõudlust, tuginedes muu hulgas tervishoiu- ja sotsiaalkindlustusasutustelt kogutud ulatuslikele andmetele.

(836) Need asjaolud näitavad, et Prantsusmaa tugines mitmele vahendile, mida komisjon peab kõnealuste teenuste kasutajate huvide arvessevõtmiseks ÜMPT raamistiku punkti 14 tähenduses asjakohaseks.

(2) Prantsusmaa järeldused kvalitatiivse nõudluse kohta

(837) Komisjon uurib nüüd Prantsuse ametiasutuste järeldusi järgmiste küsimuste kohta: i) meretranspordi ja lennutranspordi vastastikune mitteasendatavus ravi eesmärgil reisijate seisukohast; ii) Marseille sadama geograafiline asendatavus Touloni ja Nice'i sadamaga ning iii) Korsika sadamate vastastikune geograafiline asendatavus.

a) Meretranspordi ja lennutranspordi vastastikune mitteasendatavus

(838) Komisjon märgib, et Prantsuse ametiasutuste hinnangul ei ole kasutajate nõudlust mandri ja Korsika vahelise meretranspordi järele võimalik samaväärsetel tingimustel rahuldada lennutranspordiga, olenemata sellest, millise laevaliiniga on tegemist. Prantsuse ametiasutused välistasid lennutranspordi ja meretranspordi vastastikuse asendatavuse mitme teguri alusel, mis on kokkuvõtlikult esitatud põhjendustes 127–131.

(839) Komisjon toob esile, et selline asendatavus on ravi eesmärgil meritsi reisivate reisijate puhul välistatud niivõrd, kuivõrd transpordiliik on arsti poolt ette kirjutatud vastavalt patsiendi seisundile ja iseseisvuse tasemele (põhjendused 141 ja 142).

(840) Seetõttu leiab komisjon, et selle analüüsi puhul ei ole tehtud ilmselget hindamisviga. Huvitatud isikud ei esitanud sel teemal märkusi.

b) Mandrisadamate vastastikune geograafiline mitteasendatavus

(841) Komisjon märgib kõigepealt, et ravi eesmärgil reisijate puhul puudutab meretranspordi vajadus i) Korsikal elavaid reisijaid, ii) kes peavad sõitma mandrile, et saada ravi, mida saarel ei ole võimalik saada (põhjendused 143–144), ning iii) kes peavad kasutama meretransporti, kui see on arsti poolt ette kirjutatud (põhjendused 141–142). Seetõttu nendib komisjon, et ravi eesmärgil reisijatel on kiireloomuline vajadus reisida asjakohase ravi saamiseks Prantsusmaa mandriossa.

(842) Seejärel märgib komisjon, et selleks, et neile hüvitataks reisiga seotud transpordikulud, peavad ravi eesmärgil reisijad täitma mitut CSSis sätestatud tingimust (põhjendused 137–139). Nimelt on kohaldatavate õigusnormidega (CSSi artikkel R. 310-10-5) ette nähtud, et transpordikulude hüvitamine arvutatakse patsiendi algse ravikoha ja lähima määratud raviasutuse vahelise vahemaa alusel. Teisisõnu peavad ravi eesmärgil reisijad valima lühima marsruudi Korsikal asuva ravikoha ja mandril asuva raviasutuse vahel. Nagu Prantsuse ametiasutused märgivad, on neil asjaoludel mõistlik asuda seisukohale, et ravi eesmärgil reisijad on väga tundlikud nende kahe punkti vahelise vahemaa suhtes ja et seetõttu kalduvad nad eelistama laevareisi mandrisadamasse, mis on kõige lähemal raviasutusele, kuhu neil on vaja jõuda. Seetõttu ei näi ravi eesmärgil reisijad olevat valmis võrdlema saadaolevaid ülesõite erinevatesse mandrisadamatesse ja seega ei näi ükski mandrisadam nende kasutajate seisukohast olevat teistega asendatav.

(843) Lõpuks märgib komisjon, et sotsiaalkindlustusasutustelt (ravikindlustusfondidelt) saadud andmete põhjal on suur osa juhtudest seotud meretranspordiga Marseille'sse, kus asub enamik arstide poolt ravi eesmärgil reisijatele määratud raviasutusi (põhjendused 147 ja 148). Prantsuse ametiasutuste esitatud andmed kinnitavad seega, et ravi eesmärgil reisijate nõudlus on koondunud Marseille sadamasse suunduvatele ja sealt väljuvatele liinidele.

(844) Nende asjaolude põhjal leiab komisjon, et Prantsuse ametiasutused ei teinud ilmselget hindamisviga, kui nad leidsid, et oma erivajaduste tõttu ei pea ravi eesmärgil reisijad mandrisadamaid, sealhulgas Marseille ja Touloni sadamat, vastastikku asendatavateks.

(845) Corsica Ferriese esitatud märkused ei mõjuta seda järeldust.

(846) Esiteks leiab Corsica Ferries, et Prantsuse ametiasutuste poolt kindlaks tehtud avaliku teenindamise vajadus ei piirdu üksnes nende ravi eesmärgil reisijatega, kelle transpordikulud on sotsiaalkindlustuse kaudu hüvitatavad, vaid hõlmab kõiki ravi eesmärgil reisijaid, sealhulgas neid, kelle reise sotsiaalkindlustuse kaudu ei hüvitata ja kelle puhul ei tulene õigusnormidest mingeid piiranguid seoses reisiga, mis neil on vaja teha (põhjendused 407–409). Corsica Ferries märgib, et ravi eesmärgil reisijad teevad paljudel juhtudel meditsiinilistel põhjustel reise, mida sotsiaalkindlustuse kaudu ei hüvitata.

(847) Komisjon märgib siiski, et Corsica Ferries ei ole dokumenteerinud, kvantifitseerinud ega isegi täpsustanud „paljusid juhtumeid", mil võetakse ette meditsiinilistel põhjustel reis, mida sotsiaalkindlustuse kaudu ei hüvitata. Samuti ei ole ta selgitanud, kuidas Prantsuse ametiasutused oleksid ravi eesmärgil reisijate nõudluse kindlaksmääramiseks saanud kindlaks teha reisid, mis on või ole sotsiaalkindlustuse raames hüvitatavad. Selline väide on seega puhtalt spekulatiivne. Neil asjaoludel ei saa Prantsuse ametiasutustele ette heita, et nad tegid ilmselge hindamisvea, kui eeldasid, et ravi eesmärgil reisijad teevad reise vastavalt CSSi eeskirjadele, mis reguleerivad transpordikulude katmist.

(848) Teiseks leiab Corsica Ferries ilma ühtegi tõendit esitamata, et CSSi artikkel R. 322-10-5, millele tuginedes Prantsuse ametiasutused leidsid, et mandrisadamad ei ole kasutajate seisukohast geograafiliselt vastastikku asendatavad, ei ole kohaldatav regulaarliinidel tehtavate ülesõitude puhul, mis tähendab, et ravi eesmärgil reisijad ei ole kohustatud minema lähimasse määratud raviasutusse (põhjendused 410–416). Nad peavad valima kõige odavama reisi, olenemata vahemaast. Seega võivad nad reisida kas Marseille või Touloni sadamasse.

(849) CSSi artiklis R. 322-10-5 on sätestatud, et artikli R. 322-10 lõike 1 alapunktides b–f osutatud transpordikulude hüvitamine arvutatakse patsiendi algse ravikoha ja lähima määratud raviasutuse vahelise vahemaa alusel. Nagu on osutatud põhjenduses 137, on CSSi artiklis R. 322-10 lõike 1 alapunktis f sätestatud, et „reisima sunnitud kindlustatud isiku või soodustatud isiku transpordikulud kaetakse […] 1) seoses isiku seisundile vastava ravi saamisega või uuringu tegemisega järgmisel juhtudel: […] d) transport enam kui 150 kilomeetri kaugusel asuvasse kohta artiklites R. 322-10-4 ja R. 322-10-5 sätestatud tingimustel.“ CSSi artiklis R. 322-10-1 on sätestatud: „ravikindlustusega kaetavat transporti võib teostada järgmiste vahenditega: 1) kiirabiauto; 2) professionaalne istekohtadega transpordivahend, kerge meditsiinisõiduk või takso; 3) avalik maismaatransport, regulaarliinidel pakutav lennu- või meretransport, individuaalne transpordivahend“.

(850) Nende artiklite lugemisel saab selgeks, et vastupidiselt Corsica Ferriese väidetele võib ravi eesmärgil reisijatele, kes reisivad Korsikalt mandrile (st enam kui 150 kilomeetri kaugusel asuvasse kohta) mõne CSSi artiklis R-322-10-1 nimetatud transpordivahendiga (sealhulgas regulaarliinil sõitva laevaga), hüvitada transpordikulud üksnes juhul, kui nad täidavad CSSi artikli R-322-10-5 tingimust (st patsiendi algse ravikoha ja lähima raviasutuse vahelise vahemaa tingimust). Seega ei ole Corsica Ferriesel võimalik põhjendatult väita, et CSSi artikkel R. 322-10-5 ei ole regulaarlaevaliikluse puhul kohaldatav. Sellest järeldub, et ravi eesmärgil reisijad on põhimõtteliselt kohustatud minema lähimasse määratud raviasutusse, sealhulgas regulaarlaevaliini kasutades. Seega ei teinud Prantsuse ametiasutused ilmselget hindamisviga, kui nad leidsid, et ravi eesmärgil reisijad on vahemaade suhtes väga tundlikud ja et nad reisivad oma lõppsihtkohale kõige lähemal asuvatesse mandrisadamatesse.

(851) Asjaolu, et Corsica Ferries oli ainus ettevõtja, kes COVID-19 liikumispiirangute perioodil reisijaid transportis (põhjendus 417), ei oma tähtsust. Nagu Corsica Ferries möönab, oli tegemist erandliku ajavahemikuga, mille jooksul võis transportida ainult isikuid, kellel oli Prantsuse õiguse alusel lubatud reisida (hooldustöötajad, sõjaväelased, tuletõrjujad, tehnikud) ja kelle hulka ei pruukinud kuuluda kõik ravi eesmärgil reisijad. Seejuures ei ole Corsica Ferries tõendanud, et ta transportis ravi eesmärgil reisijaid. Igal juhul tuleb märkida, et see asjaolu ei iseloomusta mandrisadamate vastastikust geograafilist asendatavust kasutajate seisukohast, kuivõrd ravi eesmärgil reisijatel ei olnud võimalik valida mandril asuvat saabumissadamat, kui Marseille suunal teenust ei osutatud. Seega ei saa järeldada, et Touloni ja Marseille sadam on kasutajate seisukohast tingimata vastastikku asendatavad, kui kasutajatele ei pakuta teenust Marseille sadamasse ja nad on sunnitud reisima Touloni sadamasse. Vastupidi, võttes arvesse asjaolu, et i) transpordikulude hüvitamise korra kohaselt peavad ravi eesmärgil reisijad reisima lähimasse sadamasse (Marseille) ja ii) enamik määratud raviasutusi asub Marseille’s, millele Corsica Ferries vastu ei vaidle, ei teinud Prantsusmaa ilmselget hindamisviga, kui ta leidis, et reisijatel on spetsiifiline nõudlus transpordi järele neile määratud raviasutusele kõige lähemal asuvasse mandrisadamasse.

(852) Kolmandaks leiab Corsica Ferries, et Marseille’s asuvasse raviasutusse Touloni kaudu reisimine ei kujuta endast ravi eesmärgil reisijate jaoks piirangut, kuna need kaks linna asuvad teineteisest vaid 45-minutilise autosõidu kaugusel (põhjendus 418). Sellega seoses viitab komisjon põhjendusele 850. Igal juhul eeldab Corsica Ferries ekslikult, et i) kõik ravi eesmärgil reisijad reisivad oma sõidukiga, sest see ei pruugi olla nii, ning et ii) pärast 12-tunnist laevasõitu on neil võimalik hõlpsasti sõita Touloni sadamast Marseille’s asuvasse raviasutusse, võtmata arvesse patsiendi tervislikku seisundit ja iseseisvuse taset, nagu Prantsuse ametiasutused õigesti märgivad (põhjendus 644). Ravi eesmärgil reisijate puhul, kelle individuaalne olukord võib sõltuvalt nende tervislikust seisundist või iseseisvuse tasemest olla keeruline, näivad Corsica Ferriese eeldused seega olevat spekulatiivsed.

c) Korsika sadamate vastastikune geograafiline mitteasendatavus

(853) Komisjon märgib, et seoses reisijate valikuga Korsikal asuva lähte-/saabumissadama osas ei ole Prantsuse ametiasutused eraldi analüüsinud Korsika sadamate omavahelist geograafilist asendatavust kasutajate seisukohast.

(854) Võttes arvesse teavet, mille Prantsuse ametiasutused esitasid ametliku uurimismenetluse käigus ja mis oli neile kättesaadav meetmete võtmise ajal (jaotis 4.1.3), märgib komisjon siiski, et käesoleval juhul ei mõjutanud see puudus avaliku teenindamise vajaduse olemasolu uurimist Prantsuse ametiasutuste poolt.

(855) Põhjendustes 783–790 esitatud põhjustel leiab komisjon, et Propriano sadam ei ole asendatav Ajaccio ega Porto-Vecchio sadamaga.

(856) Samuti märgib komisjon, et Korsika ülejäänud sadamate vahel on vahemaad ja sõiduajad märkimisväärselt pikemad (põhjendused 36–37), võttes eelkõige arvesse põhjendustes 16–18 esitatud asjaolusid. Nii on see kahe Põhja-Korsika sadama (L'Île-Rousse ja Bastia), kolme Lõuna-Korsika sadama (Porto-Vecchio, Propriano ja Ajaccio) ning ka Ajaccio ja Porto-Vecchio sadama puhul. Vahemaad nende sadamate vahel ületavad kaugelt 100 km ja ühte tundi sõiduaega olenemata kasutatavast transpordivahendist. Bastia ja L'Île-Rousse'i vaheline vahemaa on küll vaid 70 km, kuid selle läbimiseks kulub autoga vähemalt poolteist tundi ning ühistranspordiga 1 tund ja 45 minutit. Lisaks märgib komisjon, et Bastia sadamat iseloomustab suur ülekoormatus, nagu osutas Korsika kaubandus-tööstuskoda (põhjendused 39 ja 125), ja see võib samuti kinnitada, et need kaks sadamat ei ole omavahel asendatavad.

(857) Seetõttu tuleks nende sadamate võimalik vastastikune asendatavus põhimõtteliselt välistada. See on nii seda enam, et ravi eesmärgil reisijad on läbitavate vahemaade suhtes eriti tundlikud ja mitte ainult ravi eesmärgil tehtavate reisidega seotud transpordikulude hüvitamise korra tõttu, vaid ka oma potentsiaalselt õrna ja hapra seisundi tõttu, mis on seotud nende tervisliku seisundi või iseseisvusega ning mis võib panna neid eelistama kodule lähimat Korsika sadamat, et piirata reisiaega ja -kulusid.

(858) Nende kaalutluste puhul ei ole tehtud ilmselget hindamisviga. Pealegi ei esitanud huvitatud isikud sel teemal ühtegi märkust.

(859) Seega ei teinud Prantsuse ametiasutused ilmselget hindamisviga, kui nad leidsid, et ravi eesmärgil reisijate seisukohast ei ole ükski Korsika sadam teiste sadamatega asendatav.

d) Järeldused ravi eesmärgil reisijate kvalitatiivse nõudluse kohta

(860) Kõigist Prantsuse ametiasutuste esitatud tõenditest nähtub, et nad suutsid ilmselget hindamisviga tegemata määrata kindlaks Marseille sadama ja Korsika iga sadama vahel ravi eesmärgil meritsi reisivate reisijate kvalitatiivse nõudluse.

7.3.2.1.2.1.2. Ravi eesmärgil reisijate kvantitatiivne nõudlus

(861) Prantsuse ametiasutused hindasid kvantitatiivset nõudlust nii varasemate perioodide andmete kui ka aastateks 2023–2030 prognoositud andmete põhjal.

(862) Prantsuse ametiasutused kvantifitseerisid ravi eesmärgil reisijate varasemate perioodide nõudluse kolmes etapis.

(863) Esiteks rekonstrueerisid nad nende Korsikal elavate patsientide iga-aastase arvu, kes reisisid aastatel 2016–2019 mandrile, et saada ravi, mis ei olnud Korsikal kättesaadav. Kuna nende reisijavoogude kohta otsesed andmed puuduvad, rekonstrueeriti see arv Gecodia aruandes ligikaudselt, võttes aluseks riiklike tervishoiuteenistuste avalikud andmed (põhjendus 154). Sellega seoses märgib komisjon, et kõnealune rekonstrueerimine põhines konkreetsetel andmetel ning et Prantsuse ametiasutuste eeldused olid konservatiivsed ja mõistlikud.

(864) Keskmine aastane nõudlus hõlmab ka ravi eesmärgil reisijate saatjaid. Komisjon märgib, et see hinnang on kooskõlas Prantsuse ametiasutuste poolt sotsiaalkindlustusasutustelt kogutud andmetega (põhjendus 155). Seega ei saa Corsica Ferries väita, et Prantsuse ametiasutuste hinnang saatjate arvu kohta ei põhine objektiivsetel andmetel (põhjendus 429). Vastupidiselt Corsica Ferriese väidetele (põhjendus 430) ei ole ka Prantsusmaa eeldus, et alla 19-aastaste ja üle 75-aastaste ravi eesmärgil reisijatega on süstemaatiliselt kaasas saatja, ilmselgelt vastuolus õigusnormidest tuleneva saatjate transpordikulude katmise süsteemiga ([262]).

([262]) CSSi artiklis R. 322-10-7, mida Corsica Ferries tsiteeris, on sätestatud, et „kindlustatud isiku või soodustatud isiku saatja ühistranspordikulud kaetakse juhul, kui kindlustatud isiku või soodustatud isiku seisund nõuab kolmanda isiku abi või kui kindlustatud isik või soodustatud isik on alla 16-aastane". Neil asjaoludel ei ole ilmselgelt vale arvata, et üle 75-aastaste ja alla 19-aastaste isikutega on süstemaatiliselt kaasa saatja, kuna neis kahes vanuserühmas vajatakse reisimisel eriti tõenäoliselt kolmanda isiku abi.

(865) Teiseks püüdsid Prantsuse ametiasutused hinnata nende ravi eesmärgil reisijate arvu, kes reisisid mandrile laevaga. Selleks kasutasid nad kahte lähenemisviisi. Esimese lähenemisviisi kohaselt määrati empiiriliselt kindlaks ravi eesmärgil meretransporti kasutanud reisijate arv, lähtudes 15 237 reisimise eelneva heakskiitmise taotlusest, mille ravi eesmärgil reisijad esitasid sotsiaalkindlustusasutustele aastatel 2020–2021. Neist 15 237 taotlusest 4 % puudutas meretransporti (põhjendus 157). Teise lähenemisviisi kohaselt lahutati Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahel ravi eesmärgil reisijate hinnangulisest koguarvust (65 000) need reisijad, kes reisisid lennukiga (ja kelle kohta ravikindlustusfondidel olid olemas andmed), et saada ravi eesmärgil laevaga reisinud reisijate arv. Selle meetodi kohaselt moodustasid ravi eesmärgil laevaga reisinud reisijad 30 % (põhjendus 158). Lõpuks otsustasid Prantsuse ametiasutused need kaks lähenemisviisi ühitada, leides, et ravi eesmärgil reisijate hinnangulisest koguarvust (65 000) 10 % reisis laevaga (põhjendus 159).

(866) Vastupidiselt Corsica Ferriese väitele (põhjendus 431) ei ole Prantsuse ametiasutuste lõplikus hinnangus tehtud ilmselget hindamisviga. Selle hinnangu saamiseks kasutati kahte lähenemisviisi, mis mõlemad on asjakohased ning põhinevad konkreetsetel ja usaldusväärsetel andmetel. Kuna ravi eesmärgil reisijate hinnangulised näitajad olid väga erinevad, kasutasid Prantsuse ametiasutused mõistlikult ettevaatlikku ja konservatiivset lähenemisviisi, määrates ravi eesmärgil laevaga reisinud reisijate lõplikuks osakaaluks 10 % ravi eesmärgil reisijate hinnangulisest aastasest koguarvust, mis on nende kahe meetodi abil kindlaks määratud protsentide keskmisest oluliselt väiksem (30 % ja 4 % keskmine oleks 17 %). Corsica Ferries ei ole oma märkustes selgitanud, miks Prantsuse ametiasutuste teine lähenemisviis (millega saadi tulemuseks 30 %) oli vale või sobimatu. Väites, et Prantsuse ametiasutused oleksid pidanud kasutama esimese lähenemisviisi kohast hinnangulist osakaalu 4 %, eirab Corsica Ferries Prantsuse ametiasutuste teist lähenemisviisi, mis on sama mõistlik kui esimene, ning tõlgendab valesti Prantsuse ametiasutuste kasutatud metoodikat.

(867) Lõpuks jaotasid Prantsuse ametiasutused nõudluse Korsika sadamate vahel, võttes aluseks üldmeditsiini, kirurgia ja sünnitusabi valdkonna teenuste territoriaalse jaotuse, mille näol oli tegemist ainsate Prantsuse ametiasutustele kättesaadavate avalike andmetega ravi eesmärgil reisijate lähtesadamate hindamiseks (vt põhjendus 160). Lisaks märgib komisjon, et need andmed kajastavad reisijate varasemat jagunemist Korsika eri sadamate vahel (tabel 11). Prantsuse ametiasutused jaotasid nõudluse ka mandrisadamate vahel, võttes aluseks ravikindlustusfondidelt saadud andmed, millest saadi täpsemat teavet departemangude (Bouches-du-Rhône, Var, Alpes-Maritimes) ja seega mandrisadamate kaupa. Need hinnangud on mõistlikud ja nende puhul ei ole tehtud ilmselget hindamisviga.

(868) Tulevase nõudluse osas leidsid Prantsuse ametiasutused, et nõudlus püsib aastatel 2023–2030 võrreldes 2019. aastaga stabiilsena. Selles hinnangus, milles võetakse arvesse nii Korsika elanikkonna vananemist (ja seega ravi eesmärgil tehtavate reiside arvu suurenemist) kui ka Korsika tervishoiuteenuste arengut (ja seega ravi eesmärgil tehtavate arvu vähenemist), ei ole tehtud ilmset hindamisviga, kuna see neutraliseerib need kaks vastuolulist eeldust. Huvitatud isikud ei esitanud sel teemal ühtegi märkust.

(869) Kõige eeltoodu põhjal leiab komisjon, et Prantsuse ametiasutused kvantifitseerisid ravi eesmärgil reisijate nõudluse ilma ilmselget hindamisviga tegemata.

7.3.2.1.2.2. Turutõrke olemasolu

7.3.2.1.2.2.1. Avaliku teenindamise lepingu puudumise korral turu pakkumise kindlakstegemine

(870) Sellega seoses viitab komisjon põhjendustes 815–825 esitatud argumentidele, mis kehtivad ka ravi eesmärgil reisijate nõudluse rahuldamiseks turul pakutavate teenuste kindlakstegemise kohta.

7.3.2.1.2.2.2. Turutõrke analüüs

(871) Komisjon märgib kõigepealt, et Prantsuse ametiasutuste järelduse kohaselt on Propriano sadama ja Marseille sadama vahel tegemist täieliku turutõrkega, kuna Corsica Ferries ei pakuks Marseille ja Propriano vahel ärilistel alustel teenuseid.

(872) Komisjon märgib ka, et Prantsuse ametiasutused pidasid Corsica Ferriese pakutavaid teenuseid Marseille ja Korsika ülejäänud nelja sadama vahel sporaadilisteks, kuna Corsica Ferries pakuks Marseille ning L'Île-Rousse'i ja Porto-Vecchio vahel ainult kolme edasi-tagasi reisi kuus (ehkki vaja oleks kolme edasi-tagasi reisi nädalas) ja Marseille ning Ajaccio ja Bastia vahel kahte edasi-tagasi reisi nädalas (ehkki kasutajate nõudluse rahuldamiseks oleks vaja vähemalt viit edasi-tagasi reisi nädalas).

(873) Komisjon märgib, et Prantsuse ametiasutused ei teinud turutõrke analüüsimisel ilmselget hindamisviga, kuna on kindlaks tehtud, et turu pakkumine ei olnud piisav, et rahuldada ravi eesmärgil reisijate kogu nõudlust Marseille sadama ja Korsika kõigi sadamate vaheliste teenuste järele.

7.3.2.1.2.3. Järeldus ravi eesmärgil reisijate Marseille sadama ja Korsika kõigi sadamate vahel transportimiseks avaliku teenindamise vajaduse kohta

(874) Kõigest eeltoodust nähtub, et Prantsusmaa määras õigesti kindlaks avaliku teenindamise vajaduse Marseille sadama ja Korsika kõigi sadamate vahel, kuna Prantsusmaa poolt kindlaks tehtud ja kvantifitseeritud transpordinõudlust ei olnud võimalik rahuldada kindlakstehtud turupakkumisega.

7.3.2.1.3. Vajadus vedukiga ja vedukita veoste meretranspordi järele

(875) Käesolevas jaotises uurib komisjon, kas vajadus vedukiga ja vedukita veoste meretranspordi järele Marseille sadama ja Korsika kõigi sadamate vahel i) vastab asjaomaste kasutajate nõudlusele, mida Prantsusmaa on nõuetekohaselt tõendanud ja ii) mida Prantsusmaa koostatud avaliku teenindamise lepingu puudumisel korral ei ole võimalik rahuldada turu pakkumisega.

7.3.2.1.3.1. Kasutajate nõudluse olemasolu

7.3.2.1.3.1.1. Kvalitatiivne nõudlus

(1) Kasutajate kvalitatiivse nõudluse kindlakstegemiseks kasutatud asjakohased vahendid

(876) Komisjon märgib, et Prantsuse ametiasutused püüdsid vedukiga ja vedukita veoste transpordi kasutajate nõudlust mitmel viisil kindlaks teha.

(877) Esiteks korraldasid Prantsuse ametiasutused mitu avalikku konsultatsiooni, et koguda teavet nende kasutajate nõudluse kohta.

(878) Esimese, kasutajatega konsulteerimise (põhjendus 93) käigus kutsuti kõiki kaubaveo kasutajaid üles vastama küsimustikule Prantsusmaa mandriosa ja Korsika vaheliste mereveoteenuste kasutamise kohta. Selle konsulteerimise üldiste omaduste osas viitab komisjon põhjenduses 744 esitatud analüüsile.

(879) Kaubaveo kasutajatele suunatud küsimustik sisaldas umbes 20 küsimust, mille eesmärk oli hinnata nende kasutajate rahulolu ja vajadusi seoses Korsika ja mandri vaheliste teenustega kõikide Marseille sadama ja Korsika sadamate vaheliste laevaliinide puhul. Jaotises 3.4.3.1.1.1.1 kirjeldatud küsimuste üksikasjad näitavad, et need võimaldasid Prantsuse ametiasutustel koguda teavet kasutajate profiili ning nende reisiharjumuste ja -eelistuste kohta seoses väljumis- ja saabumisaegade, reisivajaduste, sadamates või laevadel vabade kohtade puudumisest tingitud raskuste, mereveoteenuste sageduse ja veohindadega (põhjendus 185). Lisaks sisaldas küsimustik mitut küsimust mandrisadamate vastastikuse asendatavuse kohta (põhjendus 186).

(880) Samadel põhjustel, mis on esitatud põhjenduses 746, leiab komisjon, et küsimustik oli piisavalt avatud, et võimaldada väljendada erinevaid seisukohti. Vastusevariandid olid selged, usutavad ja mitmekesised. Seega ei ole Corsica Ferriese selleteemalised märkused (põhjendus 401) põhjendatud. Samuti ei saa põhjendustes 747–749 selgitatud põhjustel pidada veenvaks märkusi kasutajatega konsulteerimist mõjutanud metodoloogilise kallutatuse kohta.

(881) Komisjon märgib siiski, et kuigi Prantsuse ametiasutuste korraldatud konsulteerimine oli asjakohane, vastas küsimustikule ainult viis vedajat, mistõttu see ei olnud kasutatav (põhjendus 188).

(882) Seetõttu konsulteerisid Prantsuse ametiasutused otse (telefoni teel) umbes 20 ettevõtjast koosneva valimiga, kelle kogu turuosa Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahelises kaubaveos oli suuresti representatiivne (põhjendus 189). Konsultatsiooni raames küsisid Prantsuse ametiasutused kasutajatelt mereveoteenuste kasutamise kohta kõikidel liinidel, mis väljuvad Marseille, Touloni ja Nice'i sadamast, mitte ainult Marseille'st, nagu kasutajatega konsulteerimisel oli algselt kavandatud (põhjendus 189). See vahetu konsulteerimine võimaldas seega Prantsuse ametiasutustel korvata kasutajatega konsulteerimise käigus kasutatud küsimustikule saadud vastuste vähesuse.

(883) Vastupidiselt Corsica Ferriese väitele (põhjendus 402) ei ole põhjust teha Prantsuse ametiasutuste kasutatud metoodikale etteheiteid esitatud küsimuste ja küsitletud ettevõtjate isiku läbipaistmatuse tõttu. Esiteks ei ole väidetav läbipaistmatus tõendatud, kuna telefoni teel esitatud küsimustik oli sama, mis kasutajatega konsulteerimisel kasutatud küsimustik, mis oli avalik ja kõigile kättesaadav. Seega sai Corsica Ferries olla küsimuste sisust teadlik. Teiseks, mis puudutab küsitletud ettevõtjate isikuid, siis tuleb tõdeda, et see teave ei näi olevat oluline, kuna küsitletud ettevõtjate arvele langes oluline osa Korsika ja mandri vahelisest kaubaveost. Asjaolu (mida ei ole tõendatud), et mõned ettevõtjad võisid olla teenuseosutaja aktsionärid, ei ole igal juhul piisav, et jätta need ettevõtjad avalikust konsultatsioonist kõrvale, kuna nad on endiselt mereveoteenuste kasutajad sarnaselt kõigile teistele kasutajatele ning neil on seega vabadus väljendada avaliku konsultatsiooni raames oma vajadusi ja eelistusi.

(884) Teise, sadamavaldajatega konsulteerimise käigus palusid Prantsuse ametiasutused sadamavaldajatel kommenteerida mereveoteenuseid, et saada teavet eelkõige mereveoteenuste vahelise konkurentsi taseme ja sadamate läbilaskevõime kohta, esitades küsimusi, mis puudutasid vedukiga ja vedukita veoste transporti (põhjendused 192–195). Selle konsulteerimise omaduste osas viitab komisjon põhjenduses 752 esitatud analüüsile.

(885) Seega korraldasid Prantsuse ametiasutused vastavalt ÜMPT raamistiku punktile 14 asjakohased avalikud konsultatsioonid, mis võimaldasid võtta arvesse kasutajate huve.

(886) Peale selle tegid Prantsuse ametiasutused sõltumatule majanduskonsultandile Gecodia ülesandeks viia paralleelselt avalike konsultatsioonidega läbi uuring kasutajate nõudluse kohta, et neid konsultatsioone täiendada (põhjendus 90). Komisjon leiab põhjenduses 754 esitatud põhjustel, et selline uuring on sobiv vahend kasutajate nõudluse kindlakstegemiseks.

(887) Need asjaolud näitavad, et Prantsusmaa tugines mitmele vahendile, mida komisjon peab kõnealuste teenuste kasutajate huvide arvessevõtmiseks ÜMPT raamistiku punkti 14 tähenduses asjakohaseks.

(2) Prantsusmaa järeldused kasutajate kvalitatiivse nõudluse kohta

(888) Komisjon uurib Prantsusmaa järeldusi järgmiste küsimuste kohta: i) vedukiga ja vedukita veoste eristamine, ii) Marseille sadama geograafiline asendatavus Touloni ja Nice'i sadamaga vedukita veoste transpordi kasutajate ja iii) vedukiga veoste transpordi kasutajate seisukohast ning iv) Korsika sadamate geograafiline asendatavus vedukiga ja vedukita veoste transpordi kasutajate seisukohast.

a) Vedukiga ja vedukita veoste eristamine

(889) Komisjon märgib, et Prantsuse ametiasutused eristavad vedukiga ja vedukita veoseid peamiselt vedukita veoste käitlemise ja logistikaga seotud piirangute tõttu; erinevalt vedukiga veostest on vedukita veoste puhul vaja spetsiifilisi sadamaseadmeid ja konkreetset logistikaahelat (põhjendused 205–207). Need kaalutlused on mõistlikud ega ole seega ilmselgelt väärad. Samuti tõid Prantsuse ametiasutused esile, et vedukiga veoste transpordi nõudlusega kaasneb oma veoautoga laeval kaasas olevate veokijuhtide kui reisijate transpordi nõudlus.

(890) Komisjon nendib ka, et selle eristusega on nõus kõik sadamavaldajad (põhjendus 197).

(891) Komisjon märgib siiski, et laevandusettevõtjatega konsulteerimisel esitatud vastuses vaidles Corsica Ferries sellisele eristamisele vastu, nimetades seda kunstlikuks (põhjendus 236). Corsica Ferries leidis eelkõige, et erinevus ei sõltu laevandusettevõtjate pakutavatest teenustest, vaid iga vedaja suurusest, tegevuse korraldusest ja valikutest. Tuleb siiski tõdeda, et Prantsuse ametiasutused tegid selle erinevuse olemasolu kindlaks just Corsica Ferriese esitatud teabe põhjal (põhjendus 889).

(892) Seega võisid Prantsuse ametiasutused veoseid selliselt eristada ilma ilmselget hindamisviga tegemata.

(893) Corsica Ferries teatas oma märkustes (põhjendused 393 ja 447–450), et lisaks tuleb teha vahet saatjaga ja saatjata vedukiga veoste vahel. Sellise eristuse puudumine muudab Korsika-suunalisi mereveoteenuseid kasutavate veokijuhtide arvu hindamise pöördumatult valeks. Oma väidete toetamiseks viitas Corsica Ferries BRG 1. uuringule.

(894) Komisjon märgib siiski, et BRG 1. uuring ei sisalda sellise vahe olemasolu kohta konkreetseid andmeid. Samuti ei nähtu sellest, millist metoodikat Prantsuse ametiasutused peaksid järgima saatjaga ja saatjata vedukiga veoste eristamiseks. Samuti ei ole BRG 1. uuringus esitatud andmeid saatjaga ja saatjata vedukiga veoste hinnanguliste mahtude kohta. Lisaks ei viidata BRG 1. uuringus ühelegi muule uuringule või uurimisele, milles sellise vahe olemasolu oleks tuvastatud. Näiteks konkurentsiasutuse arvamusest nähtub, et vahet tehakse ainult vedukiga ja vedukita veostel ([263]).

(895) Konkreetsete tõendite puudumisel ei saa BRG 1. uuringu järeldused seega osutada, et Prantsuse ametiasutused on teinud ilmselge hindamisvea. Lisaks leiab komisjon, et Corsica Ferriesel oli võimalus esitada nii kasutajatega konsulteerimisel (vabas vormis antavas vastuses) kui ka laevandusettevõtjatega konsulteerimisel konkreetseid tõendeid, et selgitada Prantsuse ametiasutustele seda võimalikku vahet saatjaga ja saatjata vedukiga veoste vahel, mida ta aga ei teinud (põhjendus 236).

b) Mandrisadamate vastastikune geograafiline asendatavus vedukita veoste meretranspordi puhul

(896) Vedukita veoste puhul tegid Prantsuse ametiasutused kindlaks, et transpordinõudlus on olemas ainult Marseille sadamas.

(897) Komisjon märgib, et see järeldus põhineb eelkõige neljal teguril: i) ainult Marseille sadama seadmed ja teenindusalad on vedukita veoste käitlemiseks piisavad, kuna Toulon-Brégailloni kui ainsa alternatiivi taristu on liiga piiratud, et tulla toime kogu vedukita veoste liiklusega või isegi märkimisväärse osaga sellest liiklusest; ii) kasutajatega konsulteerimisel ilmnes selgelt, et Marseille sadam ja teised mandrisadamad ei ole omavahel asendatavad; iii) mandri sadamavaldajad leiavad, et ainult Marseille sadam suudab seda liiklust suures mahus hallata; iv) vedukita veoste suunamine Marseille sadamast teistesse mandrisadamatesse tooks kaasa märkimisväärseid lisakulusid ja logistikapiiranguid, mis mõjutavad vedukita veoste voogu (põhjendused 210–214).

(898) Komisjoni arvates osutavad kõik need kaalutlused, et Marseille sadam ning Touloni ja Nice'i sadam ei ole vedukita veoste meretranspordi seisukohast omavahel geograafiliselt asendatavad.

([263]) Konkurentsiasutuse arvamus, millele on viidatud põhjenduses 20, punkt 295.

(899) Sadamavaldajate esitatud teabest nähtub, et Marseille sadamal on väga suur läbilaskevõime, mis võimaldab pakkuda transporti igasse Korsika sadamasse (põhjendus 199). Kuigi Toulon-Brégailloni terminalis on samuti võimalik selliseid veoseid käidelda, on selle terminali läbilaskevõime siiski väiksem, kuna seal on vaid üks kaikoht. Komisjon märgib ära ka Touloni sadamavaldaja kinnituse, et selle sadama teeninduspiirkond hõlmab üksnes väga vahetut tagamaad (põhjendus 198). Kasutajatega konsulteerimisel ilmnes samuti selgelt, et Marseille sadam ja Touloni sadam ei ole vastastiku asendatavad (põhjendus 190). Lõpuks osutab komisjon vedukita veoste erilisele logistikaahelale, mis hõlmab vedajaid, kes teevad sama päeva jooksul regulaarseid edasi-tagasi sõite sadama ja oma logistikabaaside vahel, millest enamik asub Marseille'st põhja ja lääne pool (põhjendus 206). Veoste suunamine Touloni tooks vedajatele kahtlemata kaasa märkimisväärseid lisakulusid, mis suure tõenäosusega kantaks üle Korsika lõpptarbijatele. Selline olukord suurendaks majanduslikke raskusi, mida Korsika ettevõtjad ja tarbijad saarelisest asendist tulenevalt juba niigi kogevad (põhjendused 20–23).

(900) Komisjon märgib, et seda küsimust ei ole vaidlustanud ükski huvitatud isik.

(901) Seetõttu järeldab komisjon, et kõigi Korsika sadamate ja üksnes Marseille sadama vahelise vedukita veoste meretranspordi nõudluse olemasolu kindlaksmääramisel ei teinud Prantsuse ametiasutused ilmselget hindamisviga.

c) Mandrisadamate vastastikune geograafiline asendatavus vedukiga veoste meretranspordi puhul

(902) Vedukiga veoste puhul tegid Prantsuse ametiasutused kindlaks Touloni ja Marseille sadama osalise omavahelise asendatavuse. Nad leiavad, et mõned vedukiga veoste transpordi kasutajad ei näe Marseille sadamale alternatiivi. Prantsuse ametiasutused põhjendavad seda järeldust järgmiste teguritega.

(903) *Esiteks* selgus sadamavaldajatega konsulteerimisel, et Touloni ja Nice'i sadama läbilaskevõime on piiratud (põhjendus 217). Komisjon märgib selle kohta, et kuigi kõigis kolmes mandrisadamas on võimalik vedukiga veoseid vastu võtta, väljendasid Touloni ja Nice'i sadamavaldajad oma sadama läbilaskevõime suhtes kahtlusi (põhjendus 199). Vari kaubandus-tööstuskoda märkis, et Toulon-Port de Commerce on ainus Touloni sadama terminal, kus on võimalik vedukiga veoseid vastu võtta, ([264]) kuid see terminal on juba märkimisväärselt ülekoormatud (keskmine täituvus on 80 %) aastaringselt (mis on seotud kohaliku avaliku poliitikaga) ja eriti suvel (mil liiklus piirdub umbes 10 haagisega päevas). Nice'i sadamavaldaja märkis, et selles sadamas saab küll vedukiga veoseid piiranguteta vastu võtta, kuid peamiseks prioriteediks jääb siiski reisijatevedu.

(904) Eeltoodust tuleneb, et Corsica Ferriese märkused ülekoormuse puudumise kohta Touloni sadamas (põhjendus 437) on alusetud, arvestades Vari kaubandus-tööstuskoja avaldusi, mille ta tegi Prantsuse ametiasutustele sadamavaldajatega konsulteerimise käigus. Prantsuse ametiasutustele ei saa ette heita, et nad tuginesid Touloni ja Marseille sadama vastastikuse asendatavuse analüüsimisel sellele teabele, eriti kuna Vari kaubandus-tööstuskoja esitatud teave oli selge ja üheselt mõistetav.

(905) Neid asjaolusid arvestades ei olnud käesoleval juhul oluline, et 2014. aastal suutis Touloni sadam võtta vastu praegusest vedukiga veoste mahust üle kahe korra rohkem vedukiga veoseid. Samuti ei oma tähtsust asjaolu, et Corsica Ferries sai selle teabe kohta kinnituse Vari kaubandus-tööstuskojalt, kuna see ei tõenda, et Prantsuse ametiasutused tõlgendasid Vari kaubandus-tööstuskoja poolt sadamavaldajatega konsulteerimise käigus antud vastuseid valesti.

(906) *Teiseks* tuginesid Prantsuse ametiasutused osalise asendatavuse selgitamisel kasutajatega konsulteerimise tulemustele (põhjendus 218). Nende tulemuste kohaselt välistavad vastajad enamasti igasuguse võrdluse Marseille ning Touloni või Nice'i sadama vahel (põhjendused 190 ja 191).

([264]) Brégailloni terminalides ei teenindata reisijaid ja Seyne-sur-Meri terminal on reserveeritud kruiisilaevadele.

(907) Corsica Ferries vaidlustas aga veoste meretranspordi kasutajatega telefonitsi konsulteerimisel saadud vastuste usaldusväärsuse, kuna küsitletud vastajad on Corsica Linea aktsionärid, mistõttu nad olid kasutajatega konsulteerimisel huvide konfliktis (põhjendus 441). Ta lisab ka, et esitatud vastuste näol on tegemist üldsõnaliste ja põhjendamata väidetega, mis saadi ebakindla representatiivsusega vastajate valimilt (põhjendus 440).

(908) Komisjon märgib kõigepealt, et küsitletud kasutajad vastasid kasutajatega konsulteerimise raames neile esitatud küsimustele. Corsica Ferries ei vaidlusta kasutajatega konsulteerimise käigus esitatud küsimuste asjakohasust ([265]). Seega ei saa järeldada, nagu väidab Corsica Ferries, et vastajad esitasid „*üldsõnalisi ja põhjendamata väiteid*“. Lisaks ei saanud küsitletud kasutajate valimit pidada mitterepresentatiivseks, võttes arvesse nende arvele langevaid kaubamahte (põhjendus 189).

(909) Lisaks leiab komisjon, et ainuüksi asjaolu, et veoste meretranspordi kasutaja on Corsica Linea aktsionär, ei anna põhjust jätta see kasutaja kõrvale avalikust konsultatsioonist, mille eesmärk on teha kindlaks konkreetse veoteenuse kasutajate vajadused ja eelistused. Sellises avalikus konsultatsioonis võivad vastata kõik konkreetse teenuse kasutajad. Komisjon märgib, et käesoleval juhul nähtub Prantsusmaa esitatud teabest, et kui mõned kasutajad olid Corsica Linea aktsionärid, ([266]) siis teised ei olnud ([267]).

(910) Komisjon märgib veel, et lisaks sellele, et küsitletud kasutajad olid veosemahtude poolest peamised vedajad, kasutasid nad ka kõiki Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahelisi liine, sealhulgas Touloni/Nice'i ja Korsika sadamate vahelisi liine, mida Corsica Linea ei teeninda. Peale selle ei käsitletud avaliku konsultatsiooni käigus mitte üksnes Corsica Linea osutatavaid kaubaveoteenuseid, vaid teenuseid, mida osutavad kõik Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahel tegutsevad laevandusettevõtjad. Sellega seoses märgib komisjon, et kasutajate vajadused ei pruugi langeda kokku laevandusettevõtjate huvidega: näiteks soovis enamik küsitletud kasutajaid ro-ro-tüüpi laevadega osutatavat veoteenust, mis vastaks paremini nende konkreetsetele vajadustele, kuid ükski kolmest Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahel tegutsevast laevandusettevõtjast ei kavandanud sellist teenust (põhjendus 191). Komisjon märgib, et igal juhul on kasutajatega konsulteerimine üks tõenditest, mida Prantsuse ametiasutused kasutasid selleks, et põhjendada Touloni ja Marseille sadama osalist vastastikust asendatavust kaupade meretranspordi puhul.

(911) *Kolmandaks* juhivad Prantsuse ametiasutused tähelepanu sellele, et vedukiga veoste suunamine Marseille sadama asemel teistesse mandrisadamatesse tooks kaasa märkimisväärseid lisakulusid vedukiga veoste transpordi kasutajatele, kelle logistikabaasid asuvad peamiselt Marseille'st lääne pool ja Rhône'i koridoris (põhjendus 219).

(912) Komisjon märgib sellega seoses, et Prantsuse ametiasutused esitasid mitu tõendit selle kohta, et logistikabaasid asuvad peamiselt Marseille'st lääne pool ja Rhône'i koridoris (põhjendus 213) ning et nende puhul on Marseille sadam teiste mandrisadamatega võrreldes põhimõtteliselt hõlpsamini juurdepääsetav. Seda kinnitavad ka Corsica Linea (põhjendus 544) ja La Méridionale (põhjendused 593–595) esitatud analüüsid ning Corsica Ferriese kaebus (põhjendus 433). Corsica Ferriese väide, et Prantsuse ametiasutused ei ole oma väite toetuseks esitanud ühtegi tõendit (põhjendus 442), on seega alusetu.

(913) Komisjon märgib veel, et Prantsuse ametiasutused esitasid konkreetsed tõendid hinnanguliste lisakulude kohta, mis tekiksid juhul, kui vedajad suunaksid oma veosed märkimisväärses ulatuses Marseille asemel Touloni sadamasse. Lisakulude näitaja määrati kindlaks eelkõige riikliku maanteekomitee avaldatud andmete põhjal. Huvitatud isikud esitasid sarnaseid andmeid, mis kõik osutasid lisakulude olemasolule, kuigi Corsica Ferriese sõnul moodustaksid need hinnanguliselt 5 % teenuse osutamise kogukuludest (põhjendus 443), Corsica Linea andmetel aga 11 % (põhjendus 544). La Méridionale leiab, et suurema osa vedajate jaoks, kes asuvad Marseille'le lähemal kui Toulonile, ei oleks majanduslikult otstarbekas suunata veoseid ümber Touloni sadamasse, ning ta kinnitas samuti ümbersuunamisega kaasnevaid täiendavaid maanteeveokulusid (põhjendused 595 ja 596).

([265]) Corsica Ferriese etteheited on seotud küsimustike puudumisega Touloni ja Nice'i liinide kohta.
([266]) […].
([267]) Näiteks […].

(914) Kuigi Corsica Ferries tunnistab täiendavate maanteeveokulude olemasolu, väidab ta, et neid korvab Corsica Ferriese poolt Touloni sadamas kohaldatav mereveohind, mis on madalam kui see, mida kohaldavad tema konkurendid Marseille sadamas (põhjendus 443).

(915) Komisjon märgib, et BRG 2. uuringus kasutati 2023. aastal Toulonis kohaldatud keskmist kaubaveohinda (32,40 eurot veosemeetri kohta), samas kui Marseille puhul võeti aluseks 42,50 eurot veosemeetri kohta, mis on maksimaalne hind, mida võib 2019. aasta ATK kava (põhjendus 62) alusel kohaldada. Selline analüüs näib aga olevat mitmel põhjusel väär. Esiteks põhineb uuring 2023. aasta, st ATLide sõlmimisele järgnenud aja andmetel. Teiseks põhineb see halbadel parameetritel: uuringus võrreldi ühelt poolt Corsica Ferriese poolt Touloni sadamas tegelikult kohaldatud turupõhist veohinda ja teiselt poolt 2019. aasta ATK kava kohaselt Marseille sadamas kohaldatavat maksimaalset reguleeritud hinda. Selleks, et võrdlus oleks asjakohane, peaks aga analüüs mõlema sadama puhul põhinema 2019. aasta ATK kava kohastel maksimaalsetel mereveohindadel, arvestades, et ATLide puudumise hüpoteetilise stsenaariumi korral võivad laevandusettevõtjad jõuda selle ülempiirini. Lõpuks, nagu Prantsuse ametiasutused märgivad (põhjendus 650), ei hõlma BRG 2. uuringus Touloni puhul kasutatud mereveohind maksu- ja käitlemiskulusid ning see ei ole kasutajate poolt tegelikult makstav hind.

(916) Seetõttu järeldab komisjon Prantsusmaa ja kõigi huvitatud isikute esitatud andmete põhjal, et kui vedukiga veoste transpordi kasutajad, kelle logistikabaasid asuvad peamiselt Marseille sadama lähedal või Rhône'i koridoris, suunaksid oma veosed ümber Touloni sadamasse, tuleks neil kanda täiendavaid maanteeveokulusid. Ei ole tõendatud, et neid lisakulusid saaks selgelt kompenseerida Toulonis kohaldatava madalama mereveohinnaga. Prantsuse ametiasutused võisid seega järeldada, et see tegur vähendab tõenäoliselt Marseille ja Touloni sadama vastastikust asendatavust.

(917) Komisjon märgib lisaks, et Touloni ja Nice'i sadamavaldajate vastustest nähtub, et nende sadamate teeninduspiirkond hõlmab ainult kohalikku tagamaad, samas kui Marseille sadama kliendibaas on üleriigiline, mis on kooskõlas Prantsuse ametiasutuste järeldustega (põhjendused 197, 198 ja 219). La Méridionale esitas selle kohta lisateavet (põhjendus 593), mis on Prantsuse ametiasutuste järeldustega kooskõlas. Seetõttu tuleb Corsica Ferriese selleteemalised märkused (põhjendus 442) tagasi lükata.

(918) Lõpetuseks märgib komisjon selles küsimuses, et Korsika lõpptarbijad (kauplused, üksikisikud, ettevõtjad jne) sõltuvad kaubaveoteenustest ja saavad neist kasu (kaupade vedu ettevõtjatele jne) ning nende huvides on, kui saarelisest asendist tulenevad kulud, mis on selgelt välja toodud Korsika elukallidust käsitlevates eri uuringutes ja statistikas (põhjendused 20–23), väheneksid. Samuti tuleb märkida, et Korsika impordib oluliselt rohkem kaupu kui ekspordib, mis näitab tema sõltuvust mandrist (põhjendus 19). Korsikale imporditavate kaupade hinnatõus võib seega saare majandust ja elanikke täiendavalt mõjutada. Täiendavad maanteeveokulud mõjutaksid veelgi enam kaupade hinda Korsika lõpptarbijate jaoks.

(919) *Lõpuks* leidsid Prantsuse ametiasutused, et Marseille sadamat mõjutanud püsivate hinnašokkide episoodid ei tinginud veoste märkimisväärselt ulatuslikku ümbersuunamist Marseille sadamast Touloni ja Nice'i sadamasse (põhjendus 220). See asjaolu iseloomustab kahe sadama omavahelist mitteasendatavust ja huvitatud isikud ei ole seda vaidlustanud.

(920) Kõigest eeltoodust nähtub, et Prantsuse ametiasutused ei teinud ilmselget hindamisviga, kui nad leidsid, et Touloni ja Marseille sadam on kasutajate seisukohast omavahel osaliselt asendatavad ning et seetõttu valitseb vedukiga veoste transpordi kasutajate seas konkreetne nõudlus Marseille sadama järele.

(921) Corsica Ferriese märkused, mis on kajastatud põhjendustes 433 ja 434, ei mõjuta seda järeldust. Corsica Ferries ei ole tõendanud, kuidas on veokijuhi olukord identne oma autoga reisiva reisija omaga. See, et Corsica Ferries transpordib Marseille sadamast sama palju veokijuhte kui Touloni sadamast, ei sea pealegi kahtluse alla Prantsusmaa järeldust nende kahe sadama osalise omavahelise asendatavuse kohta, kui tegemist on vedukiga veoste transportimisega. Prantsusmaa ei vaidle vastu sellele, et Touloni ja Marseille sadama roll vedukiga veoste transportimisel Korsikale jaguneb pooleks: ta väidab üksnes, et vedukiga veoste transpordi kasutajad eelistavad oma logistikabaasile kõige lähemal asuvaid sadamaid ja et seetõttu ei kaalu mõned kasutajad, kelle logistikabaas asub Marseille sadama lähedal, sellele sadamale alternatiivi.

d) Korsika sadamate vastastikune geograafiline asendatavus vedukiga ja vedukita veoste meretranspordi puhul

(922) Komisjon märgib, et seoses vedukiga ja vedukita veoste transpordi kasutajate valikuga Korsikal asuva lähte-/saabumissadama osas ei ole Prantsuse ametiasutused eraldi analüüsinud Korsika sadamate omavahelist geograafilist asendatavust kasutajate seisukohast.

(923) Võttes arvesse teavet, mille Prantsuse ametiasutused esitasid ametliku uurimismenetluse käigus ja mis oli neile kättesaadav meetmete võtmise ajal, märgib komisjon siiski, et käesoleval juhul ei mõjutanud see puudus avaliku teenindamise vajaduse olemasolu uurimist Prantsuse ametiasutuste poolt.

(924) *Esiteks* osutab komisjon Korsika sadamate vahelistele vahemaadele ja teekonna kestustele, mis näivad igasuguse geograafilise asendatavuse põhimõtteliselt välistavat. Ta viitab sellega seoses põhjendustele 36, 774, 785 ja 856.

(925) *Teiseks* osutab komisjon ka kõigi Korsika sadamate suurele ülekoormusele, millest teatas Korsika kaubandus- ja tööstuskoda (põhjendus 201). Korsika kaubandus- ja tööstuskoda juhtis eelkõige tähelepanu olukorrale Bastia, Ajaccio ja Porto-Vecchio sadamas, kus läbilaskevõime on ammendumas või kus esineb märkimisväärne ülekoormus. Need ebasoodsad asjaolud suurendavad kaile jäetavate kaupade hulka, mõjutavad raskete kaubaveokite liiklemise tingimusi ja põhjustavad tarneviivitusi, mis kahjustavad kaupade meretranspordi teenuse kasutajaid (põhjendus 208). Prantsusmaa võib seega põhjendatult väita, et need piirangud vähendavad võimalusi suunata liiklus ühte või teise sadamasse, eelkõige Bastia, Ajaccio ja Porto-Vecchio sadamasse, ning toovad nii teenuse kasutajate kui ka ametiasutuste seisukohast kaasa vajaduse jagada kaupade meretransport Korsika eri sadamate vahel.

(926) *Kolmandaks* märgib komisjon, et pikad vahemaad, liiklusolud ja Korsika maanteetaristu omadused (põhjendused 16–19) põhjustavad kaupade meretranspordi kasutajatele täiendavaid maanteeveokulusid, mis omakorda võivad suurendada Korsika üksikisikute ja ettevõtjate kantavaid impordikulusid. Komisjon märgib ka, et kasutajate ja saareelanike huvides on piirata raskete kaubaveokite liiklust Korsikal, eelkõige suure liiklusõnnetuste ohu ja saarelisest asendist tulenevate kulude tõttu.

(927) Kõigil neil põhjustel leiab komisjon, et järeldus, mille kohaselt kaupade meretranspordi kasutajate seisukohast ei ole Korsika sadamad üksteisega asendatavad, ei olnud ilmselgelt vale. Seda ei ole vaidlustanud ükski huvitatud isik.

7.3.2.1.3.1.2. Kvantitatiivne nõudlus

(928) *Esiteks*, mis puudutab Touloni ja Marseille sadama osalise vastastikuse asendatavuse kvantifitseerimist vedukiga veoste transportimisel, siis märgib komisjon, et ta väljendas menetluse algatamise otsuses kahtlust allikate suhtes, mille põhjal Prantsuse ametiasutused hindasid, et kasutajad, kelle kaubamahud moodustavad 80 % Marseille ja Korsika vahelise vedukiga veoste transpordi varasemast nõudlusest, ei pea Marseille sadamat Touloni sadamaga asendatavaks. Ta kutsus Prantsusmaad ja huvitatud isikuid üles selle kohta märkusi esitama.

(929) Prantsuse ametiasutused esitasid oma märkustes kolm analüüsi, mis kinnitasid nende esialgset hinnangut Marseille ja Touloni sadama vastastikuse asendatavuse taseme kohta nõudluse seisukohast (põhjendused 337–346). Seda küsimust käsitlesid ka kõik märkusi esitanud huvitatud isikud (põhjendused 444, 445, 543, 591–596).

— Prantsuse ametiasutuste esimene analüüs põhines andmetel vedajate peakontorite, ladude ja logistikabaaside asukoha kohta. Prantsusmaa sõnul põhjendab Marseille sadama vahetu lähedus seda, miks vedajad eelistavad Marseille sadamat. Aastatel 2018–2021 langes 80 % vedukiga veoste kogu transpordist Marseille ja Korsika vahel Marseille lähedal asuvate vedajate arvele. Prantsusmaa arvates näitab see, et kõnealuse kahe sadama vastastikune asendatavus on piiratud, moodustades ligikaudu 20 %.

— Teine analüüs seisnes suure hulga Corsica Linea ja La Méridionale klientide logistikabaaside asukoha kindlakstegemises. Sellest analüüsist nähtub, et 83 % Corsica Linea transporditavatest vedukiga veostest ja 88 % La Méridionale'i transporditavatest vedukiga veostest on seostatavad Marseille sadama lähedal asuvate logistikabaasidega. See analüüs kinnitab seega esimese analüüsi tulemusi.

— Kolmandas analüüsis esitati üksikasjalikud andmed suure hulga vedajate kohta, kes olid minevikus kasutanud kõnealust kahte sadamat vedukiga veoste meretranspordiks, ning analüüsis näidati iga vedaja puhul ära vahemaa logistikabaasi ning Marseille ja Touloni sadama vahel ning aastatel 2017–2019 ja 2021 Marseille ja/või Touloni kaudu transporditud vedukiga veoste osakaal (veosemeetrites).

(930) Komisjon märgib, et kaks esimest analüüsi keskenduvad üksnes vedukiga veoste transportimisele Marseille ja Korsika vahel varasematel perioodidel. Neis käsitletakse üksnes Marseille sadamast transporditud vedukiga veoste päritolu, kuid need analüüsid ei toeta järeldust, et vedaja, kelle baas asub Marseille sadamale lähemal, kasutaks ainult Marseille sadamat ja mitte Touloni sadamat. Neis analüüsides eeldatakse, et vedaja peab kasutama Marseille sadamat, kui tema peakontor, ladu või logistikabaas asub Marseille lähedal, uurimata sadamate tegelikku kasutamist, kuigi just seda eeldust tuleb Prantsuse ametiasutustel tõendada. Seetõttu leiab komisjon, et need kaks analüüsi ei tõenda Marseille ja Touloni väidetavalt 80 % vastastikust mitteasendatavust vedukiga veoste transpordi puhul.

(931) Küll aga võib arvesse võtta kolmandat analüüsi, mis näitab kahe sadama tegelikku kasutamist vedajate poolt. Samuti leiab komisjon, et selles analüüsis esitatud andmed on piisavalt representatiivsed, kuna need hõlmavad ligikaudu 65 % aastatel 2017–2019 ja 2021 Korsika ning Marseille ja Touloni sadama vahel transporditud vedukiga veoste mahust (põhjendus 341).

(932) Komisjon märgib selle analüüsi põhjal, et enamik vedajaid kasutab tegelikult üksnes sadamat, mis on tema logistikabaasile kõige lähemal, nagu on osutatud põhjenduses 344. Eelkõige näitab see analüüs, et umbes 79 % varasematel perioodidel transporditud vedukiga veostest (veosemeetrites), mis pärinesid Marseille lähedal asuvatest logistikabaasidest, liikus üksnes läbi Marseille sadama või oleks läbilaskevõime piirangute puudumisel liikunud üksnes läbi Marseille sadama. Seetõttu leiab komisjon, et eeldus, mida Prantsuse ametiasutused kasutasid vedukiga veoste transpordi nõudluse hindamisel, nimelt et 80 % varasemast nõudlusest on suunatud Marseille' sadamale, mida ei peeta Touloniga asendatavaks, ei tundu olevat ilmselgelt vale.

(933) Seega tuleb tagasi lükata Corsica Ferriese väide (põhjendus 444), et asendatavuse määr, mida Prantsuse ametiasutused kasutasid vedukiga veoste puhul, ei põhine objektiivsetel ja kontrollitavatel andmetel. Igal juhul ei toeta seda väidet ükski asjakohane kvantitatiivne analüüs. Lisaks ei ole ei komisjonile ega Prantsuse ametiasutustele siduvad CdC varasemad järeldused kõnealuste sadamate vastastikuse asendatavuse kohta vedukiga veoste puhul, nagu arvab Corsica Ferries (põhjendus 445), kui Prantsuse ametiasutused suudavad objektiivsete ja kontrollitavate andmete põhjal tõendada, et ATLide hindamise aluseks olevad eeldused on põhjendatud, mis on käesoleval juhul nii.

(934) *Teiseks*, mis puudutab vedukiga ja vedukita veoste transpordi nõudluse hindamist, siis märgib komisjon kõigepealt, et varasemate perioodide andmete kasutamine Marseille ja Korsika vahelise kaupade meretranspordi eeldatava nõudluse hindamiseks on sobiv lähenemisviis (põhjendused 223 ja 228). Seega tuginesid Prantsuse ametiasutused varasemate perioodide andmetele, mis hõlmasid 10 aastat (2010–2019), et hinnata nõudluse tulevasi suundumusi aastani 2030.

(935) Nende parameetrite valimisel ei teinud Prantsuse ametiasutused ilmselget hindamisviga.

(936) *Kolmandaks* märgib komisjon vedukiga veoste transpordiga seotud veokijuhtide transportimise nõudluse hindamise kohta, et Prantsusmaa pidas veokijuhtide transportimise nõudlust proportsionaalseks transporditavate vedukiga veoste mahuga. Tulevase, 2023.–2030. aasta nõudluse arvutamisel võttis Prantsusmaa aluseks 2018.–2021. aastal transporditud veokijuhtide ja veosemeetrite suhtarvu (põhjendus 230).

(937) Vastupidiselt Corsica Ferriese väidetele (põhjendused 446–454) ei ole selle varasemate perioodide konkreetsetel ja objektiivsetel andmetel põhineva lähenemisviisi kasutamisel tehtud ilmselget hindamisviga.

(938) Esiteks ei olnud Prantsuse ametiasutused põhjendustes 894 ja 895 esitatud põhjustel kohustatud eristama saatjaga ja saatjata vedukiga veoseid.

(939) Teiseks ei kasutanud Prantsuse ametiasutused 2023.–2030. aasta nõudluse hindamiseks 2030. aastaks prognoositud veokijuhtide/veosemeetrite suhtarvu, vaid nad tuginesid 2018.–2021. aasta veokijuhtide/keskmiste veosemeetrite suhtarvude keskmisele ning vedukiga veoste transpordi tulevasele nõudlusele, et arvutada veokijuhtide hinnanguline arv ajavahemiku 2023–2030 kõikideks aastateks.

(940) Kolmandaks ei kohaldanud Prantsuse ametiasutused vale suhtarvu, vaid üksnes kahe kümnendkohani ümardatud suhtarvu, samas kui Corsica Ferries kasutas kolme kümnendkohaga suhtarvu. Pelgalt kõnealuse suhtarvu ümardamise tõttu ei saa Prantsusmaale siiski ette heita ilmselget hindamisviga. Igal juhul ei kujuta sellest tulenev nõudluse ülehindamine (Marseille – Ajaccio liinil 11 % ja Marseille – Bastia liinil 7 %) endast ilmselget hindamisviga.

(941) Lõpuks tuleb meeles pidada, et 2,3 % suurune kasvumäär, mida Prantsuse ametiasutused kasutasid vedukiga veoste transpordi nõudluse hindamiseks alates 2019. aastast ja aastatel 2023–2030, tuleneb kaubaveo kasvumäära keskmisest muutusest aastatel 2010–2019 kõigil viiel Marseille ja Korsika sadamate vahelisel liinil. Kuigi Prantsuse ametiasutused võinuks arvutada varasemate perioodide veomahtude kasvumäära iga liini puhul eraldi, tuleb märkida, et see võimalus oli vaid üks meetod teiste hulgas. Corsica Ferries ei selgitanud, miks Prantsuse ametiasutuste kasutatud meetod ei olnud ilmselgelt asjakohane tulevase nõudluse arvutamiseks kõikide laevaliinide puhul. Samuti ei selgitanud ta, kuidas alternatiivne meetod oleks võinud viia teistsuguse tulemuseni.

(942) Corsica Ferries ei saa väita, et kasvumäär 2,3 % ei põhine hiljutistel objektiivsetel andmetel; samuti ei ole tal alust väita, et varasemate perioodide andmed aastate 2018–2023 kohta osutavad hoopis veomahtude vähenemisele. Esiteks on kõnealuse 2,3 % määra aluseks kaubaveo keskmine aastane kasv aastatel 2010–2019, st enne COVID-19 pandeemiat (2020–2021) ja Venemaa agressioonisõda Ukraina vastu (2022). Prantsuse ametiasutuste kasutatud andmed puudutavad seega viimast perioodi, mil Korsika ja mandri vaheline meretranspordi turg toimis tavapäraselt. Lisaks on see argument vastuolus Corsica Ferriese teise tähelepanekuga, et Prantsuse ametiasutused oleksid pidanud analüüsima kaubaveo andmeid alates 2014. aastast, enne kui turule sisenes Corsica Linea (põhjendus 394). Samuti on see vastuolus tema enda vastustega, mille ta esitas laevandusettevõtjatega konsulteerimise käigus ja millest nähtub, et Corsica Ferries oli valmis pakkuma 2023.–2030. aastal veomahtu, mis on märkimisväärselt suurem kui tema 2016.–2019. aasta veomaht ja ka suurem kui 2019. aasta kogunõudlus kaubaveo järele; see näitab, et Corsica Ferries prognoosis lähiaastateks veomahtude kasvu ([268]).

([268]) Nagu eespool (tabel 3) märgitud, moodustas Korsika ja mandri vahelise kaubaveo maht 2,2 miljonit veosemeetrit. Corsica Ferries kavatses aastatel 2023–2030 (meetmete puudumise korral) pakkuda turul peaaegu 3,3 miljoni veosemeetri ulatuses veomahtu (vt tabel 20), mis kinnitab, et ta näis prognoosivat veomahtude suurenemist.

7.3.2.1.3.2. Turutõrke olemasolu

7.3.2.1.3.2.1. Avaliku teenindamise lepingu puudumise korral turu pakkumise kindlakstegemine

(943) Sellega seoses viitab komisjon põhjendustes 815–825 esitatud argumentidele, mis kehtivad ka vedukiga ja vedukita veoste transpordi kasutajate nõudluse rahuldamiseks turul pakutavate teenuste kindlakstegemise kohta.

7.3.2.1.3.2.2. Turutõrke analüüs

(944) Komisjon märgib kõigepealt, et Prantsuse ametiasutuste järelduse kohaselt on Propriano sadama ja Marseille sadama vahel tegemist täieliku turutõrkega, kuna Corsica Ferries ei pakuks sellel liinil ärilistel alustel teenuseid.

(945) Komisjon märgib ka, et Prantsuse ametiasutused pidasid Corsica Ferriese pakutavaid teenuseid Marseille ja Korsika ülejäänud nelja sadama vahel sporaadilisteks, kuna Corsica Ferries pakuks Marseille ning L'Île-Rousse'i ja Porto-Vecchio vahel ainult kolme edasi-tagasi reisi kuus (ehkki vaja oleks kolme edasi-tagasi reisi nädalas) ja Marseille ning Ajaccio ja Bastia vahel kahte edasi-tagasi reisi nädalas (ehkki kasutajate nõudluse rahuldamiseks oleks vaja vähemalt viit edasi-tagasi reisi nädalas).

(946) Komisjon märgib, et Prantsuse ametiasutused ei teinud turutõrke analüüsimisel ilmselget hindamisviga, kuna on kindlaks tehtud, et turu pakkumine ei ole piisav, et rahuldada vedukiga ja vedukita veoste transpordi kasutajate kogu nõudlust Marseille sadama ja Korsika kõigi sadamate vaheliste teenuste järele.

7.3.2.1.3.3. Järeldus Marseille sadama ja Korsika kõigi sadamate vahel vedukiga ja vedukita veoste transportimise avaliku teenindamise vajaduse kohta

(947) Kõigest eeltoodust nähtub, et Prantsusmaa määras Marseille sadama ja Korsika kõigi sadamate vahel vedukiga ja vedukita veoste transportimise avaliku teenindamise vajaduse õigesti kindlaks, kuna Prantsusmaa poolt kindlaks tehtud ja kvantifitseeritud transpordinõudlust ei olnud võimalik rahuldada kindlakstehtud turupakkumisega.

7.3.2.2. Riigi sekkumise proportsionaalsus

(948) Kuna Prantsuse ametiasutused põhjendasid riigi sekkumise vajadust mitme tegeliku vajadusega Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahelise avaliku mereveoteenuse järele, tegemata ilmselget hindamisviga, tuleb nüüd uurida, kas see sekkumine on proportsionaalne, pidades silmas siseturu nõuetekohase toimimise seisukohast olulisi põhivabadusi.

7.3.2.2.1. Sekkumiseks valitud õigusliku vahendi proportsionaalsus

(949) Komisjon märgib, et Prantsuse ametiasutuste sõnul ei saanud nad kasutada ühtegi muud õiguslikku vahendit peale avaliku teenindamise lepingu, et tagada teenus, mis vastaks nende poolt kindlaks määratud avaliku teenindamise vajadustele (põhjendused 249–253). Eelkõige väidavad Prantsuse ametiasutused, et turutõrge ilmnes juba 2019. aasta ATK kava raames ja et selline kava osutuks avaliku teenindamise vajaduse rahuldamiseks ebapiisavaks. Samuti väidavad nad, et avaliku teenindamise kohustused, mida saab kehtestada 2019. aasta ATK kava raames, on piiratud, eelkõige väljumis- ja saabumisaegade osas, mis on aga reisijate (põhjendus 112) ja kaubaveo kasutajate (põhjendused 190 ja 191) nõudluse elemendid.

(950) Komisjoni hinnangul ei ole nende kaalutluste puhul tehtud ilmselget hindamisviga. Nagu Prantsuse ametiasutused õigesti märgivad, on Korsika ja mandri vaheliste mereveoteenuste osutamiseks juba kehtestatud ATK kava: laevandusettevõtjatega konsulteerimise eesmärk oli selgitada välja teenused, mida turg oleks valmis pakkuma 2019. aasta ATK kava alusel. Turu pakkumine osutus siiski ebapiisavaks, mistõttu oli vaja ette näha täiendav kord, mis tagab avaliku teenindamise vajaduse rahuldamiseks piisavate teenuste osutamise ([269]).

(951) Seega ei olnud Prantsuse ametiasutustel muud valikut kui tugevdada 2019. aasta ATK kava, nähes ette igapäevased ülesõidud Marseille ning Ajaccio ja Bastia sadama vahel, iganädalased ülesõidud L'Île-Rousse'i ja Porto-Vecchio sadamasse ning kohustusliku iganädalase ülesõidu Proprianosse. Rangemate tingimuste kehtestamine 2019. aasta ATK kava raames, isegi kui Prantsuse ametiasutused olid selles kontekstis juba tuvastanud turutõrke, oleks muutnud laevandusettevõtjate jaoks veelgi keerulisemaks kasutada oma vabadust osutada mereveoteenuseid Korsika ja mandri vahel, kuna iga Marseille ja Korsika sadamate vahel teenuseid osutada sooviv laevandusettevõtja oleks nende teenuste osutamiseks pidanud täitma 2019. aasta ATK kava rangemaid nõudeid. Komisjon märgib, et neil asjaoludel riivab riigihankemenetluse teel sõlmitava avaliku teenindamise lepingu kasutamine teenuste osutamise vabadust vähem, kuivõrd see võib vähendada laevandusettevõtjatele 2019. aasta ATK kavaga kehtestatud piiranguid ja võimaldada kõnealuse turu nimel konkureerimist.

(952) Lisaks märgib komisjon, et 2019. aasta ATK kava raames ei olnud võimalik näha ette ka hüvitist, kuna hüvitis ei oleks saanud piirduda üksnes Marseille ja Korsika vaheliste liinidega, vaid seda oleks tulnud laiendada kõigile mandri ja Korsika vahelistele liinidele, et tagada 2019. aasta ATK kava mittediskrimineerivus ([270]). Nagu aga Prantsuse ametiasutused märgivad (põhjendus 252), oleks sellest variandist tulenenud avaliku sektori asutuste eelarvele märkimisväärne rahaline koormus, samas kui liikmesriigi eelarve ei ole piiramatu, ning lisaks ei oleks see ka pakkunud mingit garantiid, et kindlakstehtud avaliku teenindamise vajaduste rahuldamiseks vajalikke teenuseid tegelikult osutatakse ([271]). ATK kavaga on nähtud ette kohustused ettevõtjatele, kes soovivad teenuseid osutada, kuid ei kohustata neid teenuseid osutama.

(953) Peale selle tuleb märkida, et kabotaažimäärus ei võimalda ATK kavas kehtestada väljumis- ja saabumisaegu puudutavaid kohustusi, ([272]) kuid vajadus nende järele tuleneb kindlakstehtud kvalitatiivsest nõudlusest.

(954) Eeltoodust järeldub, et Prantsuse ametiasutused võisid seega erinevate avaliku teenindamise vajaduste rahuldamiseks kasutada avaliku teenindamise lepingut. Huvitatud isikud ei esitanud sel teemal märkusi.

7.3.2.2.2. Avaliku teenindamise vajaduse rahuldamiseks kehtestatud avaliku teenindamise kohustuste proportsionaalsus

(955) Kuna avaliku sektori asutused võisid kasutada ATLe, on nüüd vaja kaaluda, kas Prantsusmaa poolt kindlaks tehtud avaliku teenindamise vajaduse rahuldamiseks ATLides kehtestatud avaliku teenindamise kohustused on proportsionaalsed.

(956) *Esiteks* märgib komisjon, et Prantsuse ametiasutused pidasid vajalikuks sõlmida avaliku teenindamise leping, et tagada ravi eesmärgil reisijate, vedukiga veoste ja neid saatvate veokijuhtide (nende kasutajate puhul, kes ei kaalu alternatiivi Marseille sadamale) ning vedukita veoste meretransport Marseille sadama ja Korsika iga sadama vahel. Lisaks leiab Prantsusmaa seoses Marseille – Propriano liiniga, et avaliku teenindamise leping peab hõlmama ka reisijate meretransporti (põhjendus 255).

([269]) Vt selle kohta kohtuotsus, Euroopa Kohus, 20. veebruar 2001, Analir, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, punkt 66.
([270]) Vt eelmine, punkt 38.
([271]) Vt eelmine, punkt 65.
([272]) Vt kabotaažimäärust käsitleva tõlgendava teatise jaotis 5.3.1.

(957) Komisjon märgib sellega seoses, et need kohustused tulenevad otseselt Prantsuse ametiasutuste tuvastatud turutõrkest (jaotised 3.4.3.2.2 ja 3.4.2.2.2). Seega on ATLide eesmärk seotud üksnes kindlaks tehtud avaliku teenindamise vajadusega. Huvitatud isikud ei esitanud sel teemal märkusi.

(958) *Teiseks*, Prantsuse ametiasutused määratlesid avaliku teenindamise kohustusena saabumis- ja väljumisajad, millest tuleb kinni pidada igal ATLiga hõlmatud liinil. Need kohustused tulenevad samuti Prantsuse ametiasutuste poolt kindlaks tehtud nõudlusest nii reisijateveo järele (reisijad eelistavad öiseid ülesõite) kui ka kaubaveo järele (mille puhul on vajalik kaupade varane saabumine Korsikale ja laeva piisavalt pikaajaline peatumine sadamas päeva jooksul, et poolhaagisevedukid saaksid sadama ja logistikabaaside/tarnepunktide vahel sõite teha). Seetõttu ei näi väljumis- ja saabumisaegadega seotud kohustused olevat ebaproportsionaalsed. Huvitatud isikud ei esitanud sel teemal märkusi.

(959) *Kolmandaks* märgib komisjon, et Prantsuse ametiasutused määratlesid mitu avaliku teenindamise kohustust seoses ATLide alusel tagatavate sagedustega (põhjendused 257–261).

(960) Kõigepealt märgib komisjon, et Prantsuse ametiasutused kehtestasid minimaalsed aasta jooksul tagatavad sagedused. Need sagedused on ette nähtud selleks, et tagada Korsika jaoks aastaringselt regulaarsed ja piisavad veoteenused Marseille sadamast ja Marseille sadamasse. Kontsessionäärid on kohustatud tegema aastas 365 edasi-tagasi reisi Marseille – Ajaccio ja Marseille – Bastia liinil ning 156 edasi-tagasi reisi ülejäänud kolmel liinil.

(961) Komisjon märgib, et need sagedused vastavad avaliku teenindamise vajadusele. Kasutajatega konsulteerimise tulemustest ilmneb, et reisijad ja kaubaveo kasutajad olid 2021.–2022. aasta ATLide alusel kehtinud sagedustega rahul; need on identsed Prantsuse ametiasutuste poolt 2023.–2030. aasta ATLides ette nähtud sagedustega (põhjendus 69). Komisjon juhib üldiselt tähelepanu ka sellele, et Korsika saareline asend tingib vajaduse regulaarsete reiside järele Prantsusmaa mandriossa, eriti ravi eesmärgil reisijate puhul, kes olenevalt oma tervislikust seisundist võivad veoteenuseid vajada igal ajal. Sama kehtib ka kaubaveo (nii vedukiga kui ka vedukite veoste transpordi) puhul, kuna saare ladude piiratud ladustamismahu tõttu tuleb Korsika ettevõtjatele ja eraisikutele teha tarneid sageli (põhjendus 22). Kasutajatega konsulteerimise tulemused on seega kooskõlas Korsika sotsiaal-majandusliku olukorraga.

(962) Lõpuks märgib komisjon, et sagedused on suuremad Ajaccio ja Bastia puhul, mis on reisijate- ja kaubaveo seisukohast kõige olulisemad Korsika sadamalinnad (jaotised 2.3.1 ja 2.3.2) ning ka Korsika kaks suurimat linnapiirkonda, samas kui ülejäänud kolme sadama puhul on sagedused väiksemad, sest ka sealsed liiklusvood on väiksemad.

(963) Kohustus teha igal aastal teataval arvul edasi-tagasi reise jaguneb kaheks avaliku teenindamise kohustuseks: kohustus teha igal nädalal kindlaksmääratud minimaalne arv edasi-tagasi reise ja kohustus teha kindlaksmääratud iganädalastele edasi-tagasi reisidele lisanduvaid paindlikke (ümberplaneeritavaid) edasi-tagasi reise aasta kohta kehtestatud edasi-tagasi reiside arvu piires. Komisjon mõistab, et ümberplaneeritavad edasi-tagasi reisid, mille üle otsustab Korsika transpordiamet, on paindlik vahend pakkumise kohandamiseks nõudlusega. Näiteks kui Korsika transpordiamet leiab, et oodatav nõudlus edasi-tagasi reisi järele on konkreetsel päeval väga väike, võib ta otsustada planeerida selle ümber suurema nõudlusega päevale, tingimusel et laevandusettevõtja järgib ATLide kohaseid iganädalasi sagedusi. Komisjon rõhutab sellega seoses, et ATLide tehniline seirekomitee (põhjendus 290), mida juhib Korsika transpordiamet, kohtub kord nädalas, et muu hulgas hinnata liiklusnõudlust.

(964) Seega on avaliku teenindamise kohustustel, mis on seotud minimaalsete sagedustega, kaks eesmärki: tagada veoteenuste regulaarsus (iga ATLi alusel tagatakse minimaalne iganädalane reiside sagedus) ja optimeerida Korsika laevaliinidel pakutavaid mereveoteenuseid (ümberplaneeritavate edasi-tagasi reiside kaudu).

(965) Komisjon märgib, et igal nädalal tehtavate reiside minimaalne sagedus, mida tuleb järgida, vastab kasutajate nõudlusele (põhjendused 112, 190 ja 191). Prantsusmaa kehtestas avaliku teenindamise raames kohustuse teha Marseille – Ajaccio ja Marseille – Bastia liinil kõrghooajal üks edasi-tagasi reis iga päev (madalhooajal peaaegu iga päev) ning kolmel ülejäänud liinil kolm edasi-tagasi reisi nädalas. Seega kohandatakse reiside sagedusi vastavalt hooajale (madal- või kõrghooaeg) ja asjaomasele liinile (suurem sagedus Ajaccio ja Bastia liinil, väiksem sagedus Korsika ülejäänud kolme sadama puhul).

(966) Seega nähtub kõigist neist asjaoludest, et iga ATLi raames nõutavate minimaalsete sageduste kehtestamisel ei teinud Prantsuse ametiasutused ilmselget hindamisviga. Huvitatud isikud ei esitanud sel teemal märkusi.

(967) Lisaks märgib komisjon, et Marseille – Ajaccio, Marseille – Bastia ja Marseille – L'Île-Rousse'i liinide kohta sõlmitud ATLides on lisaks iga-aastaste edasi-tagasi reiside arvule nähtud ette täiendavad edasi-tagasi reisid. Nende edasi-tagasi reiside eesmärk on tulla toime aasta jooksul tekkiva erakordse nõudlusega ja võimalikult suures ulatuses vältida kauba jätmist kai äärde. Komisjon märgib, et need täiendavad edasi-tagasi reisid, mis puudutavad ainult kaubavedu, vastavad kaubaveo kasutajate (kes kaebavad muu hulgas selle üle, et Marseille sadamas ei ole piisavalt ruumi kaupade laadimiseks laevadele; põhjendused 190 ja 191) nõudlusele, mida kinnitavad varasemate perioodide liiklusandmed. Komisjon märgib ka, et Korsika sadamavaldaja teatas üha kasvavast probleemist, et haagised jäetakse Korsika sadamates kai äärde, ning kutsus ametiasutusi üles tagama liikluse hajutamiseks täiendavaid edasi-tagasi reise (põhjendus 201). Peale selle märgib komisjon, et aastas tehtavate täiendavate edasi-tagasi reiside arv on suhteliselt väike ning et need edasi-tagasi reisid on valikulised, neid tehakse üksnes Korsika transpordiameti äranägemisel, kui eelnevalt kindlaks määratud tingimused on täidetud (põhjendus 287), ja neid kontrollib ATLide tehniline seirekomitee (põhjendus 290). Need täiendavad edasi-tagasi reisid on kavandatud eespool nimetatud kolmele liinile, kuna just neil liinidel on liikluse tippkoormus kõige tõenäolisem.

(968) Nende tegurite osas on komisjon seisukohal, et Marseille – Ajaccio, Marseille – Bastia ja Marseille – L'Île-Rousse'i liinide puhul täiendavate edasi-tagasi reiside kehtestamine, mida planeeritakse ja reguleeritakse vastavalt ATLides eelnevalt kindlaks määratud tingimustele, vastab kasutajate ja mereveoteenuste osutajate nõudlusele. Sellest järeldub, et Prantsusmaa ei teinud nende avaliku teenindamise kohustuste kehtestamisel ilmselget hindamisviga.

(969) Corsica Ferriese poolt selles küsimuses esitatud märkused ei mõjuta seda järeldust. Vastupidiselt tema väitele (põhjendus 470), ei keela kabotaažimäärus Prantsusmaal kehtestada ümberplaneeritavaid ja täiendavaid edasi-tagasi reise ATLides sätestatud tingimustel. Esiteks moodustavad ümberplaneeritavad edasi-tagasi reisid osa laevandusettevõtjatele kehtestatud iga-aastaste sagedustega seotud kohustustest, mis tulenevad kasutajate nõudlusest, mida turu pakkumine ei rahulda. Samuti vastavad täiendavad edasi-tagasi reisid kasutajate ja teenuseosutajate nõudlusele ning neid tehakse selleks, et reageerida nõuetekohaselt registreeritud erakordsele liikluskoormusele. Peale selle tehakse ümberplaneeritavaid ja täiendavaid edasi-tagasi reise eelnevalt kindlaksmääratud tingimustel. Neid edasi-tagasi reise tehakse eelkõige juhul, kui ilmneb erakorraline vajadus avaliku teenindamise järele (täiendavad edasi-tagasi reisid) või ebapiisav vajadus avaliku teenindamise järele (ümberplaneeritavad edasi-tagasi reisid). Seega on need reisid käsitatavad vahendina, mis võimaldab ATLide kaheksa-aastase kestuse jooksul kohanduda muutuvate avaliku teenindamise vajadustega. Järelikult ei saa väita, et neid edasi-tagasi reise tehakse „tingimuste ja põhjendusteta". Lisaks ei oma tähtsust asjaolu, et ATLides ei ole kindlaks määratud päevi, mil ümberplaneeritavaid ja täiendavaid edasi-tagasi reise tuleb teha, kuna need edasi-tagasi reisid on oma olemuselt paindlikud ja neid tehakse vastavalt avaliku teenindamise vajadusele.

(970) Asjakohane ei ole ka Corsica Ferriese argument, et need edasi-tagasi reisid näivad olevat üleliigsed, kuna kehtestatud minimaalne iganädalane sagedus on avaliku teenindamise vajaduse rahuldamiseks juba piisav (põhjendus 471). Nimelt eirab selline argument konkreetselt kasutajate nõudlust, varasemate perioodide liiklusandmeid ja nende edasi-tagasi reiside eesmärki. Samuti ei saa nõustuda väitega, et kontsessionäärid planeerivad ümberplaneeritavaid ja täiendavaid edasi-tagasi reise juba ette. Esiteks on ümberplaneeritavad edasi-tagasi reisid oma olemuselt kontsessionääri (kes peab kinni pidama ATLidega kehtestatud iga-aastaste edasi-tagasi reiside arvust) poolt ette planeeritud reisid, kuid Korsika transpordiamet võib neid vastavalt liikluse optimeerimise vajadusele teistele kuupäevadele tõsta. Teiseks, nagu nähtub Prantsusmaa, Corsica Linea ja La Méridionale'i märkustest, kavandasid kontsessionäärid täiendavaid edasi-tagasi reise orienteerivalt, kuid Korsika transpordiametile jääb igal juhul ainupädevus nende reiside teostamise üle otsustamisel.

(971) Corsica Ferriese märkused kontsessionääride suutmatuse kohta täita Prantsusmaa kehtestatud avaliku teenindamise kohustusi (põhjendus 472) ei sea kahtluse alla nende kohustuste proportsionaalsust kindlakstehtud avaliku teenindamise vajadusega.

(972) Eeltoodust järeldub, et iga-aastaste ja -nädalaste sagedustega seotud kohustuste ning täiendavate ja ümberplaneeritavate edasi-tagasi reiside määratlemisel ei teinud Prantsuse ametiasutused ilmselget hindamisviga.

(973) *Lõpuks* märgib komisjon, et Prantsuse ametiasutused pidasid vajalikuks ja avaliku teenindamise vajadusega proportsionaalseks määrata kindlaks ATLide täitmiseks määratud laevade minimaalse veomahuga seotud kohustused (põhjendused 262–263). Need kohustused puudutavad nii kauba- kui ka reisijatevedu.

(974) Kaubaveo puhul kehtestasid Prantsuse ametiasutused igas ATLis minimaalse veomahu, mille nad arvutasid 2030. aasta juuliks prognoositud keskmise veosemeetrite arvu alusel. See arv vastab kuule, mil eeldatav kaubaveoliiklus on ATLide rakendamise ajal kõige suurem (põhjendus 266). Sellega seoses tuleb meeles pidada, et nagu on märgitud põhjenduses 331, väljendas komisjon menetluse algatamise otsuses kahtlust, kas see minimaalne kaubaveomaht on kindlaks tehtud avaliku teenindamise vajadustega proportsionaalne.

(975) Corsica Ferries jagab neid kahtlusi. Ta väidab oma märkustes, et kindlaks tehtud avaliku teenindamise vajaduse rahuldamiseks oleks minimaalse kaubaveomahu arvutamisel tulnud aluseks võtta aastateks 2023–2030 prognoositud keskmine nõudlus (põhjendus 469), mitte 2030. aasta juuliks prognoositud nõudlus ([273]). Prantsusmaa, nagu ka Corsica Linea ja La Méridionale'i arvates ei ole need kahtlused siiski põhjendatud (jaotised 5.2.1.2 ja 5.3.1.1.3.1, põhjendused 347–357, 546–547 ja 606–611).

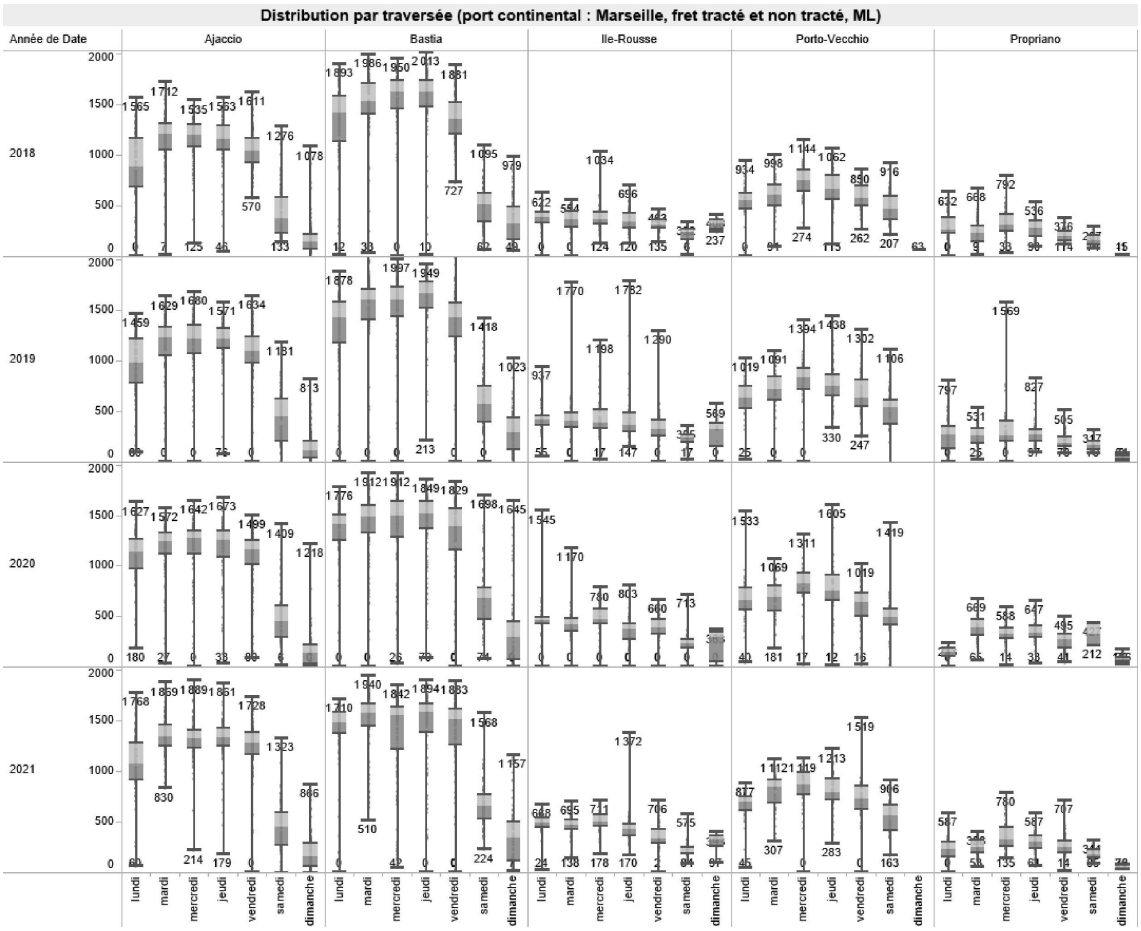
(976) Komisjon märgib kõigepealt, et Prantsuse ametiasutuste esitatud andmetest nähtub, et kaubaveonõudlus ülesõidu kohta varieerub kõikidel Marseille ja Korsika vahelistel liinidel kuude ja nädalapäevade lõikes märkimisväärselt (joonis 3 ja joonis 4). Näiteks Marseille – Ajaccio liinil võib kaubaveonõudlus ülesõidu kohta olla ühe kuu jooksul vahemikus 20–1 680 veosemeetrit (2019. aasta märtsi näitajad). Samamoodi võib kaubaveonõudlus ülesõidu kohta olla ühe nädala jooksul vahemikus 0–1 680 veosemeetrit (2019. aasta kolmapäevade näitajad) ([274]).

([273]) Meeldetuletuseks: aastateks 2023–2030 prognoositud keskmine nõudlus ülesõidu kohta on arvutatud avaliku teenindamise aastase vajaduse (tabel 21) jagamisel ATLides ette nähtud iga-aastaste edasi-tagasi reiside arvuga (tabel 23).

([274]) Nagu Prantsuse ametiasutused selgitasid, kajastab see kaubaveonõudluse muutlikkus vedajate tegelikku nõudlust, mis tähendab, et meretransport toimub tavaliselt vedajate soovitud kuupäeval, kusjuures laevandusettevõtjatel on kasutajate soovitud veoteenuse osutamise kuupäeva muutmiseks vähe võimalusi. Kaubaveo puhul on suur osa Korsikale transporditavatest kaupadest mõeldud Korsika kaupluste varustamiseks, eelkõige värskete saadustega. Kuna sellised kaubad on kiiresti riknevad, tuleb need kohale toimetada kindlal ajal. Seetõttu broneeritakse pardal kohad väga lühikese etteteatamisega – kõige sagedamini väljumispäeval ja kõige varem paar päeva ette. Teatavate kaupade puhul (mitteriknevad materjalid, ülemõõdulised tööstusmasinad, kolitavad esemed) saab broneeringu teha rohkem kui nädal ette, kuid Prantsuse ametiasutuste sõnul on sellised olukorrad oluliselt harvemad.

Joonis 3

Vedukita ja vedukiga veoste transport Korsika ja Marseille vahelistel liinidel. Liikluse jagunemine nädalapäevade kaupa (veosemeetrites)



Allikas: Prantsuse ametiasutuste märkused, mis esitati 27. juulil 2023.

Selgitused:

— *Distribution par traversée (port continental : Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* – jagunemine ülesõitude kaupa (mandrisadam: Marseille, vedukiga ja vedukita veosed, veosemeetrites)

— *Année de Date* – vaatlusaasta

— *Lundi* – esmaspäev

— *Mardi* – teisipäev

— *Mercredi* – kolmapäev

— *Jeudi* – neljapäev

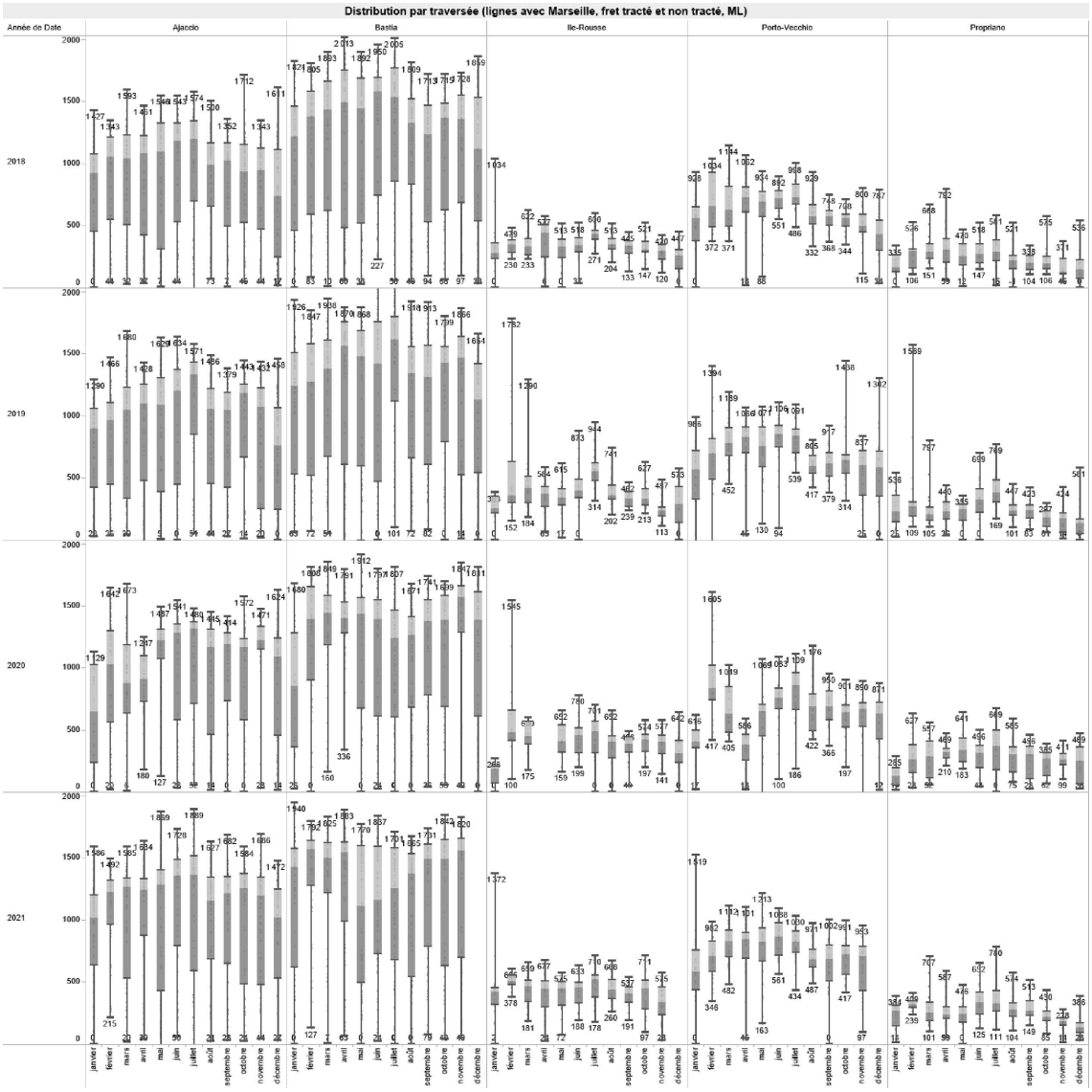
— *Vendredi* – reede

— *Samedi* – laupäev

— *Dimanche* – pühapäev

Joonis 4

Vedukita ja vedukiga veoste transport (kahe segmendi kombinatsioon, sealhulgas asendatav osa) Korsika ja Marseille vahelistel liinidel. Liikluse jagunemine kuude kaupa (veosemeetrites)



Allikas: Prantsuse ametiasutuste märkused, mis esitati 27. juulil 2023.

Selgitused:

— *Distribution par traversée (lignes avec Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* – jagunemine ülesõitude kaupa (Marseille liinid, vedukiga ja vedukita veosed, veosemeetrites)

— *Année de Date* – vaatlusaasta

— *Janvier* – jaanuar

— *Février* – veebruar

— *Mars* – märts

— *Avril* – aprill

— *Mai* – mai

— *Juin* – juuni

— *Juillet* – juuli

— *Août* – august

— *Septembre* – september

— *Octobre* – oktoober

— *Novembre* – november

— *Décembre* – detsember

(977) Arvestades kaubaveonõudluse märkimisväärset kõikumist, leiavad Prantsuse ametiasutused, et ATLides ette nähtud minimaalne kaubaveomaht ülesõidu kohta ei ole ebaproportsionaalne. Kui ülesõidu kohta arvutatud minimaalse kaubaveomahu puhul oleks aluseks võetud varasemate perioodide andmete kohane keskmine nõudlus ülesõidu kohta, nagu soovitas Corsica Ferries, jääks hinnanguline kaubaveonõudlus rahuldamata suure hulga ülesõitude puhul (võttes arvesse ka ümberplaneeritavaid edasi-tagasi reise), nagu on osutatud eespool (tabel 31). Prantsuse ametiasutuste esitatud andmete kohaselt ületaks nõudlus minimaalset eeldatavat veomahtu Marseille ning Ajaccio, Bastia ja Porto-Vecchio vahelistel liinidel igal teisel ülesõidul (ning Marseille – Propriano ja Marseille – L'Île-Rousse'i liinil igal neljandal ülesõidul), mis on märkimisväärne.

(978) Komisjon märgib ka, et sellise metoodika kasutamisel ei oleks võimalik kaubaveo puhul rahuldada olulist osa avaliku teenindamise vajadusest. Prantsuse ametiasutuste esitatud andmete põhjal on tõenäoline, et rahuldamata jääks 17–25 % aastasest kaubaveovajadusest. See süvendaks Marseille ja Korsika sadamate vahelistel liinidel juba täheldatud veomahuprobleeme, millele osutasid kasutajad ja teenuseosutajad (põhjendus 350).

(979) Lisaks tuleb märkida, et ATLides sätestatud minimaalne veomaht ei ole isegi piisav, et Prantsuse ametiasutuste prognoositud kaubaveonõudlust alati katta. Nimelt leidsid Prantsuse ametiasutused Marseille – Ajaccio ja Marseille – Bastia liini puhul, et varasemate perioodide liiklusandmete (2019) põhjal on tõenäoline, et nõudlus võib ületada ATLides sätestatud minimaalset veomahtu mitme ülesõidu puhul. See risk on üks teguritest, mis põhjendab vajadust näha ATLides ette täiendavad edasi-tagasi reisid.

(980) Lõpuks nendib komisjon üldises plaanis, et liikmesriigil on õigus tagada, et avaliku teenindamise kohustused määratakse kindlaks nii, et avalik teenus suudaks vastata prognoositavale nõudlusele – isegi igapäevaselt, nagu La Méridionale õigesti märgib (põhjendus 609). ELi toimimise lepingu artikli 14 kohaselt peavad liit ja liikmesriigid tagama, et üldist majandushuvi pakkuvad teenused toimiksid põhimõtete ja tingimuste alusel, mis võimaldavad neil täita oma ülesandeid. Corsica Ferriese pakutud lahendusega kaasneks aga märkimisväärne risk, et ATLides kehtestatud ÜMPTd ei võimalda täita nende ülesandeid seoses kindlaks tehtud avaliku teenindamise vajadustega. Komisjon viitab ka La Méridionale'i asjakohasele märkusele laevandusettevõtjate võimalike tegevusalaste piirangute kohta, mida liikmesriigid peavad avaliku teenindamise kohustuste määratlemisel arvesse võtma (põhjendus 609).

(981) Neil põhjustel märgib komisjon, et ATLides sätestatud minimaalse kaubaveomahu kohustused ei ole avaliku teenindamise vajadustega ilmselgelt ebaproportsionaalsed.

(982) Vastupidiselt Corsica Ferriese väitele (põhjendus 475) ei olnud asjakohane võtta minimaalse kaubaveomahu arvutamisel arvesse täiendavaid edasi-tagasi reise. Nimelt on minimaalse kaubaveomahuga seotud avaliku teenindamise kohustuste eesmärk tagada veomahu mõttes piisav veoteenus ATLide kohaste aastaste sageduste piires (st põhiteenus) ja eeldatava nõudluse kontekstis, võtmata arvesse erakordset tippnõudlust. Täiendavate edasi-tagasi reiside (mis on valikulised ja mis ei pruugigi aset leida) ainus eesmärk on tulla toime erakordse tippnõudlusega. Seepärast tehakse täiendavaid edasi-tagasi reise ainult erandlikel asjaoludel ja täpselt määratletud protsessi raames, mis hõlmab täiendavate vajaduste kohustuslikku eelnevat kindlaksmääramist. Seega oli Prantsuse ametiasutustel õigus kehtestada minimaalne kaubaveomaht, et tagada laevandusettevõtja suutlikkus rahuldada põhilisi veovajadusi, ilma et see piiraks täiendavate edasi-tagasi reiside paindliku vahendi kasutamist, mis võimaldab erandkorras reageerida ettenägematule tippnõudlusele.

(983) Reisijateveo puhul kehtestasid Prantsuse ametiasutused ATLides minimaalse veomahu iga reisijate kategooria jaoks, kelle puhul oli kindlaks tehtud avaliku mereveoteenuse vajadus (Marseille –Propriano liinil Korsika elanikud ja mujal elavad reisijad; kõigil liinidel ravi eesmärgil reisijad ja vedukiga veoste veokijuhid).

(984) Esiteks, mis puudutab Marseille – Propriano liini ATLis Korsika elanikust reisijate ja mujal elavate reisijate puhul sätestatud minimaalset veomahtu ülesõidu kohta, siis märgib komisjon, et need veomahud arvutati reisijate kogunõudluse alusel, mida prognoositakse 2030. aastaks (suurim nõudlus ATLi rakendamise perioodil) ja mis on veidi suurem kui 2019. aastal (+ 1 %). See tähelepanek ei osuta ilmselgele hindamisveale.

(985) Mis puudutab ravi eesmärgil reisijate puhul sätestatud minimaalset veomahtu ülesõidu kohta, siis Prantsuse ametiasutuste hinnangul püsib ravi eesmärgil reisijate nõudlus aastatel 2023–2030 stabiilne, vastates hinnangulisele liiklusele 2019. aastal (põhjendus 161). Selle hinnangu puhul ei ole tehtud ilmselget hindamisviga, kuivõrd veomahuga seotud kohustused on kehtestatud konstantsel alusel, mis vastab konservatiivsele hinnangule liikluse arengu suhtes.

(986) Lõpuks, mis puudutab veokijuhtide puhul sätestatud minimaalset veomahtu ülesõidu kohta, siis tuleb meenutada, et Prantsuse ametiasutuste hinnangul vastab vedukiga veoste veokijuhtide ja veosemeetrite suhtarv igal laevaliinil aastate 2018–2021 keskmisele suhtarvule (põhjendus 230). Seega on veokijuhtide eeldatav nõudlus 2030. aastal otseselt seotud vedukiga veoste hinnangulise mahuga 2030. aastal.

(987) Komisjon peab veokijuhtide ja veosemeetrite suhtarvu, mis on arvutatud varasemate perioodide andmete põhjal, sobivaks meetodiks avaliku kaubaveoteenusega seotud veokijuhtide arvu hindamiseks. Kuna komisjon leiab, et ATLides ette nähtud minimaalne kaubaveomaht ei ole avaliku teenindamise vajadusega ebaproportsionaalne (põhjendus 981), peab sama argument kehtima ka veokijuhtide arvuga seotud veomahu kohta.

(988) Corsica Ferriese märkused, mis puudutavad kontsessionääride ebaproportsionaalset kohustust mahutada süstemaatiliselt enam kui 12 reisijat ülesõidu kohta, mis välistab ro-ro-tüüpi laevade kasutamise (põhjendused 476–479), tuleb tagasi lükata. Nagu on märgitud põhjendustes 829, 874 ja 947, leiab komisjon, et Prantsuse ametiasutused ei teinud reisijateveoga seotud avaliku teenindamise vajaduste määratlemisel ilmselget hindamisviga. Lisaks, nagu on märgitud põhjendustes 984–986, leiab komisjon, et avaliku teenindamise kohustused, mis on seotud minimaalse reisijateveomahuga, on avaliku teenindamise vajadusega proportsionaalsed. Seega ei määratud minimaalset veomahtu kindlaks mitte kasutatava laevatüübi alusel, vaid üksnes vastavalt avaliku teenindamise vajadusele. Pealegi ei sisalda ATLid mingeid nõudeid kasutatavate laevade tüübi kohta. Näiteks tuleb märkida, et L'Île-Rousse'i ja Porto-Vecchio liinide ATLides ei nõutagi enam kui 12 reisijale vastavat minimaalset veomahtu. Neil asjaoludel ei saa seega väita, et ATLidega nähakse ette ebaproportsionaalne kohustus kasutada ro-pax-tüüpi laevu ja mitte ro-ro-tüüpi laevu.

7.3.2.2.3. Järeldus riigi sekkumise ja ATLides sätestatud avaliku teenindamise kohustuste proportsionaalsuse kohta

(989) Kõigest eeltoodust tuleneb, et ATLide kasutamine ja neis sisalduvad avaliku teenindamise kohustused ei ole ilmselgelt ebaproportsionaalsed avaliku teenindamise vajadusega ning nende näol on seega tegemist lähenemisviisiga, mis riivab siseturu nõuetekohase toimimise seisukohast olulisi põhivabadusi kõige vähem.

7.3.3. *Ülesande andmise akt, milles määratakse kindlaks avalike teenuste osutamise kohustused ja hüvitiste väljaarvutamise meetodid*

(990) ÜMPT raamistiku punktide 15 ja 16 kohaselt tuleb ÜMPT osutamine teha asjaomasele ettevõtjale ülesandeks ühe või mitme aktiga, mille vormi võib iga liikmesriik ise kindlaks määrata. Selles aktis või nendes aktides tuleb täpsustada eelkõige:

— avalike teenuste osutamise kohustuse täpne laad ja kestus;

— asjaomane ettevõtja ja vajaduse korral territoorium;

— ülesannet andva ametiasutuse poolt ettevõtjale antavate ainu- või eriõiguste laad;

— hüvitusmehhanismi kirjeldus ning hüvitise arvutamise, järelevalve ja läbivaatamise parameetrid ning

— ülemääraste hüvitiste maksmise vältimise ja tagasinõudmise kord.

(991) Käesoleval juhul märgib komisjon järgmist:

— avalike teenuste osutamise kohustuste sisu on sätestatud ATLide artiklites 17, 18 ja 23 ning 1. lisas. Nende 8-aastane kestus on sätestatud ATLide artiklis 3;

— kontsessionääriks määratud ettevõtjale viidatakse ATLide leheküljel 2, kus teda nimetatakse lepinguosaliseks. ATLide geograafiline ulatus on sätestatud artiklis 1;

— ATLides ei ole ette nähtud eri- ega ainuõigusi;

— hüvitusmehhanismi kirjeldus ning hüvitise arvutamise, järelevalve ja läbivaatamise parameetrid on sätestatud ATLide artiklites 30–39 ja 9. lisas;

— ülemääraste hüvitiste tagasinõudmise kord ja ülemäärase hüvitamise vältimise viisid on sätestatud ATLide artiklis 40.

(992) Seetõttu on komisjon seisukohal, et ATLid vastavad ÜMPT raamistiku punktidele 15–16. Huvitatud isikud ei esitanud sel teemal märkusi.

7.3.4. *Antava ülesande kestus*

(993) ÜMPT raamistiku punkti 17 kohaselt tuleks ülesande kestust põhjendada viitega objektiivsetele kriteeriumidele nagu mitteüleantava põhivara amortiseerimise vajadus. Põhimõtteliselt ei tohiks ülesande andmise akti kehtivusaeg ületada ajavahemikku, mis on vajalik kõige olulisemate ÜMPT osutamiseks vajalike varade amortiseerimiseks.

(994) Komisjon märgib kõigepealt, et kabotaažimäärust käsitleva tõlgendava teatise kohaselt ei ole kabotaažimääruses sätestatud avalike teenuste osutamise lepingute maksimaalset kestust. Teatises on märgitud, et avalike teenuste osutamise lepinguid kestusega üle viie (kui tegemist on kontsessioonilepinguga kontsessioonilepingute direktiivi tähenduses) või kuue aasta võib pidada proportsionaalsuse nõudega kooskõlas olevaks, kui i) nad on põhjendatud objektiivsete kriteeriumitega, nagu vajadus teenida tagasi investeeringud, mis tehti merekabotaaži teenuse osutamiseks tavapärastes tegutsemistingimustes (nt investeeringud laevadesse või taristusse), ja kui ii) nad ei põhjusta turulepääsu piiramist ([275]).

([275]) Komisjon juhib tähelepanu sellele, et nagu on märgitud teatises, mis käsitleb ühenduse suuniseid meretranspordile antava riigiabi kohta, peaks avalike teenuste osutamise lepingute kestus merekabotaaži valdkonnas piirduma mõistliku perioodiga, tavaliselt ligikaudu kuue aastaga (komisjoni teatis C(2004) 43 „Ühenduse suunised meretranspordile antava riigiabi kohta“ (ELT C 13, 17.1.2004, lk 3), punkt 9). Tõlgendavas teatises, mis käsitleb teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamist merevedudel, on aga märgitud, et alates 2003. aastast saadud kogemused on näidanud, et „teatavatel juhtudel võib kuue aasta piir heidutada laevaomanikke pakkumust esitamast, sest nad leiavad, et kuus aastat on liiga lühike aeg teenuse osutamiseks tehtud investeeringute tagasiteenimiseks. Riigiasutuste sõnul ei tekita ka liiga lühikese kestusega lepingud laevaomanikel motivatsiooni teha põhjalikke investeeringuid, takistades seega innovatsiooni ja võimalikku teenuste kvaliteedi paranemist. […] Sellest tulenevalt on komisjon veendunud, et avalike teenuste osutamise lepinguid kestusega üle viie (kui tegemist on kontsessioonilepinguga kontsessioonide direktiivi tähenduses) või kuue aasta võib käsitada proportsionaalsuse nõudega kooskõlas olevatena, kui need 1) on põhjendatud objektiivsete kriteeriumitega, nt vajadus tagasi teenida investeeringud, mis tehti merekabotaaži teenuse osutamiseks tavapärastes töötingimustes (nt investeering laeva infrastruktuuri) ja kui 2) need ei põhjusta turulepääsu piiramist. Ilma et see piiraks juhtumite eraldi analüüsimist, tuleb komisjoni kogemuse ja riigiasutustelt saadud teabe põhjal märkida, et 12aastase maksimumkestusega lepingute sõlmimine on õigustatud juhul, kui soovitakse alla hinnata märkimisväärset osa keskmise uue parvlaeva maksumusest, et tagada turu ladus toimimine.“

(995) Lisaks on kontsessioonilepingute direktiivi artikli 18 lõikes 2 sätestatud, et „investeeringud, mis [kontsessiooni kestuse] arvutamisel arvesse võetakse, hõlmavad nii esmainvesteeringuid kui ka neid, mis tehti kontsessiooni kestuse ajal“.

(996) Prantsuse ametiasutused põhjendavad seitsme aasta (ja ühe valikulise aasta) pikkust kestust eesmärgiga võimaldada kontsessionääril katta laevade ostu- või liisingukulud, samuti kulud, mis on vajalikud selleks, et viia laevad vastavusse kohaldatavate eeskirjadega, eelkõige seoses ohutuse ja rohepöördega. See ajavahemik on vajalik kontsessionääride investeeringute stimuleerimiseks kontsessiooni kehtivuse jooksul.

(997) Komisjon nendib, et ATLides ei nõuta otseselt investeeringute tegemist, kuid juhib siiski tähelepanu sellele, et kontsessionääridel peab olema võimalik (ostetud või prahitud) laevad liinidel kasutusele võtta, millega kaasnevad märkimisväärsed kapitalikulud. Komisjon osutab ka olulistele investeeringutele, mis on vajalikud direktiiviga (EL) 2023/959 ([276]) ja määrusega (EL) 2023/1805 ([277]) rakendatud uusimate keskkonnastandardite järgimiseks. Nagu põhjenduses 571 märgitud, hindab Corsica Linea oma laevade keskkonnastandarditega vastavusse viimise maksumuseks 12 miljonit eurot.

(998) Seoses turulepääsu piiramise puudumisega märgib komisjon, et CdC otsustas kasutada avatud hankemenetlust ja liinipõhiseid avaliku teenindamise lepinguid. Selle asemel, et sõlmida üks leping seitsmeks aastaks (ja üheks valikuliseks aastaks), otsustas CdC sõlmida sarnaste teenuste osutamiseks viis eraldi sama kestusega lepingut, mis soodustab Prantsusmaa mandriosa ja Korsika vahelisi mereveoteenuseid tõenäoliselt pakkuda soovivate ettevõtjate mitmekesisust. Lisaks oli selle kestuse eesmärk muuta hange potentsiaalsetele taotlejatele atraktiivsemaks ja seeläbi ergutada konkurentsi. Komisjon leiab, et sellise kestuse puudumisel olnuks taotlejatel keeruline viia ellu majandustegevust, mis võimaldaks neil vajalikud investeeringud tagasi teenida. Komisjon märgib ka, et kaebuse esitaja jätkab Korsika-suunaliste mereveoteenuste osutamist Nice'ist ja Toulonist. Lõpetuseks märgib komisjon, et mujal Euroopas on sõlmitud avalike mereveoteenuste lepinguid, mille kestus on üle kuue aasta (nt kuus pluss neli aastat Horvaatias ([278]) ja 12 aastat Itaalias ([279])). Selle teabe põhjal leiab komisjon, et käesoleval juhul ei põhjusta lepingute kestus tõenäoliselt turulepääsu piiramist.

(999) Eelnevat arvesse võttes leiab komisjon, et ATLide seitsmeaastane kestus, mida saab pikendada ühe aasta võrra, vastab proportsionaalsuse nõuetele, pidades eelkõige silmas ATLidega seoses vajalikke investeeringuid ja arvestades, et selline kestus tõenäoliselt ei põhjusta turulepääsu piiramist.

7.3.5. *Vastavus direktiivile 2006/111/EÜ*

(1000) ÜMPT raamistiku punkti 18 kohaselt loetakse abi ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 alusel siseturuga kokkusobivaks üksnes juhul, kui ettevõtja järgib komisjoni direktiivi 2006/111/EÜ (edaspidi „**läbipaistvusdirektiiv**“) ([280]) nõudeid, kui see on asjakohane. Sellele direktiivile mittevastavat abi loetakse kaubanduse arengut mõjutavaks sellisel määral, et see on vastuolus liidu huvidega ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 tähenduses.

(1001) Läbipaistvusdirektiivi artikli 2 punkti d kohaselt loetakse eraldi raamatupidamisarvestuse pidamise kohustusega ettevõtjaks muu hulgas ettevõtjat, kellele on ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 alusel tehtud ülesandeks ÜMPT osutamine ja kes saab sellega seoses mis tahes vormis hüvitist avaliku teenuse osutamise eest ning kellel on teisi tegevusalasid.

([276]) Direktiiv (EL) 2023/959, *ibid.*
([277]) Määrus (EL) 2023/1805, *ibid.*
([278]) Komisjoni 12. juuli 2018. aasta otsus juhtumite SA.48119 (2017/N) ja SA.49523 (2017/N) kohta – Horvaatia – üldist majandushuvi pakkuvad teenused – regulaarsed avalikud rannikuäärsed mereveoteenused parvlaevaliinidel nr 431, 432, 632 ja 635, C(2018) 4375 final (ELT C 339, 21.9.2018, lk 1).
([279]) Otsus (EL) 2022/448.
([280]) Komisjoni 16. novembri 2006. aasta direktiiv 2006/111/EÜ liikmesriikide ja riigi osalusega äriühingute vaheliste finantssuhete läbipaistvuse ning teatavate ettevõtjate finantsläbipaistvuse kohta (ELT L 318, 17.11.2006, lk 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

(1002) Komisjon märgib käesoleval juhul, et Corsica Lineat ja La Méridionale'i tuleb käsitada eraldi raamatupidamisarvestuse pidamise kohustusega ettevõtjatena läbipaistvusdirektiivi tähenduses.

(1003) Läbipaistvusdirektiivi sätted, mida kohaldatakse eraldi raamatupidamisarvestuse pidamise kohustusega ettevõtjate suhtes, on järgmised.

(1004) Läbipaistvusdirektiivi artikli 1 lõike 2 kohaselt peavad liikmesriigid tagama, et iga eraldi raamatupidamisarvestuse kohustusega ettevõtja finants- ja organisatsiooniline struktuur kajastuks eraldi raamatupidamisarvestuses õigesti, et tuleksid selgesti esile:

— eri tegevusaladega seotud kulud ja tulud;

— üksikasjalikud andmed eri tegevusaladega seotud kulude ja tulude assigneerimise ja jaotamise viiside kohta.

(1005) Lisaks on läbipaistvusdirektiivi artikli 4 lõikes 1 sätestatud, et „[…] võtavad liikmesriigid vajalikud meetmed tagamaks, et kõigi eraldi raamatupidamisarvestuse pidamise kohustusega ettevõtjate:

— erinevatele tegevusaladele vastavat ettevõttesisest raamatupidamisarvestust peetakse eraldi;

— kõigi kulude ja tulude assigneerimine ja jaotamine toimub järjepidevalt kohaldatavate ja objektiivselt põhjendatud kuluarvestuspõhimõtete alusel;

— eraldi raamatupidamisarvestuse pidamise kuluarvestuspõhimõtted on selgelt kindlaks määratud."

(1006) Käesoleval juhul märgib komisjon, et ATLide artiklist 30 nähtub, et teenuseosutajate sisemist raamatupidamisarvestust peetakse ÜMPT osutamise ja muu tegevuse osas eraldi ning raamatupidamisarvestus kajastab nende erinevate tegevustega seotud tulusid ja kulusid (põhjendus 293).

(1007) Lisaks märgib komisjon, et Prantsuse ametiasutused on ÜMPT osutamise ja ärilistel alustel ellu viidava tegevusega seotud kulud ja tulud õigesti määranud ja jaotanud selgelt määratletud, järjepidevalt kohaldatavate ja objektiivselt põhjendatud kuluarvestuspõhimõtete alusel, nagu kirjeldatakse jaotises 7.3.8. Üksikasjad eri tegevusaladega seotud kulude ja tulude määramise ja jaotamise viiside kohta on esitatud ka ATLides.

(1008) Seega vastavad ATLid läbipaistvusdirektiivile. Huvitatud isikud ei esitanud sel teemal märkusi.

7.3.6. *Vastavus ELi riigihanke-eeskirjadele*

(1009) ÜMPT raamistiku punkti 19 kohaselt loetakse abi ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 alusel siseturuga kokkusobivaks ainult juhul, kui vastutav ametiasutus, usaldades kõnealusele ettevõtjale teenuse pakkumise ülesande, täidab või kohustub täitma kohaldatavaid liidu riigihanke-eeskirju. Need hõlmavad läbipaistvuse, võrdse kohtlemise ja mittediskrimineerimise nõudeid, mis tulenevad otse aluslepingust või vajaduse korral liidu teisestest õigusaktidest. Sellistele eeskirjadele ja nõuetele mittevastavat abi loetakse kaubanduse arengut mõjutavaks sellisel määral, et see on vastuolus liidu huvidega ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 tähenduses.

(1010) Seda nõuet korratakse kabotaažimäärust tõlgendavas teatises ([281]). Lisaks on teatises esitatud ka lepingute sõlmimise menetluse valimise tingimused ([282]). Teatises märgitakse, et avatud hankemenetlus on põhimõtteliselt lihtsaim viis mittediskrimineerimise tagamiseks. Võimalikke pakkujaid hõlmavate läbirääkimistega hankemenetlus vastab samuti mittediskrimineerimise põhimõttele, kui läbirääkimised hindamisasutuse ja pakkumuse esitanud ettevõtjate vahel toimuvad erapooletul, ausal ja läbipaistval viisil. Nagu on märgitud kabotaažimäärust tõlgendavas teatises, leiab komisjon, et otselepingute sõlmimine on vastuolus kabotaažimääruse artiklis 4 sätestatud mittediskrimineerimise ja läbipaistvuse põhimõtetega. Samamoodi on mittediskrimineerimise ja läbipaistvuse põhimõtetega vastuolus mis tahes hankemenetlus, mis on korraldatud võimalike pakkujate arvu põhjendamatult kitsendaval viisil.

(1011) Peale selle on kabotaažimäärust tõlgendavas teatises märgitud, et eespool nimetatud põhimõtete järgimise tagamiseks peaks hankemenetluse väljakuulutamise ja veoteenuste osutamise alustamise kuupäevade vaheline ajavahemik olema piisava pikkusega. Liiga lühike ajavahemik, mis ei võimalda piisavalt kaaluda lepingu objektiks olevate kabotaažiteenuste vajadusi (nt turu suuruse, kvaliteedi- või sagedusnõuete aspektist), võib anda eelise turgu valitsevale ettevõtjale, rikkudes seega võrdse kohtlemise põhimõtet.

(1012) Seega uuris komisjon, kas vastutav ametiasutus järgis liidu riigihanke-eeskirju, käesoleval juhul kontsessioonilepingute direktiivi, kui ta usaldas teenuse osutamise asjaomastele ettevõtjatele.

(1013) Corsica Ferries väidab oma kaebuses, et kontsessioonilepingute direktiivi on kahel viisil rikutud. Esimese rikkumise kohta väidab Corsica Ferries, et teda mõjutasid kaks takistust, mis muutsid hankemenetluses osalemise võimatuks ja mis puudutasid eelkõige menetluse väga lühikesi tähtaegu (põhjendus 522) ([283]). Lisaks väidab ta, et Prantsuse ametiasutused olid hankemenetluses põhjendamatult muutnud minimaalseid omadusi, et valida välja pakkumused, mis ei vastanud ATLide 1. lisa tehnilistele nõuetele, eelkõige ümberplaneeritavate ja täiendavate edasi-tagasi reiside osas.

(1014) Teise rikkumise kohta (põhjendus 523) väidab Corsica Ferries, et ATLide kestus ei ole õigustatud, kuna kontsessionääridelt ei nõuta investeeringute tegemist. Selles küsimuses viitab komisjon käesoleva otsuse jaotisele 7.3.4.

7.3.6.1. Hankemenetluse kestus

(1015) Käesolevas jaotises uurib komisjon hankemenetluse kestuse vastavust kontsessioonilepingute direktiivile kahes aspektis: i) ajavahemik menetluse algusest (6. mai 2022) kuni ATLide rakendamise tegeliku alguseni (1. jaanuar 2023) ning ii) ajavahemik ATLide sõlmimisest (21. detsember 2022) kuni nende jõustumiseni (1. jaanuar 2023).

(1016) Kontsessioonilepingute direktiivis ([284]) on taotluste ja pakkumuste esitamiseks ette nähtud vähemalt 30 päeva alates kontsessiooniteate avaldamise kuupäevast. Käesoleval juhul peeti sellest miinimumtähtajast kinni (taotluste esitamise tähtaeg oli 25. juuli 2022).

([281]) Jaotis 5.4.1.

([282]) Jaotis 5.4.2.

([283]) Lisaks väidab Corsica Ferries, et osalemist takistas ka nõue kasutada ro-pax-tüüpi laevu (põhjendus 517). Komisjon märgib siiski, et aastatel 2015–2022 Korsika laevaliine teenindanud äriühingutel, sealhulgas Corsica Ferriesel, on olemas laevad, mille suurus vastab praeguste ATLide sätetele. Lisaks leiab komisjon, et ATLide kohased veomahutingimused on põhjendatud avaliku teenuse vajadusega, nagu on osutatud jaotistes 7.3.2.1.1.3, 7.3.2.1.2.3 ja 7.3.2.1.3.3. Seega ei saanud need tingimused kujutada endast osalemistakistust.

([284]) Kontsessioonilepingute direktiivi artikkel 39.

(1017) Kontsessioonilepingute direktiivis ei nähta aga ette minimaalset ega maksimaalset ajavahemikku kontsessioonilepingu sõlmimise ja jõustumise vahel. Seega tuleb hinnata, kas kõnealuse menetluse tähtaegadega võidi rikkuda läbipaistvuse, võrdse kohtlemise ja mittediskrimineerimise põhimõtteid.

(1018) Komisjon uurib alljärgnevalt Corsica Ferriese väiteid, et menetluses kehtestatud tähtajad kujutasid endast takistust uutele osalejatele, võttes arvesse olemasolevat kohtupraktikat ([285]) ja tavasid merendussektoris.

(1019) Komisjon märgib, et 2021.–2022. aasta ATLide kehtivus lõppes 31. detsembril 2022. Sellest, et uued ATLid jõustuvad 1. jaanuaril 2023, teatati 2022. aasta jaanuaris laevandusettevõtjatega konsulteerimise raames, mille korraldas CdC ja milles Corsica Ferries osales. Korsika transpordiamet avaldas hanketeate 6. mail 2022, st kaheksa kuud enne 2023.–2030. aasta ATLide rakendamise algust.

(1020) Samuti märgib komisjon, et pärast hanketeate avaldamist 6. mail 2022 ei taotlenud ükski potentsiaalne taotleja ajakava muutmist, kuigi ajakava oli juba alates menetluse algusest teada (vt põhjendus 374).

(1021) Corsica Ferries leiab, et see ajakava oli takistuseks, mis muutis taotluse esitamise tema jaoks võimatuks. Nimelt väidab ta, et meretranspordi sektoris avatakse broneeringud vähemalt kuus kuud ette, mistõttu ei olnud uutel teenuseosutajatel võimalik reisijate ja kajutite arvu mõttes minimaalsele veomahule vastavaid laevu hanke tähtaegade jooksul kasutusele võtta. Selleks, et tal olnuks võimalik Touloni ja Korsika, Nice'i ja Korsika ning Itaalia ja Korsika vahelistele liinidele määratud laevad Marseille ja Korsika vahelistele liinidele ümber paigutada, oleks ta seega pidanud kõnealuste liinide broneeringud vähemalt kuus kuud varem sulgema.

(1022) Komisjon osutab La Méridionale'i ja Corsica Linea märkustele, mille kohaselt piisab broneeringute avamiseks märksa lühemast ajast kui see, mida väidab Corsica Ferries. ATLide kaudu abi saajad selgitavad, et kaubaveo puhul, mis on ATLide peamine eesmärk, tehakse valdav osa püsiklientide broneeringutest paar päeva ette või samal päeval. Mis puudutab reisijatevedu, siis ATLe hakati rakendama väiksema liiklusega madalhooajal. La Méridionale märgib näiteks, et ta avas 1. ja 3. hankeosa (Ajaccio ja Porto-Vecchio) broneeringud 21. detsembril 2022, ilma et see oleks takistanud tal tavapärase tegevuse alustamist.

(1023) Komisjon märgib, et Korsika transpordiamet tegi menetluse esialgse ajakava teatavaks Korsika piirkonnavolikogu 28. aprilli 2022. aasta otsuses 22/050. Vastavalt sellele ajakavale tuli taotlused esitada 25. juuliks 2022, läbirääkimised olid kavandatud 2022. aasta augustisse ning eduka(te) taotleja(te) valimine ja teavitamine ning ATLide sõlmimine pidi toimuma 2022. aasta oktoobris.

(1024) Selle ajakava järgi jäi ATLide sõlmimise ja jõustumise (1. jaanuar 2023) vahele umbkaudu veidi üle kahe kuu, st üle kahe korra pikem ajavahemik kui kohtuotsuses SNCM II (vt põhjendus 372).

(1025) Samuti märgib komisjon, et taotluste laekumise kuupäeval (25. juuli 2022) tegid Korsika transpordiamet ja CdC kindlaks, et taotluse olid kas enda nimel või konsortsiumina esitanud ainult Corsica Linea ja La Méridionale ning et ükski uus osaleja taotlust ei esitanud. Seega võisid Korsika transpordiamet ja CdC 25. juuli 2022. aasta seisuga leida, et esialgse ajakava edasilükkamisel ning ATLide sõlmimise ja jõustumise vahelise ajavahemiku lühendamisel ei ole potentsiaalsete uute osalejate turulepääsu piiravat mõju.

(1026) Võttes arvesse eespool esitatut, eelkõige hankemenetluse ajakava, ajakava muutmise taotluste puudumist ja broneerimistavasid meretranspordisektoris, leiab komisjon, et kõigil taotlejatel oli piisavalt aega i) oma taotluse ja pakkumuse ettevalmistamiseks ning ii) oma laevastiku kasutuselevõtmiseks liinidel, mille kohta nad pakkumuse esitasid.

([285]) 1. märtsi 2017. aasta kohtuotsus SNCM II, *ibid*.

7.3.6.2. Miinimumnõuded ning ümberplaneeritavad ja täiendavad edasi-tagasi reisid

(1027) Käesolevas jaotises uurib komisjon hankemenetluse vastavust kontsessioonilepingute direktiivile seoses i) miinimumnõuete ulatusega, ii) ATLide vastavusega miinimumnõuetele ning iii) võrdse kohtlemise ja mittediskrimineerimise põhimõtete järgimisega ümberplaneeritavate ja täiendavate edasi-tagasi reiside puhul.

7.3.6.2.1. Miinimumnõuete ulatus

(1028) Mis puudutab miinimumnõudeid, siis kontsessioonilepingute direktiivi artikli 37 kohaselt peab edukaks tunnistatud pakkumus vastama hankija kehtestatud miinimumnõuetele ja neid nõudeid ei tohi läbirääkimiste käigus muuta. Pakkumiseeskirjade artiklis 2.4 (põhjendus 270) on sätestatud järgmised „minimaalsed omadused“:

— „Korsika elanike ja kaubaveo puhul kohaldatavad maksimaalsed hinnad,

— laevade veomaht,

— sõiduplaanid ja teenindussagedused,

— lepingu kestus [ja]

— Korsika transpordiameti makstava rahalise hüvitise maksimumsumma.“

(1029) Pakkumiseeskirjade 1. lisas (teenuseid käsitlev tehniline lisa, põhjendus 285) on märgitud, et mereveoteenuste omadused moodustavad „*miinimumvõimekuse*“.

(1030) Oma märkustes menetluse algatamise otsuse kohta selgitas Prantsusmaa, et miinimumnõuded sätestati pakkumiseeskirjade artiklis 2.4 (põhjendus 379) ning et 1. lisas kirjeldati üksnes i) laevade veomahuga ning ii) sõiduplaanide ja teenindussagedustega seotud miinimumnõudeid (põhjendus 380).

(1031) Komisjon märgib, et pakkumiseeskirjade artikkel 2.4 kujutab endast üksnes minimaalsete omaduste loetelu, milles ei ole täpsustatud nende omaduste määratlusi ega miinimumväärtusi. Minimaalsete omaduste täpse ulatuse mõistmiseks on vaja tutvuda muude hankedokumentatsioonis sisalduvate dokumentidega (vt põhjendus 379).

(1032) Minimaalsed omadused, mis on seotud i) laevade veomahuga ning ii) sõiduplaanide ja teenindussagedustega, on üksikasjalikult esitatud 1. lisas („teenuseid käsitlev tehniline lisa“), milles on sätestatud i) minimaalne reisijate- ja kaubaveomaht ning ii) minimaalsed sagedused ja teenindusajad. Corsica Ferries on seisukohal, et kõik 1. lisas nimetatud elemendid kujutavad endast minimaalseid omadusi, võttes eelkõige arvesse Prantsusmaa kõrgeima halduskohtuna tegutseva riiginõukogu 24. juuni 2019. aasta otsust ([286]). Kuigi liidu õiguse tõlgendamine on Euroopa Liidu Kohtu ülesanne, tuleb sellega seoses märkida, et kõnealuse kohtuotsusega jäeti muutmata Bastia halduskohtu 19. märtsi 2019. aasta määrus, ([287]) mis käsitles aastatel 2019–2020 Korsika ja mandri vahelise reisijate ja kauba meretranspordi ATLi sõlmimiseks korraldatud hankemenetlust ning milles näib olevat järeldatud, et minimaalseteks omadusteks tuleb pidada üksnes lisas sätestatud tehnilisi nõudeid, mis on seotud pakkumiseeskirjade asjaomases artiklis nimetatud lepingu minimaalse omadusega.

(1033) Corsica Ferriese sõnul ei vastanud pakkumused 1. lisas sätestatud ümberplaneeritavate ja täiendavate edasi-tagasi reiside osas kontsessioonilepingute direktiivi kohastele miinimumnõuetele.

([286]) Riiginõukogu, 24. juuni 2019, *La Méridionale*, nr 429407, punkt 3.
([287]) Bastia halduskohus, 19. märts 2019, *La Méridionale*, nr 1900289, punkt 12.

(1034) Ümberplaneeritavaid edasi-tagasi reise ei ole aga pakkumiseeskirjade artiklis 2.4 ega 1. lisas nimetatud. Järelikult ei saa neid pidada kontsessioonilepingute direktiivi kohaste miinimumnõuete hulka kuuluvaks. Mis puudutab täiendavaid edasi-tagasi reise, siis 1. lisas viidatakse üksnes selliste reiside maksimaalsele arvule, mida hankija võib rakendada seoses vajadusega osutada avalikku teenust teatavatel liinidel. Samas ei nähta 1. lisas ette täiendavate edasi-tagasi reiside muid omadusi, näiteks nende kuupäevi. ([288])

(1035) Eespool öeldut arvesse võttes leiab komisjon, et ümberplaneeritavad ja täiendavad edasi-tagasi reisid ei kuulu miinimumnõuete hulka kontsessioonilepingute direktiivi tähenduses.

7.3.6.2.2. ATLide vastavus miinimumnõuetele

(1036) Corsica Ferries väidab ka, et Prantsuse ametiasutused muutsid minimaalseid omadusi.

(1037) Mis puudutab minimaalsete omaduste väidetavat muutmist läbirääkimiste käigus, siis Prantsuse ametiasutuste kinnitusel neid ei muudetud. Olles allkirjastatud ATLe kontrollinud, leiab komisjon, et minimaalsed omadused on samad, mis on sätestatud pakkumiseeskirjade artiklis 2.4 ja hankedokumentatsioonis.

(1038) Mis puudutab edukaks tunnistatud pakkumuste vastavust miinimumnõuetele, siis komisjon leiab pärast kontrollimist, ([289]) et need pakkumused vastavad pakkumiseeskirjade artiklis 2.4 ja hankedokumentatsioonis esitatud omadustele.

(1039) Lisaks vastasid kõik edukaks tunnistatud pakkumused 1. lisas esitatud tehnilistele nõuetele. Ainult ühel Corsica Linea laeval (Paglia Orba) oli üks piiratud liikumisvõimega isikutele mõeldud kajut 1. lisas ette nähtud kahe asemel. Isegi kui eeldada, et piiratud liikumisvõimega isikutele mõeldud kajutite arvu puudutav tehniline nõue oli kontsessioonilepingute direktiivi kohane miinimumnõue, oli selle laeva näol tegemist teisese laevaga, mida kavatseti kasutada põhilaeva asendamiseks (põhjendus 384). Lisaks kohustus taotleja asendama selle laeva ühega seitsmest laevast, mille saab määrata teenuste osutamiseks, kui nõutav on kaks piiratud liikumisvõimega isikutele mõeldud kajutit. Väärib meenutamist, et ATLide artikli 20 kohaselt on võimalik lepingu kehtivusaja jooksul laevu asendada. Pealegi kohustus Corsica Linea tegema töid kõnealuse laeva varustamiseks teise piiratud liikumisvõimega isikutele mõeldud kajutiga. Need tööd on nüüd tehtud ja Paglia Orbal on kaks piiratud liikumisvõimega isikutele mõeldud kajutit.

7.3.6.2.3. Võrdse kohtlemise ja mittediskrimineerimise põhimõtete järgimine ümberplaneeritavate ja täiendavate edasi-tagasi reiside puhul

(1040) Corsica Ferries väidab, et 1. lisas sätestatud ümberplaneeritavate ja täiendavate edasi-tagasi reiside nõuete täitmine olnuks majanduslikult problemaatiline. Corsica Ferriese sõnul oleks tal tulnud võtta kasutusele üksnes nende edasi-tagasi reiside jaoks ette nähtud laev, kuna neid reise tuli teha igal ajal minimaalse etteteatamisajaga, milleks on üks nädal.

(1041) Komisjon märgib, et ATLides ja nende 1. lisas on ette nähtud kolm edasi-tagasi reiside kategooriat: „põhilised“, „ümberplaneeritavad“ ja „täiendavad“ edasi-tagasi reisid.

(1042) Ümberplaneeritavaid edasi-tagasi reise reguleerib ATLide artikkel 17, milles on sätestatud, et liikluse korraldamise optimeerimiseks jätab piirkondlik omavalitsus endale õiguse edasi-tagasi reise ümber planeerida, võttes arvesse 1. lisas sätestatud edasi-tagasi reiside koguarvu aastas. Ümberplaneerimine toimub artiklis 10.2 osutatud tehnilise komitee raames.

(1043) Komisjon märgib, et ümberplaneeritavad edasi-tagasi reisid ei ole iga-aastaste edasi-tagasi reiside koguarvule lisanduvad täiendavad edasi-tagasi reisid, vaid nad moodustavad osa sellest koguarvust.

([288]) Nagu on märgitud põhjenduses 1055, ei mõjuta asjaolu, et kontsessionäärid teevad ettepaneku selliste edasi-tagasi reiside kuupäevade kohta, kuidagi tegelike kuupäevade valikut, mis jääb lõpuks hankija otsustada.

([289]) 4. hankeosa puudutava 1. lisa ametlikust versioonist, mille Prantsuse ametiasutused komisjonile edastasid, puudus kaks lehekülge. Komisjonil õnnestus siiski puuduv teave teistest hankedokumentidest (2. ja 3. lisa) üles leida ja seda kinnitada.

(1044) Ümberplaneeritavad edasi-tagasi reisid on määratletud ATLide artiklis 18, milles on sätestatud, et avaliku teenuse osutamise vajaduse tõttu võib hankija olla sunnitud paluma teenuseosutajal teha täiendavaid vajaduspõhiseid edasi-tagasi reise 1. lisas sätestatud arvu piires (täiendavad edasi-tagasi reisid) […].

(1045) Komisjon märgib, et täiendavaid edasi-tagasi reise kavandati ainult kolme hankeosa puhul (1. hankeosa puhul 10, 2. hankeosa puhul 30 ja 5. hankeosa puhul 10 edasi-tagasi reisi).

(1046) Prantsuse ametiasutuste väitel ei nähtu ei hankedokumentatsioonist ega hankija poolt hankemenetluse käigus taotlejate küsimustele antud vastustest, et taotlejatel oli kohustus võtta ümberplaneeritavate ja täiendavate edasi-tagasi reiside jaoks kasutusele täiendavaid laevu. Lisaks märgivad Prantsuse ametiasutused, et ATLide projekti artiklite 17 ja 18 kohaselt eeldab ümberplaneeritavate ja täiendavate edasi-tagasi reiside korraldamine ATLide artiklis 10.2 osutatud tehnilise komitee koosolekut. See komitee võimaldab kontsessionääril, kes neid edasi-tagasi reise peaks tegema, teatada nendega kaasnevatest võimalikest raskustest.

(1047) Komisjon märgib, et täiendavates edasi-tagasi reisides ei olnud midagi uut, sest varasemates ATLides (2021.–2022. aasta ATLides), mille sõlmimiseks Corsica Ferries oli pakkumuse esitanud, nähti kolme hankeosa puhul samuti ette samal arvul täiendavaid edasi-tagasi reise. Lisaks oli taotluse esitamisest huvitatud ettevõtjatel võimalus tutvuda teabega suure nõudluse perioodide kohta, mil täiendavad edasi-tagasi reisid võivad vajalikuks osutuda.

(1048) Komisjon osutab ka Bastia halduskohtu 20. juuli 2022. aasta määrusele (põhjendus 274), milles kohus sedastas täiendavate edasi-tagasi reiside kohta järgmist: „[…] neil asjaoludel ja võttes arvesse, et teave meretranspordi suure nõudluse perioodide kohta, mil täiendavate edasi-tagasi reiside nõudmine võib olla põhjendatud, on ettevõtjatele teada ja et SAS Corsica Ferries võib vabalt tutvuda eelkõige Korsika piirkondliku transpordi vaatluskeskuse poolt avalikkusele kättesaadavaks tehtud andmetega, nagu on märgitud ka pakkumiseeskirjade punktis 4.1, ei ilmne uurimisest, et hankedokumentatsioonis sisalduv teave ümberplaneeritavate ja täiendavate edasi-tagasi reiside kohta ei ole piisav selleks, et võimaldada taotlejatel hinnata teenuseosutaja kohustuste ulatust ja esitada pakkumus. Väidetav avalikustamise ja võistleva pakkumise eeskirjade rikkumine ei kahjusta seega tõenäoliselt taotluse esitanud äriühingut. Sellest järeldub, et esitatud väide on tulemusetu“ ([290]).

(1049) Komisjon nendib, et potentsiaalsete taotlejate poolt edasi-tagasi reiside kohta esitatud küsimustele antud vastused ei sisaldanud hankedokumentatsiooni teatavate aspektide kohta lisateavet, vaid neis viidati üldjuhul hankedokumentidele, mida peeti piisavalt selgeteks ([291]). Siiski oli kõigil taotlejatel küsimuste ja vastuste jaotise kaudu juurdepääs samale teabele, mis on kooskõlas läbipaistvuse, mittediskrimineerimise ja võrdse kohtlemise põhimõtetega.

(1050) Komisjoni hinnangul ei tulene hankedokumentidest sugugi, et täiendavate või ümberplaneeritavate edasi-tagasi reiside jaoks olnuks vaja hoida alal eraldi laevu. Seda kinnitavad ka eelmised ATLid ja esitatud pakkumused. Lisaks ei oleks see praktilisest ja majanduslikust seisukohast teostatav, kuna avaliku teenuse osutamise eest makstav hüvitis ei kata laevade liinilt maha võtmise kulusid, kusjuures need laevad oleksid enamasti olnud jõude ([292]).

(1051) Eeltoodu põhjal järeldab komisjon, et pakkumiseeskirjad olid selles küsimuses piisavalt selged, et võimaldada taotlejatel pakkumust esitada.

(1052) Komisjon märgib lisaks, et ümberplaneeritavad ja täiendavad edasi-tagasi reisid on kavandatud vahenditena, mis võimaldavad pikaajaliste ATLide puhul kohandada avalikku teenust tegeliku nõudlusega või ilmastikutingimustega mehhanismi alusel, mis sarnaneb kontsessioonilepingute direktiivi artikli 43 lõike 1 punktis a osutatud alternatiivse lahendusega.

([290]) Bastia halduskohtu 20. juuli 2022. aasta määrus, põhjendus 12.

([291]) Corsica Ferriese väitel oli Korsika transpordiamet oma vastustes teatanud, et 1. lisa on miinimumnõue (põhjendus 529). Korsika transpordiamet viitas siiski ainult hankedokumentidele.

([292]) Kui ümberplaneeritavate ja täiendavate edasi-tagasi reiside jaoks olnuks vaja spetsiaalseid laevu, toonuks see nende laevade puhul kaasa lisakulud, mis ei ole kooskõlas maksimaalse hüvitisega avaliku teenindamise kohustuste eest.

(1053) Komisjon märgib, et hankedokumendid ei keelanud taotlejatel esitada ettepanekuid ning et edukaks tunnistatud pakkumused vastasid pakkumiseeskirjade ja lepinguprojekti sätetele ümberplaneeritavate ja täiendavate edasi-tagasi reiside kohta.

(1054) Asjaolu, et Corsica Linea ja Corsica Linea – La Méridionale'i konsortsium pakkusid välja täiendavate edasi-tagasi reiside kuupäevad, tuginedes oma kogemustele veovajaduste kohta ja Korsika transpordiameti poolt hankedokumentatsioonis esitatud vajadustele, ei tähenda, et edasi-tagasi reise tehakse tingimata just neil kuupäevadel, sest see välistaks Korsika transpordiameti võimaluse taotleda edasi-tagasi reise muudel kuupäevadel. Täiendavate edasi-tagasi reiside kuupäevade üle otsustab jätkuvalt tehniline komitee, nagu on ette nähtud lepingu artiklis 10.2, ja neist teatatakse kontsessionäärile üks nädal ette.

(1055) Kontsessionääri väljapakutud plaan ei ole seega hankijale mingil viisil siduv – hankija otsustab edasi-tagasi reisi kuupäevade üle ise vastavalt vajadustele. Seda järeldust kinnitab näide täiendavate edasi-tagasi reiside kohta, mida 2023. aastal tegelikult tehti 1. hankeosa puhul; tegemist on ainsa hankeosaga, mille puhul täiendavaid edasi-tagasi reise on tehtud (põhjendus 389). Kavandatud 30 täiendavast edasi-tagasi reisist tehti 28. Seejuures tehti kolm täiendavat edasi-tagasi reisi esialgses plaanis ette nähtutest erinevatel kuupäevadel. Lisaks ei taotlenud Korsika transpordiamet täiendavaid edasi-tagasi reise viiel „esialgu väljapakutud" kuupäeval. Peale selle märgib komisjon, et 2023. aastal ei taotlenud Korsika transpordiamet ühtegi ümberplaneeritavat edasi-tagasi reisi.

(1056) Eelöeldu põhjal järeldab komisjon, et edukaks tunnistatud pakkumused vastavad ümberplaneeritavate ja täiendavate edasi-tagasi reiside osas pakkumiseeskirjade ja ATLide projekti sätetele ning et Corsica Linea ja Corsica Linea – La Méridionale'i konsortsiumi esitatud edasi-tagasi reiside ajakava puhul ei esinenud sooduskohtlemist.

7.3.6.3. Järeldus

(1057) Selle teabe põhjal ei saa komisjon järeldada, et Corsica Ferriest mõjutasid mis tahes osalemistakistused, mille tõttu tal oli võimatu pakkumust esitada ja mille tulemuseks oli tema diskrimineerimine.

7.3.7. *Diskrimineerimise puudumine hüvitise arvutamise meetodi osas*

(1058) ÜMPT raamistiku punktis 20 on sätestatud, et kui ametiasutus teeb ÜMPT osutamise ülesandeks mitmele ettevõtjale, tuleks hüvitis arvutada iga ettevõtja puhul sama meetodi alusel.

(1059) Kuna avaliku teenuse osutamine on igal liinil tehtud ülesandeks ühele ettevõtjale või ettevõtjate rühmale (st Corsica Linea, La Méridionale või Corsica Linea – La Méridionale'i konsortsium, vt tabel 13), leiab komisjon, et käesoleval juhul ei saa esineda diskrimineerimist ÜMPT raamistiku punkti 20 tähenduses. Igal juhul märgib komisjon, et hüvitis arvutati iga ATLi puhul samade põhimõtete alusel (jaotis 3.7.2).

(1060) Lisaks sisaldab kabotaažimäärust tõlgendav teatis ka erisätteid merekabotaaži puhul mittediskrimineerimise põhimõtte kohaldamise kohta. Teatises on märgitud, et liikmesriigid ei tohi kehtestada kohustusi, mis on kohandatud teatava laevandusettevõtja jaoks, takistades seega teiste liidu laevaomanike turulepääsu, ega kohustusi, mis sellist olukorda võiks tekitada ([293]). Teatises juhitakse eelkõige tähelepanu kahte liiki lepingulistele sätetele, mis käsitlevad eelmistelt avaliku teenuse osutajatelt laevade ülevõtmise tingimusi ([294]) ja laevaperega seotud tingimusi ([295]).

(1061) Käesoleval juhul ei ole ATLidega kehtestatud kohustusi, mis on kohandatud konkreetse laevandusettevõtja jaoks, ega kohustusi, mis puudutavad lõppeva lepinguga ettevõtja laevade ülevõtmist või laevaperet.

([293]) Jaotis 5.3.2.
([294]) Jaotis 5.3.2.1.
([295]) Jaotis 5.3.2.2.

(1062) Huvitatud isikud ei esitanud sel teemal märkusi.

(1063) ATLid vastavad seega ÜMPT raamistiku punktile 20 ja kabotaažimääruse artikli 4 lõikele 1.

7.3.8. *Hüvitise summa*

(1064) Vastavalt ÜMPT raamistiku punktile 21 ei tohi hüvitise suurus ületada avaliku teenindamise kohustuste täitmiseks vajalikke netokulusid koos mõistliku kasumiga.

(1065) Punkti 22 kohaselt võib hüvitise suuruse määrata kindlaks kas eeldatavate kulude ja tulude alusel, tegelike kulude ja tulude alusel või nende kahe kombinatsiooni alusel, sõltuvalt tõhususe suurendamise stiimulitest, mida liikmesriik soovib algusest peale pakkuda vastavalt punktidele 40 ja 41.

(1066) Punktis 23 on märgitud, et kui hüvitis põhineb tervenisti või osaliselt eeldatavatel kuludel ja tuludel, tuleb need täpsustada ülesande andmise aktis. Need peavad põhinema selle majanduskeskkonna usutavatel ja jälgitavatel parameetritel, kus ÜMPTd osutatakse. Võimaluse korral peab nende aluseks olema sektorit reguleerivate asutuste või muude ettevõtjast sõltumatute üksuste oskusteave. Liikmesriigid peavad täpsustama allikad, millel nimetatud eeldused põhinevad. Kuluprognoos peab kajastama ÜMPT osutaja eeldatavat tõhususe kasvu talle antud ülesande täitmise jooksul.

(1067) Nagu on märgitud ATLide artiklis 30 (põhjendus 293), ei tohi maksimaalne rahaline hüvitis, mida Korsika transpordiamet maksab kontsessionäärile avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest, ületada ÜMPT osutamise netokulude katmiseks vajalikku summat, võttes arvesse mõistlikku kasumit.

(1068) Käesoleval juhul on ÜMPT osutamise eest makstava hüvitise summa arvutatud ette, kasutades kulude jaotamise meetodit, ja see on esitatud kontsessionääri tulemiprognoosis iga hankeosa kohta (9. lisa), mis on ATLide lahutamatu osa. Seda 9. lisas sätestatud hüvitise summat ei saa tagantjärele suurendada, kuid selle suhtes kohaldatakse tõhususe suurendamise stiimuleid (põhjendused 301 ja 302) ja tagantjärele kontrolli (põhjendus 319), millega kaasneb tagasinõudmise mehhanism ülemäärase hüvitamise korral.

(1069) Prantsuse ametiasutused veendusid ATLide sõlmimisel, et Corsica Linea ja La Méridionale'i esitatud hinnapakkumused põhinesid objektiivsetel ja usutavatel eeldustel ning vastasid avaliku teenindamise kohustustele, sealhulgas minimaalsele kauba- ja reisijateveomahule ning kauba- ja reisijateveo puhul kohaldatavate piletihindadega seotud kohustustele.

(1070) Seetõttu leiab komisjon, et ÜMPT raamistiku punktide 21–23 nõuded on täidetud.

7.3.8.1. Avaliku teenindamise kohustuste täitmiseks vajalikud netokulud

(1071) ÜMPT raamistiku punkti 24 kohaselt tuleks netokulud, mis on vajalikud või eeldatavasti vajalikud avaliku teenindamise kohustuse täitmiseks, arvutada kulude netokokkuhoiu meetodit kasutades, kui seda nõuab liidu või liikmesriigi õigus, ja võimaluse korral ka muudel juhtudel.

(1072) Kuigi komisjon peab kulude netokokkuhoiu meetodit avaliku teenindamise kohustuse kulude kindlaksmääramisel kõige täpsemaks meetodiks, võib ÜMPT raamistiku punkti 27 kohaselt esineda juhtumeid, kus selle meetodi kasutamine ei ole teostatav või asjakohane. Sellistel juhtudel võib komisjon aktsepteerida muid meetodeid avaliku teenindamise kohustuste täitmiseks vajalike netokulude arvutamiseks, kui see on nõuetekohaselt põhjendatud, näiteks kulude jaotamisel põhinevat meetodit.

(1073) Käesoleval juhul kasutasid Prantsuse ametiasutused kulude jaotamise meetodit (vt põhjendused 307–309), mis Corsica Ferriese sõnul ei ole põhjendatud (põhjendused 493–498).

(1074) *Esiteks* väärib meenutamist, et vastavalt ÜMPT raamistikule on mõlemad meetodid (st kulude netokokkuhoiu meetod ja kulude jaotamise meetod) hüvitise sobiva summa arvutamiseks asjakohased, kui neid rakendatakse õigesti. Mõlemad meetodid põhinevad eeldusel, et ÜMPT osutamisega kaasnevad täiendavad või otsesed tulud ja kulud, ning vastupidiselt Corsica Ferriese väidetele mõjutavad neid mõlemat seetõttu võrreldavad metodoloogilised piirangud.

(1075) *Teiseks* tähendab kulude netokokkuhoiu meetodi kasutamine seda, et tuleb määrata kindlaks ettevõtja kulud ja tulud hüpoteetilise stsenaariumi korral, kus ÜMPT puudub. Corsica Linea ja La Méridionale tegevus Korsika ja mandri vahelistel liinidel sõltub aga ÜMPT olemasolust. Laevandusettevõtjatega konsulteerimisel teatasid nad, et avaliku teenindamise lepingu puudumisel ei osutaks nad Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahel ärilistel alustel teenuseid (põhjendus 234). Vastupidiselt Corsica Ferriese väitele leiab komisjon põhjendustes 817–825 ja 870 esitatud teabe põhjal, et Prantsuse ametiasutused ei teinud ilmselget hindamisviga, kui nad võtsid arvesse Corsica Linea ja La Méridionale'i avaldusi laevandusettevõtjatega konsulteerimisel. Seega ei saanud kohaldada ühtegi asjakohast hüpoteetilist stsenaariumi, mille puhul need laevandusettevõtjad tegutseksid Korsika ja mandri vahelistel liinidel ärilistel alustel ning kus ÜMPT puuduks, mis tähendab, et kulude netokokkuhoiu meetodit ei saanud kasutada.

(1076) Järelikult tuleb need Corsica Ferriese esitatud argumendid (põhjendused 493–498) tagasi lükata.

(1077) Mis puudutab kulude jaotamise meetodit, siis vastavalt ÜMPT raamistiku punktidele 28 ja 29 tuleb selle meetodi kasutamisel arvutada välja avaliku teenindamise kohustuse täitmiseks vajalikud netokulud, lahutades määratud teenuseosutaja poolt avaliku teenindamise kohustuse täitmisel kantud kuludest avaliku teenindamise kohustuse täitmisel teenitavad tulud, mis on täpsustatud ülesande andmise aktis. Arvesse võetavad kulud sisaldavad kõiki ÜMPT osutamiseks vajalikke kulusid.

(1078) ÜMPT raamistiku punktis 31 on sätestatud, et kui ettevõtja tegevus ei piirdu ÜMPT osutamisega, võivad arvesse võetavad kulud hõlmata kõiki ÜMPT osutamiseks vajalikke otseseid kulusid ja asjakohast osa kaudsetest kuludest, mis on ühised nii ÜMPT osutamisele kui ka muule tegevusele. Kulud, mis on seotud muu tegevusega, peavad hõlmama kõiki otseseid kulusid ja asjakohast osa ühistest kuludest. Selleks et määrata kindlaks asjakohane osa ühistest kuludest, võib võrdlusalusena kasutada ressursside kasutamise turuhindu, kui need on kättesaadavad. Selliste turuhindade puudumisel võib asjakohase osa ühistest kuludest määrata kindlaks mõistliku kasumi ([296]) kaudu, mida ettevõtja eeldatavasti teenib ÜMPT osutamisest väljapoole jääva tegevusega, või mõne muu meetodi abil, kui see on asjakohasem.

(1079) Käesoleval juhul tegelevad avaliku teenuse osutajad ka äritegevusega. Seetõttu on vastavalt ÜMPT raamistiku punktile 31 vaja kontrollida, kas hüvitise summa arvutamisel on võetud arvesse kõiki ÜMPT osutamisega seotud otseseid kulusid ja asjakohast osa kaudsetest ühistest kuludest.

(1080) Lisaks tuleb meenutada, et kohtuotsuses *BUPA* märkis Euroopa Kohus seoses hüvitise vajalikkuse ja proportsionaalsusega, et „arvestades liikmesriigi kaalutlusõigust ÜMPT ülesande ja selle rakendamistingimuste määratlemisel, sh keerulistest majandusnäitajatest sõltuvat hinnangut nimetatud ülesande täitmisel tekkinud lisakuludele, siis on komisjoni kontroll piiratud ilmse vea olemasolu kontrollimisega", ning et „mis puudutab […] ÜMPT ülesande täitmise eest makstava hüvitise proportsionaalsust, siis […] see kontroll on piiratud küsimusega, kas ette nähtud hüvitis on vajalik, et täita asjaomast ÜMPT ülesannet majanduslikult vastuvõetavates tingimustes […] või vastupidi on asjaomane meede ilmselgelt sobimatu taotletud eesmärgiga võrreldes […]". ([297])

([296]) Mõistlikku kasumit hinnatakse ettevaatavalt (pigem eeldatava kui realiseeritud kasumi alusel), et mitte võtta ettevõtjalt stiimulit suurendada tõhusust ÜMPT osutamisest väljapoole jäävas tegevuses.

([297]) Kohtuotsus, Üldkohus, 12. veebruar 2008, BUPA, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, punktid 220 ja 222.

(1081) Nagu on osutatud põhjenduses 308, jaotatakse reisijate- ja kaubaveoga seotud otsesed kulud ÜMPT-le vastavalt reisijate arvule või kauba mahule (veosemeetrites), mille kontsessionäärid peavad tagama ATLides sätestatud veomahukohustuste täitmiseks, samas kui ühised kulud, mis moodustavad kontsessionääride tegevuskuludest suurema osa, jaotatakse ÜMPT-le proportsionaalselt laeval ÜMPT osutamiseks reserveeritud mahuga (väljendatuna kuupmeetrites). Selle lähenemisviisi tulemusel jaotatakse kõikidel liinidel ÜMPT-le ligikaudu [60–75] % kogukuludest (vt tabel 30); erandiks on Marseille – Propriano vahel osutatav avalik teenus, mille puhul ÜMPT-le jaotatakse 100 % kogukuludest.

(1082) Mis puudutab kulude jaotamist Marseille ja Propriano vahelisel liinil, siis kõigi kulude jaotamine ÜMPT-le on õigustatud, kuna kogu Corsica Linea osutatavat teenust peetakse ÜMPTks. Selle põhjuseks on asjaolu, et sellel liinil tuvastati täielik turutõrge (põhjendused 170 ja 239).

(1083) Mis puudutab teisi liine, siis otseselt reisijate- ja kaubaveoteenustega seotud kulude puhul, mis hõlmavaid vaid üksikuid kuluartikleid (ligikaudu [10–25] % kogukuludest liini kohta), jaotasid avaliku teenuse osutajad ÜMPT-le ligikaudu [0–20] % reisijateveoga seotud otsestest kuludest ja [80–100] % otsestest kaubaveokuludest. Komisjon kontrollis, kas need konkreetsed jaotamispõhimõtted olid ÜMPT osutamise kohustusi silmas pidades õigustatud, arvutades ühelt poolt ATLide kohaselt ÜMPTga seotud reisijate arvu ja kaubamahu (veosemeetrites) ning teiselt poolt kontsessionääride Corsica Linea ja La Méridionale'i tulemiprognoosis (9. lisa) iga hankeosa kohta esitatud reisijate koguarvu ja kogu kaubamahu (veosemeetrites) suhte. Komisjon märgib, et see suhtarv vastab otseste kulude suhtes kohaldatud konkreetsetele jaotamispõhimõtetele, ja järeldab seetõttu, et need põhimõtted on õigustatud.

(1084) Ühistest kuludest, mis moodustavad kuludest suurima osa (ligikaudu [70–90] % kogukuludest liini kohta), jaotasid avaliku teenuse osutajad ÜMPT-le ligikaudu [60–75] %. Kontrollides, kas selline jaotamispõhimõte on õigustatud, võttis komisjon arvesse järgmisi elemente.

(1085) *Esiteks* märgib komisjon, et ATLide kohased kohustused hõlmavad peamiselt kaubavedu. Tuginedes Prantsuse ametiasutuste poolt ametliku uurimismenetluse käigus esitatud teabele ATLidega hõlmatud liinidel kasutatavate laevade veomahu kohta (kuupmeetrites), mis jaguneb kauba- ja reisijateveomahuks, märgib komisjon, et Corsica Linea ja La Méridionale'i kasutatavate laevade kaubaveomaht moodustab laeva kogu veomahust (kuupmeetrites) keskmiselt 73 %.

(1086) Arvestades, et kaubavedu ei järgi korrapärast mustrit, nagu on kirjeldatud põhjenduses 976, peab komisjon mõistlikuks jaotada laeva ühised kulud vastavalt laeva kaubaveomahule, mille laevandusettevõtja on reserveerinud avaliku teenuse osutamiseks, et suuta katta nõudlust igal ajal, sealhulgas tippnõudluse perioodidel, mil laevade kaubaveomaht kasutatakse üldjuhul peaaegu täielikult ära. ([298]) Seetõttu on õigustatud kohaldada jaotamispõhimõtet, mille kohaselt ÜMPT-le jaotatakse ligikaudu [60–75] % ühistest kuludest kõigil liinidel (võttes arvesse asjaolu, et mõningad kohad, mis tuleb tagada ravi eesmärgil reisijatele, keda on laevareisijate seas vähe, moodustavad tühise osa ja suurendaksid igal juhul ÜMPT-le jaotatavate ühiste kulude osa).

(1087) Lisaks märgib komisjon, et jaotamispõhimõtteid kontrollitakse tagantjärele, analüüsides laevade tegelikku kasutamist ÜMPT ja ärilistel alustel teenuste osutamiseks (põhjendus 314). See tähendab, et kui ärilistel alustel transporditavate reisijate arv või kaupade maht on tulemiprognoosis (9. lisa) esitatud eeldatavatest mahtudest suurem, kohandatakse jaotamispõhimõtteid ja seega ka abisummat (kusjuures abisummat ei saa tagantjärele suurendada (põhjendus 314)).

([298]) Komisjon märgib, et suure nõudluse korral peaksid Corsica Linea ja La Méridionale'i poolt Marseille ning Ajaccio, Bastia, L'Île-Rousse'i ja Porto-Vecchio vahelistel liinidel kasutatavad laevad olema peaaegu täielikult ära kasutatud (tippnõudluse ajal kasutatakse ära ligikaudu 90 % laeva kaubaveomahust).

(1088) *Teiseks* kontrollis komisjon, kas ühiste kulude jaotamist saab pidada asjakohaseks, võttes arvesse ka mõistlikku kasumit, mida ettevõtja peaks teenima väljaspool ÜMPT osutamist, st äritegevusest. Komisjon leiab iga hankeosa kohta koostatud tulemiprognoosi (9. lisa) põhjal, et ärilistel alustel teenuste osutamisest eeldatavalt teenitav kasum ei ületa mõistlikku kasumit. Nimelt on ärilistel alustel osutatavate teenuste puhul eeldatav kasum (mõõdetuna ärikasumi marginaalina) suhteliselt väike (keskmiselt […] %) ega ületa turu võrdlusalust 7,8 %, mille Prantsuse ametiasutused määrasid kindlaks sõltumatu uuringu põhjal, milles analüüsiti võrreldavatest laevandusettevõtjatest koosneva valimi kasumlikkust (põhjendus 311).

(1089) Eespool öeldut arvesse võttes leiab komisjon, et Prantsuse ametiasutuste poolt kulude jaotamise meetodi rakendamiseks kehtestatud põhimõtted on asjakohased ja vastavad ÜMPT raamistiku punktidele 28–31. Need põhimõtted võimaldavad jaotada ÜMPT-le kõik avaliku teenindamise kohustuste täitmiseks vajalikud otsesed kulud ja asjakohase osa kaudsetest ühistest kuludest. Lisaks leiab komisjon, et Prantsuse ametiasutused on esitanud piisavalt tõendeid selle kohta, et kasutatud jaotamispõhimõtted ei ole ilmselgelt valed, kuna nende kohaldamise tulemusel jaotatakse ÜMPT-le kulude osa, mis on õigustatud ja kajastab ühiste kulude asjakohast osa ÜMPT osutamisel.

(1090) Kokkuvõttes leiab komisjon, et Prantsuse ametiasutused rakendasid kulude jaotamise meetodit õigesti ning et Corsica Ferriese väited (põhjendused 484–491), mille kohaselt kulude jaotamise põhimõtted ei ole objektiivsed ja et nende kohaselt jaotatakse ÜMPT-le ebaproportsionaalselt suur osa kuludest, tuleb tagasi lükata.

7.3.8.2. Tulud

(1091) ÜMPT raamistiku punkti 32 kohaselt peavad arvesse võetavad tulud hõlmama vähemalt kõiki ülesande andmise aktis kirjeldatud ÜMPT osutamisest saadud tulusid ning ülemäärast kasumit, mis tuleneb eri- või ainuõigustest, isegi kui need on seotud muude tegevustega, nagu on märgitud raamistiku punktis 45.

(1092) Vastavalt ÜMPT raamistiku punktile 32 on ATLides ette nähtud, et hüvitise summa arvutamisel võetakse arvesse ÜMPT osutamisega otseselt seotud tulusid (põhjendus 293). Need tulud on esitatud ATLide 9. lisas (mis sisaldab kontsessionääri tulemiprognoosi) ning nende arvutamisel on võetud aluseks ATLides sisalduvad kauba- ja reisijateveoga seotud kohustused, kohaldatavad veohinnad ja ATLides ette nähtud edasi-tagasi reiside arv.

(1093) Vastupidiselt Corsica Ferriese väidetele (põhjendused 499–502) ei anna avalik teenindamine kontsessionääridele ainuõigusi ning seetõttu ei tohi hüvitise arvutamisel arvesse võtta ärilistel alustel osutatavate teenustega seotud kasumit, nagu on ette nähtud ÜMPT raamistiku punktis 45. Nagu on märgitud põhjendustes 728–988, leiab komisjon, et Marseille ja Korsika vahelise reisijate- ja kaubaveo puhul on tegemist tõelise ÜMPTga, nagu Prantsuse ametiasutused on kindlaks teinud. Lisaks ei takista ATLid teistel ettevõtjatel pakkuda Marseille ja Korsika vahel ärilistel alustel teenuseid ühepoolse ATK kava alusel. ATLid ei anna seega kontsessionääridele ainu- ega eriõigusi.

(1094) Peale selle näib, et Corsica Ferries tõlgendab vääralt komisjoni seisukohta küsimuses, kas avaliku teenindamise lepingud annavad avaliku teenuse osutajatele ainuõiguse (põhjendus 501). Asjaolu, et Prantsuse konkurentsinõukogu ja konkurentsiasutus võisid minevikus möönda, et varasemate avaliku teenindamise lepingute kohased teenuseosutajad olid faktiliselt saanud turul ainuõiguse, ei tõenda kuidagi, et kõne all olevad ATLid annavad teenuseosutajatele eri- või ainuõigusi. Lisaks ja vastupidiselt sellele, mida Corsica Ferries näib väitvat, ei leidnud komisjon oma otsuses 2007.–2013. aasta ATLide alusel antud riigiabi kohta, ([299]) et nende ATLidega anti teenuseosutajatele eri- või ainuõigusi.

([299]) Otsus 2013/435/EL.

(1095) Igal juhul on ÜMPT raamistiku punktis 45 üksnes sätestatud, et kui avaliku teenuse osutajale antakse ainuõigused, tuleb arvesse võtta eri- või ainuõigustest tulenevat ülemäärast kasumit, isegi kui see on seotud muu tegevusega. Nagu aga põhjenduses 1088 osutatud, ei ületa ärilistel alustel osutatavatest teenustest saadav oodatav kasum mõistlikku kasumit.

(1096) Lõpuks, nagu on sätestatud ATLide artiklis 32 (põhjendus 296), ei saa avaliku teenuse osutajad ÜMPT-välisest tegevusest saadud kasumit vabalt käsutada. Nad peavad sellisest tegevustest saadud kasumi reinvesteerima, et saavutada ÜMPT keskkonnakvaliteedi parandamise eesmärgid. Kasutamata ülejäägid tuleb lepingu lõppemisel hankijale täies ulatuses tagasi maksta. Seega, isegi kui ATLid annaksid kontsessionääridele ainuõiguse (mida nad ei tee) ja isegi kui see ainuõigus tooks kaasa ülemäärase kasumi (mida ta ei tee), on Prantsuse ametiasutuste lähenemisviis kooskõlas ÜMPT raamistiku punktiga 46, mille kohaselt tuleb äritegevusest saadud kasumit täies ulatuses või osaliselt kasutada ÜMPT rahastamiseks. See on tagatud ATLide artiklis 32 sätestatud kohustustega.

7.3.8.3. Mõistlik kasum

(1097) Mõistlikku kasumit käsitlevad sätted on esitatud ÜMPT raamistiku punktides 33–38.

(1098) Punkti 33 kohaselt käsitatakse mõistliku kasumina keskmist kapitali tasuvuse määra, mida vajab keskmine ettevõtja, kaaludes riski suurust arvestades, kas pakkuda kogu ülesande andmise akti kehtivuse ajal üldist majandushuvi pakkuvat teenust või mitte. Riski suurus oleneb asjaomasest sektorist, teenuse liigist ja hüvitismehhanismi iseloomust. Punktis 34 on aga märgitud, et kui see on nõuetekohaselt põhjendatud, võib kapitali tasuvuse määra asemel kasutada mõistliku kasumi suuruse määramisel muid kasumi taseme näitajaid, nagu omakapitali keskmine tasuvus ülesande täitmise ajal, kasutatud kapitali tasuvus, vara tasuvus või müügitulu.

(1099) Raamistiku punktis 35 on märgitud, et olenemata valitud näitajast peab liikmesriik esitama komisjonile tõendid selle kohta, et kavandatav kasum ei ületa taset, mida vajab keskmine ettevõtja, kaaludes, kas pakkuda teenust või mitte, näiteks viidates konkurentsipõhistel tingimustel sõlmitud samalaadsete lepingute puhul saavutatud tasuvusele.

(1100) Nagu on osutatud põhjenduses 310, on ATLide artiklis 39 sätestatud, et mõistlik kasum vastab järgmisele suhtarvule (mis on esitatud ATLide 9. lisas ärikasumi marginaalina): ÜMPT osutamisest saadud jooksvad tulud enne makse ja intresse / ÜMPT käive, sealhulgas hüvitis. Mõistlik kasum ei tohi lepingu kestuse jooksul ühegi liini puhul ületada 2,13 %.

(1101) See maksimaalne kasum on tuletatud ATLide kohaste teenuseosutajate esitatud hinnapakkumustest (9. lisa) ja Prantsuse ametiasutused võrdlesid seda teiste Euroopa laevandusettevõtjate keskmise ärikasumi marginaaliga (põhjendus 311). Mõistlikku kasumit käsitlevates lepingutingimustes on samuti sätestatud, et kasumi ülemmäära ei tohi ühelgi juhul ülespoole korrigeerida, välja arvatud turuhäire korral ja tingimusel, et tehakse täiendav sõltumatu uuring, mis õigustab kõnealuse määra muutmist.

(1102) Komisjon märgib esmalt, et ärikasumi marginaal (mitte kapitali tasuvuse määr) on käesoleval juhul mõistlik ja nõuetekohaselt põhjendatud näitaja kasumi taseme hindamiseks.

(1103) Prantsuse ametiasutused selgitasid, et käesoleval juhul ei ole võimalik arvutada kapitali tasuvuse määra, mis on ÜMPT raamistikus määratletud kui sisemine tulumäär, mille ettevõtja oma investeeritud kapitalilt projekti kestuse jooksul saavutab, sest tegemist on laevandusettevõtjatega, kes rendivad või prahivad laevu ning ATLide alusel osutatavate teenustega seoses ei tehta alginvesteeringut. Lisaks märgib komisjon, et raamatupidamisandmeid (nt ärikasumi marginaali) on mõistliku kasumi hindamiseks kasutatud ka varasemates ÜMPTd käsitlevates otsustes ([300]).

(1104) Corsica Ferries vaidlustab mõistliku kasumi arvutamise jooksva maksueelse tulu (või ärikasumi marginaali) alusel, kuna tema arvates ei ole ÜMPT kulusid käsitlevad andmed abisaajate tulemiaruannetes kergesti jälgitavad, vaid nende kasutamine eeldab erinevate kuluartiklite küsitavat jaotamist ÜMPT osutamise ja muu tegevuse vahel (põhjendus 504). Komisjon märgib siiski, et ÜMPT osutajad peavad esitama oma hinnanguliste ja tegelike kulude üksikasjaliku jaotuse 9. lisas. Lisaks leiab komisjon, et 9. lisas esitatud kulude jaotamise põhimõtted ja ÜMPTga seotud hinnanguliste kulude arvutamiseks kasutatavad konkreetsed jaotamispõhimõtted on õigustatud ja mõistlikud, nagu on selgitatud põhjendustes 1079–1089.

(1105) Peale selle, nagu on märgitud menetluse algatamise otsuses, on mõistliku kasumi taseme hindamiseks võrdleva uuringu kasutamine asjakohane meetod ([301]). Komisjon nendib ka, et Corsica Ferries ei vaidlustanud oma märkustes selle turu-uuringu tulemuste asjakohasust.

(1106) Arvestades, et ATLide kohaselt on maksimaalne kasum 2,13 %, mis on Prantsuse ametiasutuste tellitud võrdlevas uuringus osutatust oluliselt madalam määr, ning et seda kasumit ei saa põhimõtteliselt tagantjärele suurendada, leiab komisjon, et ATLides ette nähtud kasum ei ületa mõistlikku taset ja et ATLid on seega ÜMPT raamistiku punktidega 33–38 kooskõlas.

7.3.8.4. Tõhususe suurendamise stiimulid

(1107) ÜMPT raamistiku punkti 39 kohaselt peavad liikmesriigid hüvitamise meetodi kindlaksmääramisel võtma kasutusele stiimulid kõrgetasemelise ÜMPT osutamise tõhustamiseks, v.a juhul, kui nad suudavad nõuetekohaselt põhjendada, et see ei ole võimalik või asjakohane.

(1108) Punktid 40 ja 41 jätavad liikmesriikidele kaalutlusruumi selliste stiimulite vormi valimisel. Punktide 42 ja 43 kohaselt peab aga igasugune tõhususe suurendamist stimuleeriv mehhanism põhinema ülesande andmise aktis sätestatud objektiivsetel ja mõõdetavatel kriteeriumidel ning ÜMPT osutajast sõltumatu üksus peab seda tagantjärele hindama. Lisaks ei tohiks tõhususe suurenemine vähendada osutatava teenuse kvaliteeti ja see peaks olema kooskõlas liidu õiguses sätestatud normidega.

(1109) Nagu on märgitud põhjenduses 302, on tegevuskulude hüvitamise suhtes kohaldatav tõhususe mehhanism sätestatud ATLide artiklis 35.3. Praktikas sisaldub tõhususe mehhanism tegevuskulude hüvitamise indekseerimises, kuivõrd hüvitise summa suureneb tegelikust inflatsioonist vähem. Lisaks on ATLide artiklis 35.4 sätestatud, et hüvitise tegelik summa makstakse avaliku teenuse osutajate poolt Korsika transpordiametile esitatud aastaaruande alusel. ATLide artikli 46 kohaselt peab aastaaruanne sisaldama tulemiprognoosiga (9. lisa) samas vormis koostatud ajakohastatud tulemiaruannet, milles võetakse arvesse kulude indekseerimist, ning sellele peab

([300]) Vt näiteks komisjoni 25. jaanuari 2012. aasta otsus 2012/321/EL, mis käsitleb meedet SA.14588 (C/20/09), mida Belgia on rakendanud äriühingu De Post – La Poste (praegu 2bpost“) suhtes (ELT L 170, 29.6.2012, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/321/oj); 1. augusti 2014. aasta otsus riigiabi SA.35608 kohta – Hellenic Post – hüvitis universaalse postiteenuse rahastamiseks (ELT C 348, 3.10.2014, lk 48); ja 29. jaanuari 2016. aasta otsus riigiabi SA.41702 kohta – Iirimaa – riskide tasakaalustamise süsteem (ELT C 104, 18.3.2016, lk 2).

([301]) Seda meetodit kasutati komisjoni 17. juuni 2021. aasta otsuses (EL) 2022/348 meetmete SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) kohta, mida Itaalia ja Toscana maakond rakendasid äriühingu Toremar ja selle omandaja Moby suhtes (ELT L 64, 2.3.2022, lk 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/348/oj).

olema lisatud märkus, milles võrreldakse tegelikke ja prognoositud tulusid ja kulusid ning selgitatakse erinevusi. Prantsuse ametiasutuste sõnul viib auditi läbi välisaudiitor, kelle Korsika transpordiamet valib välja pärast hankemenetlust. Seega põhineb tegelik hüvitise summa läbipaistval tagantjärele tehtaval hindamisel, mille viib läbi ÜMPT osutajast sõltumatu üksus.

(1110) Lisaks märgib komisjon, et hüvitise summa tagantjärele kontrollimiseks ATLide artiklis 35.1 ette nähtud mehhanism hõlmab ka teatavaid tõhususe suurendamise stiimuleid. ATLide artiklis 35.1 on sätestatud, et ülemäärase hüvitamise korral (eelkõige juhul, kui ÜMPT osutamiseks reserveeritud veomahtu kasutatakse ärilistel alustel teenuste osutamiseks) võivad kontsessionäärid endale jätta poole makstud võimalikust ülemäärasest summast, maksimaalselt 5 % ulatuses hüvitisest. Asjaolu, et ÜMPT osutajatel on asjakohasel juhul lubatud jätta endale osa ülemäärasest hüvitisest, ergutab neid kasutama laeva veomahtu võimalikult tõhusalt. Nimelt annab see stiimuli kasutada põhimõtteliselt ÜMPT osutamiseks reserveeritud veomahtu ärilistel alustel osutatavate teenuste jaoks, kui vastasel juhul jääks see veomaht kasutamata, vähendades seeläbi ÜMPT kulusid.

(1111) Eeltoodut arvesse võttes leiab komisjon, et ÜMPT raamistiku punktide 40–43 nõuded on täidetud.

(1112) Corsica Ferries väidab, et ATLide artiklis 35.3 ette nähtud tõhususe mehhanism ei täida oma eesmärki, sest ATLide artiklis 35.3 määratletud hüvitamisvalem on ilmselgelt väär (põhjendused 512 ja 513). Täpsemalt väidab Corsica Ferries, et indekseerimisvalemi kohaldamise tulemusel makstakse teenuseosutajatele riiklikku hüvitist indekseeritud tasemel, mis ületab inflatsiooni. Komisjoni arvates on see väide siiski alusetu.

(1113) Nagu Prantsuse ametiasutused selgitasid, põhinevad kontsessionääride tulemiprognoosis (9. lisa) iga hankeosa kohta esitatud arvandmed 2023. aasta nominaalsetel väärtustel. Igal aastal ajakohastatakse tegevuskulude hüvitise nominaalsummat, et kajastada tegelikke (st inflatsiooniga korrigeeritud) väärtusi, kasutades ATLide artiklis 35.3 sätestatud valemit. ATLide artiklis 35.3 sätestatud valemiga tagatakse, et iga aasta eest tegelikult makstav hüvitis kasvab inflatsioonist vähem.

(1114) Eeltoodu põhjal järeldab komisjon, et ÜMPT raamistiku punktides 39–43 osutatud tõhususe mehhanismi nõuded on täidetud ja et Corsica Ferriese väide ei ole põhjendatud.

7.3.8.5. Sätted ettevõtjate kohta, kes tegelevad lisaks ÜMPT osutamisele veel muu tegevusega või kes osutavad mitut ÜMPTd

(1115) ÜMPT raamistiku punktist 44 tuleneb, et kui ettevõtja tegevus hõlmab nii ÜMPT osutamist kui ka muud tegevust, tuleb tema sisemises raamatupidamisarvestuses eraldi kajastada ÜMPT ja muu tegevusega seonduvad kulud ja tulud kooskõlas punktis 31 sätestatud põhimõtetega. Kui ettevõtjale on tehtud ülesandeks mitme ÜMPT osutamine kas seetõttu, et ülesande andnud ametiasutused on erinevad, või seetõttu, et nende teenuste olemus on erinev, peab ettevõtja sisemine raamatupidamisarvestus võimaldama kontrollida, kas erinevate ÜMPTde osutamisega seoses makstakse ülemääraseid hüvitisi või mitte.

(1116) Nagu on märgitud põhjenduses 293, on ATLide artiklis 30 sätestatud, et teenuseosutaja sisemises raamatupidamisarvestuses tuleb eraldi kajastada ÜMPTga ja muude teenustega seotud kulud ja tulud, võttes arvesse kõigi ÜMPT osutamiseks vajalike otseste kulude ning nii ÜMPT osutamisele kui ka äritegevusele ühiste kaudsete kulude asjakohase osa jaotamise põhimõtteid. Komisjon märgib, et ATLide 9. lisa sisaldab teenuseosutajate iga kuluartikli puhul kohaldatavaid jaotamispõhimõtteid. Lisaks on ATLide artiklis 46 sätestatud, et teenuseosutajad peavad igal aastal esitama iga-aastase tegevusaruande (sealhulgas ajakohastatud 9. lisa), milles on eraldi näidatud ÜMPT osutamisega ja äritegevusega seotud tegelikud tulud ja kulud, mida Korsika transpordiamet kontrollib.

(1117) Seetõttu leiab komisjon, et ÜMPT raamistiku punkti 44 nõuded on täidetud.

7.3.8.6. Ülemäärane hüvitamine

(1118) ÜMPT raamistiku punkti 49 kohaselt peavad liikmesriigid tagama, et ettevõtjad ei saa hüvitist, mis ületab raamistikus sätestatud nõuete kohaselt kindlaksmääratud summat. Komisjoni nõudmisel peavad nad esitama selle kohta tõendeid. Liikmesriigid peavad korraldama korrapäraseid kontrollimisi või tagama selliste kontrollimiste läbiviimise ülesande lõppemisel ja mitte harvemini kui iga kolme aasta järel.

(1119) Nagu on kirjeldatud põhjendustes 312–317, kontrollivad Prantsuse ametiasutused igal aastal tagantjärele teenuseosutajatele makstud hüvitise summat, et vältida laevade tegelikust kasutamisest tuleneda võivat ülemäärast hüvitamist.

(1120) Esiteks tuleb märkida, et tulemiprognoosis (9. lisa) eelnevalt iga hankeosa kohta arvutatud hüvitise summa põhineb ÜMPT raames nõutavate minimaalsete iga-aastaste edasi-tagasi reiside arvul ehk põhiteenusel (mis hõlmab ümberplaneeritavaid edasi-tagasi reise, kuid ei hõlma täiendavaid edasi-tagasi reise).

(1121) Põhiteenuse puhul arvutatakse hüvitis jaotamispõhimõtete alusel, mis on lepingu kehtivusajaks fikseeritud (põhjendus 307), välja arvatud juhul, kui tagantjärele kontrollimisel ilmneb lahknevus 9. lisas sätestatud jaotamispõhimõtte ja ÜMPT tegelikust osutamisest tuleneva jaotamispõhimõtte vahel. See mehhanism võimaldab seega vajaduse korral tagantjärele vähendada tegevus-, investeerimis- ja kütusekulude eest makstavat hüvitist vastavalt laevade tegelikule kasutamisele. See tähendab, et kui ÜMPT osutamiseks reserveeritud veomahtu kasutatakse tegelikult ärilistel alustel teenuse osutamiseks, kohandatakse 9. lisas esitatud jaotamispõhimõtteid ja seega ka hüvitist.

(1122) Lisaks ei hüvitata ülesõite, mis on jäänud tegemata (põhjendus 315).

(1123) Korsika transpordiamet kontrollib hüvitise arvutamist tagantjärele kontsessionääride aastaaruande alusel, mis sisaldab tulemiprognoosiga (9. lisa) samas vormis koostatud ajakohastatud tulemiaruannet, millele on lisatud märkus, milles võrreldakse tegelikke ja prognoositud tulusid ja kulusid ning selgitatakse erinevusi. Teenuseosutaja teeb CdC-le tagasimakse, kui tulemiprognoosist tulenev hüvitise summa ja ajakohastatud tulemiaruandest tulenev summa on erinevad.

(1124) Täiendavate edasi-tagasi reiside puhul käsitatakse kogu teenust ÜMPTna. Nagu on märgitud põhjenduses 306, on ATLide artiklis 38.1 sätestatud, et tehtud täiendava edasi-tagasi reisi eest makstav hüvitis on väiksem järgmistest summadest: i) 9. lisa (tulemiprognoos) kohane eeldatav hüvitis edasi-tagasi reisi kohta ning ii) aastaaruandes sisalduvast ajakohastatud tulemiaruandest tulenev summa, mis sisaldab täiendava edasi-tagasi reisi tegelikke netokulusid. Komisjon leiab, et see on mõistlik meetod ülemäärase hüvitamise vältimiseks.

(1125) Eeltoodu põhjal leiab komisjon, et Prantsuse ametiasutuste lähenemisviis on asjakohane ülemäärase hüvitamise riski välistamiseks.

(1126) Mis puudutab võimaliku ülemäärase hüvitise tagasimaksmist, siis vastavalt ATLide artiklile 35.1 võivad kontsessionäärid endale jätta poole makstud ülemäärasest summast, maksimaalselt 5 % ulatuses hüvitisest. Corsica Ferries väidab, et see toob kaasa ülemäärase hüvitamise (põhjendus 505).

(1127) Komisjon leiab, et see väide tuleks tagasi lükata. See, et ÜMPT osutajatel on asjakohasel juhul lubatud jätta endale osa ülemäärasest hüvitisest, ergutab neid kui avaliku teenuse osutajaid kasutama laeva veomahtu võimalikult tõhusalt, nagu on osutatud põhjenduses 1110. Seoses tegemata jäänud ülesõitudega tuleb märkida, et Korsika transpordiamet võib edasi-tagasi reisi tühistada üksnes vääramatu jõu või ettenägematute asjaolude korral ja kokkuleppel kontsessionääridega (põhjendus 291). Seda, et kõnealuste meetmete kaudu abi saajatele ei hüvitata vähemalt tühistatud edasi-tagasi reisiga seotud püsikulusid, võib pidada üsna mõistlikuks. Igal juhul moodustab summa, mille avaliku teenuse osutajad võivad ülemäärase hüvitamise korral endale jätta, kuni 5 % hüvitisest.

(1128) Nagu on märgitud põhjendustes 503–511, on Corsica Ferries esitanud täiendavad argumendid tõendamaks, et ATLide tingimused ei ole ülemäärase hüvitamise riski välistamiseks piisavad. Need argumendid tuleb tagasi lükata.

(1129) *Esiteks* juhib Corsica Ferries tähelepanu sellele, et ÜMPT raamistiku kohaselt võib äritegevusega seotud kasumit hüvitise summa arvutamisel arvesse võtta üksnes juhul, kui ÜMPTga antakse ettevõtjatele eri- või ainuõigused ja kui see kasum ületab mõistlikku kasumit. Nagu on märgitud põhjendustes 1016–1096, ei ole need kaks asjaolu käesoleval juhul siiski kinnitust leidnud.

(1130) *Teiseks*, nagu on märgitud põhjendustes 1079–1089, on kohaldatavad kulude jaotamise põhimõtted objektiivsed ja piisavalt põhjendatud, otsustamaks, et need minimeerivad ÜMPT osutamise ülemäärase hüvitamise riski.

(1131) *Kolmandaks* on mõiste „*tegelikust tegevusest tulenevad jaotamispõhimõtted*“ sõnaselge ning selle tõlgendamisel tuleb lähtuda Prantsuse ametiasutuste määratletud ja ATLide sõlmimiseks korraldatud hankemenetluses pakkujatele esitatud kulude jaotamise üldpõhimõtetest (põhjendus 308). Igal juhul on see mõiste täpsemalt määratletud ATLide artiklites 35.1 ja 37.1 kui „*tegelikust tegevusest (tegelikest kuludest ja tuludest, laevade tegelikust käitamisest jne) tulenevad jaotamispõhimõtted*“.

(1132) *Neljandaks* ja vastupidiselt sellele, mida väidab Corsica Ferries, ei kujuta kõnealustest meetmetest abi saajate poolt äritegevusest teenitud kasum, mis vastavalt ATLide artiklile 32 tuleb ÜMPT keskkonnakvaliteedi parandamise eesmärkide saavutamiseks reinvesteerida (põhjendus 296), endast ebaseaduslikku investeeringuteks ettenähtud abi. Esiteks ei kujuta äritegevusest teenitud kasum endast riigi ressursse. Teiseks, nagu eespool mainitud, on kulude jaotamise põhimõtted hästi määratletud, mistõttu äritegevusest teenitud kasumist rahastatavate investeeringute ristsubsideerimise saab välistada.

(1133) Lõpuks tuleb tagasi lükata ka Corsica Ferriese argument, et teenuseosutajad saavad ATLide lõppedes laevadelt realiseerimata kapitalikasumit, mis tuleneb asjaolust, et investeerimiskulude hüvitise raames hüvitatavad amortisatsiooni- ja liisingukulud ületavad laevade kulumit samal ajavahemikul. Kuigi komisjon möönab, et konkreetsel juhul võib esineda erinevus vara majandusliku eluea ja ettevõtja poolt vara amortiseerimise ajavahemiku vahel, ei ole ilmselgelt väär kasutada hüvitise summa arvutamisel amortisatsiooni (nagu käesoleval juhul), mis tuleneb samade amortisatsioonipõhimõtete kohaldamisest, mida ettevõtja kasutab raamatupidamises ja mis on kooskõlas merendussektori tavadega.

(1134) Prantsuse ametiasutused kinnitasid ametliku uurimismenetluse käigus, et 9. lisa lõplikus versioonis on laevade amortisatsiooni arvutamise meetodiks lineaarne amortisatsioon ning et taotlejad määrasid amortisatsiooni-perioodi kindlaks vastavalt laeva elueale kauba- ja reisijateveo sektoris, mis on keskmiselt 30 aastat.

7.3.8.7. Järeldus hüvitise summa kohta

(1135) Põhjendustes 1071–1133 esitatud kaalutlustele tuginedes leiab komisjon, et Prantsuse ametiasutused on täitnud ÜMPT raamistiku jaotises 2.8 hüvitise suuruse kohta sätestatud tingimused, eelkõige netokulusid, kulude jaotamise meetodit, mõistlikku kasumit, tõhususe suurendamist ja ülemäärast hüvitamist puudutavad tingimused.

7.3.9. *Täiendavad nõuded, mida võib vaja olla selleks, et vältida kaubanduse arengu mõjutamist sellises ulatuses, mis oleks vastuolus liidu huvidega*

(1136) ÜMPT raamistiku punkti 51 kohaselt on raamistiku jaotistes 2.1–2.8 sätestatud nõuded üldjuhul piisavad tagamaks, et abi ei moonutaks konkurentsi liidu huvide vastaselt.

(1137) Samas on ÜMPT raamistiku punkti 52 kohaselt võimalik, et teatavatel erakorralistel asjaoludel võivad tõsised konkurentsimoonutused siseturul jääda tähelepanuta ja abi võib mõjutada kaubandust määral, mis oleks vastuolus liidu huvidega. Sellisel juhul uurib komisjon vastavalt ÜMPT raamistiku punktile 53, kas selliseid moonutusi on võimalik leevendada, nõudes liikmesriigilt teatavate tingimuste täitmist või kohustuste võtmist.

(1138) ÜMPT raamistiku punkti 54 kohaselt esineb liidu huve kahjustavaid tõsiseid konkurentsimoonutusi eeldatavasti ainult erandlikel asjaoludel. Komisjon peaks pöörama tähelepanu üksnes neile moonutustele, mille puhul abil on märkimisväärne negatiivne mõju teistele liikmesriikidele ja siseturu toimimisele, näiteks kui see takistab oluliste majandusharude ettevõtjatel saavutada tegevuse sellist mahtu, mis oleks vajalik tõhusaks tegutsemiseks.

(1139) ÜMPT raamistiku punktides 55–59 on esitatud viis olukorda, kus komisjon peaks ÜMPT raamistiku punktis 52 viidatud konkurentsimoonutusi põhjalikult analüüsima.

(1140) ÜMPT raamistiku punkti 55 kohaselt võivad sellised moonutused tekkida näiteks juhul, kui ülesanne antakse ajavahemikuks, mida ei saa põhjendada objektiivsete tingimustega (näiteks mitteüleantava põhivara amortiseerimisvajadusega), või kui see hõlmab mitut ülesannet (mis tavaliselt antakse eraldi, ilma et see vähendaks sotsiaalset kasu ega teenuse osutamise tõhusust ja tulemuslikkust). Sellisel juhul uurib komisjon, kas sama avalikku teenust saaks sama hästi osutada vähem moonutaval viisil, näiteks piirates antava ülesande kestust või ulatust või andes ülesanded eraldi.

(1141) Käesoleval juhul leiab komisjon, et ülesande kestus on objektiivsete kriteeriumide alusel põhjendatud (jaotis 7.3.4). Lisaks vastavad ATLid selgelt määratletud avaliku teenuse vajadusele ja neis on nähtud ette proportsionaalsed avaliku teenindamise kohustused selle vajaduse rahuldamiseks. Seega ei saaks ATLide ulatus olla väiksem. Pealegi kavandasid Prantsuse ametiasutused avaliku teenindamise lepingu iga laevaliini jaoks, millel ilmnes avaliku kauba- ja reisijateveoteenuse vajadus, mis tähendab, et nad nägid ette eraldi ülesanded. Seetõttu ei ole käesoleval juhul vaja konkurentsi moonutamise põhjalikku analüüsi ÜMPT raamistiku punkti 55 alusel teha.

(1142) ÜMPT raamistiku punkti 56 kohaselt võib põhjalikumat hindamist nõuda olukord, kus liikmesriik teeb avaliku teenuse osutajale ilma konkurentsipõhise valikumenetluseta ülesandeks pakkuda ÜMPTd reserveerimata turul, kus väga sarnaseid teenuseid ÜMPT puudumisel juba osutatakse või võib nende osutamist oodata lähitulevikus. Selline negatiivne mõju kaubanduse arengule võib olla tugevam siis, kui ÜMPTd pakutakse tegeliku või võimaliku teenuseosutaja kuludest madalama hinnaga, piirates konkurentide turulepääsu. Ehkki komisjon austab täielikult liikmesriikide suurt kaalutlusruumi ÜMPT määratlemisel, võib ta nõuda muudatuste tegemist (näiteks abi jagamise korras) juhul, kui ta suudab usutavalt tõestada, et sama ÜMPTd oleks võimalik pakkuda tarbijate jaoks samaväärsetel tingimustel viisil, mis oleks vähem moonutav ja liikmesriigi jaoks odavam.

(1143) Käesoleval juhul märgib komisjon, et Prantsuse ametiasutused ei sõlminud ATLe ilma hankemenetluseta. Seetõttu ei ole ÜMPT raamistiku punkt 56 käesoleval juhul kohaldatav. Igal juhul leiab komisjon, et Prantsuse ametiasutused on Korsika ja Marseille sadama vahelistel liinidel selgelt kindlaks teinud mitu avaliku teenuse vajadust, mida ei suutnud rahuldada ükski muu sarnane Korsika ja Touloni/Nice'i sadama vahel ärilistel alustel pakutav teenus. Samuti tegid nad kindlaks, et puudub alternatiivne lähenemisviis, mis piiraks konkurentsi vähem ja oleks riigi jaoks odavam. Seetõttu ei ole käesoleval juhul vaja konkurentsi moonutamise põhjalikku analüüsi ÜMPT raamistiku punkti 55 alusel teha.

(1144) Lisaks märgib komisjon, et ATLid puudutavad peamiselt vedukita veoste meretransporti, mille puhul Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahelist täielikku turutõrget ei ole vaidlustatud ning mille käitlemise piisav suutlikkus on ainult Marseille sadamal.

(1145) Komisjon märgib ka, et vedukiga veoste transport, mille puhul Prantsusmaa on teinud kindlaks Touloni ja Marseille sadama osalise vastastikuse asendatavuse, moodustab ainult 20 % vedukiga veoste transpordi kogunõudlusest ja 4 % kogu kaubaveonõudlusest ([302]). Arvestades, et see maht on väike, on turumoonutus minimaalne ega avalda tegelikku mõju konkurentsile.

(1146) Marseille – Propriano liini ATL, mis hõlmab ka reisijatevedu, on sõlmitud Propriano liini puhul ilmnenud täieliku turutõrke lahendamiseks. Järelikult ei saa see ATL põhjustada turulepääsu piiramist ega kujutada endast diskrimineerivat meedet ÜMPT raamistiku ja kabotaažimääruse tähenduses.

(1147) Samuti tuleb märkida, et Marseille sadamal on küllaldane läbilaskevõime, mis võimaldab ettevõtjal nagu Corsica Ferries pakkuda sellest sadamast lähtuvaid teenuseid. Ükski komisjonile ametliku uurimismenetluse käigus esitatud tõend ei viita vastupidisele.

(1148) Punkti 57 kohaselt on lähem uurimine õigustatud ka siis, kui teenuse osutamise ülesande andmine on seotud eri- või ainuõigustega, mis piiravad konkurentsi siseturul liidu huvide vastasel määral.

(1149) Käesoleval juhul leiab komisjon, et ATLidega ei anta eri- ega ainuõigusi. Seetõttu ei ole punkt 57 käesoleval juhul kohaldatav.

(1150) Punkti 58 kohaselt pöörab komisjon tähelepanu ka olukordadele, mille puhul abi võimaldab ettevõtjal rahastada sellise taristu loomist või kasutamist, mida ei saa jäljendada ja mis võimaldab tal piirata pääsu turule, kus ÜMPTd osutatakse, või muudele asjaomastele turgudele.

(1151) Käesoleval juhul leiab komisjon, et kõnealused ATLid ei hõlma taristut, mida ei saa jäljendada, samuti ei võimalda nende rahastamine kontsessionääridel rahastada sellise taristu loomist või kasutamist. Seetõttu ei ole punkt 58 käesoleval juhul kohaldatav.

(1152) Lõpuks on punktis 59 märgitud, et kui konkurentsimoonutus on tingitud ülesande andmisest, mis takistab siseturu nõuetekohase toimimise tagamisele suunatud liidu õigusaktide tõhusat rakendamist või jõustamist, uurib komisjon, kas avalikku teenust saaks osutada vähem moonutaval viisil, näiteks valdkondlike liidu õigusaktide täieliku rakendamise teel.

(1153) Käesoleval juhul märgib komisjon, et ATLid ei takista kehtivate õigusaktide tõhusat rakendamist ega jõustamist, kuna Prantsuse ametiasutused järgisid rangelt põhimõtteid, mis on sätestatud kehtivas valdkondlikus õigusaktis, nimelt kabotaažimääruses.

(1154) Seetõttu ei ole käesoleval juhul vaja konkurentsi moonutamise põhjalikku analüüsi ÜMPT raamistiku punkti 55 alusel teha.

([302]) Kaubaveonõudluse hinnang põhineb varasemate perioodide andmetel (põhjendus 224), mis näitavad, et vedukiga veosed moodustasid kogu Marseille ja Korsika vahel aastatel 2016–2020 transporditud kaubast ainult ligikaudu 20 % (põhjendus 54). Kuna Marseille ja Touloni sadamat peetakse omavahel asendatavaks 20 % vedukiga veoste transpordi nõudluse puhul, on Marseille ja Toulon omavahel asendatavad ainult 4 % ulatuses kogu kaubaveonõudlusest.

7.3.10. *ÜMPTga seotud teatava teabe avaldamise nõuded*

(1155) ÜMPT raamistiku punkti 60 kohaselt peab asjaomane liikmesriik iga ÜMPT osutamise eest käesoleva teatise kohaselt antava hüvitise puhul avaldama internetis või muul sobival viisil järgmise teabe:

— „punktis 14 osutatud avaliku arutelu või muu sobiva menetluse tulemused;

— avalike teenuste osutamise kohustuse täpne laad ja kestus;

— asjaomane ettevõtja ja vajaduse korral territoorium;

— ettevõtjale igal aastal makstavad abisummad."

(1156) Käesoleval juhul märgib komisjon, et Prantsuse ametiasutused avaldasid ÜMPT raamistiku punktis 60 nõutud teabe, ([303]) välja arvatud abisaajatele makstavad iga-aastased abisummad, mis avaldatakse pärast selle teabe auditeerimist.

(1157) Seetõttu leiab komisjon, et ÜMPT raamistiku punkti 60 tingimused on täidetud.

7.3.11. *Järeldus meetmete kokkusobivuse kohta siseturuga*

(1158) Eeltoodu põhjal järeldab komisjon, et meetmed on ÜMPT raamistikuga ja kabotaažimäärusega kooskõlas. Seega on ATLid siseturuga kokkusobivad.

8. **JÄRELDUSED**

(1159) Komisjon leiab, et Prantsusmaa rakendas ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3 rikkudes ebaseaduslikult ATLe, mis kujutavad endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. ATLid on siiski siseturuga kokkusobivad,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

1. Rahaline hüvitis, mida Prantsusmaa maksab Corsica Lineale ja La Méridionale'ile (eraldi või ühiselt) viie avaliku teenindamise lepingu alusel, mis on seotud Korsika ja Marseille sadama vahel aastatel 2023–2030 osutatavate mereveoteenustega, ning mille kogusumma on 853,6 miljonit eurot, kujutab endast riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

2. Lõikes 1 osutatud riigiabi, mida Prantsusmaa rakendas ebaseaduslikult, rikkudes Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3, on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 tähenduses siseturuga kokkusobiv.

([303]) Avalike konsultatsioonide tulemustega saab tutvuda aadressil 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 (vaadatud 18. oktoobril 2024) ja muude teemadega aadressil https://www.isula.corsica/assemblea/docs/rapports/2022E6370-.pdf (vaadatud 18. oktoobril 2024).

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Prantsuse Vabariigile.

Brüssel, 26. november 2024

Komisjoni nimel
juhtiv asepresident
Margrethe VESTAGER