Euroopan unionin
virallinen lehti

FI
L-sarja

2025/2453

30.12.2025

KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2025/2453,

annettu 26 päivänä marraskuuta 2024,

valtiontuesta SA.101557 (2023/NN, ex-2022/PN) – Ranska – Korsikan meriliikennepalvelut (2023–2030)

(tiedoksiannettu numerolla C(2024) 8473)

(Ainoastaan ranskankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan talousalueesta ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa [1] ja ottanut huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

1.1 Ilmoitusta edeltävä vaihe

(1) Ranskan viranomaiset ilmoittivat komissiolle 17 päivänä tammikuuta 2022 päivätyllä kirjeellä, että Korsikan liikennevirasto, jäljempänä '**OTC**', oli käynnistänyt toimet määrittääkseen, tarvittiinko Korsikan ja Manner-Ranskan välillä julkista meriliikennepalvelua. Komissio käynnisti 19 päivänä tammikuuta 2022 ennakkoilmoitusmenettelyn, joka kirjattiin numerolla SA.101557. Ranskan viranomaiset lähettivät alustavat huomautuksensa komissiolle 19, 25 ja 27 tammikuuta 2022 päivätyillä kirjeillä.

(2) Komissio pyysi Ranskan viranomaisilta lisätietoja 4 ja 15 päivänä helmikuuta ja 22 päivänä maaliskuuta 2022 päivätyillä kirjeillä ja sähköpostiviesteillä. Ranskan viranomaiset toimittivat vastauksensa 15 päivänä helmikuuta sekä 7 ja 31 päivänä maaliskuuta 2022.

(3) Ranskan viranomaiset ilmoittivat komissiolle 15 päivänä maaliskuuta, 8 päivänä huhtikuuta sekä 19 ja 20 päivänä toukokuuta 2022 päivätyillä kirjeillä suunnitelmistaan tehdä kahdeksaksi vuodeksi (2023–2030) viisi julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta, jotka liittyvät tavara- ja matkustajameriliikenteeseen Marseillen sataman sekä viiden sataman – Ajaccion, Bastian, Porto-Vecchion, Proprianon ja L'Île-Roussen – välillä, jäljempänä '**julkisen palvelun sopimukset**' tai '**toimenpiteet**'.

(4) Komissio pyysi Ranskan viranomaisilta lisätietoja 20 päivänä huhtikuuta, 30 päivänä toukokuuta, 12 päivänä heinäkuuta, 11 päivänä elokuuta, 3, 18, 21, 23 ja 30 päivänä marraskuuta sekä 1 ja 2 päivänä joulukuuta 2022 päivätyillä kirjeillä ja sähköpostiviesteillä. Ranskan viranomaiset toimittivat vastauksensa 7 ja 22 päivänä kesäkuuta, 22 ja 27 päivänä heinäkuuta, 10, 13 ja 14 päivänä lokakuuta, 8, 10, 11, 17, 22, 24, 25 ja 30 päivänä marraskuuta sekä 1 ja 2 päivänä joulukuuta 2022 päivätyillä kirjeillä ja sähköpostiviesteillä.

(5) Ennakkoilmoitusvaiheen aikana komissio ja Ranskan viranomaiset pitivät kokouksia 1, 17 ja 22 päivänä helmikuuta, 18 päivänä maaliskuuta, 5 päivänä huhtikuuta, 28 päivänä kesäkuuta, 11 päivänä heinäkuuta sekä 15, 21 ja 30 päivänä marraskuuta 2022. Ranskan viranomaiset toimittivat lisätietoja näitä kokouksia varten tai niiden jälkeen 21 päivänä helmikuuta, 22 päivänä maaliskuuta ja 12 päivänä heinäkuuta 2022.

[1] EUVL C, C/2024/2266, 22.3.2024, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2266/oj.

(6) Samalla komissio sai kolmannelta osapuolelta yleisiä tietoja 14 päivänä huhtikuuta, 17, 21, 22 ja 30 päivänä kesäkuuta, 25 päivänä heinäkuuta, 2 ja 30 päivänä syyskuuta, 5 ja 26 päivänä lokakuuta ja 2 päivänä joulukuuta 2022 sekä 30 ja 31 päivänä tammikuuta 2023.

1.2 Ranskan viranomaisten ilmoitus toimenpiteistä ja Corsica Ferriesin kantelu

(7) Ranskan viranomaiset ilmoittivat komissiolle julkisen palvelun sopimuksista sähköisesti 27 päivänä joulukuuta 2022. Koska ilmoitus oli puutteellinen, komissio pyysi Ranskan viranomaisilta lisätietoja 16 päivänä helmikuuta 2023. Ranskan viranomaiset täydensivät ilmoitustaan sähköpostiviesteillä 5 päivänä huhtikuuta ja 2 päivänä toukokuuta 2023.

(8) Corsica Ferries teki 23 päivänä maaliskuuta 2023 komissiolle muodollisen kantelun, jossa kiistettiin toimenpiteiden laillisuus ja yhteensopivuus erityisesti valtiontukilainsäädännön kanssa.

(9) Komissio välitti kantelun Ranskan viranomaisille ja pyysi lisätietoja 11 päivänä huhtikuuta ja 5 päivänä kesäkuuta 2023. Ranskan viranomaiset toimittivat kantelua koskevat huomautuksensa ja lisätietoja 28 päivänä kesäkuuta, 28 päivänä heinäkuuta ja 27 päivänä lokakuuta 2023.

(10) Corsica Ferries toimitti kantelustaan lisätietoja myös sähköpostitse 13 päivänä lokakuuta ja 20 päivänä joulukuuta 2023. Komissio lähetti nämä lisätiedot Ranskan viranomaisille 21 päivänä joulukuuta 2023, ja Ranskan viranomaiset vastasivat niihin sähköpostitse 6 päivänä helmikuuta 2024.

1.3 Toimenpiteitä koskevan muodollisen tutkintamenettelyn aloittaminen komissiossa

(11) Komissio ilmoitti 23 päivänä helmikuuta 2024 päivätyllä kirjeellä Ranskan viranomaisille päätöksestään aloittaa julkisen palvelun sopimusten osalta Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä '**SEUT-sopimus**', 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely, jäljempänä '**päätös menettelyn aloittamisesta**' tai '**menettelyn aloittamista koskeva päätös**'.

(12) Päätös menettelyn aloittamisesta julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ([2]). Komissio kehotti Ranskan viranomaisia ja asianomaisia esittämään huomautuksensa julkisen palvelun sopimuksista.

(13) Komissio vastaanotti 27 päivänä maaliskuuta 2024 huomautuksia Ranskan viranomaisilta. Saatuaan nämä huomautukset komissio lähetti Ranskan viranomaisille tietopyyntöjä 23 päivänä huhtikuuta, 13 ja 30 päivänä toukokuuta, 14 ja 21 päivänä kesäkuuta sekä 2 ja 9 päivänä heinäkuuta 2024, ja Ranskan viranomaiset vastasivat niihin 23 ja 31 päivänä toukokuuta, 13 päivänä kesäkuuta sekä 9, 11, 12 ja 17 päivänä heinäkuuta 2024.

(14) Komissio sai huomautuksia useilta asianomaisilta eli Corsica Ferriesiltä (22 päivänä huhtikuuta 2024), Corsica Linealta (29 päivänä huhtikuuta 2024), La Méridionalelta (29 päivänä huhtikuuta 2024) ja Stef Groupilta (29 päivänä huhtikuuta 2024). ([3])

(15) Komissio toimitti Ranskalle Corsica Ferriesin huomautukset (23 päivänä huhtikuuta 2024) sekä Corsica Linean, La Méridionalen ja Stef Groupin huomautukset (30 päivänä huhtikuuta 2024) ja antoi Ranskalle mahdollisuuden vastata näihin huomautuksiin. Ranska vastasi Corsica Ferriesin huomautuksiin 25 päivänä kesäkuuta ja 11 päivänä heinäkuuta 2024. Se ei halunnut esittää huomautuksia muiden asianomaisten huomautuksista.

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

([3]) Corsica Linea, La Méridionale ja Stef Group pyysivät 8., 15. ja 16. huhtikuuta 2024 päivätyillä sähköpostiviesteillä lisäaikaa huomautusten esittämiseen. Komissio myönsi niille lisäaikaa 29. huhtikuuta 2024 saakka.

2. MERILIIKENNEPALVELUT KORSIKAN JA MANNER-RANSKAN VÄLILLÄ

2.1 Korsikan sosioekonomiset piirteet

(16) Korsika on Ranskalle kuuluva saari Välimerellä. Sille ovat ominaisia vuoristoiset maastot, suojelualueet sekä erityisen suuret maaseutualueet. ([4]) Saarella asuu lähes 350 000 henkeä, joista noin 53 prosenttia asuu kaupunkialueilla ja 47 prosenttia maaseutualueilla. ([5]) Maantieteellisten rajoitteiden vuoksi Korsika on yksi Ranskan harvimmin asutuista alueista: saarella elää 39 asukasta neliökilometriä kohti. Tämä jää selvästi alle Ranskan keskiarvon, joka on 105 asukasta neliökilometriä kohti ([6]).

(17) Alhaisen väestötiheyden vuoksi asuntojen sekä työpaikkojen tai vapaa-ajanviettopaikkojen väliset etäisyydet ovat merkittäviä. Kansalliseen keskiarvoon verrattuna Korsikassa matkustetaan useammin ja pidempiä matkoja. ([7]) Lisäksi Ranskan tilastokeskuksen ([8]) (INSEE) mukaan topografian, kuntien maaseutumaisuuden ja julkisen liikenteen vähäisyyden vuoksi päivittäiset matkat tehdään useimmiten henkilöautolla (86 prosenttia, kun taas tarkasteltaessa Manner-Ranskaa ja Korsikaa yhdessä luku pienenee 72 prosenttiin) ([9]).

(18) Korsikalla ei ole moottoritieinfrastruktuuria. Saarella on suppea tieverkko, joka muodostuu noin kymmenestä maantiestä sekä sivuteistä. Nämä tiet ovat melko mutkikkaita, mikä pidentää matka-aikoja ([10]), vaikeuttaa liikenneolosuhteita ([11]) ja lisää tieliikenneonnettomuuksien riskiä. Tieliikennekuolemien määrä on Korsikalla Ranskan suurin. ([12]) Ranskan liikenneturvallisuuden seurantakeskuksen mukaan matkailu pahentaa näitä seikkoja. Sen arvion mukaan säännölliset meriliikennepalvelut kuljettavat saarelle ja sieltä pois noin 500 000 autoa vuodessa, mikä lähes kaksinkertaistaa Korsikan keskimääräisen päivittäisen tieliikenteen määrän kesäaikaan. ([13])

(19) Korsikan talous perustuu ensisijaisesti palvelualaan. ([14]) Palveluista matkailu ([15]) ja vähittäiskauppa ([16]) lisäävät saarella vaurautta ja työpaikkoja eniten. Paikallistalous on erittäin riippuvainen tuonnista Ranskan mantereelta. Vuonna 2019 tuonti mantereelta oli lähes viisinkertaista vientiin verrattuna. ([17])

([4]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (sivustolla käyty 18.10.2024).
([5]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (sivustolla käyty 18.10.2024). Vertailun vuoksi todettakoon, että keskimäärin 67 prosenttia ranskalaisista elää kaupunkialueilla ja 33 prosenttia maaseudulla. Korsikan saari on siis muuta maata paljon maaseutuvaltaisempi.
([6]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (sivustolla käyty 18.10.2024).
([7]) Ks. esimerkiksi Ranskan liikenneturvallisuuden seurantakeskuksen (ONISR) laatima eteläistä Korsikaa koskeva yleisohje vuosille 2023–2027 (s. 6), saatavilla osoitteessa 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 (sivustolla käyty 18.10.2024).
([8]) Institut national de la statistique et des études économiques.
([9]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021 (sivustolla käyty 18.10.2024).
([10]) Korsikan alueviranomaisen infrastruktuuri- ja liikennesuunnitelmassa 2015 todettiin, että ”Korsikan laaja vuoristoalue hankaloittaa liikennettä erityisesti saaren sisäosissa. Tiet ja raiteet ovat mutkaisia, ja matkoja mitataan pikemminkin matka-ajassa kuin kilometreissä” (https://www.aue.corsica/attachment/619085/, s. 9, sivustolla käyty 18.10.2024). Ks. myös Ranskan liikenneturvallisuuden seurantakeskuksen (ONISR) laatima eteläistä Korsikaa koskeva yleisohje vuosille 2023–2027 (ks. s. 6, alaviite 7).
([11]) Ks. julkisen yleisradioyhtiön televisiokanavan ”France 3 Corse” reportaasisarja Korsikan teiden kunnosta: https://france3-regions.francetvinfo.fr/corse/dossier-etats-des-lieux-des-routes-de-corse-et-enjeux-2730762.html (sivustolla käyty 18.10.2024).
([12]) Tilanne oli erityisen vakava vuonna 2022, jolloin tieliikennekuolemien määrä Korsikalla oli 2,5 kertaa kansallista keskiarvoa suurempi: https://www.corsematin.com/articles/le-lourd-bilan-de-2022-sur-les-routes-corses-135750 (sivustolla käyty 18.10.2024). Ks. myös Ranskan liikenneturvallisuuden seurantakeskuksen (ONISR) laatima eteläistä Korsikaa koskeva yleisohje vuosille 2023–2027 (s. 6, ks. alaviite 7).
([13]) Ks. myös Ranskan liikenneturvallisuuden seurantakeskuksen (ONISR) laatima eteläistä Korsikaa koskeva yleisohje vuosille 2023–2027 (s. 6, ks. alaviite 7).
([14]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006425?sommaire=6006454 (sivustolla käyty 18.10.2024).
([15]) Ks. INSEEn analyysit matkailun merkityksestä Korsikan työllisyydelle: https://www.insee.fr/fr/statistiques/6439057 (sivustolla käyty 18.10.2024).
([16]) INSEEn mukaan vähittäiskaupan osuus saaren kaupasta on 67 prosenttia, mikä on yhdeksän prosenttiyksikköä enemmän kuin Ranskan keskiarvo (https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006439?sommaire=6006454, sivustolla käyty 18.10.2024).
([17]) Ranskan viranomaisten 5. huhtikuuta 2023 toimittamat huomautukset.

(20) Ranskan kilpailuviranomainen toteaa 17 päivänä marraskuuta 2020 antamassaan lausunnossa markkinoiden keskittymisestä Korsikassa ja sen vaikutuksista paikalliseen kilpailuun, jäljempänä '**kilpailuviranomaisen lausunto**' ([18]), että saaren talouden kehityksen suurin yksittäinen rajoite on nimenomaan se, että Korsika on saari, koska maantieteellisestä eristyksestä aiheutuu lisäkustannuksia, jotka voivat vaikeuttaa pääsyä markkinoille ([19]). Näin ollen kilpailuviranomainen katsoo, että se, että Korsika on maantieteellisesti Manner-Ranskasta syrjässä oleva saari, nostaa toimituskustannuksia, koska meriliikennepalvelujen käyttö on rakenteellisesti kalliimpaa. Siksi talouden toimijoiden toimintaa hankaloittaa se, että toimitusketjut ovat monimutkaisempia kuin mantereella ([20]).

(21) Esimerkiksi polttoaineen jakelun osalta kilpailuviranomainen panee merkille, että kuluttajien maksamissa polttoainehinnoissa Korsikalla ja mantereella on merkittävä ero ([21]). Kilpailuviranomaisen mukaan tämä ero selittyy osittain sillä, että Korsikalle toimitetaan polttoainetta ainoastaan meriteitse, mikä nostaa sen lopullista hintaa. Myös polttoaineiden kuljettaminen huoltoasemille maanteitse on kalliimpaa, koska vuoristoinen maasto pidentää kuljetusaikoja. Lisäksi kesämatkailuun liittyvän kausiluonteisen kysynnän vuoksi varastojen hallinta vaatii oikea-aikaisuutta, mihin liittyy toimitusrajoitusten riski, josta voi puolestaan aiheutua merkittäviä lisäkustannuksia, koska Korsikan öljyterminaalien varastointikapasiteetti on rajallinen. ([22])

(22) Vastaavasti elintarvikkeet ja kulutustuotteet ovat Korsikalla paljon kalliimpia kuin muualla Ranskassa: ruoka maksaa 14 prosenttia enemmän ja kulutustuotteet 11 prosenttia enemmän ([23]). Kilpailuviranomaisen lausunnon mukaan tämä johtuu osittain rakenteellisista syistä, jotka liittyvät kausiluonteisuuteen ja siihen, että Korsika on saari. Se, että meriliikennepalvelujen käyttö on välttämätöntä, pidentää myös Etelä-Ranskan tukkureiden toimitusketjuja ([24]). Korsikan myymälöiden rajallisen varastointikapasiteetin vuoksi tavaraa on myös toimitettava useammin kuin mantereella, eivätkä liikkeet saa tukkureilta samoja alennuksia kuin mantereella sijaitsevat kaupat ([25]).

(23) INSEE toteaa yleisesti, että Korsika on Ranskan eurooppalaisista alueista köyhin: vuonna 2018 Korsikalla asuvista 18,5 prosenttia eli köyhyysrajan alapuolella, kun kansallisella tasolla luku oli 14 prosenttia. Taloudellinen ja sosiaalinen tilanne on myös heikentynyt, ja syitä siihen ovat olleet covid-19-pandemia vuosina 2020–2021 ([26]) sekä korkea inflaatio, joka johtuu lähinnä energian ja ruoan kallistumisesta vuodesta 2022 eteenpäin ([27]).

([18]) Lausunto 20-A-11, 17.11.2020. Kilpailuviranomainen toteaa valtiovarainministerin pyytäneen siltä lausuntoa. Lausuntopyynnön tarkoituksena oli tuottaa viranomaisille tietoa erilaisista kilpailuun liittyvistä kysymyksistä, erityisesti asukkaiden ostovoiman osalta.

([19]) Ks. edellinen alaviite, 25 kohta.

([20]) Ks. edellinen alaviite, 26 kohta.

([21]) Kilpailuviranomainen toteaa, että Korsikan maantieteen ja julkisen liikenteen kehittymättömyyden vuoksi Korsikan kotitaloudet ovat erittäin riippuvaisia autoista. Vaikka Korsikan alv-kanta on 7 prosenttiyksikköä alhaisempi kuin mantereella, ero polttoaineiden hinnoissa saaren ja mantereen välillä on varsin merkittävä: diesel maksaa noin 6,7 prosenttia enemmän ja lyijytön 95-oktaaninen bensiini 5,3 prosenttia enemmän. Myös INSEE on vahvistanut tämän seikan (https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8, sivustolla käyty 18.10.2024).

([22]) Ks. tarkemmin kilpailuviranomaisen lausunnon alakohtainen painopiste nro 2.

([23]) Ks. INSEEn tutkimus Korsikan hintatasosta vuonna 2022 Manner-Ranskaan verrattuna: https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8 (sivustolla käyty 18.10.2024). Korsikan yleinen hintataso on 7 prosenttia korkeampi, ja ero on kasvanut vuodesta 2015, vaikka ihmisravinnoksi tarkoitettujen tuotteiden alv-kantaa on laskettu Korsikalla paljon (alv-kanta on 2,1 prosenttia, kun taas Manner-Ranskassa se on 5,5 prosenttia tai 20 prosenttia tuoteryhmästä riippuen).

([24]) Kilpailuviranomaisen lausunto, 590–594 kohta. Kilpailuviranomainen toteaa, että merikuljetusten hinnat ovat yksi suurimmista suurille ja keskisuurille supermarketeille aiheutuvista lisäkustannuksista: vaikka kaupan alan yleisenä käytäntönä on sisällyttää ostohintoihin tavaroiden toimituskustannukset aiottuun määräpaikkaan asti, merikuljetusten hintoja ei sisällytetä aina ostohintaan. Korsikalaiset kaupat maksavat siis mantereen ja Korsikan välisen merirahdin kustannukset.

([25]) Kilpailuviranomaisen lausunto, 595–598 kohta. Kilpailuviranomaisen mukaan tavaroiden toimittaminen Korsikalle kestää kauemmin kuin mihinkään muualle Manner-Ranskassa. Kuljetukset vievät yleensä kolme päivää eli keskimäärin päivän enemmän kuin mantereella sijaitsevaan kauppaan. Lisäksi mantereella sijaitsevilla kaupoilla on paremmat tuotelogistiikkajärjestelmät, kun taas merikuljetuksiin (alusten lastin purkamiseen ja tiekuljetuksiin) kuluva aika vaikeuttaa korsikalaisten kauppojen toimintaa. Korsikalla ei myöskään ole paikallista logistiikkainfrastruktuuria (käytettävissä on vain muutama varastoalue). Nämä kolme seikkaa vaikuttavat Korsikan kauppoihin kahdella tavalla. Ensinnäkin myymälöiden varastojen täydentäminen vaatii tiheää edestakaista liikennettä mantereelle, mikä nostaa toimituskustannuksia. Toiseksi mantereella toimivat tukkuliikkeet antavat korsikalaisille liikkeille huonompia tarjouksia, koska korsikalaisten kauppojen tilausmäärät ovat pienempiä rajallisen varastotilan vuoksi.

([26]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/5386057 (sivustolla käyty 18.10.2024).

([27]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021#tableau-figure3 (sivustolla käyty 18.10.2024). INSEEn asiakirjan kuvasta 4 käy ilmi, että inflaatio vaikuttaa erityisen voimakkaasti moniin Korsikan kuntayhtymiin. Tämä koskee varsinkin saaren pohjoispuoliskoa lähes kokonaisuudessaan sekä saaren eteläpuolella Sartenais–Valinco–Taravon kuntayhtymää, jonka suurin kunta on Propriano.

2.2 Manner-Ranskan ja Korsikan välisissä meriliikennepalveluissa käytettävä satamainfrastruktuuri

2.2.1 *Mantereen satamat*

(24) Korsikan ja Manner-Ranskan välisissä meriliikennepalveluissa käytetään Marseillen, Toulonin ja Nizzan satamia, jäljempänä '**mantereen satamat**'.

(25) Marseille sijaitsee yli 60 kilometrin päässä Toulonista (noin 45 minuuttia A50-moottoritietä pitkin ja alle tunti junalla ([28])) ja lähes 200 kilometrin päässä Nizzasta (noin 2 tuntia 30 minuuttia A8-moottoritietä pitkin). Toulon sijaitsee 150 kilometrin päässä Nizzasta (noin 1 tunti 45 minuuttia A57- ja A8-moottoritietä pitkin ja 1 tunti 45 minuuttia junalla ([29])).

Kuva 1

Mantereen satamat ja Korsikan satamat



Lähde: Gecodia.

2.2.1.1 Marseillen satama

(26) Marseillen satama on yksi Ranskan suurimmista. Sinne saapuu ja sieltä lähtee runsaasti kansallista ja kansainvälistä meriliikennettä, ja se sijaitsee lähellä Marseillen kaupunkia, joka on väestöltään Ranskan toiseksi suurin.

(27) Marseillen satamaviranomainen Grand Port Maritime de Marseille on julkinen kauppa- ja teollisuusviranomainen.

([28]) Ks. Ranskan rautatieyhtiön SNCF:n verkkosivusto osoitteessa https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-toulon-marseille (sivustolla käyty 18.10.2024). Marseillen ja Toulonin välillä liikennöidään päivittäin lähes 20 vuoroa, joiden keskimääräinen matka-aika on yksi tunti.

([29]) Ks. Ranskan rautatieyhtiön SNCF:n verkkosivusto osoitteessa https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-nice-toulon (sivustolla käyty 18.10.2024). Toulonin ja Nizzan välillä liikennöidään päivittäin noin 15 vuoroa, joiden keskimääräinen matka-aika on kaksi tuntia.

(28) Marseillen satama on maailmanlaajuisesti merkittävä satama, jonka infrastruktuuri mahdollistaa kaikenlaisen liikenteen vastaanottamisen. Pääasiallisia satama-alueita on kaksi:

— itäinen satama (Marseillen länsipuolella), jonka kymmenentä laivaterminaalia käyttävät pääasiassa lautat, matkustaja-rahtilaivat ja risteilyalukset ja jossa on korjaustelakka

— läntinen satama (Fos-sur-Mer), joka on tarkoitettu suuriin mannertenvälisiin tavarakuljetuksiin (energia, autot, kontit, erikoistavarat jne.).

(29) Itäisessä satamassa on neljä meriterminaalia, jotka ovat lauttojen ja matkustaja-rahtilaivojen käytössä, mukaan lukien kaksi kansallista terminaalia, Joliette ja Arenc, joita käytetään erityisesti nykyiseen Korsikan-liikenteeseen (ja joissa on yli kymmenen laituripaikkaa). Näistä kahdesta terminaalista on suora yhteys kolmeen moottoritiehen: A7-moottoritiehen, joka kulkee Rhônen suuntaisesti Lyonista Marseilleen, A50-moottoritiehen, joka kulkee Marseillesta Touloniin idässä, ja A55-moottoritiehen, joka kulkee Marseillesta Martiguesiin lännessä.

2.2.1.2 Toulonin satama

(30) Toulonin satamaan saapuu ja sieltä lähtee kansallista ja kansainvälistä meriliikennettä (Espanja, Italia). Satamassa on neljä terminaalia eri puolilla Touloninlahtea: kaksi terminaalia Brégaillonissa, yksi terminaali Toulonin keskustassa ja yksi La Seyne-sur-Merissä. Toulonin satamaa hallinnoi Varin departementin alueellinen kauppakamari, jäljempänä '**Varin kauppakamari**'.

(31) Brégaillonin eteläinen terminaali on tarkoitettu yksinomaan raskaiden kappaletavaroiden kuljetukseen, kun taas pohjoisterminaalissa, jäljempänä '**Toulon-Brégaillon**', on yksi laituripaikka yksinomaan rahtiliikennealuksille. La Seyne-sur-Merin terminaalia käyttävät vain risteilyalukset, kun taas keskustan terminaalia, jäljempänä '**Toulon-Port de Commerce**', jossa on kolme laituripaikkaa, käyttävät lautat, risteilyalukset ja matkustaja-rahtialukset. Tällä hetkellä kaikki Toulonin ja Korsikan väliset meriliikennepalvelut käyttävät Toulon-Port de Commercen terminaalia. Toulonin satama on suhteellisen lähellä A50-moottoritietä ja Toulonin rautatieasemaa.

2.2.1.3 Nizzan satama

(32) Nizzan satama sijaitsee kaupungin keskustassa. Sitä hallinnoi Nizzan ja Côte d'Azurin kauppakamari, jäljempänä '**Nizzan ja Côte d'Azurin kauppakamari**'. Satamassa on kaksi terminaalia, joissa kummassakin on kaksi laituripaikkaa, joihin mahtuu lauttoja ja matkustaja-rahtialuksia. Kumpaakin terminaalia käytetään pääasiassa risteilyalus- ja matkustajaliikenteeseen sekä vähäisemmässä määrin rahtiliikenteeseen. Nizzan satama on suhteellisen kaukana (noin kymmenen kilometrin päässä) moottoritieinfrastruktuurista, kun taas rautatieasema on melko lähellä.

2.2.2 *Korsikan satamat*

(33) Korsikan satamat, joista on meriliikenneyhteyksiä Manner-Ranskaan, ovat Bastia, Ajaccio, L'Île-Rousse, Porto-Vecchio ja Propriano, jäljempänä '**Korsikan satamat**'.

(34) Propriano on ainoa Korsikan satama, josta liikennöidään vain yhtä reittiä Manner-Ranskaan (Marseilleen). Muista Korsikan satamista on yhteyksiä kolmeen mantereen satamaan (Marseilleen, Touloniin, Nizzaan).

(35) Kaikkia Korsikan satamia hallinnoi Korsikan kauppakamari, jäljempänä '**Korsikan kauppakamari**'.

(36) Bastian kaupunki sijaitsee Korsikan koillispuolella. Se on noin 70 kilometrin päässä L'Île-Roussesta (1 tunti 40 minuuttia autolla ja lähes kaksi tuntia julkisilla kulkuneuvoilla), joka sijaitsee Korsikan pohjoispuolella, 145 kilometrin päässä Porto-Vecchiosta, joka on saaren kaakkoisosassa, ja 150 kilometrin päässä Ajacciosta. Ajaccion kaupunki sijaitsee Länsi-Korsikalla noin 70 kilometrin päässä Lounais-Korsikalla sijaitsevasta Proprianosta (noin puolitoista tuntia autolla ja kaksi tuntia julkisilla kulkuneuvoilla) sekä 140 kilometrin päässä Porto-Vecchiosta. Propriano ja Porto-Vecchio ovat 70 kilometrin päässä toisistaan (noin puolitoista tuntia autolla ja kaksi tuntia julkisilla kulkuneuvoilla).

(37) Vain Bastiassa, Ajacciossa ja L'Île-Roussessa on rautatieasema. Porto-Vecchiosta liikennöidään linja-autoja Ajaccioon, Proprianoon ja Bastiaan, ja Proprianosta liikennöidään linja-autoja Ajaccioon ja Porto-Vecchioon. Taulukossa 1 ja taulukossa 2 kuvataan kaupunkien väliset yhteydet julkisen liikenteen kulkuneuvon ja vuorotiheyden mukaan:

Taulukko 1

Rautatieliikenne Korsikalla

	Edestakaisia matkoja ([1]) päivässä	Yhdensuuntaisen matkan kesto
Ajaccio–Bastia	5	4 h
Ajaccio–L'Île-Rousse	2	4 h 45 min–5 h
Bastia–L'Île-Rousse	3	3 h 15 min

([1]) Yksi edestakainen matka vastaa kahta yhdensuuntaista matkaa.
Lähde: Chemins de fer de la Corse (Korsikan rautatieyhtiö).

Taulukko 2

Intercity-linja-autoliikenne Korsikalla

	Edestakaisia matkoja päivässä	Yhdensuuntaisen matkan kesto
Ajaccio–Propriano	5	1 h 45 min
Ajaccio–Porto-Vecchio	4	3 h 30 min
Propriano–Porto-Vecchio	3	1 h 45 min
Bastia–L'Île-Rousse	2	1 h 30 min

Lähde: Korsikan aluehallinto.

2.2.2.1 Bastian satama

(38) Bastia on Korsikan suurin matkustaja- ja rahtiliikennesatama. Sen osuus Korsikan ja mantereen välisestä kokonaisliikenteestä on lähes 60 prosenttia. Se on kansainvälinen satama, koska sieltä liikennöidään Marseilleen, Touloniin ja Nizzaan suuntautuvien reittien lisäksi myös reittejä Italiaan.

(39) Bastian satamassa on laivaterminaali, jonka kahdeksaan laituripaikkaan mahtuu lauttoja ja matkustaja-rahtialuksia. Suunnitelmissa on laajentaa satamaa tai rakentaa suurempi satama, koska nykyinen satama on kovin ruuhkautunut ([30]). Satama sijaitsee keskustassa ja on yhteydessä T20-maantiehen, joka kulkee Bastiasta Ajaccioon.

2.2.2.2 Ajaccion satama

(40) Ajaccio on Korsikan toiseksi suurin satama matkustaja- ja rahtimäärissä mitattuna. Sen lisäksi, että Ajaccion satamasta on säännöllisiä yhteyksiä Marseilleen, Touloniin ja Nizzaan, satamasta liikennöidään myös kausireittejä Porto Torresiin (Sardinia), Calviin ja Proprianoon.

(41) Ajaccion satamassa on laivaterminaali, jonka kuuteen laituripaikkaan mahtuu lauttoja ja matkustaja-rahtialuksia. Satama sijaitsee kaupungin keskustassa ja on yhteydessä T20-maantiehen, joka kulkee koillisessa sijaitsevaan Bastiaan, ja T40-maantiehen, joka vie saaren eteläkärjessä sijaitsevaan Bonifacioon.

([30]) http://www.bastia.port.fr/developpement/ (sivustolla käyty 18.10.2024).

2.2.2.3 L'Île-Roussen satama

(42) L'Île-Roussen satama sijaitsee kaupungin keskustassa, ja sen laivaterminaalissa on kaksi laituripaikkaa lautoille ja matkustaja-rahtialuksille. Se on ainoa Korsikan satama, jolla on lupa käsitellä luokan 1 vaarallisia aineita (räjähteitä ja räjähtäviä esineitä). Satamasta pääsee nopeasti T30-maantielle, joka kulkee Calvista (25 kilometriä länteen) Korsikan keskiosassa sijaitsevaan Ponte-Lecciaan.

2.2.2.4 Porto-Vecchion satama

(43) Porto-Vecchion satama sijaitsee kaupungin keskustassa, ja sen laivaterminaalissa on kaksi laituripaikkaa lautoille ja matkustaja-rahtialuksille. Satamasta pääsee suhteellisen nopeasti T10-maantielle, joka kulkee etelässä Bonifacioon ja pohjoisessa Bastiaan.

2.2.2.5 Proprianon satama

(44) Proprianon satama sijaitsee kaupungin keskustassa, ja sen laivaterminaalissa on kaksi laituripaikkaa lautoille ja matkustaja-rahtialuksille. Satamasta pääsee suhteellisen nopeasti T40-maantielle, joka kulkee etelässä Bonifacioon ja pohjoisessa Ajaccioon.

2.3 **Meriliikennepalvelut Korsikan ja Manner-Ranskan välillä**

(45) Ranskan viranomaiset toimittivat kuvauksen vuosina 2016–2020 tarjotuista meriliikennepalveluista ([31]). Vuosina 2016–2020 meriliikennettä Korsikan ja Manner-Ranskan välillä harjoitti kolme liikennöitsijää: Corsica Ferries (Toulonista ja Nizzasta), Corsica Linea ja La Méridionale (Marseillesta). Myös neljäs toimija, Moby Line, tarjosi meriliikennepalveluja Nizzan ja Korsikan välillä vuosina 2016–2019.

2.3.1 *Merirahtiliikenne*

(46) Manner-Ranskan ja Korsikan väliset tavarakuljetukset hoidetaan ensisijaisesti merirahtina. Kaiken kaikkiaan Korsikan ja mantereen välisen merirahtiliikenteen määrä pysyy läpi vuoden suhteellisen vakaana. Se ei vähentynyt merkittävästi covid-19-terveyskriisin aikana.

2.3.1.1 Tietoja Korsikan ja Manner-Ranskan välisestä merirahtiliikenteestä

(47) Korsikalle kuljetetaan merirahtia Manner-Ranskasta vain Manner-Ranskan ja Korsikan satamien välisillä reiteillä.

(48) Mantereen satamissa suurin osa rahtiliikenteestä keskittyy Marseillesta tai Marseilleen liikennöidyille reiteille (taulukko 3 ja taulukko 4). Marseillen satamalla on suhteellisen vakaa markkinaosuus, noin 80 prosenttia, Manner-Ranskan ja Korsikan välisestä kokonaisrahtiliikenteestä (taulukko 4).

Taulukko 3

Manner-Ranskan ja Korsikan väliset tavarakuljetukset mantereen sataman mukaan (tuonti/vienti, juoksumetreinä ([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
Nizza	30 891	34 746	25 352	18 834	32 607
Yhteensä	**2 031 757**	**2 231 198**	**2 236 599**	**2 261 138**	**2 151 287**

([1]) Juoksumetri, jäljempänä '**jm**', on mittayksikkö, jolla mitataan metreittäin myytävää tavaraa, jonka poikkileikkaus on vakio. Sen avulla ilmaistaan myös vakiorakenteisten elementtien (kuten perävaunujen) pituus niiden muista mitoista riippumatta.

Lähde: Ranskan viranomaisten 5.4.2023 toimittamat huomautukset.

([31]) Tässä päätöksessä esitetyissä liikennetiedoissa ei oteta huomioon vuosia 2021 ja 2022, koska Ranskan viranomaiset ryhtyivät kartoittamaan tarvetta julkiselle palvelulle vuoden 2021 lopussa.

Taulukko 4

Manner-Ranskan ja Korsikan väliset tavarakuljetukset mantereen sataman mukaan (tuonti/vienti, %)

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

Lähde: Ranskan viranomaisten 5.4.2023 toimittamat huomautukset.

(49) Korsikan satamien tavaravirrat keskittyvät pääosin Ajaccion ja Bastian satamiin (taulukko 5 ja taulukko 6). Kuten taulukosta 6 ilmenee, näiden kahden sataman markkinaosuudet Manner-Ranskan ja Korsikan välisestä kokonaisrahtiliikenteestä pysyivät vuosina 2016–2020 suhteellisen vakaina: Ajaccion markkinaosuus oli noin 35 prosenttia ja Bastian 50 prosenttia.

Taulukko 5

Manner-Ranskan ja Korsikan väliset tavarakuljetukset Korsikan sataman mukaan (tuonti/vienti, jm)

	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
Yhteensä	**2 031 757**	**2 231 198**	**2 236 599**	**2 261 138**	**2 151 287**

Lähde: Ranskan viranomaisten 5.4.2023 toimittamat huomautukset.

Taulukko 6

Manner-Ranskan ja Korsikan väliset tavarakuljetukset Korsikan sataman mukaan (tuonti/vienti, %)

	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 %
Yhteensä	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Lähde: Ranskan viranomaisten 5.4.2023 toimittamat huomautukset.

2.3.1.2 Merirahtiliikenteen tyypit

(50) Merirahtia kuljetetaan Manner-Ranskan ja Korsikan välillä vain roll-on roll-off -kuljetuksina ([32]), joissa käytetään sopivia aluksia eli ro-pax-aluksia (matkustaja-rahtialukset), jäljempänä '**ro-pax-alus**' ([33]), ja yksinomaan rahdin kuljetukseen tarkoitettuja roll-on roll-off -aluksia, jäljempänä '**ro-ro-alus**'. Tiettyjä erikoistavaroita (sementti, raskaat kuljetukset jne.) lukuun ottamatta Korsikan ja mantereen välisissä kuljetuksissa käytetään vain ro-pax-aluksia.

(51) Ranskan viranomaisten mukaan ([34]) ro-ro-rahtiliikenne jakautuu "vetoautolla kuljetettavaan rahtiin" ja "vetoautottomaan rahtiin".

(52) Vetoautolla kuljetettavalla rahdilla tarkoitetaan tavarankuljetusta yli 6 metrin pituisella maantieajoneuvolla, jolla on oma käyttövoimajärjestelmä (pakettiautot, kuorma-autot ja niiden kaltaiset ajoneuvot sekä vetoautoon kytketyt puoliperävaunut). Kuljettaja voi siis ajaa nämä ajoneuvot suoraan alukseen ja pois aluksesta ilman lastinkäsittelyä satamassa. Vetoautolla kuljetettavaa rahtia kulkee kaikkien kolmen mantereen sataman ja kaikkien Korsikan satamien kautta.

(53) Vetoautottomalla rahdilla tarkoitetaan puoliperävaunulla tapahtuvaa tavarankuljetusta ([35]). Lastauksen yhteydessä puoliperävaunu irrotetaan sitä vetävästä ajoneuvosta lähtölaiturilla ja kiinnitetään erityiseen terminaalitraktoriin, ja kohdesatamassa toimitaan käänteisesti, niin että toinen vetoauto vie perävaunun sen määräpaikkaan. Suurin osa Korsikan ja Manner-Ranskan välisestä merirahtiliikenteestä on vetoautotonta rahtiliikennettä (keskimäärin 64 prosenttia vuosina 2016–2020 kuljetetuista kokonaisjuoksumetreistä, kun taas vetoautolla kuljetettavan rahdin osuus oli 36 prosenttia).

2.3.1.2.1 Vetoautolla kuljetettava rahti

(54) Mantereen satamissa vetoautolla kuljetettava rahti jakautuu pääasiassa Marseillen ja Toulonin satamien kesken (taulukko 7 ja taulukko 8). Marseillen satamassa vetoautolla kuljetettavan rahdin osuus oli keskimäärin noin 20 prosenttia kaikesta Korsikalle/Korsikalta vuosina 2016–2020 kuljetetusta rahdista.

Taulukko 7

Vetoautolla kuljetettavan rahdin kuljetus mantereen sataman mukaan (tuonti/vienti, jm)

	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
Nizza	30 891	34 746	25 352	18 834	32 607
Yhteensä	**875 516**	**781 402**	**768 130**	**775 416**	**693 469**

Lähde: Ranskan viranomaisten 5.4.2023 toimittamat huomautukset.

([32]) Roll-on roll-off -kuljetuksilla tarkoitetaan rahdin (autojen, raskaiden tavaraliikenteen ajoneuvojen, perävaunujen, rakennuskoneiden ja suurten koneiden) kuljettamista erityisaluksilla, joita kutsutaan ro-ro-aluksiksi.

([33]) Tarkastusjärjestelmästä säännöllisen ro-ro-matkustaja-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi annetun direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 1999/35/EY kumoamisesta 15 päivänä marraskuuta 2017 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2017/2110 (EUVL L 315, 30.11.2017, s. 61, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj) 2 artiklan 1 alakohdan mukaan 'ro-ro-matkustaja-aluksella' (eli ro-pax-aluksella) tarkoitetaan alusta, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa ja joka on suunniteltu siten, että maantie- tai raideajoneuvojen ajokuormaus ja -purkaminen on mahdollista.

([34]) Ranskan viranomaisten 5. huhtikuuta 2023 toimittamat huomautukset.

([35]) Puoliperävaunut ovat moottorittomia ajoneuvoja, joissa on pyörät vain takana. Etuosa on pyörätön ja yhteensopiva vetoajoneuvojen vetolaitteiden kanssa. Vetoajoneuvo ja puoliperävaunu muodostavat yhdessä nivelöidyn yhdistelmäajoneuvon.

Taulukko 8

Vetoautolla kuljetettavan rahdin kuljetus mantereen sataman mukaan (tuonti/vienti, %)

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

Lähde: Ranskan viranomaisten 5.4.2023 toimittamat huomautukset.

2.3.1.2.2 Vetoautoton rahti

(55) Marseillen satama on ainoa mantereen satama, joka käsitteli vuosina 2016–2020 Korsikalle menevää tai Korsikalta tulevaa vetoautotonta rahtia. Vetoautotonta rahtia käsitellään kaikissa Korsikan satamissa. Tällaisen rahdin kuljetus keskittyy kokonaan Marseillen ja Korsikan satamien välille.

2.3.2 *Matkustajameriliikenne*

(56) Korsikan ja Ranskan/Italian välillä on matkustajameriliikennettä. Yhteydet Manner-Ranskaan muodostivat keskimäärin 65 prosenttia kaikesta matkustajameriliikenteestä vuosina 2014–2019; vuosina 2017 ja 2018 matkustajia oli yli 2,7 miljoonaa, mutta määrä laski 2,52 miljoonaan vuonna 2019. Vuonna 2020 matkustajameriliikenne väheni covid-19-terveyskriisin myötä 32 prosenttia.

(57) Merirahtiliikenteestä poiketen matkustajameriliikenne on kausiluonteista, ja sesonkikaudella (huhtikuusta lokakuuhun) kysyntää on enemmän kuin muina aikoina vuodesta.

(58) Suurin osa mantereen satamien matkustajameriliikenteestä keskittyy Touloniin (taulukko 9 ja taulukko 10). Vuosina 2016–2020 Marseillen ja Toulonin satamien markkinaosuudet kasvoivat hieman, kun taas Nizzan sataman markkinaosuus supistui merkittävästi (taulukko 10).

Taulukko 9

Manner-Ranskan ja Korsikan välinen matkustajameriliikenne mantereen sataman mukaan (matkustajamäärä)

	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
Nizza	713 983	697 494	672 930	404 433	224 162
Yhteensä	**2 688 505**	**2 751 174**	**2 724 829**	**2 527 213**	**1 730 464**

Lähde: Ranskan viranomaisten 5.4.2023 toimittamat huomautukset.

Taulukko 10

Manner-Ranskan ja Korsikan välinen matkustajameriliikenne mantereen sataman mukaan (matkustajamäärä) (%)

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

Lähde: Ranskan viranomaisten 5.4.2023 toimittamat huomautukset.

(59) Suurin osa Korsikan satamien matkustajameriliikenteestä keskittyy Bastiaan ja Ajaccioon. Kuten taulukosta 11 ja taulukosta 12 ilmenee, matkustajaliikenteen jakauma Korsikan satamien kesken on pysynyt suhteellisen vakaana.

Taulukko 11

Manner-Ranskan ja Korsikan välinen matkustajameriliikenne Korsikan sataman mukaan (matkustajamäärä)

	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
Yhteensä	**2 688 505**	**2 751 174**	**2 724 829**	**2 527 213**	**1 730 464**

Lähde: Ranskan viranomaisten 5.4.2023 toimittamat huomautukset.

Taulukko 12

Manner-Ranskan ja Korsikan välinen matkustajameriliikenne Korsikan sataman mukaan (%)

	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 %
Yhteensä	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Lähde: Ranskan viranomaisten 5.4.2023 toimittamat huomautukset.

2.4 Korsikan ja Manner-Ranskan välisten meriliikennepalvelujen tarjoamista koskeva oikeudellinen kehys

(60) Meriliikenne vapautettiin Euroopan unionissa vuonna 1992, kun meriliikenteen kabotaasia koskeva asetus ([36]), jäljempänä '**kabotaasiasetus**', hyväksyttiin. Ranskan viranomaiset eivät kuitenkaan ole koskaan soveltaneet meriliikennepalvelujen täydellistä vapauttamista Korsikaan suuntautuviin meriliikennepalveluihin, koska julkisen palvelun tarve edellyttää tällaisten palvelujen tarjoamisen vapauden yleistä rajoittamista.

(61) Näin ollen Manner-Ranskan ja Korsikan välillä ei ole tällä hetkellä puhtaasti kaupallista liikennettä. Meriliikennepalveluja tarjotaan joko kabotaasiasetuksen 2 artiklan 4 kohdassa ja 4 artiklan 2 kohdassa määritellyn julkisen palvelun velvoitteiden järjestelmän, jäljempänä '**julkisen palvelun velvoitejärjestelmä**', pohjalta tai kabotaasiasetuksen 2 artiklan 3 kohdassa ja 4 artiklan 1 kohdassa vahvistetun määritelmän mukaisen julkisen palvelun sopimuksen nojalla.

2.4.1 *Julkisen palvelun velvoitejärjestelmä*

(62) Korsikan alueellinen yhteisö, jäljempänä '**CdC**', perusti 20 päivänä joulukuuta 2013 annetulla Korsikan alueparlamentin päätöksellä nro 13/263, sellaisena kuin alueparlamentti on muuttanut sitä 27 päivänä heinäkuuta 2018 tekemällään päätöksellä nro 18/266 ja 25 päivänä huhtikuuta 2019 tekemällään päätöksellä nro 19/128, julkisen palvelun velvoitejärjestelmän, jäljempänä '**vuoden 2019 julkisen palvelun velvoitejärjestelmä**', joka koskee kaikkia toimijoita, jotka haluavat tarjota meriliikennepalveluja Korsikan ja Manner-Ranskan välillä ([37]).

(63) Vuoden 2019 julkisen palvelun velvoitejärjestelmää sovelletaan kaikkiin meriliikennepalveluihin Korsikan satamien ja kolmen mantereen sataman välillä 1 päivänä lokakuuta 2019 alkaen kymmenen vuoden ajan eli 30 päivänä syyskuuta 2029 asti. Järjestelmä sisältää useita velvoitteita, joita on noudatettava, mukaan lukien kullakin merireitillä vuoden aikana liikennöitävien edestakaisten matkojen vähimmäismäärä sekä tavara-/matkustajaliikenteen enimmäishinnat, joita liikenteenharjoittajat eivät saa ylittää. Vuoden 2019 julkisen palvelun velvoitejärjestelmä ei tarjoa meriliikenteen harjoittajille taloudellista korvausta järjestelmään kuuluvien julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä.

2.4.2 *Vuosina 1976–2022 tehtyjen julkisen palvelun sopimusten historiaa*

(64) Tähän päivään mennessä ainoastaan Marseillen ja Korsikan satamien välisistä meriliikennepalveluista on tehty julkisen palvelun sopimus. Toulonin ja Nizzan satamien meriliikennepalveluja on tarjottu julkisen palvelun velvoitejärjestelmän mukaisesti.

(65) Valtionyhtiö Société Nationale Corse Méditerranée, jäljempänä '**SNCM**', ja yksityisyritys Compagnie Méridionale de Navigation (nykyisin La Méridionale) tekivät vuonna 1976 Ranskan valtion kanssa ensimmäisen julkisen palvelun käyttöoikeussopimuksen, jonka tarkoituksena oli turvata alueellinen yhteys Korsikan ja mantereen välillä 25 vuodeksi eli vuoteen 2001.

(66) SNCM tarjosi 1 päivänä tammikuuta 2002 alkaen La Méridionalen kautta palvelua Marseillen ja Korsikan välillä CdC:n kanssa tehdyn julkisen palvelun sopimuksen nojalla viiden vuoden ajan.

(67) SNCM ja La Méridionale tarjosivat 1 päivänä heinäkuuta 2007 ja 31 päivänä joulukuuta 2013 välisenä aikana kyseistä palvelua 7 päivänä kesäkuuta 2007 tehdyn uuden julkisen palvelun sopimuksen, jäljempänä '**vuosien 2007–2013 julkisen palvelun sopimus**', nojalla, ja sopimus kattoi kaikki viisi Marseillen sataman ja Korsikan satamien välistä reittiä. Komissio katsoi osan vuosien 2007–2013 julkisen palvelun sopimuksen nojalla myönnetystä korvauksesta sisämarkkinoille soveltumattomaksi valtiontueksi ([38]).

([36]) Neuvoston asetus (ETY) N:o 3577/92, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi), EYVL L 364, 12.12.1992, s. 7, ELI: (http://data.europa.eu/eli/reg/1992/3577/oj).

([37]) Vuoden 2019 julkisen palvelun velvoitejärjestelmän sisällöstä 25 päivänä huhtikuuta 2019 annettu päätös nro 19/128 on saatavilla osoitteessa https://www.isula.corsica/assemblea/downloads/Deliberations-AC-2019_t21928.html (sivustolla käyty 18.10.2024).

([38]) 2013/435/EU: Komission päätös, tehty 2 päivänä toukokuuta 2013 , valtiontuesta SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) jota Ranska on myöntänyt Société Nationale Corse Méditerranée -yhtiölle ja Compagnie Méridionale de Navigation -yhtiölle (EUVL L 220, 17.8.2013, s. 20, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2013/435/oj). Kyseisessä päätöksessä komissio katsoi, että matkustaja- ja rahtilaivaliikenteen julkisen palvelun rahoittaminen koko vuoden ajan (peruspalvelu) soveltui sisämarkkinoille. Komissio kuitenkin totesi, että CdC:n maksama korvaus, jolla rahoitettiin Marseillen ja Korsikan viiden sataman välistä ylimääräistä matkustajaliikennettä kesäkaudella, ei soveltunut sisämarkkinoille.

(68) Korsikan alueparlamentin 6 päivänä syyskuuta 2013 tekemällä päätöksellä CdC päätti tehdä viisi erillistä julkisen palvelun sopimusta kullekin viidelle Marseillen sataman ja Korsikan sataman väliselle reitille kaudeksi 2014–2023. CdC teki nämä sopimukset SNCM:n ja La Méridionalen kanssa. SNCM kuitenkin vetäytyi sopimuksesta joulukuussa 2015 sitä vastaan 28 päivänä marraskuuta 2014 vireille pantujen ja 20 päivänä marraskuuta 2015 Marseillen kauppatuomioistuimen tuomiolla päättyneiden hallintomenettelyjen jälkeen. Corsica Maritima -konsortio osti suurimman osan sen omaisuudesta vuonna 2016 ja siirsi sen uuteen Corsica Linea -varustamoon, joka perustettiin 10 päivänä joulukuuta 2015. Corsica Lineasta tuli vuosien 2014–2023 julkisen palvelun sopimusten alihankkija 1 päivänä lokakuuta 2016 saakka, sillä sopimukset irtisanottiin Bastian hallintotuomioistuimen 7 päivänä huhtikuuta 2015 antamalla tuomiolla.

(69) Corsica Linea–La Méridionale -konsortion kanssa tehtiin vuosina 2016–2022 useita matkustaja- ja rahtimeriliikenteen ”väliaikaisia” julkisen palvelun sopimuksia:

— viisi julkisen palvelun sopimusta, jotka tehtiin lokakuun 1 päivän 2016 ja syyskuun 30 päivän 2017 väliseksi ajaksi ja jotka kattoivat Marseillen sataman ja kunkin Korsikan sataman väliset reitit

— viisi julkisen palvelun sopimusta, jotka tehtiin lokakuun 1 päivän 2017 ja toukokuun 31 päivän 2019 väliseksi ajaksi, joita jatkettiin 30 päivään syyskuuta 2019 ja jotka kattoivat Marseillen sataman ja kunkin Korsikan sataman väliset reitit

— viisi julkisen palvelun sopimusta, jotka tehtiin lokakuun 1 päivän 2019 ja joulukuun 31 päivän 2020 väliseksi ajaksi, joita jatkettiin 28 päivään helmikuuta 2021 ja jotka kattoivat Marseillen sataman ja kunkin Korsikan sataman väliset reitit, jäljempänä ’**vuosien 2019–2020 julkisen palvelun sopimukset**’ ([39])

— viisi julkisen palvelun sopimusta, jotka tehtiin maaliskuun 1 päivän 2021 ja joulukuun 31 päivän 2022 väliseksi ajaksi ja jotka kattoivat Marseillen sataman ja kunkin Korsikan sataman väliset reitit, jäljempänä ’**vuosien 2021–2022 julkisen palvelun sopimukset**’ ([40]).

(70) Komissio tekee vuosien 2019–2020 julkisen palvelun sopimuksista erillisen valtiontukitutkimuksen (kirjattu numerolla SA.49207).

3. JULKISEN PALVELUN SOPIMUSTEN KUVAUS

3.1 Julkisen palvelun sopimusten tarkoitus

(71) Tämän menettelyn kohteena olevat toimenpiteet koskevat taloudellista korvausta, jota OTC on myöntänyt kunkin viiden Korsikan meriliikennepalveluja koskevan, tammikuun 1 päivän 2023 ja joulukuun 31 päivän 2030 väliseksi ajaksi tehdyn julkisen palvelun sopimuksen osalta. Julkisen palvelun sopimukset koskevat matkustajameriliikenteen ja merirahtiliikenteen palvelujen tarjoamista Marseillen sataman ja kunkin Korsikan sataman välisillä merireiteillä (johdanto-osan 33 kappale). Tuen kokonaismääräksi arvioidaan 853 600 000 euroa.

(72) Julkisen palvelun sopimusten tarkoituksena on täyttää Ranskan viranomaisten kullakin reitillä yksilöimät matkustajameriliikennettä ja merirahtiliikennettä koskevat julkisen palvelun tarpeet.

3.2 Julkisen palvelun sopimusten saajat

(73) Julkisen palvelun sopimusten saajat ovat Corsica Linea ja La Méridionale, jäljempänä yhdessä tai erikseen ’**julkisen palvelun sopimusten saajat**’ tai ’**palveluntarjoajat**’ (taulukko 13).

([39]) Vuosien 2019–2020 julkisen palvelun sopimukset koskivat matkustajameriliikennettä (lääketieteellisistä syistä matkustavat matkustajat, opiskelijat, vetoautolla kuljetettavan rahdin kuljettajat sekä, pelkästään Marseillen ja Proprianon välisellä reitillä, kaikki matkustajat) sekä merirahtiliikennettä (vetoautolla kuljetettava rahti ja vetoautoton rahti).

([40]) Vuosien 2021–2022 julkisen palvelun sopimusten tarkoitus oli sama kuin vuosien 2019–2020 julkisen palvelun sopimusten.

Taulukko 13

Julkisen palvelun sopimusten saajat

Erä	Reitti	Palveluntarjoaja
1	Marseille–Ajaccio	Corsica Linea–La Méridionale -konsortio
2	Marseille–Bastia	Corsica Linea
3	Marseille–Porto-Vecchio	La Méridionale
4	Marseille–Propriano	Corsica Linea
5	Marseille–L'Île-Rousse	Corsica Linea

Lähde: Ranskan viranomaisten tiedoksianto 27 päivänä joulukuuta 2022.

3.2.1 *Corsica Linea*

(74) Corsica Linea on matkustaja- ja rahtimeriliikenteeseen erikoistunut yksinkertaistettu osakeyhtiö ([41]).

(75) Corsica Linea on CM Holding Groupin tytäryhtiö. CM Holding Group koostuu 150 yhtiöstä, ja sillä on 15 pääosakasta. Corsica Linealla on yli 1 000 työntekijää ja yhdeksän aluksen laivasto.

(76) Yhtiö harjoittaa nykyisin Ranskan lipun alla meriliikennettä Korsikan ja Marseillen sataman välillä julkisen palvelun sopimusten nojalla sekä meriliikennettä Marseillen satamasta Tunisiaan ja Algeriaan ([42]).

3.2.2 *La Méridionale*

(77) La Méridionale on julkinen osakeyhtiö, joka on erikoistunut matkustaja- ja rahtimeriliikenteeseen ([43]).

(78) La Méridionale on ollut kesäkuun 1 päivästä 2023 lähtien CMA CGM Groupin tytäryhtiö. CMA CGM Group osti sen STEF Groupilta, joka oli omistanut yhtiön vuodesta 2009. La Méridionale työllistää lähes 650 henkilöä, ja sillä on neljä alusta ([44]).

(79) Yhtiö harjoittaa nykyisin Ranskan lipun alla meriliikennettä Korsikan ja Marseillen sataman välillä julkisen palvelun sopimusten nojalla, ja vuodesta 2024 lähtien se on harjoittanut säännöllistä meriliikennettä Toulonin ja L'Île-Roussen välillä vuoden 2019 julkisen palvelun velvoitejärjestelmän mukaisesti. Lisäksi se liikennöi Marseillen satamasta Marokkoon.

3.3 **Toimenpiteet myöntävä hallintoviranomainen**

(80) Ranskan viranomaiset ilmoittivat tiedoksiannossaan, että toimenpiteiden myöntämisestä vastaava viranomainen on OTC.

(81) OTC on alueellinen julkinen kauppa- ja teollisuusviranomainen, joka perustettiin 13 päivänä toukokuuta 1991 annetulla lailla nro 91-428 Korsikan alueellisen yhteisön perussäännöstä.

([41]) https://annuaire-entreprises.data.gouv.fr/entreprise/corsica-linea-815243852 (sivustolla käyty 18.10.2024).
([42]) https://www.corsicalinea.com/la-compagnie/l-entreprise/decouvrir-corsica-linea (sivustolla käyty 18.10.2024).
([43]) https://annuaire-entreprises.data.gouv.fr/entreprise/la-meridionale-la-meridionale-cmn-057801730 (sivustolla käyty 18.10.2024).
([44]) https://www.lameridionale.fr/fr/la-meridionale/a-propos/compagnie-maritime-la-meridionale (sivustolla käyty 18.10.2024).

(82) Alue- ja paikallisviranomaisia koskevan yleisen säännöstön, jäljempänä '**CGCT**', L. 4420-20 §:ssä säädetään OTC:n tehtävistä ja valtuuksista ja huomautetaan, että sitä valvoo CdC (joka itsekin on julkinen viranomainen CGCT:n L. 4421-1 §:n ([45]) nojalla) ([46]). CGCT:n L. 4420-20 §:n mukaan OTC:n puheenjohtajana toimii CdC:n toimeenpanevan neuvoston puheenjohtajan nimittämä toimeenpaneva valtuutettu. Valtion edustaja CdC:ssä osallistuu automaattisesti OTC:n hallintoneuvoston kokouksiin ja on sen päätöslauselmien vastaanottaja. OTC:tä johtaa toimeenpanevan neuvoston määräyksestä OTC:n puheenjohtajan esityksestä nimitetty johtaja. OTC:n hallintoneuvosto muodostuu yhteiskunnallis-ammatillisten järjestöjen edustajista ja ennen kaikkea Korsikan alueparlamentin vaaleilla valituista edustajista, sillä Korsikan alueparlamentti on yksi CdC:n elimistä CGCT:n L. 4422-1 §:n nojalla.

(83) OTC vastaa CdC:n antamien suuntaviivojen mukaisesti ([47]) alueellisen lento- ja meriliikennepolitiikan kehittämisestä, koordinoinnista ja täytäntöönpanosta Korsikan ja Manner-Ranskan välillä. CGCT:n L. 4420-20 §:n nojalla OTC tekee niiden yritysten kanssa, jotka on nimetty liikennöimään lento- ja merireittejä alueellisen yhteyden turvaamiseksi, julkisen palvelun sopimuksia, joissa vahvistetaan hinnat, palvelun tarjoamisen ehdot, palvelun laatu ja seurantamenettelyt.

(84) CGCT:n L. 4420-20 §:ssä todetaan tältä osin, että OTC rahoittaa sopimukset CdC:n sille maksamasta alueellisen yhteyden avustuksesta, josta säädetään CGCT:n L. 4425-26 §:ssä. Valtio maksaa tämän avustuksen CdC:lle CGCT:n L. 4425-23 §:n mukaisesti. Alueellisen yhteyden avustus on 187 miljoonaa euroa vuodessa, ja sillä rahoitetaan Korsikan ja mantereen välisten alueellisten lento- ja laivayhteyksien järjestämistä ([48]).

3.4 Korsikan ja Manner-Ranskan väliseen meriliikenteeseen liittyvän julkisen palvelun tarpeen piirteet

(85) Tässä jaksossa kuvataan ensin i) menettelyjä, joita Ranskan viranomaiset ovat käynnistäneet määrittääkseen olemassa olevan julkisen palvelun tarpeen. Sen jälkeen siinä kuvataan Ranskan viranomaisten tekemät johtopäätökset ii) matkustajameriliikenteen ja iii) merirahtiliikenteen tarpeellisuudesta.

3.4.1 *Ranskan viranomaisten käynnistämät menettelyt julkisen palvelun tarpeen määrittämiseksi*

(86) Koska vuosien 2021–2022 julkisen palvelun sopimusten voimassaolo päättyi 31 päivänä joulukuuta 2022 (johdanto-osan 69 kappale), Ranskan viranomaiset ryhtyivät joulukuussa 2021 tutkimaan, tarvittiinko Korsikan ja Manner-Ranskan välillä ja varsinkin Marseillen ja viiden Korsikan sataman välillä yhä julkista meriliikennepalvelua.

(87) Ranskan viranomaiset totesivat, että se, oliko rahti- ja matkustajameriliikenteen palvelulle yhä tällaista tarvetta, oli selvitettävä kolmivaiheisella menettelyllä.

(88) Ensimmäinen vaihe oli meriliikennepalvelujen käyttäjien kysynnän kartoittaminen ja kvantifiointi. Tätä varten Ranskan viranomaiset järjestivät kaksi julkista kuulemista.

(89) Toisen vaiheen tavoitteena oli varmistaa, pystyvätkö markkinat tyydyttämään käyttäjien keskuudessa tunnistetun kysynnän kokonaan tai osittain. Ranskan viranomaiset järjestivät julkisen kuulemisen myös tästä asiasta.

([45]) https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000033463146/2023-01-01 (sivustolla käyty 18.10.2024).
([46]) Ks. edellinen alaviite.
([47]) CdC vahvistaa CGCT:n L. 4424-18 §:n nojalla järjestelyt meriliikenteen järjestämiseksi Korsikan ja Manner-Ranskan välillä, erityisesti palvelujen ja hintojen osalta, noudattaen alueellisen yhteyden periaatetta, jonka tarkoituksena on vähentää Korsikan saariasemasta aiheutuvia haittoja.
([48]) Korsikan alueellisen tilintarkastustuomioistuimen kertomus, 2.11.2021, 2.1 jakso, julkaistu Ranskan tilintarkastustuomioistuimen verkkosivustolla: https://www.ccomptes.fr/fr/documents/57539 (sivustolla käyty 18.10.2024).

(90) Ranskan viranomaiset antoivat nämä kaksi ensimmäistä vaihetta konsulttiyhtiö Gecodian tehtäväksi. Gecodia vastasi erityisesti tietojen keräämisestä käyttäjiltä ja liikennöitsijöiltä, tietojen käsittelystä sekä yhteenvedon laatimisesta OTC:n järjestämissä julkisissa kuulemisissa saaduista vastauksista. Gecodian tehtävänä oli myös tehdä lisätutkimuksia sen selvittämiseksi, tarvittiinko Korsikan ja Manner-Ranskan väliseen meriliikenteeseen julkista palvelua.

(91) Toisen vaiheen päätteeksi 14 päivänä maaliskuuta 2022 Gecodia toimitti OTC:lle loppuraporttinsa, jäljempänä '**Gecodian raportti**'. Gecodian raportissa analysoidaan kysyntää ja tarjontaa markkinoilla ja tehdään päätelmiä siitä, tarvitaanko Korsikan ja mantereen välisessä meriliikenteessä julkista palvelua.

(92) Kolmannessa vaiheessa oli tarkoitus selvittää, mikä tapa täyttää havaittu julkisen palvelun tarve vaikuttaisi sisämarkkinoiden moitteettomaan toimintaan vähiten. Tämän viimeisen vaiheen tavoitteena oli varmistaa, että CdC:n päätökset siitä, miten julkisen palvelun tarpeeseen vastattaisiin, olisivat kilpailua vähiten rajoittavia. Kolmas vaihe kuvataan 3.5 jaksossa.

3.4.1.1 Käyttäjien kysynnän kartoittamiseksi aloitetut menettelyt

(93) Johdanto-osan 88 kappaleessa tarkoitetun ensimmäisen vaiheen toteuttamiseksi Ranskan viranomaiset käynnistivät 7 päivänä joulukuuta 2021 julkisen kuulemisen, jossa kuultiin tahoja, jotka käyttävät matkustaja- ja rahtimeriliikenteen palveluja Marseillen sataman ja viiden Korsikan sataman välisillä reiteillä, jäljempänä '**käyttäjien kuuleminen**'.

(94) Kuukauden kestäneessä kuulemisessa kehotettiin kaikkia kyseisiä käyttäjiä ja muita asianomaisia esittämään huomautuksensa kyseisistä meriliikennepalveluista. Käyttäjien kuulemisesta tiedotettiin OTC:n verkkosivuilla sekä paikallisessa ja alueellisessa lehdistössä.

(95) Se sisälsi useita kyselylomakkeita, joista kussakin oli noin 20 kysymystä ja jotka oli suunnattu eri käyttäjäryhmille. Kuulemisen lisäksi laadittiin julkista tutkimusta tukeva asiakirja, jossa kuvattiin Korsikan ja Manner-Ranskan välisten meriliikennepalvelujen yleiset piirteet ([49]) ja esitettiin lyhyt ja alustava kuvaus Korsikan ja Manner-Ranskan välisen matkustaja- ja rahtimeriliikenteen eri käyttäjäryhmistä.

(96) Lisäksi Ranskan viranomaiset käynnistivät 22 päivänä tammikuuta 2022 mantereen satamien (Marseille, Toulon ja Nizza) kuulemisen, joka kesti kuukauden, jäljempänä '**satamien kuuleminen**'. Kuulemisessa käytettiin kyselylomaketta, jossa satamaviranomaisille esitettiin kysymyksiä niiden infrastruktuurin ominaisuuksista sekä rahti- että matkustajaliikenteen osalta.

3.4.1.2 Käyttäjien kysyntää tyydyttävän markkinoiden tarjonnan selvittämiseksi käynnistetyt menettelyt

(97) Johdanto-osan 89 kappaleessa tarkoitetun toisen vaiheen toteuttamiseksi Ranskan viranomaiset käynnistivät 19 päivänä tammikuuta 2022 meriliikenteen harjoittajien kuulemisen, joka kesti viisi viikkoa, jäljempänä '**liikennöitsijöiden kuuleminen**'. Kuulemiseen oli mahdollista tutustua ja osallistua CdC:n verkkosivustolla.

(98) Liikennöitsijöiden kuulemisen johdantosivulla Ranskan viranomaiset pyysivät asianomaisia varustamoja selventämään, millaisia aikeita niillä oli harjoittaa reittiliikennettä Korsikaan 1 päivästä tammikuuta 2023 alkaen. Liikennöitsijöiden kuulemisessa käytettiin myös kyselylomaketta, jonka niiden oli täytettävä. Lisäksi liiteasiakirjassa esiteltiin 7 päivänä joulukuuta 2021 päivätyn käyttäjien kuulemisen tukiasiakirjan sisältö kokonaisuudessaan (johdanto-osan 95 kappale) ja esiteltiin lyhyesti käyttäjien kuulemisen tulokset. Asianomaisilta varustamoilta pyydettiin kuulemisessa myös tietoja matkustaja- ja rahtiliikenteen kapasiteetista sekä siitä, millaisia määriä matkustajia ja rahtia ne voisivat kuljettaa, ellei vuosiksi 2023–2028 tehtäisi julkisen palvelun sopimusta.

([49]) Nämä yleiset ominaisuudet kuvataan tämän päätöksen 2.3 jaksossa.

3.4.2 *Matkustajameriliikennettä koskevan julkisen palvelun tarpeen piirteet*

(99) Tässä alajaksossa kuvataan Ranskan viranomaisten johtopäätökset, jotka koskevat i) Korsikan ja mantereen välisen matkustajameriliikenteen käyttäjäkysyntää ja ii) markkinoiden kyvyttömyyttä vastata kyseiseen kysyntään.

3.4.2.1 Kysyntä matkustajien keskuudessa

(100) Seuraavissa alajaksoissa kerrotaan Ranskan viranomaisten tekemistä analyyseista, jotka koskevat *laadullista* kysyntää Korsikan ja mantereen välisiä meriliikennepalveluja käyttävien matkustajien keskuudessa sekä *määrällistä* kysyntää näiden käyttäjien keskuudessa.

3.4.2.1.1 Laadullinen kysyntä matkustajien keskuudessa

(101) Tässä alajaksossa esitellään ensin käyttäjien kuulemisen tulokset, toiseksi satamien kuulemisen tulokset ja lopuksi Gecodian raportin päätelmät, jotka täydentävät julkisten kuulemisten tuloksia.

3.4.2.1.1.1 Käyttäjien kuulemisen tulokset

3.4.2.1.1.1.1 Käyttäjille esitetyt kysymykset

(102) Käyttäjien kuulemisen tukiasiakirjassa (johdanto-osan 95 kappale) Ranskan viranomaiset ensinnäkin selittivät, että matkustajameriliikenteessä ([50]) on erotettava toisistaan Korsikalla asuvat matkustajat ([51]) ja muualla asuvat matkustajat ([52]). Ranskan viranomaiset totesivat myös, että Korsikalla asuvien matkustajien keskuudessa tietyllä käyttäjäryhmällä oli erityistä kysyntää meriliikennepalveluille: kyse oli lääketieteellisistä syistä matkustavista henkilöistä, jäljempänä '**lääketieteellisistä syistä matkustavat**', joiden kohdalla kysyntä poikkesi matkustajien yleisestä kysynnästä. Käyttäjien kuulemisen tukiasiakirjassa todettiin myös, että OTC oli havainnut tarvetta näiden käyttäjäryhmien julkiselle meriliikennepalvelulle vuosien 2021–2022 julkisen palvelun sopimusten puitteissa.

(103) Tämän vuoksi käyttäjien kuulemisessa käyttäjiä pyydettiin vastaamaan kahteen kyselylomakkeeseen: yhteen, joka oli suunnattu kaikille matkustajille (Korsikalla asuville ja muualla asuville), ja toiseen, tarkempaan lomakkeeseen, joka oli tarkoitettu vain lääketieteellisistä syistä matkustaville ([53]).

(104) Kaikille matkustajille (Korsikalla/muualla asuville) tarkoitettu kyselylomake sisälsi noin 20 monivalintakysymystä (joissakin tapauksissa käyttäjä saattoi valita monta vaihtoehtoa), ja kyselylomakkeen täyttämisen arvioitiin vievän viisi minuuttia.

(105) Ensimmäisessä kysymyksessä käyttäjiltä kysyttiin, mitä reittiä/reittejä Marseillen sataman ja viiden Korsikan sataman välisistä reiteistä he käyttävät ([54]). Kysymyksissä 2–6 pyydettiin tietoja käyttäjäprofiilista (sosiaali-/ammattiryhmä, asuinpaikka Korsikalla/muualla, matkan syy(t) ([55]), matkustustiheys ([56]) ja matkustamiseen liittyvät

([50]) Käyttäjien kuulemisen tukiasiakirjassa suljettiin pois intermodaalisen kilpailun mahdollisuus laiva- ja lentoliikenteen välillä Korsikan ja Manner-Ranskan välisillä matkoilla, koska yritysten arvioinnin ja eri liikennemuotojen matka-aikojen, vuorovälien, hintojen ja luotettavuuden tarkastelun perusteella matkustajalentoliikenteen ei katsota olevan osa merkityksellistä markkinaa tai sen osaa.

([51]) OTC katsoo "Korsikalla asuviksi" matkustajiksi kaikki, joiden pääasiallinen asuinpaikka on Korsikalla.

([52]) Julkisen kuulemisen tukiasiakirjan mukaan tämä jaottelu on perusteltavissa monista syistä, muun muassa siksi, että Korsikalla asuvat hyötyvät erityishinnoista ja matkustavat säännöllisemmin kuin muualla asuvat.

([53]) Kolmas kyselylomake oli tarkoitettu Korsikan ja Manner-Ranskan välillä matkustaville opiskelijoille. Koska Ranska ei kuitenkaan katsonut, että kyseisellä käyttäjäryhmällä olisi tarvetta julkiselle palvelulle, tämä päätös ei sisällä asiaa koskevaa analyysia.

([54]) Jos käyttäjät käyttivät useampaa kuin yhtä reittiä, heidän oli täytettävä kyselylomake jokaisen käyttämänsä reitin osalta.

([55]) Vastausvaihtoehdot olivat seuraavat (vastaaja saattoi valita monta): sukulaisten tai ystävien tapaaminen, lomamatka / vapaa-ajan matka, työmatka, matkustaminen lääketieteellisistä syistä, matkustaminen opiskelun vuoksi; muu syy (mikä?).

([56]) Vastausvaihtoehdot olivat seuraavat: en koskaan, kerran vuodessa, 2–5 kertaa vuodessa, 6–9 kertaa vuodessa, yli 10 kertaa vuodessa.

tarpeet ([57])). Kysymyksillä 7–9 selvitettiin käyttäjien tyytyväisyyttä lähtö- ja saapumisaikoihin Korsikan päässä (oliko käyttäjä tyytyväinen vai tyytymätön, ja jos hän oli tyytymätön, toivoiko hän aikaisempaa vai myöhäisempää lähtö- tai saapumisaikaa) sekä hänen käyttämillään merireiteillä liikennöityjen laivavuorojen tiheyteen. Kysymykset 10–14 koskivat kyseisten palvelujen hintaa Korsikalla asuville, ja niillä pyrittiin erityisesti selvittämään, oliko hinta sopiva vai pitäisikö sitä muuttaa.

(106) Kysymyksissä 15–19 käyttäjiltä kysyttiin, mitä muita satamia kuin Marseillen satamaa he voisivat käyttää. Näiden kysymysten tarkoituksena oli erityisesti selvittää,

— tutkivatko käyttäjät varatessaan matkaa Marseillesta liikennöitävälle reitille myös vaihtoehtoisia yhteyksiä muista mantereen satamista ([58])

— mikä oli ensisijainen syy valita Marseillen satama muiden mantereen satamien sijaan ([59])

— olisivatko käyttäjät valmiita käyttämään meriliikennepalveluja toisesta mantereen satamasta (Toulon, Nizza tai molemmat) käsin matkustaakseen Korsikalle tai Korsikalta, jos Marseillen sataman meriliikenneyhteyksien lippuhintoja korotettaisiin 5–10 prosenttia

— olivatko käyttäjät jo käyttäneet vuodesta 2019 tarjolla olleita reittejä Toulonista tai Nizzasta Korsikaan (kyllä tai ei), ja jos olivat, mikä oli heille ensisijainen syy valita muu mantereen satama (Toulon tai Nizza) Marseillen sataman sijaan ([60]).

(107) Kysymykset 20–22 koskivat meriliikenteen ja lentoliikenteen keskinäistä korvattavuutta. Tarkemmin sanottuna kysymyksillä pyrittiin selvittämään, kuinka usein käyttäjät vertailivat lentoja ja merimatkoja varauksen tekohetkellä ([61]), mikä oli tärkein syy matkustaa laivalla lentokoneen sijaan ([62]) ja olisivatko he 5–10 prosentin hinnankorotuksen tapauksessa valmiita käyttämään lentoliikennepalveluja (kyllä vai ei).

(108) Lääketieteellisistä syistä matkustaville tarkoitettu kyselylomake sisälsi sekä tarkentavia kysymyksiä että samanlaisia kysymyksiä kuin yleinen kyselylomake (johdanto-osan 103 kappale) ([63]). Tarkentavista kysymyksistä kysymys 3 koski käyttäjän ikäryhmää, kysymys 4 koski käyttäjän vuosittain tekemien edestakaisten matkojen määrää, kysymys 5 koski mukana mahdollisesti matkustavaa saattajaa, kysymys 6 koski tarvetta hytille ja pysäköintipaikalle aluksella, kysymys 7 koski annettua sairaanhoitoa ja kysymys 12 koski sairaanhoidon kustannuksiin liittyvän sairausvakuutusturvan tasoa.

(109) Kyselylomakkeissa tarjottiin myös käyttäjille yleinen mahdollisuus lähettää vapaamuotoisia vastauksia osoitteeseen consultpublique@ofc-corse.fr.

3.4.2.1.1.1.2 Yhteenveto saaduista vastauksista

(110) Ranskan viranomaiset toteavat saaneensa käyttäjien kuulemisessa yli 1 000 vastausta, joista 987 oli käyttökelpoisia (686 saatiin Korsikan asukkailta ja 301 muualla asuvilta matkustajilta).

(111) Sen sijaan lääketieteellisistä syistä matkustaville suunnattuun kyselylomakkeeseen saatiin vain 42 vastausta. Koska vastauksia saatiin vain vähän, Ranskan viranomaiset eivät ottaneet kyseisen kuulemisen tuloksia huomioon.

([57]) Vastausvaihtoehdot olivat seuraavat: matka hytissä ja autolla, matka ilman hyttiä ja autoa, matka autolla ja ilman hyttiä, matka hytissä ja ilman autoa.
([58]) Vastausvaihtoehdot olivat seuraavat: minulla ei ole vaihtoehtoja (varaamiseen liittyy pakottava syy), poikkeuksetta, en tiettyjen matkojen osalta (vastaajaa pyydettiin ilmoittamaan, millaisten matkojen tapauksessa hän ei vertaile yhteyksiä), en koskaan.
([59]) Vastausvaihtoehdot olivat seuraavat: halvin hinta, aikataulu, parempi palvelun laatu, sataman sijainti määränpäässä, kausilippu kyseiselle reitille, matkan tyyppi, muu (täsmennettävä).
([60]) Vastausvaihtoehdot olivat seuraavat: halvin hinta, sopivampi aikataulu, määränpään sijainti lähempänä valittua satamaa, en osaa sanoa, muu (täsmennettävä).
([61]) Vastausvaihtoehdot olivat seuraavat: poikkeuksetta, säännöllisesti, satunnaisesti, en koskaan.
([62]) Vastausvaihtoehdot olivat seuraavat: alhaisempi hinta, tarve ottaa matkalle mukaan ajoneuvo, mahdollisuus matkustaa yöllä hytissä, en voi lentää, muu (täsmennettävä).
([63]) Lääketieteellisistä syistä matkustaville tarkoitetun kyselylomakkeen kysymykset 1–2 ja 8–24 (lukuun ottamatta kysymystä 12) olivat samat kuin kaikille matkustajille suunnatussa kyselylomakkeessa.

(112) Vastaukset Ranskan viranomaisten kaikille matkustajille laatimaan kyselylomakkeeseen voidaan tiivistää seuraavasti:

— Suurin osa (lähes 60 prosenttia) Korsikalla asuvista ja muualla asuvista matkustaa laivalla Korsikan ja mantereen välillä 2–5 kertaa vuodessa. ([64])

— Korsikalla asuvista 95 prosenttia ja muualla asuvista 93 prosenttia vastasi tarvitsevansa hytin ja auton kaikilla reiteillä.

— Tärkeimmät syyt Korsikalla asuvien matkustamiseen ovat sukulointi (72 prosenttia), matkailu (56 prosenttia), työ (29 prosenttia) ja lääketieteelliset syyt (23 prosenttia). Muualla asuvat matkustajat matkustavat yksinomaan matkailun (56 prosenttia) ja sukuloinnin (52 prosenttia) vuoksi. ([65])

— Suurin osa Korsikalla asuvista ja muualla asuvista suhtautui myönteisesti käyttäjien kuulemisen aikaan voimassa olleisiin lähtö- ja saapumisaikoihin (tyytyväisyys kummassakin tapauksessa yli 80 prosenttia kaikilla reiteillä).

— Marseillen ja Korsikan välillä käyttäjien kuulemisen aikaan voimassa olleiden vuorojen tiheys vastaa pitkälti Korsikalla asuvien matkustajien (57 prosenttia) ja muualla asuvien matkustajien (65 prosenttia) tarpeita ([66]).

(113) Yhteenvedosta käy myös ilmi, että 54 prosenttia Korsikalla asuvista matkustajista (41 prosenttia muualla asuvista matkustajista) vertaa aina Marseillen sataman yhteyksiä muiden mantereen satamien yhteyksiin ([67]). Vertailun määrä vaihtelee kuitenkin reitin mukaan: tiettyjen reittien, kuten Marseille–L'Île-Rousse- tai Marseille–Porto-Vecchio-reitin osalta Korsikalla asuvat vastaajat vertaavat yhteyksiä aina muissa mantereen satamissa tarjolla oleviin yhteyksiin (Korsikalla asuvista matkustajista näin tekevien osuudet ovat 70 prosenttia ja 60 prosenttia ja muualla asuvien matkustajien kohdalla vastaavat luvut ovat 66 prosenttia ja 35 prosenttia), kun taas Marseille–Propriano-reitin tapauksessa vertailu on vähäisempää ([68]).

(114) Reitistä riippumatta sekä Korsikalla että muualla asuville matkustajille tärkein syy valita Marseillen satama on sen sijainti lähellä lopullista määränpäätä (53 prosenttia ja 50 prosenttia). Jos Marseillesta lähtevän vuoron hintaa korotettaisiin 5–10 prosenttia, vastaajista (Korsikalla ja muualla asuvat) vähintään 60 prosenttia olisi valmis vaihtamaan Touloniin ja 35 prosenttia myös Nizzaan ([69]). Lisäksi lähes 70 prosenttia Korsikalla asuvista vastaajista käytti vuonna 2019 Toulonin tai Nizzan satamia matkoillaan Korsikalle tai Korsikalta (kun taas muualla asuvien vastaajien tapauksessa vastaava luku oli 52 prosenttia) ([70]). Tärkein syy käyttää näitä kahta muuta satamaa oli Toulonin tai Nizzan alhaisempi hintataso (57 prosenttia Korsikalla asuvista ja 56 prosenttia muualla asuvista) ([71]).

([64]) Korsikalla asuvista matkustajista 59 prosenttia (ja muualla asuvista 57 prosenttia) vastasi matkustavansa keskimäärin 2–5 kertaa vuodessa. Korsikalla asuvista matkustajista 29 prosenttia (muualla asuvista 38 prosenttia) matkustaa kerran vuodessa. Yli kuusi kertaa vuodessa matkustavat kuuluvat vähemmistöön (12 prosenttia Korsikalla asuvista, 5 prosenttia muualla asuvista matkustajista). Marseille–Propriano-reitin tilastot näyttävät jokseenkin samalta.

([65]) Marseille–Propriano-reitillä tilastot ovat jokseenkin samankaltaiset, joskin matkailu on Korsikalla asuville matkustajille vähemmän merkittävä syy (46 prosenttia), kun taas sukulointi (80 prosenttia), lääketieteelliset syyt (27 prosenttia) ja liikematkustus (26 prosenttia) ovat keskimääräistä merkittävämpiä syitä. Muualla asuvien matkustajien tapauksessa matkailu on keskimääräistä merkittävämpi syy (63 prosenttia) ja sukulointi keskimääräistä vähäisempi syy (44 prosenttia).

([66]) Marseille–Propriano-reittiä koskevat tilastot vastaavat pitkälti keskiarvoa.

([67]) Sitä vastoin 20 prosenttia Korsikalla asuvista vastaajista (35 prosenttia muualla asuvista) ei koskaan vertaile yhteyksiä ja matkustaa ainoastaan Marseillesta tai Marseilleen. Korsikalla asuvista 20 prosenttia (muualla asuvista 21 prosenttia) ei vertaile yhteyksiä (varaamiseen liittyy pakottava syy), ja 5 prosenttia Korsikalla asuvista (3 prosenttia muualla asuvista) vertailee vain joitakin matkoja.

([68]) Korsikalla asuvista vastaajista 31 prosenttia (muualla asuvista 27 prosenttia) vertailee yhteyksiä aina, kun taas 44 prosenttia (50 prosenttia) ei tee vertailua koskaan.

([69]) Nämä hinnat ovat alhaisemmat Marseille–Propriano-reitillä, jolla yli puolet vastaajista ei vaihtaisi muihin mantereen satamiin.

([70]) Tämä osuus koskee kaikkia reittejä Korsikaan, lukuun ottamatta Proprianoa, ja yli 60 prosenttia Marseille–Propriano-reittiä käyttävistä vastaajista ilmoitti, ettei ollut käyttänyt muita mantereen satamia matkatessaan Proprianoon ja Proprianosta vuonna 2019.

([71]) Tämä osuus on paljon pienempi Marseille–Propriano-reitillä, jolla vain 40 prosenttia vastaajista tarkastelee muiden satamien halvempia hintoja. Toinen pääasiallinen syy käyttää muiden mantereen satamien tarjoamia yhteyksiä on sataman sijainti lähellä lopullista määränpäätä (25 prosenttia vastaajista).

(115) Lento- ja laivaliikenteen keskinäisestä korvattavuudesta voidaan lopuksi todeta käyttäjien kuulemisen osoittaneen, että 56 prosenttia Korsikalla asuvista matkustajista (79 prosenttia muualla asuvista) ei verrannut lentoja ja laivamatkoja varausta tehdessään ([72]). Nämä osuudet ovat vielä suurempia tietyillä reiteillä, kuten Marseille–Propriano-reitillä ([73]). Kysymyksen 21 kohdalla (johdanto-osan 107 kappale) tärkein syy sekä Korsikalla asuville (83 prosenttia vastaajista) että muualla asuville (76 prosenttia) meriyhteyden valitsemiseen kaikilla reiteillä lentomatkustamisen sijaan on tarve matkustaa ajoneuvolla. Mahdollisesta lentoliikenteeseen siirtymisestä, jos laivamatkojen hinta nousisi 5–10 prosenttia, hieman yli puolet vastaajista ilmoitti, ettei vaihtaisi lentoliikenteeseen ([74]).

3.4.2.1.1.2 Satamien kuulemisen tulokset

3.4.2.1.1.2.1 Esitetyt kysymykset

(116) Satamien kuulemiseen liittyvä kyselylomake sisälsi kolme osiota matkustajaliikenteestä.

(117) Kyselylomakkeen ensimmäisessä osassa (kysymykset 1.1–1.5) satamaviranomaisia pyydettiin esittämään huomioita käyttäjien kysyntään liittyvistä piirteistä, jotka yksilöitiin ja kuvattiin käyttäjien kuulemisen tukiasiakirjassa (johdanto-osan 95 kappale). Tarkemmin sanottuna ensimmäisessä osassa viranomaisia pyydettiin

— esittämään huomioita Korsikalla asuvien, muualla asuvien ja lääketieteellisistä syistä matkustavien matkustajien jaottelusta

— ilmoittamaan omien markkinatietojensa pohjalta satamansa markkina-alueen koko

— kertomaan, pitivätkö ne muihin satamiin verrattuna omaa satamainfrastruktuuriaan ylivoimaisena kaikessa Korsikan ja mantereen välisessä matkustajaliikenteessä tai osassa tätä liikennettä

— esittämään huomioitaan satamien välisestä kilpailusta – sekä vallitsevasta kilpailusta että kilpailusta seitsemän vuoden ajalta – matkustajaliikenteen osalta.

(118) Kyselylomakkeen toisessa osassa satamaviranomaisia pyydettiin kuvaamaan kattavasti satamainfrastruktuuri, jota ne todennäköisesti käyttäisivät Korsikan ja mantereen välisiin meriliikennepalveluihin.

(119) Kolmannessa osassa (kysymykset 4.1–4.8) satamaviranomaisille esitettiin ennen kaikkea kysymyksiä niiden infrastruktuurin edellytyksistä hoitaa matkustajaliikennettä. Tarkemmin sanottuna niitä pyydettiin ilmoittamaan,

— kuuluiko niiden infrastruktuuriin alueita, jotka on tarkoitettu säännölliselle matkustajaliikenteelle ([75])

— minkä tyyppisiä aluksia ne voisivat ottaa vastaan ([76])

— ottiko niiden infrastruktuuri kyseisellä hetkellä vastaan säännöllistä matkustajaliikennettä ([77])

([72]) Käyttäjien kuulemista koskevan yhteenvedon mukaan 33 prosenttia Korsikalla asuvista ei koskaan vertaa lento- ja laivaliikennettä, 23 prosenttia vertaa niitä satunnaisesti, 13 prosenttia vertaa niitä säännöllisesti ja 31 prosenttia poikkeuksetta. Muualla kuin Korsikalla asuvista 64 prosenttia ei koskaan vertaa lento- ja laivaliikennettä, 15 prosenttia vertaa niitä satunnaisesti, 7 prosenttia vertaa niitä säännöllisesti ja 14 prosenttia poikkeuksetta.

([73]) Lähes 80 prosenttia Marseille–Propriano-reittiä käyttävistä vastaajista ei vertaa laiva- ja lentomatkoja tai tekee niin harvoin.

([74]) Yli 60 prosenttia Marseille–Propriano-reittiä käyttävistä vastaajista ei siirtyisi lentoliikenteeseen.

([75]) Kysymyksessä pyydettiin satamaviranomaisia täsmentämään i) käsittelyalueiden koko, ii) käsittelyalueiden saatavuus säännöllistä Korsikan-liikennettä varten, iii) mahdollisuus osoittaa päivittäin tai viikoittain käsittelyalueita säännölliselle Korsikan-liikenteelle sekä iv) se, oliko säännölliseen Korsikan-liikenteeseen käytettävissä terminaaleja.

([76]) Kysymyksessä pyydettiin satamaviranomaisia täsmentämään i) käytettävissä olevien laitureiden määrä, ii) vastaanottoajat aluksen kapasiteetin mukaan ja iii) toteutetut ympäristötoimenpiteet.

([77]) Kysymyksessä pyydettiin satamaviranomaisia täsmentämään i) päivittäinen matkustajien vastaanottokapasiteetti, ii) matkustajien vastaanottoajat sekä iii) se, kuinka monen matkustajan nousu laivaan tai maihin on mahdollista hoitaa tunnissa.

— kykenikö niiden infrastruktuuri ottamaan vastaan matkustajaliikenteen päivittäisiä ([78]) ja muita kuin päivittäisiä ([79]) edestakaisia matkoja

— kykenivätkö satamaviranomaiset takaamaan tietyn määrän päivittäisiä ja/tai viikoittaisia edestakaisia matkoja Korsikalle suuntautuville matkustajaliikenteen palveluille ([80]).

3.4.2.1.1.2.2 Yhteenveto saaduista vastauksista

(120) Ranskan viranomaiset keräsivät tietoja Toulonin (Varin kauppakamari) ja Nizzan (Nizzan ja Côte d'Azurin kauppakamari) satamaviranomaisilta. Ranskan viranomaiset myös selittivät muodollisen tutkintamenettelyn aikana, että Marseillen satamaviranomainen (Grand Port Maritime de Marseille) oli jo 21 päivänä joulukuuta 2021 antanut vapaamuotoisen vastauksen käyttäjien kuulemiseen ja että se vastasi samalla tekstillä satamien kuulemiseen täyttämättä juuri satamien kuulemisessa käytettyä kyselylomaketta. Ranskan viranomaiset kuitenkin selittivät, että Marseillen sataman vastaus sisälsi satamille suunnatussa kyselylomakkeessa pyydetyt tiedot ([81]).

(121) Yksikään kolmesta satamasta ei kyseenalaistanut kyselylomakkeen ensimmäisessä osassa esitettyä, Ranskan havaitsemaa jakoa matkustajaryhmiin. Markkina-alueestaan Marseillen ja Toulonin satamat toteavat, että ne houkuttelevat asiakkaita kaikkialta Ranskasta ja sen ulkopuolelta, kun taas Nizzan satama kertoo markkina-alueensa olevan lähinnä alueellinen.

(122) Kolme satamaa katsovat satamainfrastruktuurinsa olevan korvattavissa matkustajaliikenteen osalta. Manner-Euroopan satamien välisestä kilpailusta Toulon ja Marseille toteavat kilpailevansa avoimesti keskenään, ja Toulonin satama väittää olevansa "*matkustajaliikenteen kiistaton johtaja*". Ne huomauttavat, samoin kuin Nizzan satamaviranomainen itsekin, että Nizzan satama jää jälkeen Marseillesta ja Toulonista, koska sen matkustaja-liikenne on vähentynyt merkittävästi viime vuosina.

(123) Kyselylomakkeen kolmannesta osasta

— *Marseillen satamaviranomainen* toteaa, että sillä on 13 laituripaikkaa, jotka pystyvät käsittelemään Korsikan matkustajaliikennettä. Viisi niistä on jo varattu kokonaan Korsikan-liikenteelle vuosien 2021–2022 julkisen palvelun sopimusten nojalla, ja lisäksi tähän tarkoitukseen voidaan osoittaa kahdeksan muuta paikkaa. Satama voi siten hoitaa säännöllistä matkustajaliikennettä. Lisäksi Marseillen satama kertoo vastauksessaan, että sekä ajoneuvoilla kulkevien matkustajien että jalan kulkevien matkustajien on helppo päästä aluksiin ([82]). Lopuksi Marseillen satama kertoo voivansa tarjota laivankorjauspalveluja, jotka mahdollistavat teknisten vikojen välittömän korjaamisen.

([78]) Kysymyksessä pyydettiin satamaviranomaisia täsmentämään i) mahdollisten päivittäisten pysähdysten määrä, ii) pysähdysten vähimmäis- ja enimmäiskesto sekä iii) laituripaikkojen jakamista koskevat säännöt.

([79]) Kysymyksessä pyydettiin satamaviranomaisia täsmentämään i) mahdollisten viikoittaisten pysähdysten määrä, ii) näiden pysähdysten vähimmäis- ja enimmäiskesto sekä iii) laituripaikkojen jakamista koskevat säännöt.

([80]) Kysymyksessä pyydettiin satamaviranomaisia täsmentämään taattujen pysähdysten määrä.

([81]) Grand Port Maritime de Marseillen vastauksessa kuvataan sataman sisämaayhteydet rahti- ja matkustajaliikennettä varten, Korsikan ja mantereen väliset merireitit ja rahtiliikenteen logistiikkaketju, Marseillen sataman satama-, meri- ja maainfrastruktuuri, satamakäynnin ympäristöjalanjälki, asiaan liittyvät palvelut sekä satamarakenteiden turvallisuus ja varmuus sekä Korsikan-liikenteeseen keskittyvien varustamojen terminaalien oikeusvarmuus.

([82]) Ajoneuvoilla saapuvat matkustajat pääsevät satamaan portista, joka sijaitsee Korsikan-liikenteelle tarkoitettujen laituripaikkojen välittömässä läheisyydessä – pääsy sisääntuloportista alukseen kestää alle puoli tuntia. Marseillen satamassa laivaan ajettaville ajoneuvoille varattu alue on lähes 30 500 neliömetriä, ja osa tästä alueesta on katettu. Pysäköintialueiden käyttöaste on sesongin ulkopuolella 50 prosenttia ja kesähuippujen aikana jopa 90 prosenttia. Marseillen satamaviranomainen kuitenkin kertoo, että nyt kun säännöllinen kansainvälinen liikenne on siirretty toiseen satamaterminaaliin, Korsikan-liikenteen pysäköintialueita voidaan laajentaa. Marseillen satama täsmentää jalan kulkevien matkustajien osalta, että Joliette- ja Arenc-laivaterminaalit sijaitsevat kaupungin keskustan välittömässä läheisyydessä ja niihin pääsee hyvin julkisella liikenteellä.

— *Toulonin satamaviranomainen* toteaa, että sen satamainfrastruktuuri mahdollistaa säännöllisen matkustajaliikenteen hoitamisen, mutta ainoastaan Toulon-Port de Commercen terminaalissa, koska kahdessa Brégaillonin terminaalissa matkustajaliikenne on kielletty. Se toteaa, että Toulon-Port de Commercen terminaalilla on tällaiselle liikenteelle varattuja alueita, joiden käsittelypinta-ala on 24 000 neliömetriä. Satamaviranomainen kuitenkin varoittaa, että ottaen huomioon, kuinka paljon Corsica Ferries nykyisin käyttää näitä alueita (käyttöaste 80 prosenttia), se ei voi taata, että niitä voidaan kohdentaa päivittäin säännölliseen Korsikan-liikenteeseen ([83]). Toulon-Port de Commercen terminaalilla on kolme laituripaikkaa matkustaja-aluksille. Tämä terminaali pystyy käsittelemään tunnissa 2 000 matkustajan nousun laivaan tai maihin ja ottamaan vastaan jopa kolme pitkää pysähdystä päivässä. Satamaviranomainen toteaa, ettei se voi taata päivittäistä edestakaista matkustajaliikennettä Korsikalle.

— *Nizzan satamaviranomainen* toteaa, että sen satamainfrastruktuuri pystyy hoitamaan säännöllistä matkustajaliikennettä. Infrastruktuurin käsittelyala on 25 900 neliömetriä. Käytettävissä on neljä laituripaikkaa. Satamaviranomainen ilmoittaa myös, että satama voi vastaanottaa jopa kahdeksan lyhyttä pysähdystä päivässä. Nizzan satama ilmoittaa pystyvänsä takaamaan jopa neljä päivittäistä matkustajaliikenteen edestakaista yhteyttä Korsikalle.

(124) Lisäksi Ranskan viranomaiset selittivät muodollisen tutkintamenettelyn aikana, että Korsikan satamaviranomainen, Korsikan kauppakamari, oli myös antanut 7 päivänä tammikuuta 2022 vapaamuotoisen vastauksen käyttäjien kuulemiseen. Tässä vapaamuotoisessa vastauksessa annettiin tietoja Korsikan meriliikenteessä käytettävien viiden Korsikan sataman ominaisuuksista.

(125) Korsikan kauppakamari ei tuo esiin erityisiä matkustajaliikenteen rajoitteita. Se kuitenkin mainitsee huomattavista ruuhkista Korsikan satamissa, erityisesti Bastiassa (kriittinen tilanne ympäri vuoden) sekä Ajacciossa ja Porto-Vecchiossa (suuria ruuhkia kesällä).

3.4.2.1.1.3 Gecodian raportin päätelmät laadullisesta kysynnästä matkustajien keskuudessa

(126) Julkisten kuulemisten lisäksi Ranskan viranomaiset antoivat Gecodialle tehtäväksi analysoida tarkemmin Korsikaan suuntautuvien meriliikennepalvelujen kysyntää matkustajien keskuudessa. Näiden analyysien johtopäätökset kuvataan seuraavissa alajaksoissa.

3.4.2.1.1.3.1 Lentoliikenne ei vastaa meriliikenteen kysyntään

(127) Ensinnäkin Gecodian raportissa analysoitiin sitä, voidaanko matkustajien näkökulmasta laivamatkoja korvata lentomatkoilla, niin että lentoliikenteellä voitaisiin tyydyttää kuljetustarve Korsikan ja Manner-Ranskan välillä. Raportissa todetaan, että ei voida.

(128) Tämä Gecodian raportin päätelmä perustuu *ensinnäkin* Euroopan komission päätöksentekokäytäntöön ([84]), jonka mukaan tällaista korvattavuutta ei käytännössä ole, jos matkustaja matkustaa omalla ajoneuvollaan tai hänellä on matkatavaraa merkittävä määrä. Näin käy Korsikan tapauksessa, koska matkustajien määrän ja kaikentyyppisten laivoilla kuljetettavien kevyiden ajoneuvojen määrän välinen suhde on noin 0,7 Korsikalla asuvien matkustajien osalta ja 0,4 muualla asuvien matkustajien osalta ([85]).

(129) *Toiseksi* Gecodian raportissa viitataan käyttäjien kuulemisen tuloksiin, jotka pitkälti osoittavat, että käyttäjien näkökulmasta lento- ja meriliikenne eivät ole vaihtokelpoisia (johdanto-osan 115 kappale).

([83]) Varin kauppakamari toteaa vastauksessaan, että ”koska Corsica Ferries käsittelee jo yli 1,3 miljoonaa Korsikan-liikenteen matkustajaa osana julkisen palvelun sopimusten ulkopuolelle jäävää palveluaan ja yli 400 000 Euroopan muiden saarikohteiden matkustajaa pelkästään [Toulon-Port de Commercen] terminaalissa toimivien muiden palvelujensa kautta ja koska paikalliset vaaleilla valitut edustajat ovat vaatineet, että nämä määrät on rajattava vuosina 2019–202f1 käsiteltyihin määriin (eli enintään 2 miljoonaan matkustajaan), on hyvin vaikeaa kuvitella, että tähän olemassa olevaan ja vakiintuneeseen toimintaan lisättäisiin julkisen palvelun sopimusten velvoitteiden mukaista toimintaa (ja erityisesti mahdollisuus käsitellä rahtia koko vuoden ajan)”.

([84]) Ranskan viranomaiset viittaavat 9. lokakuuta 2013 annettuun Euroopan komission päätökseen COMP/M.6796 – *Aegean/Olympic II* (EUVL C 25, 24.1.2015), 85 kohta.

([85]) Tämä tarkoittaa sitä, että yhtä Korsikalla asuvaa matkustajaa kohden on keskimäärin yksi auto ja kahta muualla asuvaa matkustajaa kohden lähes yksi auto, mikä Ranskan mukaan vastaa ajoneuvolla matkustavan parin keskimääräistä matkaa.

(130) *Kolmanneksi* Gecodian raportissa todetaan, että laivamatkat ovat paljon pidempiä kuin lentomatkat (6–12 tuntia satamista riippuen, pääasiassa yöllä, verrattuna yhteen tuntiin lentokoneella) ([86]). Sama koskee vuorovälejä, sillä lentoliikenteessä vuoroja kulkee paljon tiheämmin kuin meriliikenteessä ([87]). Gecodian raportin mukaan laivamatkaa ei näin ollen voida pitää vaihtoehtona matkustajille, joiden matkustamiseen liittyy aikarajoitteita.

(131) Gecodian raportin pohjalta Ranskan viranomaiset päättelivät, että Korsikan ja Manner-Ranskan välillä matkustavien Korsikalla ja muualla asuvien keskuudessa oli laadullista kysyntää *meriliikenteelle*.

3.4.2.1.1.3.2 Meriliikenteen eriytetty kysyntä matkustajan asuinpaikan mukaan (Korsikalla/muualla asuvat)

(132) Gecodian raportissa analysoitiin, oliko matkustajameriliikenteen kysynnässä huomattavia eroja matkustajan käyttäjäprofiilin mukaan tai sen mukaan, minkä kohdesataman mantereella matkustaja valitsi.

(133) Gecodian raportissa todetaan ensinnäkin, että Korsikan ja Manner-Ranskan välisessä matkustajameriliikenteessä on erotettava toisistaan Korsikalla asuvat ja muualla asuvat matkustajat. Raportissa todetaan seuraavaa:

— Alueellisen yhteyden periaatteen mukaisesti Korsikalla asuville on tarjottava liikennepalvelua, jotta voidaan vähentää Korsikan saariasemasta johtuvia haittoja ja jotta he voivat matkustaa mantereelle. Asukkaat hyötyvät siis vuoden 2019 julkisen palvelun velvoitejärjestelmän mukaisesta erityishinnasta ([88]).

— Varustamoiden tarjoamat hinnat vaihtelevat suuresti matkustajaryhmittäin (Korsikalla/muualla asuvat). Gecodian selvityksen mukaan muualla asuvilta perittävä lippuhinta vaihtelee huomattavasti sesongin mukaan, kun taas Korsikalla asuvien lippuhinta pysyy vakaana läpi vuoden. Lisäksi jotkin varustamot, kuten Corsica Ferries, antavat Korsikalla asuville alennuksia omasta aloitteestaan, ilman oikeudellisia velvoitteita, erityisesti Italian ja Korsikan välisillä reiteillä. Näin ollen varustamot itse tekevät eron Korsikalla ja muualla asuvien matkustajien välille.

— Korsikalla asuvilla matkustajilla on erilaisia toimintatapoja ja mieltymyksiä, minkä käyttäjien kuulemisen tulokset Ranskan viranomaisten mukaan vahvistavat. Korsikalla asuvien kysyntä meriliikennepalveluille jatkuu läpi vuoden: 30–39 prosenttia matkustajaliikenteestä tapahtuu marras–maaliskuussa eli sesongin ulkopuolella, kun taas muualla asuvat matkustavat pääasiassa matkailusesongin aikaan (80–94 prosenttia muualla asuvien liikenteestä). Lisäksi lähes kaikki Korsikalla asuvat suosivat iltalähtöjä, kun taas muualla asuvista vain kaksi kolmasosaa suosii niitä ([89]).

(134) Näistä syistä Korsikalla asuvien kysyntä meriliikenteelle on kaiken kaikkiaan erilaista kuin muualla asuvien.

([86]) Gecodian raportin mukaan 82 prosenttia Korsikan ja Manner-Ranskan välisistä vuoroista liikennöidään yöllä, niin että matka-aika on 10–12 tuntia. Päivävuoroilla, joita Toulonista lähtee poikkeuksellisesti ja Nizzasta pääsääntöisesti, matka-ajat ovat yleensä 5–8 tuntia.

([87]) Gecodian raportin mukaan Marseillesta lähtee Ajaccioon ja Bastiaan päivittäin kolme palaavaa lentoa ja Nizzasta kaksi (sesonkiaikoina jopa kolme). Marseillesta lähtee Calviin ja Figariin päivittäin kaksi palaavaa lentoa ja Nizzasta yksi. Meriliikenteestä todettakoon, että sesonkiaikana ja sen ulkopuolella vain Ajaccion ja Bastian satamiin liikennöidään vähintään päivittäin Marseillesta tai Toulonista.

([88]) Ranskan viranomaiset toteavat, että ottamalla käyttöön vuoden 2019 julkisen palvelun velvoitejärjestelmä täytettiin julkisen palvelun tarve, jonka CdC oli aiemmin tunnistanut käyttäjien (Korsikalla asuvien) keskuudessa ja johon markkinat eivät kyenneet vastaamaan julkisen palvelun velvoitteiden puuttuessa.

([89]) Gecodian raportin mukaan tämä päätelmä koskee ainoastaan Toulonin ja Korsikan satamien välisiä reittejä: 91 prosenttia Korsikalla asuvista matkustaa iltalähdöillä Toulonin ja Korsikan satamien välillä, kun taas muualla asuvien matkustajien keskuudessa vastaava luku on 67 prosenttia. Vuorot Marseillen satamasta perustuvat kiinteään aikatauluun ja lähtevät vasta klo 19, joten päivän aikana ei ole lähtöjä. Korsikalla asuvista 19 prosenttia matkustaa Nizzan satamasta iltavuoroilla, kun taas muualla asuvien matkustajien osalta vastaava luku on 15 prosenttia.

(135) Lisäksi Gecodian raportissa todetaan, että maantieteellisestä näkökulmasta katsottuna

— *muualla asuvat* matkustajat eivät tee eroa mantereen satamien eli Marseillen, Nizzan ja Toulonin satamien välillä Korsikan ja Manner-Ranskan välistä merimatkaa valitessaan. Siispä muualla asuvat matkustajat pitävät näitä kolmea satamaa vaihtokelpoisina omien meriliikennetarpeidensa osalta.

— *Korsikalla asuvat* matkustajat pitävät Marseillen ja Toulonin satamia vaihtokelpoisina omien meriliikennetarpeidensa osalta, samoin kuin Toulonin ja Nizzan satamia. Heidän näkökulmastaan Marseillen ja Nizzan satamat eivät kuitenkaan ole keskenään vaihtokelpoisia, koska niiden välimatka on yli 200 kilometriä.

3.4.2.1.1.3.3 Lääketieteellisistä syistä matkustavien erityiskysyntä meriliikenteelle

(136) Ranskan viranomaiset laativat lääketieteellisistä syistä matkustaville erityisen kyselylomakkeen, jolla kartoitettiin kysyntää tämän käyttäjäryhmän keskuudessa. Tähän kyselylomakkeeseen saatiin vain vähän vastauksia (johdanto-osan 111 kappale). Ranskan viranomaiset teettivät sen vuoksi Gecodialla täydentävän analyysin selvittääkseen, oliko lääketieteellisistä syistä matkustavien keskuudessa erityiskysyntää.

(137) Gecodian raportissa viitataan ensinnäkin oikeuskehykseen, joka koskee matkustamista lääketieteellisistä syistä Korsikan ja mantereen välillä. Siinä selitetään, että viranomaiset koordinoivat toimintaperiaatteita, jotka koskevat lääketieteellisistä syistä tapahtuvia kuljetuksia Korsikan ja mantereen välillä. CdC, valtio (Korsikan alueellisen terveydenhuoltoviranomaisen kautta) ja sairausvakuutuslaitokset (paikallisten sairausvakuutuskassojen Corse-du-Sudin (2A) ja Haute-Corsen (2B), jäljempänä '**sairausvakuutuskassat**', kautta) käynnistivät koordinoidut toimet vähentääkseen sairaanhoitoon pääsyn esteitä sellaisten Korsikalla asuvien osalta, joiden on saatava tai jatkettava hoitoa, jota ei ole saatavilla Korsikalla.

(138) Gecodian raportin mukaan matkakulujen kattamista koskevat säännöt perustuvat sosiaaliturvalain, jäljempänä '**CSS**', R. 322-10–R. 322-10-9 §:ään. CSS:n R. 322-10 §:ssä luetellaan tilanteet, joissa sairausvakuutusjärjestelmä voi kattaa kustannukset, jotka aiheutuvat sellaisen vakuutetun kuljettamisesta, jonka on välttämätöntä matkustaa saadakseen hoitoa tai käydäkseen terveydentilansa vuoksi aiheellisissa tutkimuksissa ([90]). Näihin tilanteisiin kuuluvat ne, joissa vakuutettu käyttää kuljetusta matkustaakseen yli 150 kilometrin päähän, mistä on kyse silloin, kun vakuutettu matkustaa Korsikalta mantereelle saamaan hoitoa. CSS:n R. 322-10-2 §:ssä todetaan, että kaikissa tapauksissa matkakustannusten kattaminen sairausvakuutusjärjestelmästä edellyttää, että "vakuutettu esittää lääkärin matkustusmääräyksen ja liikennöitsijän antaman laskun tai matkustustositteen. Lääkärin määräyksestä on käytävä ilmi matkustamisen syy ja kuljetusmuoto – –".

([90]) CSS:n R. 310-10 §:ssä säädetään, että "matkustamaan joutuvan vakuutetun tai edunsaajan matkakulut katetaan,
1. kun hän saa hoitoa tai hänelle tehdään hänen terveydentilansa perusteella aiheellisia tutkimuksia seuraavissa tapauksissa:
   a) sairaalahoitoon liittyvät kuljetukset;
   b) L. 324-1 §:n mukaisesti määrättyihin hoitoihin tai tutkimuksiin liittyvä kuljetus, kun potilas on todettu pitkäaikaissairaaksi ja hänellä on jokin R. 322-10-1 §:ssä tarkoitetuissa lääkärin määräyksiä koskevissa ohjeissa mainittu vamma tai haitta;
   c) potilaan terveydentilan perusteella perusteltu ambulanssikuljetus R. 322-10-1 §:ssä tarkoitetussa määräyksessä vahvistetuissa tilanteissa;
   d) kuljetus yli 150 kilometrin päähän R. 322-10-4 §:ssä ja R. 322-10-5 §:ssä säädetyin edellytyksin;
   e) usean matkan kokonaisuus, kun samaa hoitoa varten määrätään vähintään neljä matkaa kahden kuukauden aikana ja kukin matka tehdään paikkaan, johon on yli 50 kilometrin matka;
   f) kuljetus hoitoon sosiaali- ja perhelain L. 312-1 §:n I momentin 3 kohdassa tarkoitettuun keskukseen tai tämän lain L. 160–14 §:n 19 kohdassa tarkoitettuun lääketieteellisiä/psykologisia/pedagogisia palveluja tarjoavaan keskukseen. (– –)".

(139) Gecodian raportissa todetaan, että lääkäri määrittää potilaalle parhaiten sopivan matkustustavan tämän terveydentilan ja itsenäisen suoriutumiskyvyn perusteella (CSS:n L. 322-5 §) ja että tämä valinta edellyttää sairausvakuutuskassan ennakkolupaa. Lisäksi CSS:n R. 322-10-4 §:ssä edellytetään, että lääkärintarkastuksella varmistetaan, ettei hoitoa voida antaa laitoksessa, joka sijaitsee enintään 150 kilometrin päässä. Toisin sanoen Gecodian raportin mukaan kustannukset voidaan kattaa vain, kun matkustamisen syynä on erikoisala tai hoito, jota ei ole saatavilla Korsikassa. Lopuksi CSS:n R. 322-10-5 §:ssä todetaan, että korvaus kuljetuskustannuksista lasketaan potilaan alkuperäisen hoitopaikan ja lähimmän määrätyn hoitoa antavan laitoksen välisen etäisyyden perusteella.

(140) Näiden tietojen perusteella Ranskan viranomaiset tekivät kaksi päätelmää.

(141) *Ensinnäkin* kuljetuskustannusten korvaaminen edellyttää, että lääkäri määrää käytettävän kuljetusmuodon eli laivan tai lentokoneen ja sairausvakuutuskassa hyväksyy sen. Lääketieteellisistä syistä matkustavat eivät siis voi valita matkustusmuotoa itse, jos he haluavat, että heidän matkakustannuksensa korvataan.

(142) Ranskan viranomaiset katsovat tämän osoittavan, että lääketieteellisistä syistä matkustavien näkökulmasta lento- ja meriliikenne eivät ole millään tavalla vaihtokelpoisia. Liikennemuodon valinta näistä kahdesta määräytyy sairauskulujen korvaamista koskevan kansallisen oikeuskehyksen mukaisesti.

(143) *Toiseksi* sairausvakuutuksen kattamat sairaanhoitomatkat koskevat potilaita, jotka eivät saa asianmukaista hoitoa Korsikalta ja joilla on siksi pakottava tarve matkustaa mantereelle saamaan siellä asianmukaista hoitoa. Gecodian raportissa todetaan, että asianmukaista hoitoa on annettava lain nojalla terveydenhuollon yksikössä, joka sijaitsee maantieteellisesti lähimpänä paikkaa, jossa potilas saa sairaanhoitoa Korsikalla. Näin ollen Gecodian raportissa oletetaan, että lääketieteellisistä syistä matkustavat ottavat etäisyydet hyvin tarkasti huomioon ja suosivat yleensä satamia, jotka sijaitsevat lähimmän määrätyn hoitoa antavan yksikön läheisyydessä, välttääkseen sen, että sairausvakuutuskassa ei korvaisi heidän matkakulujaan tai korvaisi ne vain osittain.

(144) Gecodian raportissa mainitaan, että Korsikalla ei ole saatavilla useita sairaalatoimintaan liittyviä sairaanhoitopalveluja lääketieteen, kirurgian ja synnytysten, jäljempänä '**MCO**', jatkohoitojen ja kuntoutuksen, jäljempänä '**SSR**', ja psykiatrian, jäljempänä '**PSY**', aloilla. Sairaalahoitoa koskevista tiedoista vastaavan teknisen viranomaisen, jäljempänä '**ATIH**', vuosina 2015–2020 keräämien tietojen perusteella Ranskan viranomaiset vahvistivat, että mantereelle kulkee Korsikalla asuvia potilaita, jotka saavat tällaisia hoitoja. Gecodian raportissa esitetyt tiedot osoittavat, että Korsikalla asuvien osuus sairaalajaksoista (MCO) Manner-Ranskassa oli keskimäärin lähes 15 000 jaksoa vuodessa ja niistä kaksi kolmasosaa oli Bouches-du-Rhônen departementissa (Marseille). Korsikalla asuvat viettivät vuosittain lähes 34 000 päivää SSR-hoidossa Manner-Ranskassa, puolet niistä Bouches-du-Rhônen departementissa. He saivat vuosittain lähes 1 700 psykiatrista hoitokertaa, joista lähes puolet oli Bouches-du-Rhônen departementissa.

(145) Tältä pohjalta Gecodian raportissa todetaan, että lääketieteellisistä syistä matkustavien keskuudessa on erityiskysyntää Korsikan ja Manner-Ranskan väliselle meriliikenteelle, ottaen huomioon erityisesti matkakustannusten korvaamista koskevat ehdot sekä sellaisia hoitoja tarjoavien sopivien keskusten sijainti, joita ei ole saatavilla Korsikassa.

(146) Gecodian raportissa tarkasteltiin myös lääketieteellisistä syistä matkustavien tarpeita, jotka liittyivät määränpäähän Manner-Ranskassa.

(147) Tässä yhteydessä Ranskan viranomaiset pyysivät sairausvakuutuskassoilta tietoja siitä, kuinka moneen ennakkolupahakemukseen ne olivat vastanneet hyväksyvänsä kuljetuskustannusten kattamisen sairausvakuutusjärjestelmästä. Sairausvakuutuskassa 2A:sta saatujen tietojen (yli 15 000 myönnettyä lupaa) mukaan ([91]) yli 80 prosenttia luvista koski yhtä tai useampaa matkaa Marseilleen, kun taas alle 14 prosenttia koski matkoja Nizzaan, 1,1 prosenttia matkoja Pariisiin ja 0,3 prosenttia matkoja Touloniin ([92]).

([91]) Toisin kuin komissio totesi menettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdanto-osan 79 kappaleessa, sairausvakuutuskassa 2A ilmoitti Ranskan viranomaisille hyväksyneensä 15 237 ennakkolupaa (eikä 8 000) syyskuun 17. päivän 2020 ja joulukuun 31. päivän 2021 välisenä aikana.

([92]) Gecodian raportissa viitataan myös sairausvakuutuskassa 2B:ltä saatuihin tietoihin, jotka on kerätty (– –) (*) ((*): luottamuksellisia tietoja), joista ilmenee, että yli 75 prosenttia lääketieteellisistä syistä tehdyistä lentomatkoista suuntautui Marseilleen ja alle 25 prosenttia Nizzaan.

(148) Gecodian raportissa todettiin näin ollen, että kysyntä lääketieteellisistä syistä matkustavien keskuudessa kohdistuu todennäköisesti vain mantereen satamiin, jotka sijaitsevat lähellä heidän lopullista määränpäätään mantereella (määrätyt hoitoa antavat laitokset). Valtaosa lääketieteellisistä syistä matkustavista henkilöistä matkustaa Marseilleen.

3.4.2.1.2 Meriliikenteen määrällinen kysyntä matkustajien keskuudessa

3.4.2.1.2.1 Meriliikenteen määrällinen kysyntä Korsikalla asuvien ja muualla asuvien matkustajien keskuudessa

(149) Selvittääkseen kysynnän määrän (Korsikalla asuvien ja muualla asuvien) matkustajien keskuudessa Ranskan viranomaiset turvautuivat sekä aiempiin tietoihin että ennusteisiin vuosille 2023–2030.

(150) Ranskan viranomaiset analysoivat aiempaa kysyntää Korsikalla asuvien ja muualla asuvien matkustajien keskuudessa vuosilta 2016–2021 saatavilla olleiden tietojen perusteella. Vuosien 2023–2030 tulevasta kysynnästä Ranskan viranomaiset laativat ennusteita, jotka perustuivat vuonna 2019 havaittuun kysyntään (vuosiin 2020 ja 2021 vaikutti covid-19-kriisi). Ne arvioivat meriliikenteen kysynnän muutosta Korsikalla asuvien ja muualla asuvien matkustajien keskuudessa ekologisesta siirtymästä vastaavan ministeriön heinäkuussa 2016 julkaiseman ([93]) ja lokakuussa 2021 päivittämän ([94]) liikenteen kysynnän keskimääräisen vuotuisen pitkän aikavälin (2015–2030) kasvuasteen perusteella.

(151) Meriliikenteen odotettu kysyntä vuodelle 2030 esitetään taulukossa 14.

Taulukko 14

Kysyntä matkustajien keskuudessa reittikohtaisesti vuonna 2030

	2030 Muualla kuin Korsikalla asuvat matkustajat (Marseillen, Toulonin ja Nizzan alue)	2030 Korsikalla asuvat matkustajat (Marseillen ja Toulonin alue)	2030 Yhteensä
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**

Lähde: Gecodian raportti, taulukot 43–44.

3.4.2.1.2.2 Määrällinen kysyntä lääketieteellisistä syistä matkustavien keskuudessa

(152) Lääketieteellisistä syistä matkustavista todettakoon, ettei Ranskan viranomaisilla ollut suoria tietoja kuljetettujen potilaiden ja saattajien määristä, heidän määränpäistään tai käytetyistä liikennemuodoista. Gecodian raportissa todetaan tältä osin, että näitä tietoja pyydettiin Korsikan alueelliselta terveydenhuoltoviranomaiselta ja sairausvakuutuskassoilta. Korsikan alueellinen terveydenhuoltoviranomainen totesi, ettei sillä ollut näitä tietoja. Sairausvakuutuskassat ilmoittivat, ettei niiden tietojärjestelmästä saanut luotettavia ja täydellisiä tietoja.

([93]) Ks. ekologisesta siirtymästä vastaavan ministeriön heinäkuussa 2016 julkaisema tutkimus liikenteen pitkän aikavälin kysyntäennusteesta, joka on saatavilla osoitteessa https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Th %C3 %A9ma %20- %20Projections % 20de %20la %20demande %20de %20transport %20sur %20le %20long %20terme.pdf (sivustolla käyty 18.10.2024). Tutkimuksessa todetaan, että liikenteen kysynnän ja lasketun liikenteen muutoksia koskevat kokonaistulokset on tarkoitettu aineistoksi, jonka pohjalta ministeriön hajautetut osastot tai infrastruktuurin haltijat voivat laatia liikenne-ennusteita alueiden tulevaisuuden analysointia sekä julkisen politiikan ja liikenneinfrastruktuurihankkeiden arviointia varten. Tutkimuksessa esitetään ennusteita vuosille 2030 ja 2050.

([94]) Ks. lokakuussa 2021 tehty tutkimus, jolla päivitetään vuoden 2016 tutkimusta ottaen erityisesti huomioon uuden ympäristölainsäädännön hyväksymisen vaikutukset. Päivitys on saatavilla osoitteessa https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/document_travail_52_projection_transport_snbc2_oct2021.pdf (sivustolla käyty 18.10.2024).

(153) Siksi Ranskan viranomaiset laativat arvion näistä matkoista epäsuoria tietoja käyttäen.

(154) Ranskan viranomaiset tukeutuivat ensin ATIH:n tietoihin (johdanto-osan 144 kappale) Korsikalla asuville henkilöille Manner-Ranskassa (ja tarkemmin sanottuna Provence-Alpes-Côte-d'Azurin alueella, jolla Marseillen, Toulonin ja Nizzan kaupungit sijaitsevat) kirjattujen lääketieteellisten hoitojen tai sairaalajaksojen määrästä (kun kyse oli hoidosta, jota ei ollut saatavana Korsikalla). Ranskan viranomaiset arvioivat lääketieteellisistä syistä matkustavien henkilöiden ja saattajien määrän Korsikalla asuville koko Provence-Alpes-Côte-d'Azurin alueella kirjattujen SSR-, MCO- ja PSY-ryhmään kuuluvien lääketieteellisten hoitojen tai sairaalajaksojen määrän perusteella ([95]). Ne päätyivät kokonaisarvioon, jonka mukaan kaikenlaista SSR-, MCO- ja PSY-ryhmään kuuluvaa lääketieteellistä hoitoa sai vuodessa keskimäärin 65 000 lääketieteellisistä syistä matkustavaa henkilöä. Pelkästään Bouches-du-Rhônen (Marseille) departementin matkustajamäärä oli vuosina 2015–2019 keskimäärin noin 53 000 henkeä vuodessa.

(155) Tähän arvioon sisältyvät myös saattajat. Ranskan viranomaiset arvioivat, että alle 19-vuotiailla ja yli 75-vuotiailla lääketieteellisistä syistä matkustavilla oli aina mukanaan yksi saattaja ja että muissa ikäryhmissä joka toisella oli mukanaan saattaja. Siksi Ranskan viranomaiset totesivat, että Korsikalla asuvan potilaan lääketieteellisistä syistä johtuva edestakainen matka luo tosiasiassa tarpeen 1,4 matkustajan kuljetukselle (edestakaiselle matkalle), kun huomioon otetaan tarve saattajalle. Ranskan mukaan tämä oletus oli yhtäpitävä sairausvakuutuskassa 2A:lta saatujen empiiristen tietojen kanssa, koska sairausvakuutuskassa 2A:n hyväksymistä 15 237 ennakkolupahakemuksesta 41,5 prosenttia (6 318) koski myös saattajaa ja näistä 6 318 pyynnöstä 7,5 prosenttia koski myös toista saattajaa.

(156) Ranskan viranomaiset arvioivat tämän jälkeen merimatkojen määrän kahdella tavalla.

(157) Ensimmäinen tapa oli arvioida lääketieteellisistä syistä matkustavien määrää vähentämällä lääketieteellisistä syistä matkustavien arvioidusta kokonaismäärästä lääketieteellisistä syistä lentokoneella matkustaneiden määrä. Ranskan viranomaisten käytettävissä olevat tiedot henkilöistä, jotka matkustivat lentokoneella vuosina 2016–2019 Korsikan ja Bouches-du-Rhônen departementin (Marseillen) välillä lääketieteellisistä syistä ([96]), osoittavat, että lentomatkustajia oli vuosittain keskimäärin 38 000 (mikä on noin 70 prosenttia 53 000:sta eli lääketieteellisistä syistä matkustaneiden henkilöiden kokonaismäärästä, johdanto-osan 154 kappale). Näiden laskelmien perusteella Ranskan viranomaiset päättelivät, että meriliikenteen osuus lääketieteellisistä syistä matkustavien henkilöiden matkoista Bouches-du-Rhônen departementtiin voi olla jopa 30 prosenttia.

(158) Toinen tapa oli tutkia niitä 15 237:ää ennakkolupapyyntöä, jotka Korsikalla asuvat lähettivät sairausvakuutuskassa 2A:lle vuosina 2020–2021 lääketieteellisistä syistä johtuvien matkakulujen korvaamista varten. Näiden ennakkolupapyyntöjen oli sisällettävä lääkärin määräys, josta ilmeni, minkä matkustusmuodon lääkäri oli potilaan terveydentilan perusteella määrännyt (johdanto-osan 136–148 kappale), ja niiden tarkastelu osoitti, että noin 4 prosenttia pyynnöistä koski matkustusta laivalla.

(159) Näiden kahden laskentatavan perusteella laivalla lääketieteellisistä syistä matkustavien henkilöiden osuus Marseilleen lääketieteellisistä syistä matkustavien kokonaismäärästä vaihtelee 4 prosentista 30 prosenttiin. Jotta nämä kaksi laskentatapaa voitiin sovittaa yhteen ja jotta voitiin varmistaa, että kysyntää näiden matkustajien keskuudessa arvioitiin varovaisesti, Ranskan viranomaiset arvioivat lopuksi, että 10 prosenttia lääketieteellisistä syistä matkustavista matkusti laivalla (noin 5 400 matkustajaa vuodessa kaikkiaan 53 000 matkustajasta, joiden Ranskan viranomaiset arvioivat matkustavan Bouches-du-Rhônen departementtiin lääketieteellisistä syistä vuonna 2019).

([95]) MCO-toimenpiteistä johtuva kuljetuksen kysyntä Korsikalla asuvien potilaiden keskuudessa (edestakainen matka ilman saattajaa) arvioitiin kirjattujen hoitojaksojen määrän perusteella (1 jakso = 1 edestakainen matka = 2 matkaa). Sairaalahoitopäivinä ilmaistujen SSR-ryhmän toimenpiteiden osalta Ranskan viranomaiset arvioivat matkojen määrää kirjattujen hoitojaksojen määrän perusteella (1 jakso = 1 edestakainen matka = 2 matkaa), ottaen huomioon, että hoitoa antavasta yksiköstä riippumatta yksi jakso kesti keskimäärin 45 päivää. Lisäksi PSY-ryhmän toimenpiteiden osalta matkustajien määrä laskettiin kirjattujen hoitojen määrän pohjalta (1 hoito = 1 edestakainen matka = 2 matkaa).

([96]) Ranskan viranomaisten keräämät tiedot ovat peräisin sairausvakuutuskassojen kanssa (– –) tehdyistä kuljetussopimuksista.

(160) Lisäksi Ranskan viranomaiset määrittivät lääketieteellisistä syistä matkustavien henkilöiden määrän Korsikan eri satamia kohden MCO-ryhmän toimenpiteiden alueellisen jakauman mukaan (asiaa koskeva kartta on saatavilla ATIH:n verkkosivuilta).

(161) Arvioidessaan lääketieteellisistä syistä matkustavien henkilöiden vuotuisesta määrästä johtuvaa kysyntää, johon vuosina 2023–2030 tulisi vastata, Ranskan viranomaiset katsoivat, että toisaalta väestömäärän odotetun kasvun ja väestön ikääntymisen ja toisaalta Korsikan terveydenhuoltopalvelujen kehityksen vuoksi ennustettu kysyntä vuosille 2023–2030 pysyisi vakaana lääketieteellisistä syistä vuonna 2019 tehtyjen matkojen arvioituun määrään nähden. Taulukossa 15 esitetään arvio Korsikan satamien ja Marseillen sataman välisistä lääketieteellisistä syistä tehdyistä laivamatkoista.

Taulukko 15

Arvio Korsikalla asuvien potilaiden ja heidän saattajiensa lääketieteellisistä syistä tekemistä laivamatkoista Korsikan ja Marseillen välillä (vuotuinen matkustajamäärä)

	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**

Lähde: Ranskan viranomaisten 27.7.2023 toimittamat huomautukset.

3.4.2.2. Markkinoiden kyky vastata käyttäjien kysyntään

(162) Arvioituaan eri käyttäjäryhmien laadullista ja määrällistä kysyntää Korsikan ja Manner-Ranskan väliselle matkustajameriliikenteelle Ranskan viranomaiset pyrkivät määrittämään, missä määrin markkinoiden tarjonta voisi vastata kyseiseen kysyntään.

3.4.2.2.1 Liikennöitsijöiden kuuleminen

3.4.2.2.1.1 Esitetyt kysymykset

(163) Liikennöitsijöiden kuulemisessa käytettiin ensin kyselylomaketta, joka sisälsi neljä yleistä kysymystä matkustajaliikenteestä:

— Ensimmäisessä kysymyksessä meriliikenteen harjoittajia pyydettiin esittämään huomioitaan käyttäjien kuulemisen tukiasiakirjassa yksilöidyn ja esitetyn käyttäjien kysynnän piirteistä (johdanto-osan 95 kappale).

— Toisessa kysymyksessä liikennöitsijöitä pyydettiin kuvaamaan laivastoa, jota ne todennäköisesti käyttäisivät Korsikan ja Manner-Ranskan välisiin meriliikennepalveluihin.

— Kolmannessa kysymyksessä oli kyse siitä, aikoivatko liikennöitsijät ryhtyä vuoden 2019 julkisen palvelun velvoitejärjestelmän nojalla tarjoamaan palvelua yhdellä tai useammalla reitillä vuodesta 2023 alkaen. Tämä kysymys sisälsi myös reittiluettelon, joka kattoi kaikki Marseillen ja Korsikan satamien, Toulonin ja Korsikan satamien sekä Nizzan ja Korsikan satamien väliset meriyhteydet. Liikennöitsijöiden oli ilmoitettava kunkin reitin osalta, liikennöisivätkö ne reittiä vuoden 2019 julkisen palvelun velvoitejärjestelmän mukaisesti vai eivät. Liikennöitsijät saattoivat myös esittää kyselylomakkeella huomioitaan kyseisen reitin liikennöinnistä.

(164) Jos liikennöitsijä vastasi kolmanteen kysymykseen ”kyllä” yhden tai useamman reitin osalta, kyselylomakkeessa esitettiin tarkempia kysymyksiä palvelusta, jota liikennöitsijä ryhtyisi tarjoamaan. Liikennöitsijöiden oli annettava nämä tiedot kustakin reitistä, jolla ne olivat ilmoittaneet voivansa tarjota kaupallista palvelua vuoden 2019 julkisen palvelun velvoitejärjestelmän mukaisesti.

(165) Jos liikennöitsijä esimerkiksi ilmoitti voivansa tarjota kaupallista palvelua Marseillen ja Ajaccion välisellä reitillä, sen oli vastattava seuraaviin kysymyksiin:

— Oliko se jo tarjonnut meriliikennepalvelua kaudella 2015–2022 kyseisellä reitillä? ([97])

— Mihin aikaan vuodesta liikennöitsijä tarjoaisi palvelua? ([98])

— Millaisia aluksia liikennöitsijä käyttäisi kaupallisen palvelunsa tarjoamiseen? ([99])

3.4.2.2.1.2 Yhteenveto saaduista vastauksista

(166) Liikennöitsijöiden kuulemiseen vastasi kolme toimijaa: Corsica Linea, La Méridionale ja Corsica Ferries.

(167) Corsica Linea ja La Méridionale totesivat, etteivät ne tarjoaisi mitään kaupallista palvelua Korsikan ja Manner-Ranskan välillä vuoden 2019 julkisen palvelun velvoitejärjestelmän mukaisesti.

(168) Corsica Ferries esitteli kaupallisen palvelun, jonka se ottaisi käyttöön matkustajaliikennettä koskevan julkisen palvelun sopimuksen puuttuessa. Corsica Ferries toimitti kyselylomakkeeseen antamiensa vastausten tueksi useita Excel-tiedostoja, joissa eriteltiin muun muassa sen alusten kapasiteetti ja kuvattiin kaupallinen palvelu, jota se tarjoaisi.

(169) Vastauksessaan liikennöitsijöiden kuulemisen kysymykseen 1 Corsica Ferries huomautti, että sen kyselylomakkeeseen antamat vastaukset sekä sen kuljetuspalvelua koskevia tietoja sisältävä Excel-tiedosto oli laadittu, koska CdC:n toimittamissa asiakirjoissa ei ollut mainintaa alueellisen yhteyden tarpeista ja vaatimuksista. Näiden epävarmuustekijöiden vuoksi Corsica Ferries ei ollut mallintanut alustensa kapasiteettia koskevassa Excel-tiedostossaan tarjotun kapasiteetin kasvua tai vähenemistä vuosina 2023–2028. Näin ollen ilmoitettu kapasiteetti pysyi koko tarkastelujakson ajan samana.

(170) Vastauksessaan kysymykseen 4 Corsica Ferries totesi, että ilman julkisen palvelun sopimusta se harjoittaisi 1 päivästä tammikuuta 2023 matkustajaliikennettä kaikkien mantereen satamien (Marseille, Nizza, Toulon) ja kaikkien Korsikan satamien välillä Proprianoa lukuun ottamatta. Tarkemmin sanottuna se harjoittaisi kaupallista päivä- ja yöliikennettä (rahti- ja matkustajaliikennettä), joka

— käsittäisi päivittäisen edestakaisen matkan Manner-Ranskan (vähintään viisi kertaa viikossa Toulonista ja kaksi kertaa viikossa Marseillesta) sekä Ajaccion ja Bastian satamien välillä

— käsittäisi kaksi kuukausittaista edestakaista matkaa Marseillesta ja vähintään kolme viikoittaista edestakaista matkaa Toulonista Porto-Vecchion ja L'Île-Roussen satamiin

— ei sisältäisi kaupallista liikennöintiä Proprianolle, koska Corsica Ferriesin mukaan kyseisen sataman korvaisi Ajaccio, jonne yhtiö suunnitteli jo liikennöivänsä vähintään kerran päivässä Marseillesta ja Toulonista

— käsittäisi ylimääräisiä meriliikennepalveluja Nizzan sataman ja Korsikan välillä heinäkuusta syyskuuhun.

(171) Corsica Ferries ilmoitti Ranskan viranomaisille, että sillä oli 13 alusta, joita ei ollut osoitettu millekään reitille. Yhtiö ilmoitti myös, että 15 prosenttia sen liikennöinnistä kaikilla reiteillä tapahtuisi päiväaikaan (lähtö klo 6–16 ja saapuminen klo 14–24, kumpaankin suuntaan).

([97]) Jos vastaus oli "ei", liikennöitsijän oli ilmoitettava syy palvelun puuttumiselle.

([98]) Liikennöitsijän oli myös täsmennettävä, i) mihin aikaan vuodesta palvelua tarjottaisiin, ellei palvelu olisi ympärivuotista, ii) oliko ehdotetussa palvelussa kyse suorasta yhteydestä, iii) miten tiheään vuoroja ajettaisiin, iv) mikä olisi suunniteltu lähtö- ja saapumisaikataulu ja v) mikä olisi suunniteltujen suorien yhteyksien vuotuinen kokonaismäärä.

([99]) Liikennöitsijän oli täsmennettävä i) se, miten käytettävä alus näyttäisi vastaavan alueellisen yhteyden tarpeisiin, ii) alusten suunniteltu lukumäärä, iii) alusten kapasiteetti, iv) alusten ominaisuudet, v) toteutetut ympäristötoimenpiteet ja vi) aluksilla tarjottavat palvelut.

(172) Alustensa matkustajaliikennekapasiteetista Corsica Ferries toimitti Ranskan viranomaisille taulukossa 16 esitetyt tiedot.

Taulukko 16

Corsica Ferriesin mahdollinen palvelu vuoden 2019 julkisen palvelun velvoitejärjestelmän mukaisesti (vuotuinen matkustajamäärä) julkisen palvelun sopimusten puuttuessa

	2023–2028 Muualla asuvat matkustajat (Marseillen, Toulonin ja Nizzan alue)	2023–2028 Korsikalla asuvat matkustajat (Marseillen ja Toulonin alue)	2023–2028 Yhteensä
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**

Lähde: Corsica Ferriesin vastaus Korsikan ja Manner-Ranskan välistä meriliikennettä koskevaan markkinatutkimukseen (22 päivänä helmikuuta 2022).

(173) Corsica Ferries totesi myös, että sen tarjous (Marseillen satamasta) olisi voimassa ainoastaan ilman julkisen palvelun sopimusta Korsikan ja mantereen välisestä liikenteestä.

3.4.2.2.2 Markkinoiden toimintapuutetta koskeva analyysi

(174) Tarkasteltuaan Corsica Ferriesin käyttämää kapasiteettia Ranskan viranomaiset päättelivät, että julkisen palvelun sopimusten puuttuessa markkinat voisivat vastata Ajaccion, Bastian, L'Île-Roussen ja Porto-Vecchion sekä Ranskan mantereen satamien välisiä meriliikennepalveluja koskevaan Korsikalla asuvien (lukuun ottamatta lääketieteellisistä syistä matkustavia) ja muualla asuvien matkustajien kysyntään vuosina 2023–2028.

(175) Ranskan viranomaiset panevat kuitenkin merkille, että Corsica Ferries ei liikennöi Proprianon satamaan. Ne päättelevät näin ollen, että markkinat toimivat puutteellisesti Proprianon sataman ja Ranskan mantereen satamien välisessä meriliikenteessä sekä Korsikalla että muualla asuvien matkustajien kannalta.

(176) Lisäksi lääketieteellisistä syistä matkustavien kysynnän kannalta Ranskan viranomaiset ottavat huomioon, että Corsica Ferries liikennöisi Marseillen satamaan Ajaccion ja Bastian satamista vain kaksi kertaa viikossa ja Porto-Vecchion ja L'Île-Roussen satamista vain kolme kertaa kuukaudessa. Kuten johdanto-osan 170 kappaleessa todetaan, Corsica Ferries ei myöskään liikennöisi Proprianon satamaan. Sen vuoksi Ranskan viranomaiset katsovat, että Corsica Ferriesin liikennöinti Marseillen satamaan, jota lääketieteellisistä syistä matkustavat suosivat, ei ole riittävän säännöllistä.

3.4.2.3 Päätelmä matkustajameriliikenteeseen liittyvän julkisen palvelun tarpeesta

(177) Koska markkinat eivät toimi kunnolla Proprianon ja Ranskan mantereen satamien välisessä, Korsikalla ja muualla asuvien matkustajien käyttämässä meriliikenteessä, Ranskan viranomaiset päättelivät, että tarve julkiselle palvelulle koski kaikkea vuosiksi 2023–2030 arvioitua määrällistä kysyntää liikenteelle Proprianon satamasta/satamaan, kuten taulukosta 14 ilmenee.

(178) Koska markkinat eivät toimi kunnolla kunkin Korsikan sataman ja Marseillen sataman välisessä, lääketieteellisistä syistä matkustavien henkilöiden käyttämässä meriliikenteessä siksi, että liikennepalvelut, joita Corsica Ferries tarjoaisi, olisivat riittämättömiä, Ranskan viranomaiset päättelivät, että tarve julkiselle palvelulle koski kaikkea lääketieteellisistä syistä Marseilleen matkustavien kysyntää vuosina 2023–2030, kuten taulukosta 15 ilmenee.

3.4.3 *Merirahtiliikennettä koskevan julkisen palvelun tarpeen piirteet*

(179) Tässä alajaksossa kuvataan Ranskan viranomaisten johtopäätökset, jotka koskevat i) Korsikan ja mantereen välisen merirahtiliikenteen käyttäjäkysyntää ja ii) markkinoiden kyvyttömyyttä vastata kyseiseen kysyntään.

3.4.3.1 Käyttäjäkysynnän kartoittaminen

(180) Seuraavissa alajaksoissa kerrotaan Ranskan viranomaisten tekemistä analyyseista, jotka koskevat sekä laadullista että määrällistä kysyntää Korsikan ja mantereen välisten merirahtipalvelujen käyttäjien keskuudessa.

3.4.3.1.1 Laadullisen kysynnän kartoittaminen

(181) Tässä alajaksossa esitellään ensin käyttäjien kuulemisen tulokset, toiseksi satamien kuulemisen tulokset ja lopuksi Gecodian raportin päätelmät, jotka täydentävät julkisten kuulemisten tuloksia.

3.4.3.1.1.1 Käyttäjien kuulemisen tulokset

3.4.3.1.1.1.1 Esitetyt kysymykset

(182) Käyttäjien kuulemista koskevassa tukiasiakirjassa (johdanto-osan 95 kappale) Ranskan viranomaiset tekivät alustavan eron vetoautolla kuljetettavan rahdin ja vetoautottoman rahdin kuljetuksen välillä ([100]).

(183) Käyttäjien kuulemisessa käytettiin kaikille merirahtiliikenteen käyttäjille osoitettua kyselylomaketta. Kyselylomake sisälsi noin 20 monivalintakysymystä (joissakin tapauksissa käyttäjä saattoi valita monta vaihtoehtoa), ja siihen vastaaminen vei arviolta viisi minuuttia.

(184) Kolmessa ensimmäisessä kysymyksessä pyydettiin yleistä tietoa käyttäjäprofiileista. Ensimmäisessä kysymyksessä käyttäjiltä kysyttiin, mitä reittiä/reittejä Marseillen sataman ja viiden Korsikan sataman välisistä reiteistä he käyttävät ([101]). Toisessa kysymyksessä kysyttiin käyttäjien toimialaa ja päätoimipaikan postinumeroa. Kolmannessa kysymyksessä kysyttiin käyttäjien mielipidettä vetoautolla kuljetettavan rahdin ja vetoautottoman rahdin kuljetuksen välisestä jaottelusta ja pyydettiin käyttäjiltä tietoa heidän kyseisellä reitillä vuonna 2019 kuljettamansa vetoautolla kuljetetun ja/tai vetoautottoman rahdin määrästä.

(185) Kysymyksissä 4–13 tiedusteltiin käyttäjien tyytyväisyyttä kyseisellä reitillä / kyseisillä reiteillä tarjottaviin meriliikennepalveluihin. Tarkemmin sanottuna käyttäjiltä kysyttiin,

— vastasiko reitillä tarjottu palvelu heidän tarpeitaan (vastaus: kyllä tai ei)

— oliko käyttäjä kohdannut käytettävissä olevaan kapasiteettiin liittyviä vaikeuksia ([102])

— minkätyyppisen rahdin tapauksessa käyttäjä oli kohdannut tällaisia vaikeuksia ja oliko käyttäjä siirtänyt rahtia muille reiteille näiden vaikeuksia vuoksi ([103])

— oliko käyttäjä tyytyväinen Korsikalta lähtö- ja Korsikalle saapumisaikoihin (tyytyväinen vai tyytymätön; jos käyttäjä oli tyytymätön, toivoiko hän aikaisempaa vai myöhäisempää lähtö- tai saapumisaikaa) sekä hänen käyttämillään merireiteillä liikennöityjen laivavuorojen tiheyteen

— olisiko vuoden 2019 julkisen palvelun velvoitejärjestelmän mukaista rahdin enimmäishintaa muutettava.

([100]) Käyttäjien kuulemisen tukiasiakirjassa selitetään, että vetoautoton rahti vaatii merkittävän määrän käsittelyä satamassa (satamalaitteet, työvoima), toisin kuin vetoautolla kuljetettava rahti.
([101]) Jos käyttäjät käyttivät useampaa reittiä, kyselylomake oli täytettävä kunkin reitin osalta.
([102]) Vastausvaihtoehdot olivat seuraavat: poikkeuksetta, säännöllisesti, satunnaisesti, en koskaan.
([103]) Vastausvaihtoehdot olivat seuraavat: jatkaminen samalla reitillä, siirtyminen muille Marseillen-reiteille, siirtyminen muille Toulonin-reiteille, siirtyminen muille Nizzan-reiteille, muu (täsmennettävä).

(186) Kysymyksissä 14–20 käyttäjiä kehotettiin arvioimaan palvelua tarjoavien mantereen satamien valikoimaa. Tarkemmin sanottuna käyttäjiltä kysyttiin,

— tutkivatko käyttäjät tehdessään varausta Marseillesta liikennöitävälle reitille myös vaihtoehtoisia yhteyksiä muista mantereen satamista ([104])

— mikä oli ensisijainen syy valita Marseillen satama muiden mantereen satamien sijaan ([105])

— olisivatko käyttäjät valmiita käyttämään meriliikennepalveluja toisesta mantereen satamasta (Toulon, Nizza tai molemmat) käsin kulkeakseen Korsikalle tai Korsikalta, jos Marseillen sataman meriliikenneyhteyksien lippuhintoja korotettaisiin 5–10 prosenttia

— olivatko käyttäjät jo käyttäneet vuodesta 2019 tarjolla olleita reittejä Toulonista tai Nizzasta Korsikaan (kyllä tai ei), ja jos olivat, mikä oli heille ensisijainen syy valita muu mantereen satama (Toulon tai Nizza) Marseillen sataman sijaan ([106]).

(187) Lopuksi kysymyksessä 21 kysyttiin, olisiko käyttäjästä parempi, että yhteyksiä liikennöitäisiin rahdinkuljetukseen tarkoitetuilla aluksilla (ro-ro-alukset) nykyisen palvelun (ro-pax-alukset) sijaan.

3.4.3.1.1.1.2 Yhteenveto saaduista vastauksista

(188) Kuulemisen päättyessä Ranskan viranomaiset olivat saaneet kyselylomakkeeseen vain viisi vastausta. Tämän vähäisen määrän vuoksi Gecodia otti suoraan yhteyttä useisiin Korsikan ja mantereen välisiä merirahtipalveluja käyttäviin kuljetus- ja logistiikkayrityksiin voidakseen käydä kyselylomakkeen suoraan läpi niiden kanssa puhelimitse.

(189) Ranskan viranomaiset toteavat, että Gecodia otti yhteyttä 21 kuljetusyritykseen, joiden osuus kaikesta Korsikan ja mantereen välillä kulkevasta vetoautottomasta rahdista oli noin 90 prosenttia ja vetoautolla kuljetettavasta rahdista 70 prosenttia. Tutkimukseen osallistuneet liikenteenharjoittajat käyttivät pääasiassa Marseillesta lähteviä reittejä, ja yli puolet niistä käytti myös Toulonista lähteviä reittejä. Liikenteenharjoittajat antoivat vastauksia kunkin Korsikan (kunkin Korsikan sataman) ja mantereen (kunkin mantereen sataman) välillä käyttämänsä reitin sekä kunkin rahtityypin (vetoautolla kuljetettavan rahdin ja vetoautottoman rahdin) osalta.

(190) Vetoautottoman rahdin osalta ([107]) kyselylomakkeeseen annetut vastaukset voidaan tiivistää seuraavasti:

— Hieman yli puolet vastaajista katsoo, ettei nykyinen meriliikennepalvelu vastaa yleisesti heidän tarpeitaan. Tulokset vaihtelevat reiteittäin: vaikka lähes kaikki Manner-Ranskan sekä Proprianon ja L'Île-Roussen välisiä liikennepalveluja käyttävät ovat tyytyväisiä nykyiseen tarjontaan, Ajaccion- ja Bastian-yhteyksiä käyttävät ovat lähes kaikki tyytymättömiä. ([108])

— Useimpien käyttäjien vaikeudet liittyvät käytettävissä olevaan kapasiteettiin, varsinkin mantereen ja Bastian välisillä reiteillä (100 prosenttia kohtaa vaikeuksia säännöllisesti tai poikkeuksetta) sekä Ajaccion- ja Porto-Vecchion-reiteillä (yli 50 prosenttia kohtaa vaikeuksia säännöllisesti tai poikkeuksetta).

— Vastaajat arvostavat suurelta osin lähtö- ja saapumisaikoja Korsikan päässä sekä käyttäjien kuulemisen ajankohtana voimassa olleita edestakaisten matkojen vuorovälejä.

([104]) Vastausvaihtoehdot olivat seuraavat: minulla ei ole vaihtoehtoja (varaamiseen liittyy pakottava syy), poikkeuksetta, vain tiettyjen ylitysten osalta (vastaajaa pyydettiin ilmoittamaan, millaisten ylitysten tapauksessa hän ei vertaile yhteyksiä), en koskaan.

([105]) Vastausvaihtoehdot olivat seuraavat: halvin hinta, satamainfrastruktuuri, aikataulu, parempi palvelun laatu, sataman sijainti määränpäässä, matkan tyyppi, muu (täsmennettävä).

([106]) Vastausvaihtoehdot olivat seuraavat: halvin hinta, sopivampi aikataulu, määränpään sijainti lähempänä valittua satamaa, Marseillen yhteys oli loppuunmyyty, muu (täsmennettävä).

([107]) Yleisesti voidaan todeta, että vetoautotonta rahtia kuljetetaan vain Korsikan satamien ja Marseillen sataman välillä.

([108]) Porto-Vecchion tilanne on sekavampi: 64 prosenttia vastaajista oli palveluun tyytymätön.

— Yksikään vastaajista ei vertaa Marseillen sataman yhteyksiä muiden satamien tarjoamiin yhteyksiin. Marseillen satama valitaan lähes yksinomaan sen läheisen sijainnin perusteella. Siinäkään tilanteessa, että Marseillesta lähtevän meriliikenteen hinnat nousisivat, yksikään vastaajista ei vaihtaisi muihin mantereen satamiin.

— Lähes kaikki vastaajat suosisivat palvelua, jossa käytettäisiin pelkkää rahtia kuljettavia aluksia (ro-ro-aluksia) matkustaja-rahtialusten sijaan.

(191) Vetoautolla kuljetettavan rahdin osalta kyselylomakkeeseen annetut vastaukset voidaan tiivistää seuraavasti:

— Hieman yli puolessa annetuista vastauksista todetaan, että nykyinen meriliikennepalvelu Marseillesta/Marseilleen vastaa yleensä tarpeita, kun taas Toulonin tarjoamaa palvelua pidetään epätyydyttävänä (77 prosenttia vastauksista). Tulokset vaihtelevat reiteittäin: lähes kaikki käyttäjät valittavat reitistä Bastiaan/Bastiasta (riippumatta siitä, onko satama mantereella Marseille vai Toulon). Puolet vastaajista on myös tyytymättömiä Ajaccion- ja Porto-Vecchion-yhteyteen (niin Marseillesta kuin Toulonistakin) mutta yleisesti tyytyväisiä Proprianon- ja L'Île-Roussen-yhteyksiin.

— Useimmat käyttäjät kohtaavat käytettävissä olevaan kapasiteettiin liittyviä vaikeuksia erityisesti Bastian-reiteillä (100 prosenttia säännöllisesti tai poikkeuksetta niin Marseillessa kuin Toulonissakin) sekä Ajaccion- ja Porto-Vecchion-reiteillä (50 prosenttia Marseillesta matkustavista ja 100 prosenttia Toulonista matkustavista kohtaa vaikeuksia säännöllisesti tai poikkeuksetta).

— Vastaajat arvostavat paljolti sekä Toulonissa että Marseillessa käyttäjien kuulemisen ajankohtana voimassa olleiden edestakaisten matkojen lähtö- ja saapumisaikoja ja vuorovälejä.

— Vastaajista lähes kukaan ei vertaa Marseillen sataman yhteyksiä muiden satamien tarjoamiin yhteyksiin. Marseillen satama valitaan lähes yksinomaan sen läheisen sijainnin perusteella. Siinäkään tilanteessa, että Marseillesta lähtevän meriliikenteen hinnat nousisivat, yksikään vastaajista ei vaihtaisi muihin mantereen satamiin.

— Vuonna 2019 alle 40 prosenttia vastaajista käytti muita mantereen satamia kuin Marseillea. Tulokset vaihtelevat reiteittäin: 80 prosenttia vastaajista, jotka matkustavat Bastiaan/Bastiasta, ja 50 prosenttia vastaajista, jotka matkustavat Ajaccioon/Ajacciosta, käytti Toulonin satamaa, kun taas lähes kukaan ei matkustanut Toulonin ja muiden Korsikan satamien välillä. Ainoa syy Toulonin sataman käyttöön oli se, että Marseillen sataman yhteys oli täynnä. Siinäkään tilanteessa, että Marseillesta lähtevän meriliikenteen hinnat nousisivat, yksikään vastaajista ei vaihtaisi muihin mantereen satamiin.

— Suurin osa vastaajista suosisi palvelua, jossa käytettäisiin pelkkää rahtia kuljettavia aluksia (ro-ro-aluksia) ro-pax-alusten sijaan.

3.4.3.1.1.2 Satamien kuuleminen

3.4.3.1.1.2.1 Esitetyt kysymykset

(192) Satamien kuulemiseen liittyvä kyselylomake sisälsi kolme osiota rahtiliikenteestä.

(193) Kyselylomakkeen ensimmäisessä osassa satamaviranomaisia pyydettiin esittämään huomioita käyttäjien kysyntään liittyvistä piirteistä, jotka yksilöitiin ja kuvattiin käyttäjien kuulemisen tukiasiakirjassa (johdanto-osan 95 kappale). Tarkemmin sanottuna ensimmäisessä osassa satamaviranomaisia pyydettiin

— esittämään huomioitaan vetoautolla kuljetettavan rahdin ja vetoautottoman rahdin välisestä jaottelusta

— ilmoittamaan omien markkinatietojensa pohjalta satamansa markkina-alueen koko

— kertomaan, pitivätkö ne muihin satamiin verrattuna omaa satamainfrastruktuuriaan ylivoimaisena kaikessa Korsikan ja mantereen välisessä rahtiliikenteessä (vetoautolla kuljetettava rahti ja vetoautoton rahti) tai osassa tätä liikennettä

— esittämään huomioitaan satamien välisestä kilpailusta – sekä vallitsevasta kilpailusta että kilpailusta seitsemän vuoden ajalta – rahtiliikenteen osalta.

(194) Kyselylomakkeen toisessa osassa satamaviranomaisia pyydettiin kuvaamaan kattavasti satamainfrastruktuuri, jota ne todennäköisesti käyttäisivät Korsikan ja Manner-Ranskan välisiin meriliikennepalveluihin.

(195) Kolmannessa osassa (kysymykset 5.1–5.8 vetoautottoman rahdin osalta ja kysymykset 6.1–6.8 vetoautolla kuljetettavan rahdin osalta) kysyttiin satamaviranomaisilta lähinnä niiden infrastruktuurin edellytyksistä hoitaa rahtiliikennettä. Tarkemmin sanottuna niitä pyydettiin ilmoittamaan,

— sisältyykö niiden infrastruktuuriin vetoautolla kuljetettavan rahdin ja vetoautottoman rahdin käsittelyalueet (vastaus: kyllä tai ei) ([109])

— minkä tyyppisiä aluksia ne voisivat ottaa vastaan ([110])

— käsitelläänkö satamassa tällä hetkellä vetoautolla kuljetettavaa rahtia ja/vai vetoautotonta rahtia ([111])

— kykenikö niiden infrastruktuuri ottamaan vastaan rahtiliikenteen päivittäisiä ([112]) ja viikoittaisia ([113]) edestakaisia matkoja (vastaus: kyllä tai ei)

— kykenivätkö satamaviranomaiset takaamaan tietyn määrän päivittäisiä ja viikoittaisia edestakaisia matkoja Korsikalle suuntautuville rahtiliikenteen palveluille (vastaus: kyllä tai ei) ([114]).

3.4.3.1.1.2.2 Yhteenveto saaduista vastauksista

(196) Kuten johdanto-osan 120 kappaleessa todetaan, Ranskan viranomaiset keräsivät vastauksia Toulonin, Marseillen ja Nizzan satamaviranomaisilta.

(197) Kyselylomakkeen ensimmäisessä osassa nämä kolme satamaa katsovat, että Ranskan viranomaisten tapa erotella vetoautolla kuljetettava rahti ja vetoautoton rahti on asianmukainen. Rahtiliikenteen markkina-alueesta Nizzan ja Toulonin satamat toteavat, että niiden markkina-alue on vain paikallinen ja rajoittuu välittömään sisämaahan, kun taas Marseillen satama katsoo houkuttelevansa rahtikuljetuksia eri puolilta Ranskaa ja erityisesti Rhônen laakson kautta kulkevia tavarakuljetuksia.

(198) Kilpailuedellytyksistään Nizzan satama toteaa, että koska Nizzan satamainfrastruktuuri sijaitsee keskellä kaupunkia ja koska Nizzaa ympäröivä teollisuuden ja kaupan kudelma on harvaa, Nizza ei kykene tällä hetkellä eikä seitsemän vuoden kuluessa vastaamaan Korsikan ja mantereen väliseen rahtiliikenteen kysyntään. Toulonin satama toteaa myös, että Marseillen satama on rahtimarkkinoiden kiistaton johtaja ja että Toulon voi ainoastaan täydentää Marseillea. Toulonin satama huomauttaa, että Marseillen ja Toulonin välinen kilpailu on ”tervettä Toulonin vähäisestä kapasiteetista huolimatta, mikä tarkoittaa, ettei Toulon kykene oikeastaan kilpailemaan näillä markkinoilla”. Marseillen satama katsoo, että sen maantieteellinen sijainti keskellä moottoriteitä ja rautatieliittymiä ja lähellä tärkeimpiä logistiikka- ja liikennekeskuksia sekä se, että satamaan pääsee erittäin helposti kolmelta moottoritieltä, antavat sille merkittävää etua rahtiliikenteessä.

([109]) Kyselylomakkeessa satamia pyydettiin täsmentämään käsittelyalueiden koko, se, olivatko ne käytettävissä Korsikan-liikennettä varten, ja niiden kapasiteetti ottaa vastaan luokan 1 ja luokan 2 vaarallisia aineita.

([110]) Satamaviranomaisten piti myös ilmoittaa i) käytettävissä olevien laitureiden määrä, ii) enimmäiskapasiteettinsa alusten vastaanottoon juoksumetreinä sekä iii) toteutetut ympäristötoimenpiteet.

([111]) Satamaviranomaisten oli myös ilmoitettava i) päivittäinen puoliperävaunujen/rekka-autojen vastaanottokapasiteettinsa, ii) puoliperävaunujen/rekka-autojen vastaanottoajat, iii) puoliperävaunujen/rekka-autojen keskimääräinen pysäköintiaika sekä iv) se, kuinka monta puoliperävaunua/rekka-autoa voi nousta laivaan/maihin tunnissa.

([112]) Satamaviranomaisten piti myös ilmoittaa i) mahdollisten päivittäisten pysähdysten määrä, ii) pysähdysten vähimmäis- ja enimmäiskesto sekä iii) laituripaikkojen jakamista koskevat säännöt.

([113]) Satamaviranomaisten piti myös ilmoittaa i) mahdollisten viikoittaisten pysähdysten määrä, ii) näiden pysähdysten vähimmäis- ja enimmäiskesto sekä iii) laituripaikkojen jakamista koskevat säännöt.

([114]) Kysymyksissä pyydettiin satamaviranomaisia täsmentämään taattujen pysähdysten määrä.

(199) Kyselylomakkeen kolmannesta osasta

— *Marseillen satamaviranomainen* toteaa, että sillä on 13 laituripaikkaa, jotka pystyvät vastaanottamaan vetoautolla kuljetettavaa rahtia ja vetoautotonta rahtia Korsikalle. Viisi niistä on jo varattu kokonaan Korsikan-liikenteelle vuosien 2021–2022 julkisen palvelun sopimusten nojalla, ja lisäksi tähän tarkoitukseen voidaan osoittaa kahdeksan muuta paikkaa. Marseillen satamassa on 120 000 neliömetriä käsittelyalueita, jotka voidaan osoittaa kokonaan Korsikalle menevälle vetoautolla kuljetettavalle ja vetoautottomalle rahdille. Sääolosuhteiden vaatiessa tai vaarallisten aineiden käsittelyä varten käytettävissä on lähes 30 000 neliömetriä lisätilaa. Lisäksi terminaalin laajennushankkeessa syntyy yli 60 000 neliömetriä ylimääräisiä käsittelyalueita, joita satama voi käyttää meriliikenteeseen Korsikalle. Marseillen satama toteaa myös vastauksessaan, että rekka-autot on helppo ajaa aluksiin. ([115]) Marseillen satamassa on mahdollista ajaa laivaan/maihin keskimäärin 35 perävaunua tunnissa ja lähes 240 perävaunua päivässä. Lisäksi Marseillen satama kertoo voivansa tarjota ro-pax-aluksille laivankorjauspalveluja, jotka mahdollistavat teknisten vikojen välittömän korjaamisen.

— *Toulonin satamaviranomainen* toteaa, että sen satamainfrastruktuuri pystyy käsittelemään vetoautolla kuljetettavaa ja vetoautotonta rahtia. Se huomauttaa, että Toulon-Port de Commercella on käsittelyalueet (3 400 m^2) ja kolme laituripaikkaa ro-pax-aluksille, joille voidaan taata kaksi edestakaista matkaa päivässä. ([116]) Satamaviranomainen toteaa voivansa hoitaa tässä terminaalissa 80 perävaunun nousun laivaan/maihin päivässä (mutta kesäkaudella vain noin kymmenen). Satamaviranomainen kuitenkin varoittaa, että ottaen huomioon, kuinka paljon Corsica Ferries nykyisin käyttää näitä alueita (käyttöaste 80 prosenttia), se ei voi taata, että niitä voidaan kohdentaa päivittäin säännölliseen Korsikan-liikenteeseen. ([117]) Toulon-Port de Commerce voi ottaa vastaan vetoautolla kuljetettavaa rahtia, lukuun ottamatta vaarallisia aineita. Toulon-Brégaillonilla on puolestaan 30 000 neliömetriä käsittelyalueita, joita se voi käyttää vetoautottomaan rahtiliikenteeseen, myös vaarallisten aineiden kuljetuksiin. Sillä on kuitenkin vain yksi laituripaikka, joka on vain ro-ro-aluksille. Se pystyy käsittelemään 120 perävaunua päivässä. Varin kauppakamari toteaa, että Toulon-Brégaillon soveltuu parhaiten pelkkään rahdinkuljetukseen; satamassa ei voida harjoittaa matkustajaliikennettä, koska terminaali sijaitsee alueella, jolla käsitellään räjähteitä.

— *Nizzan satamaviranomainen* toteaa, että sen satamainfrastruktuuri ei pysty käsittelemään vetoautotonta rahtia. Vetoautolla kuljetettavaa rahtia voidaan kuitenkin käsitellä. Infrastruktuurin käsittelyalue on 25 900 neliömetriä, mutta sataman mukaan matkustajaliikenne on etusijalla muuhun toimintaan nähden. Käytettävissä on neljä laituripaikkaa. Nizzan satamaviranomainen ilmoittaa pystyvänsä takaamaan vetoautolla kuljetettavalle rahdille jopa neljä päivittäistä edestakaista yhteyttä Korsikalle.

(200) Kuten johdanto-osan 124 kappaleessa todetaan, Korsikan kauppakamari antoi käyttäjien kuulemisessa myös vapaamuotoisen vastauksen. Korsikan kauppakamari toimitti useita tietoja tavarakuljetuksista Korsikan satamiin.

(201) Korsikan kauppakamari korostaa yleisesti ottaen kapasiteettiongelmia, joita on kaikilla Korsikan satamilla Proprianoa lukuun ottamatta. Tämän tilanteen vuoksi kesäkaudella tarvitaan säännöllisesti prefektin myöntämiä poikkeuslupia, jotta tavaroita kuljettavat raskaan liikenteen ajoneuvot voivat liikennöidä niinä päivinä, joina tieliikenne on vilkasta (ns. punaisina päivinä). Korsikan kauppakamari toteaa erityisesti, että

— *Bastian sataman* tavaraliikenne on kasvanut erittäin voimakkaasti vuodesta 2010 lähtien eikä covid-19-pandemia hidastanut tätä kasvua. Bastian sataman kapasiteetti on kuitenkin saavuttanut saturaatiopisteen, sillä käsittelyalueet ovat liian täynnä, käsittely on yhä vaativampaa, koska aikaa ja tilaa on rajallisesti, ja ruuhkan vuoksi liikenteenharjoittajat kohtaavat säännöllisesti sen tilanteen, etteivät ne kykene hoitamaan toimituksiaan ajoissa. Vaikka Bastian satamassa on kahdeksan laituripaikkaa, sinne ei voida

([115]) Marseillen satamaviranomainen toteaa, että rekka-autolla kestää viisi minuuttia siirtyä sataman sisäänkäynnistä meriterminaaliin. Lisäksi satama ilmoittaa, että sataman passitus- ja lähtöselvitysmenettelyt ovat täysin digitalisoituja, minkä ansiosta liikenne etenee sujuvasti.

([116]) Toulonin satamaviranomainen kertoo, että yksi kolmesta laiturista, nimeltään Fournel, on varattu ensisijaisesti risteilyaluksille klo 8.30–18.30.

([117]) Varin kauppakamari toteaa vastauksessaan, että koska Corsica Ferries käsittelee jo yli 1,3 miljoonaa Korsikan-liikenteen matkustajaa osana julkisen palvelun sopimusten ulkopuolelle jäävää palveluaan ja yli 400 000 Euroopan muiden saarikohteiden (Sardinia, Menorca, Mallorca) matkustajaa pelkästään [Toulon-Port de Commercen] terminaalissa toimivien muiden palvelujensa kautta ja koska paikalliset vaaleilla valitut edustajat ovat vaatineet, että nämä määrät on rajattava vuosina 2019–2021 käsiteltyihin määriin (eli enintään 2 miljoonaan matkustajaan), on hyvin vaikeaa kuvitella, että tähän olemassa olevaan ja vakiintuneeseen toimintaan lisättäisiin julkisen palvelun sopimusten velvoitteiden mukaista toimintaa (ja erityisesti mahdollisuus käsitellä rahtia koko vuoden ajan).

ottaa samanaikaisesti kahdeksaa alusta laiturien teknisten ominaisuuksien (rajallinen pituus ja syväys) vuoksi. Korsikan kauppakamari pyytää siksi vastauksessaan, että Bastian ja Marseillen välisiä päivittäisiä edestakaisia matkoja jatkettaisiin ja että edestakaisia matkoja lisättäisiin, jotta liikennettä voidaan porrastaa, ruuhkia ehkäistä sekä välttää tavaroiden jääminen laituriin.

— Myös *Ajaccion ja Porto-Vecchion satamien* tavaraliikenne kasvaa voimakkaasti, minkä vuoksi tavaraa jää yhä useammin laituriin alusten tilanpuutteen vuoksi. Korsikan kauppakamari pyytää, että kummassakin satamassa päivittäisiä ja viikoittaisia edestakaisia matkoja jatkettaisiin ja että edestakaisia matkoja lisättäisiin, jotta liikennettä voidaan porrastaa, ruuhkia ehkäistä sekä välttää tavaroiden jääminen laituriin.

— Korsikan kauppakamarin mukaan *L'Île-Roussen satama* kärsii epätasapainosta suhteessa muihin Korsikan satamiin, sillä yksi kolmesta edestakaisesta matkasta viikossa on tarkoitettu vaarallisten aineiden kuljetukseen, mikä heikentää taloudellista elinvoimaa sataman markkina-alueella (Balagne), joka on Porto-Vecchion jälkeen toiseksi suosituin matkailukohde. Lisäksi L'Île-Roussen satamassa on kaksi laituripaikkaa, joita ei voida käyttää samanaikaisesti, mikä johtuu kumpaakin laituripaikkaa suojaavan ainoan aallonmurtajan leveydestä sekä laiturien pituudesta. Korsikan kauppakamarin mukaan viikoittaisia edestakaisia matkoja pitäisi lisätä kolmeen, minkä lisäksi vaarallisten aineiden kuljetuksille olisi oma edestakainen matkansa.

— *Proprianon satamassa* ei ole merkittäviä ruuhkia.

3.4.3.1.1.3 Gecodian raportin päätelmät laadullisesta kysynnästä rahtiliikennettä kuljettavien käyttäjien keskuudessa

(202) Julkisten kuulemisten lisäksi Ranskan viranomaiset antoivat Gecodialle tehtäväksi tehdä lisäanalyyseja Korsikaan suuntautuvien meriliikennepalvelujen kysynnästä rahtiliikennettä kuljettavien käyttäjien keskuudessa.

(203) Kuten johdanto-osan 95 kappaleessa todetaan, Ranskan viranomaiset olivat huomauttaneet käyttäjien kuulemista koskevassa tukiasiakirjassa, että vetoautolla kuljetettava rahti oli erotettava vetoautottomasta rahdista, sillä näiden rahtimuotojen käsittelyyn liittyy erilaisia vaatimuksia.

(204) Gecodian tekemässä tutkimuksessa vahvistetaan tämä vetoautolla kuljetettavan rahdin ja vetoautottoman rahdin välinen ero. Gecodia analysoi myös vetoautolla kuljetettavan rahdin ja vetoautottoman rahdin merikuljetuksia koskevan käyttäjien kysynnän maantieteellistä laajuutta selvittääkseen, kohdistuiko käyttäjien ilmaisema kysyntä Korsikan ja mantereen väliselle rahdinkuljetukselle yhteen vai useampaan mantereen satamaan. Analyysissa otettiin huomioon erityisesti seuraavat parametrit:

— satamien kapasiteetti ottaa vastaan liikennettä

— julkisten kuulemisten aikana kerätyt huomiot

— se, kuinka paljon kalliimmaksi tulee käyttää tiettyä satamaa verrattuna toiseen, riippuen siitä, mikä on mantereelta Korsikalle kuljetettavan rahdin lähtöpaikka, tai siitä, mikä on Korsikalta mantereelle kuljetettavan rahdin määräpaikka, sekä

— pysyvä ja merkittävä hintaero (vain vetoautolla kuljetettavan rahdin osalta).

3.4.3.1.1.3.1 Käyttäjien kysyntä rahtiliikenteen tyypin mukaan (vetoautolla kuljetettava rahti ja vetoautoton rahti)

(205) Gecodian raportissa todetaan, että vetoautolla kuljetettavan rahdin ja vetoautottoman rahdin välillä on merkittävä ero. Ensinnäkin vetoautottomalla rahdilla tarkoitetaan sitä, että puoliperävaunu on irrotettava vetoautosta, jotta se voidaan lastata alukseen, mikä edellyttää erikoiskalustoa ja ahtaajien työtä. Toiseksi satamassa on oltava riittävästi kapasiteettia (käsittelyalueita) puoliperävaunujen säilyttämiseen ennen lastausta. Puoliperävaunuja ei voida lastata samanaikaisesti matkustajien ja rekka-autojen kanssa, mikä tarkoittaa, että aluksen pysähdys kestää pitkään. Pitkä pysähdys rajoittaa kuitenkin laiturin käyttöä, joten satamassa on oltava useita laitureita, joista liikennöidään useisiin kohteisiin samanaikaisesti. Gecodian raportin mukaan käyttäjien ja satamien kuulemisten tulokset tukevat tämän jaottelun tarkoituksenmukaisuutta.

(206) Lisäksi Gecodian raportissa huomautetaan, että liikenteenharjoittajien näkökulmasta vetoautolla kuljetettava rahti ja vetoautoton rahti eroavat toisistaan ominaisuuksiltaan. Vetoautolla kuljetettava rahti vaatii suurta määrää vetoautoja, joilla kuljetetaan päivittäin useita perävaunuja ([118]), kun taas vetoautoton rahti mahdollistaa vetoautojen käytön optimoinnin suhteessa puoliperävaunujen määrään, niin että liikenteenharjoittaja voi tehdä yhdellä vetoautolla useita edestakaisia matkoja sataman ja logistiikkakeskuksensa välillä saman päivän aikana. Gecodian raportissa todetaan, että liikenteenharjoittajat ilmoittivat käyttäjien kuulemisessa yleensä tekevänsä vetoautolla 4–6 edestakaista matkaa päivässä viedessään satamaan vetoautotonta rahtia.

(207) Gecodian raportissa todetaan näin ollen, että liikenteenharjoittajan siirtyminen vetoautottomasta rahdista vetoautolla kuljetettavaan rahtiin aiheuttaa merkittäviä kustannuksia henkilöstökustannusten ja uusien vetoautojen hankintakustannusten muodossa. Vetoautolla kuljetettavan rahdin kuljetuksessa ja vetoautottoman rahdin kuljetuksessa on siis kyse kahdesta erityyppisestä kysynnästä.

(208) Gecodian raportissa kuitenkin huomautetaan, että vetoautolla kuljetettavan rahdin ja vetoautottoman rahdin välillä on joitakin yhtäläisyyksiä. Gecodian raportissa todetaan erityisesti, että toimitukset (vetoautolla kuljetettava rahti tai vetoautoton rahti) on tehtävä aamulla ennen liikenteenharjoittajan asiakkaan asettamaa määräaikaa ja toimituksen myöhästyminen tai uudelleen aikatauluttaminen johtaa seuraamuksiin. Gecodian raportissa korostetaan näin ollen olevan tärkeää, että lastin purku ja luovutus satamassa alkaa mahdollisimman varhain (klo 6.00–7.00), jotta toimitukset saadaan vastaanottajille ajoissa lähettäjästä riippumatta (supermarketit, rakennusala, pikarahti tai rahtikuljetusten yhdistäminen). Myös vetoautottoman rahdin tapauksessa on tärkeää, että tyhjien (mantereelle palaavien) puoliperävaunujen lastin purku ja luovutus satamassa alkaa hyvin varhain, koska satamassa purettujen puoliperävaunujen palauttaminen (supermarkettiketjujen tai kuljetusliikkeiden) logistiikkakeskuksiin, niiden lastaaminen ja kuljettaminen sitten satamaan vie aikaa. Lisäksi molemmissa tapauksissa on taattava säännölliset meriliikennepalvelut, jotta voidaan turvata tavarakuljetukset Korsikalle sekä puoliperävaunujen/rekka-autojen paluu mantereelle.

3.4.3.1.1.3.2 Kysyntä vetoautottoman rahdin merikuljetuksille pelkästään Marseillen satamassa

(209) Gecodian raportissa todetaan, että vetoautotonta rahtia kuljettavat käyttäjät käyttävät yksinomaan Marseillen satamaa ja että kyseinen satama ei sen vuoksi ole korvattavissa muilla mantereen satamilla eli Toulonin ja Nizzan satamilla.

(210) *Ensinnäkin* Gecodian raportissa todetaan, että ainoastaan Marseillen ([119]) ja Toulon-Brégaillonin satamissa on tarvittava infrastruktuuri tämäntyyppiseen liikenteen vastaanottamiseen, kun taas Toulon-Port de Commercen ja Nizzan satamista sellainen puuttuu. Lisäksi Toulon-Brégaillonin kapasiteetti rajoittuu vain yhteen laituripaikkaan, minkä vuoksi kyseisestä satamasta on mahdollista liikennöidä Korsikalle vain kerran päivässä, ottaen huomioon vetoautottomaan rahtiin liittyvät rajoitteet, jotka koskevat sen vaatiman pysähdyksen kestoa ja sen lähtöaikaa. ([120]) Toulon–Brégaillon voisi siten korvata Marseillen tämäntyyppisessä liikenteessä enintään yhdellä reitillä.

(211) *Toiseksi* Gecodian raportin mukaan käyttäjien kuuleminen vahvistaa pitkälti sen, että vetoautottoman rahdin kuljetusta suunnitellessaan liikenteenharjoittajat eivät koskaan harkitse vaihtoehtoja Marseillen satamalle tai harkitsevat sellaista hyvin harvoin. Yksikään vastaajista ei ilmoittanut, että 5–10 prosentin hinnankorotus Marseillen satamassa saisi heidät siirtymään Toulonin satamiin, koska Toulonin kautta kulkiessaan vastaajat eivät voisi optimoida päivittäistä toimintaansa.

([118]) Yhteenvetona voidaan todeta, että vetoautolla kuljetettavassa rahtiliikenteessä liikkuvat koko rekka-auto (vetoauto ja puoliperävaunu) ja sen kuljettaja, kun taas vetoautoton rahti tarkoittaa pelkän puoliperävaunun kuljettamista.

([119]) Gecodian raportissa todetaan, että Marseillen satamassa on lähes 210 000 neliömetriä käytettävissä olevaa pinta-alaa sekä 13 laituripaikkaa, jotka voidaan varata Korsikan ja mantereen väliseen liikenteeseen ja joissa kaikissa on nykyaikaiset ja digitaaliset laitteistot liikenteen sujuvuuden varmistamiseksi.

([120]) Gecodian raportista ilmenee, että Toulon-Brégaillonin satamassa perävaunujen keskimääräinen lastaustahti aluksiin oli 15–20 perävaunua tunnissa, mikä on selvästi vähemmän kuin Marseillessa (35 perävaunua), ja että käytettävissä oleva päivittäinen kapasiteetti on arviolta 120 perävaunua. Vertailun vuoksi todettakoon, että Marseillen satamassa Korsikalle lähteviin aluksiin lastattujen perävaunujen määrä oli keskimäärin 237 vuonna 2021, toisin sanoen määrä oli kaksinkertainen.

(212) Satamaviranomaisista Nizzan ja Côte d'Azurin kauppakamari totesi, että Nizzan sataman markkina-alue on vain paikallinen ja ”koska Nizzan sataman infrastruktuuri sijaitsee kaupungissa ja sitä ympäröivä teollisuuden ja kaupan kudelma on harvaa, Nizzan satama on epäedullisessa asemassa eikä kykene koskaan vastaamaan kysyntään, joka koskee rahtiliikennettä Korsikalle, vaan Toulon ja Marseille pystyvät mukautumaan tarpeisiin paremmin”. Lisäksi Gecodian raportissa tuodaan esiin vastaus, jonka Toulonin satama antoi satamien kuulemisessa: sen mukaan Toulonin satama voi asemoitua ainoastaan Marseillen satamaa täydentäväksi satamaksi, mikä johtuu sen rajallisesta markkina-alueesta sisämaassa ja sen meriterminaalien rajallisesta kapasiteetista.

(213) *Kolmanneksi* Gecodian raportissa todetaan, että hoitaessaan toimituksia kauppoihin suuret jakeluyksiköt turvautuvat lähinnä alueellisiin tai valtakunnallisiin varastoihin. Korsikan tapauksessa yli 90 prosenttia toimituksista Korsikan tavarataloihin lähetetään näiden logistiikkakeskusten kautta, niin että suurin osa Korsikalle tuoduista tavaroista on peräisin Provence-Alpes–Côte d'Azurin (PACA) alueen logistiikkakeskuksista. ([121]) Gecodian raportissa kerrotaan, että varastot ja logistiikkakeskukset keskittyvät pääasiassa luoteeseen, Marseillen ympärille sekä Rhônen liikennekäytävän alueelle. Ranskan viranomaiset viittaavat tältä osin Marseillen suurkaupunkialueen kaupunkisuunnitteluviraston ja Aix–Durancen-alueen kaupunkisuunnitteluviraston lokakuussa 2021 tekemään yhteiseen tutkimukseen, jossa määritetään näiden varastojen ja keskusten maantieteellinen sijainti. ([122]) Tutkimus osoittaa, että logistiikkavirrat Marseilleen ovat erittäin voimakkaita. Näin ollen Gecodian raportissa katsotaan, että Marseillen satama valitaan suurelta osin sataman lähellä sijaitsevien lastauspaikkojen sekä sopivan infrastruktuurin vuoksi.

(214) Gecodian raportin mukaan useimpien logistiikkakeskusten ja varastojen sijainti lähellä Marseillen satamaa johtaa kahteen seikkaan. Ensinnäkin kansallisen tiekomitean julkaiseman kustannussimulaattorin mukaan Toulon-Brégaillonin sataman käyttö aiheuttaisi Marseillen satamaan verrattuna kaikille Marseillen lähistöllä tai Rhônen liikennekäytävällä toimiville liikenteenharjoittajille lisäkustannuksia keskimäärin 11 euroa/jm yhtä puoliperävaunun matkaa kohti. ([123]) Toiseksi on todettava, että näiden ylimääräisten tieliikennekustannusten lisäksi liikenteenharjoittajien tuotantokustannukset nousisivat. Tämä johtuu siitä, että matkan pidentyessä liikenteenharjoittajat joutuisivat tekemään yhdellä vetoautolla puolet vähemmän edestakaisia matkoja logistiikka-keskuksen ja lähtö-/kohdesataman välillä, minkä vuoksi niiden olisi hankittava lisää vetoautoja säilyttääkseen toimintansa entisellä tasolla.

(215) Gecodian raportissa päätellään, että vetoautotonta rahtia kuljettavien meriliikennepalvelujen käyttäjien näkökulmasta Marseillen satama ei ole korvattavissa Toulonin tai Nizzan satamilla Korsikaan suuntautuvien meriliikennepalvelujen osalta.

3.4.3.1.1.3.3 Kysyntä vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetuksille Marseillen satamassa

(216) Gecodian raportissa todetaan, että vetoautolla kuljetettavaa rahtia kuljettavien meriliikenteen käyttäjien näkökulmasta Marseillen satama on korvattavissa ainoastaan Toulon-Port de Commercen terminaalilla (ei siis Nizzan satamalla eikä muilla Toulonin terminaaleilla) ja vain osittain, sillä osa vetoautolla kuljetettavaa rahtia kuljettavista meriliikennepalvelujen käyttäjistä ei pidä kyseistä terminaalia vaihtoehtona Marseillen satamalle.

([121]) Gecodian raportin mukaan tämä seikka vahvistetaan myös Ranskan kilpailuviranomaisen lausunnossa (lausunto nro 20-A-11, 337–345 kohta), jossa todetaan, että ”Marseillen satama on lähellä Etelä-Ranskan tärkeimpiä logistiikkakeskuksia, mikä tekee siitä houkuttelevamman Korsikan-merirahtiliikenteen kannalta, varsinkin verrattuna Touloniin, joka sijaitsee kauempana näistä keskuksista”.

([122]) Tutkimus Aix–Marseille–Provencen suurkaupunkialueen ja lähialueiden välisistä yhteyksistä, lokakuu 2021, s. 32–35, saatavilla muun muassa osoitteessa https://www.agam.org/relations-de-voisinage-metropole/ (sivustolla käyty 18.10.2024).

([123]) Toulon on noin 70 kilometrin päässä Marseillesta.

(217) *Ensinnäkin* Gecodian raportissa todetaan, että vetoautolla kuljetettava rahti ei edellytä tietynlaista satamainfrastruktuuria, koska kuljettaja ajaa rekan puoliperävaunuineen suoraan alukselle yhtenä ajoneuvona. Kukin kolmesta mantereen satamasta voi siten ottaa vastaan vetoautolla kuljetettavaa rahtia ilman erityisiä rajoituksia. ([124]) Gecodian raportissa kuitenkin todetaan, että satamien kuulemisessa Toulonin satama totesi, että sen olisi vaikeaa ottaa vastaan enempää vetoautolla kuljetettavaa rahtia läpi vuoden, koska Corsica Ferriesin nykyinen liikenne vie jo 80 prosenttia sataman kapasiteetista, ja Nizzan satama ilmoitti puolestaan haluavansa asettaa matkustajaliikenteen etusijalle.

(218) *Toiseksi* Gecodian raportissa todetaan, ettei yksikään käyttäjien kuulemiseen vastanneista ilmoittanut, että 5–10 prosentin hinnankorotus Marseillessa saisi heidät siirtämään vetoautolla kuljetettavan rahtinsa Touloniin (Nizzasta puhumattakaan). Kuulemisen perusteella on siis ilmeistä, että liikenteenharjoittajat eivät harkitse vaihtoehtoisia reittejä ylityksiä suunnitellessaan. Marseillen satama valitaan pitkälti siksi, että se sijaitsee lähellä liikenteenharjoittajien lastauspaikkoja, sekä satamassa käytettävissä olevan infrastruktuurin vuoksi.

(219) *Kolmanneksi* Gecodian raportissa kerrotaan – samaan tapaan kuin vetoautottoman rahdin kohdalla – että koska useimpien liikenteenharjoittajien logistiikkakeskukset ovat lähellä Marseillen satamaa (johdanto-osan 213 kappale), joillakin käyttäjillä, joiden logistiikkakeskukset ovat lähellä Marseillea, siirtyminen Toulonin satamaan pidentäisi matkoja ja aiheuttaisi ylimääräisiä kuljetuskustannuksia (4,5 euroa/jm). Nämä lisäkustannukset voisivat nostaa liikenteenharjoittajan tuotantokustannuksia jopa 17 prosenttia. ([125]) Gecodian raportissa todetaan, että nämä havainnot vastaavat sitä, mitä Nizzan ja Toulonin satamat kertoivat satamien kuulemisessa: nämä satamat houkuttelevat vain paikallista liikennettä välittömästä sisämaasta. Ranskan viranomaiset huomauttavat myös, että liikenteenharjoittajat siirtävät meriliikennepalvelujen kustannukset kokonaan asiakkailleen, joten meriliikennepalvelujen hintojen vaihtelu mantereen satamasta riippuen ei vaikuta liikenteenharjoittajien tuotantokustannuksiin.

(220) *Lopuksi* Gecodian raportissa esitetään määrällinen analyysi, joka osoittaa, että vetoautolla kuljetettavan rahdin kuukausittaisten, juoksumetriä kohti laskettujen kustannusten nousu Marseillessa ei aiheuttanut vetoautolla kuljetettavan rahdin siirtymistä Toulonin satamiin. Tarkemmin sanottuna Gecodian raportissa tarkasteltiin kahta viimeaikaista kertaa, jolloin hinnat Marseillen-reiteillä muuttuivat pysyvästi ([126]), samalla kun kuukausittainen hinta juoksumetriä kohti pysyi Toulonissa jokseenkin vakaana ([127]). Gecodian raportissa kerrotaan, että heinäkuun 2018 ja toukokuun 2019 välillä hinnannousu ei herättänyt liikenteenharjoittajissa vastareaktioita, koska Toulonin sataman markkinaosuus pysyi kyseisenä ajanjaksona ennallaan.

(221) Gecodian raportissa päätellään näin ollen, että Toulonin ja Marseillen satamat voivat korvata toisensa vain osittain vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetuksissa Korsikan ja Manner-Ranskan välillä.

([124]) Poikkeuksen muodostavat kuitenkin luokan 1 vaarallisten aineiden (räjähteet) ja luokan 2 vaarallisten aineiden (paineistetut, nesteytetyt tai liuotetut kaasut) kuljetukset, jotka on kielletty Toulon-Port de Commercen terminaalissa ja Nizzan satamassa.

([125]) Maantiekuljetusten tuotantokustannusvertailu (alueellinen liikenne, valtakunnalliset tiedot joulukuulta 2021, laskentaperusteena 360 kilometrin matka, joka on alueellisissa kuljetuksissa keskimääräinen vuorokautinen matka, ottaen huomioon matkat lastauspaikkaan ja paluumatkat liikenteenharjoittajan logistiikkakeskukseen). Näissä lisäkustannuksissa otetaan huomioon tietullien kustannukset kilometriä kohti, tuntitaksa ja päivätaksa (ajoneuvon omistamisesta aiheutuvat kustannukset, päiväkohtaiset verot, päiväkohtaiset vakuutukset jne.). Ranskan viranomaiset huomauttavat, että keskimääräiset logistiikan lisäkustannukset ovat käänteisesti verrannollisia kokonaisajomatkaan. Mitä lähempänä Marseillea lähtöpaikka sijaitsee, sitä suuremmat ovat logistiikan kokonaislisäkustannukset.

([126]) Nämä kaksi hinnanmuutosta tapahtuivat

— lokakuun 2017 ja lokakuun 2018 välisenä aikana, jolloin vetoautolla kuljetettavan rahdin kuukausittaiset kustannukset juoksumetriä kohti nousivat keskimäärin 6 prosenttia vuodessa

— lokakuun 2019 ja lokakuun 2020 välisenä aikana, jolloin vetoautolla kuljetettavan rahdin kuukausittaiset kustannukset juoksumetriä kohti laskivat keskimäärin 16 prosenttia vuodessa.

([127]) Perustuu Corsica Ferriesin verkkosivustolta vuonna 2020 Gecodia-raporttia varten kerättyihin tietoihin Corsica Ferriesin hinnoista.

3.4.3.1.2 Merirahtiliikenteen määrällinen kysyntä

3.4.3.1.2.1 Vetoautottoman rahdin merikuljetusten määrällinen kysyntä

(222) Gecodian raportissa arvioitiin tulevaa vuosien 2023–2030 vuotuista kysyntää vetoautolla kuljetettavan rahdin ja vetoautottoman rahdin merikuljetuksille kullakin reitillä Marseillen sataman ja Korsikan satamien välillä.

(223) Vetoautottoman rahdin aiempi kysyntä määritettiin varustamoilta kerättyjen tietojen perusteella. Vuosien 2023–2030 kysyntäennuste laskettiin käyttämällä vuosina 2010–2019 havaittua vuotuista kasvuvauhtia (2,3 prosenttia vuodessa) ja vuoden 2019 liikennemääriä. Kysynnän ennustettiin kehittyvän seuraavasti:

Taulukko 17

Kysyntä vetoautottoman rahdin osalta (jm) merireiteittäin Marseillesta havaintojen pohjalta vuosina 2018–2020 ja arvioiden perusteella vuosina 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

Lähde: Ranskan viranomaisten 5.4.2023 toimittamat huomautukset (Gecodian raportti, taulukko 56).

3.4.3.1.2.2 Vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetusten määrällinen kysyntä

(224) Vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetusten määrällistä kysyntää arvioitiin samojen parametrien perusteella kuin vetoautottoman rahdin merikuljetusten määrällistä kysyntää (johdanto-osan 222 ja 223 kappale).

(225) Kuten 3.4.2.1.1.3.3 jaksossa kerrotaan, Gecodian raportissa pääteltiin, että Marseillen satama ja Nizzan satama eivät ole keskenään vaihtokelpoisia vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetusten osalta ja että Marseillen ja Toulonin satamat ovat tältä osin keskenään vain osittain vaihtokelpoisia.

(226) Ranskan viranomaiset katsoivat Gecodian raportin perusteella, että niiden käyttäjien osuus, jotka kuljettavat vetoautolla kuljetettavaa rahtia ja joiden mielestä Marseillen satama ja Toulonin satama eivät ole vaihtokelpoisia, oli 80 prosenttia vetoautolla kuljetettavan rahdin kuljetuksen vuoden 2019 kysynnästä Marseillen ja Korsikan välillä, kun taas loput 20 prosenttia piti Toulonin satamaa vaihtoehtona Marseillen satamalle.

(227) Ranskan viranomaiset selittivät, että arvio 80 prosentista perustuu lausuntoihin, jotka Korsikan liikenteenharjoittajien ammattiliitto ja Corsica Linea olivat antaneet vuonna 2020 tehdyn markkinakartoituksen yhteydessä. Tarkemmin sanottuna ammattiliitto (jonka osuus Korsikan ja mantereen välillä kulkevan vetoautolla kuljetettavan rahdin juoksumetrimäärästä on [20–50] prosenttia) ja Corsica Linea ilmoittivat, että vetoautolla kuljetettavasta rahdista 84 prosenttia (ammattiliitto) tai 85 prosenttia (Corsica Linea) oli peräisin Bouches-du-Rhônen departementista tai menossa sinne (ja Marseille on kyseisen departementin pääasiallinen kotisatama).

(228) Tehtyään arvion kysynnästä vetoautolla kuljetettavan rahdin osalta Marseillen satamassa Ranskan viranomaiset määrittivät määrällisen kysynnän tuleville vuosille. Määrällinen kysyntä vetoautolla kuljetettavan rahdin osalta sellaisen käyttäjäryhmän keskuudessa, joka ei harkitse mitään vaihtoehtoa Marseillen satamalle (eli 80 prosenttia arvioidusta vuosien 2023–2030 kysynnästä Marseillen ja Korsikan välillä), esitetään taulukossa 18.

Taulukko 18

Kysyntä vetoautolla kuljetettavan rahdin osalta (jm) merireiteittäin Marseillesta havaintojen pohjalta vuosina 2018–2020 ja arvioiden perusteella vuosina 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

Lähde: Ranskan viranomaisten 5.4.2023 toimittamat huomautukset (Gecodian raportti, taulukko 57 vuosien 2018–2020 osalta ja taulukko 60 vuosien 2023, 2025 ja 2030 osalta).

(229) Koska myös vetoautolla kuljetettavan rahdin kuljettajat on kuljetettava (ja he muodostavat matkustajaluokan), Ranskan viranomaiset määrittivät myös kysynnän kuljettajien kuljettamiselle. Ranskan viranomaiset katsoivat, että kuljettajista johtuva kysyntä oli suhteessa vetoautolla kuljetettavan rahdin määrään ja että tämä suhde pysyi ajan mittaan vakiona.

(230) Arvioidessaan kunkin merireitin osalta kuljettajien suhdetta vetoautolla kuljetettavan rahdin juoksumetrimäärään Ranskan viranomaiset käyttivät vuosilta 2018–2021 peräisin olevaa keskimääräistä arvoa. Vetoautolla kuljetettavan rahdin kysyntäarvio vuodelle 2030 kerrottiin tällä suhdeluvulla, ja näin Ranskan viranomaisten mukaan saadaan laskettua kysyntä kuljettajien kuljetuksille:

Taulukko 19

Kuljettajien merikuljetukset (kuljettajien määrä) Marseillesta havaintojen pohjalta vuosina 2018–2021 ja arvioiden perusteella vuosina 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

Lähde: Ranskan viranomaisten 27.7.2023 toimittamat huomautukset.

3.4.3.2. Markkinoiden kyky vastata käyttäjien kysyntään

(231) Arvioituaan eri käyttäjäryhmien laadullista ja määrällistä kysyntää Korsikan ja Manner-Ranskan mantereen väliselle merirahtiliikenteelle Ranskan viranomaiset pyrkivät määrittämään, missä määrin markkinoiden tarjonta voisi vastata kyseiseen kysyntään.

3.4.3.2.1 Liikennöitsijöiden kuulemisen tulokset

3.4.3.2.1.1 Esitetyt kysymykset

(232) Meriliikenteen harjoittajien oli vastattava samoihin johdanto-osan 163–165 kappaleessa esitettyihin kysymyksiin siitä, millaista rahtipalvelua ne tarjoaisivat, ellei julkisen palvelun sopimusta olisi. Meriliikenteen harjoittajia pyydettiin erityisesti täydentämään Excel-tiedosto, jossa jaotellaan tiedot vetoautolla kuljetettavan rahdin ja vetoautottoman rahdin määristä.

3.4.3.2.1.2 Yhteenveto saaduista vastauksista

(233) Liikennöitsijöiden kuulemiseen vastasi kolme liikennöitsijää: Corsica Linea, La Méridionale ja Corsica Ferries.

(234) Corsica Linea ja La Méridionale totesivat, että ellei julkisen palvelun sopimusta olisi, ne eivät tarjoaisi mitään kaupallisia palveluja Korsikan ja Manner-Ranskan välillä.

(235) Corsica Ferries toimitti tiedot kaupallisesta palvelusta, jota se tarjoaisi, ellei rahtiliikenteen julkisen palvelun sopimusta olisi. Corsica Ferries toimitti kyselylomakkeeseen antamiensa vastausten tueksi useita Excel-tiedostoja, joissa eriteltiin muun muassa sen alusten kapasiteetti ja kuvattiin kaupallinen palvelu, jota se ryhtyisi tarjoamaan.

(236) Vastauksena liikennöitsijöiden kuulemisen kysymykseen 2, jossa liikenteenharjoittajia pyydettiin esittämään näkemyksensä vetoautolla kuljetettavan rahdin ja vetoautottoman rahdin välisen jaottelun asianmukaisuudesta, Corsica Ferries huomautti, että OTC:n järjestelmällinen jaottelu vetoautolla kuljetettavaan rahtiin ja vetoautottomaan rahtiin oli keinotekoinen ja huonosti toimiva, sillä tämä seikka riippui pikemminkin kunkin liikenteenharjoittajan koosta, järjestelyistä ja valinnoista kuin varustamojen tarjoamista palveluista. Corsica Ferries korosti myös sitä, että Ranskan viranomaisten mukaan vetoautolla kuljetettava rahti tarkoittaa sitä, että kuljettaja matkustaa aluksella, kun tosiasiassa vetoautolla kuljetettava rahti jakautuu vetoautolla kuljetettavaan rahtiin, jonka mukana kuljettaja matkustaa, ja vetoautolla kuljetettavaan rahtiin ilman kuljettajaa.

(237) Corsica Ferries totesi vastauksessaan, että palvelussa, jota se tarjoaisi, ellei julkisen palvelun sopimusta olisi, ei jaoteltaisi tarjottua kuljetuskapasiteettia rahtityypin mukaan. Näin ollen sen toimittamasta Excel-tiedostosta ilmeni yrityksen yhteenlaskettu rahtiliikennekapasiteetti, toisin sanoen se sisälsi tiedot sekä vetoautolla kuljetettavasta että vetoautottomasta rahdista, ilman että näitä kahta oli eroteltu toisistaan.

(238) Myös Corsica Ferries esitti samaa kritiikkiä, johon viitataan johdanto-osan 169 kappaleessa.

(239) Vastauksessaan kysymykseen 4 Corsica Ferries totesi, että ellei julkisen palvelun sopimusta olisi, se harjoittaisi 1 päivästä tammikuuta 2023 rahtiliikennettä kaikkien mantereen satamien (Marseille, Nizza, Toulon) ja kaikkien Korsikan satamien välillä Proprianoa lukuun ottamatta. Tarkemmin sanottuna se harjoittaisi kaupallista päivä- ja yöliikennettä (rahti- ja matkustajaliikennettä), joka

— käsittäisi päivittäisen edestakaisen matkan Manner-Ranskan (vähintään viisi kertaa viikossa Toulonista ja kaksi kertaa viikossa Marseillesta) sekä Ajaccion ja Bastian satamien välillä

— käsittäisi kaksi kuukausittaista edestakaista matkaa Marseillesta ja vähintään kolme viikoittaista edestakaista matkaa Toulonista Porto-Vecchion ja L'Île-Roussen satamiin

— ei sisältäisi kaupallista liikennöintiä Proprianolle, koska Corsica Ferriesin mukaan kyseisen sataman voisi korvata Ajaccio, jonne yhtiö suunnitteli liikennöivänsä vähintään kerran päivässä Marseillesta ja Toulonista

— käsittäisi ylimääräisiä meriliikennepalveluja Nizzan sataman ja Korsikan välillä heinäkuusta syyskuuhun.

(240) Corsica Ferries ilmoitti Ranskan viranomaisille, että sillä oli 13 alusta, joita ei ole osoitettu millekään reitille. Yhtiö ilmoitti myös, että 15 prosenttia sen liikennöinnistä kaikilla reiteillä tapahtuisi päiväaikaan (lähtö klo 6–16 ja saapuminen klo 14–24, kumpaankin suuntaan).

(241) Alustensa rahtiliikennekapasiteetista Corsica Ferries toimitti Ranskan viranomaisille taulukossa 20 esitetyt tiedot.

Taulukko 20

Corsica Ferriesin merirahtiliikenne (jm) merireiteittäin Marseillesta ja Toulonista havaintojen pohjalta vuosina 2016–2019 ja arvioiden perusteella vuosina 2023–2028 ilman julkisen palvelun sopimusta

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

Lähde: Corsica Ferriesin vastaus Korsikan ja Manner-Ranskan välistä meriliikennettä koskevaan markkinatutkimukseen (22 päivänä helmikuuta 2022).

(242) Corsica Ferries totesi myös, että sen tarjous olisi voimassa ainoastaan siinä tapauksessa, ettei Korsikan ja mantereen välisestä liikenteestä olisi julkisen palvelun sopimusta.

3.4.3.2.2 Analyysi markkinoiden toiminnan puutteista

(243) Corsica Ferriesin käyttämän (menneen ja tulevan) kapasiteetin tarkastelun jälkeen loppuraportissa todettiin, että ellei julkisen palvelun sopimusta olisi, tarjonta markkinoilla ei kattaisi kaikkea käyttäjien kysyntää vetoautolla kuljetettavan rahdin ja vetoautottoman rahdin meriliikennepalveluille.

(244) *Vetoautottoman rahdin osalta* Gecodian raportissa katsottiin, että Corsica Ferriesin tarjous oli ristiriidassa tiettyjen raportissa tehtyjen päätelmien kanssa, koska Corsica Ferries sanoi kuljettavansa vetoautotonta rahtia matkustaja-rahtialuksilla (ro-pax-aluksilla) Toulonin satamasta viisi kertaa viikossa Marseille–Ajaccio- ja Marseille–Bastia-reiteillä ja kolme kertaa viikossa muihin Korsikan satamiin. Silti ainoastaan i) Toulon-Brégaillonissa (ei Toulon-Port de Commercessa) on vetoautottoman rahdin käsittelyyn tarvittava infrastruktuuri, ja ii) Toulon-Brégaillon voi ottaa vastaan vain ro-ro-aluksia ja niitäkin korkeintaan yhdelle reitille (johdanto-osan 210 kappale).

(245) Lisäksi Gecodian raportissa katsottiin, että Corsica Ferriesin esittämä tarjous ei riittänyt kattamaan käyttäjien kysyntää vetoautottoman rahdin merikuljetuksille, koska Marseillen ja Korsikan välisiä viikoittaisia vuoroja ei ollut riittävästi. Gecodian raportin mukaan Corsica Ferries tarjosi aluksi viikoittain vain kaksi edestakaista matkaa Marseillen sataman sekä Ajaccion ja Bastian satamien välillä, kun taas käyttäjät tarvitsivat edestakaisia matkoja lähes päivittäin vetoautottoman rahdin kuljettamiseen. Lisäksi Gecodian raportissa pantiin merkille, että ehdotetut vuorovälit Marseillen sataman sekä L'Île-Rousse ja Porto-Vecchion satamien välillä rajoittuivat kolmeen edestakaiseen matkaan kuukaudessa, kun taas käyttäjät tarvitsivat viikoittaista merikuljetusta. Lisäksi Gecodian raportissa havaittiin, että Corsica Ferries ei ehdottanut tarjoavansa mitään kaupallista palvelua Marseillen sataman ja Proprianon sataman välillä, vaikka käyttäjät tarvitsivat viikoittaista meriliikennettä.

(246) *Vetoautolla kuljetettavasta rahdista* Gecodian raportissa katsottiin samoista syistä kuin johdanto-osan 244 ja 245 kappaleessa, että Corsica Ferriesin ehdottamat vuorovälit liikenteelle Marseillen sataman ja Korsikan satamien välillä eivät riittäneet tyydyttämään kysyntää sellaisen vetoautolla kuljetettavan rahdin osalta, jonka suhteen Marseillen satamalle ei harkita mitään vaihtoehtoa (mikä tarkoittaa 80:tä prosenttia Marseillen ja Korsikan välisestä vetoautolla kuljetettavan rahdin kokonaismäärästä). Ranskan viranomaiset huomauttivat myös, että kun huomioon otetaan Varin kauppakamarin lausunnot infrastruktuurin saturaatioasteesta ja Toulon-Port de Commercen terminaalin vaikeuksista kasvattaa vetoautolla kuljetettavan rahdin määrää nykyisestä, Corsica Ferriesin tarjous, jonka mukaan se kasvattaisi kapasiteettiaan Toulonissa, vaikutti epärealistiselta.

3.4.3.3 Päätelmä merirahtiliikenteeseen liittyvän julkisen palvelun tarpeesta

(247) Edellä esitetyn perusteella Ranskan viranomaiset päättelivät, että vetoautolla kuljetettavan rahdin ja vetoautottoman rahdin merikuljetuksissa tarvitaan julkista palvelua, joka vastaa Marseillen ja kunkin viiden Korsikan sataman välillä vuosille 2023–2030 arvioitua kysyntää, sellaisena kuin se esitetään taulukossa 21.

Taulukko 21

Vuosille 2023–2030 arvioitu julkisen palvelun tarve Marseillesta lähtevälle merirahtiliikenteelle (jm)

	Vetoautoton rahti (jm/vuosi)		Vetoautolla kuljetettava rahti – Marseillen alue (ei korvattavissa) (jm/vuosi)		Kokonaisrahti (jm/vuosi)	
	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**
Yhteensä	**1 627 197**	**1 907 961**	**322 587**	**378 247**	**1 949 784**	**2 286 208**

Lähde: Ranskan viranomaisten 5.4.2023 toimittamat huomautukset.

3.5 Julkisen palvelun sopimusten tarpeellisuus ja oikeasuhteisuus

(248) Todettuaan, että rahti- ja matkustajameriliikenteen alalla on monenlaista julkisen palvelun tarvetta, Ranskan viranomaiset pyrkivät määrittämään näiden tarpeiden täyttämiseksi tarvittavan oikeudellisen välineen ja asianmukaiset julkisen palvelun velvoitteet, jotka vaikuttaisivat vähiten sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan kannalta olennaisiin vapauksiin (johdanto-osan 92 kappale).

3.5.1 *Julkisen palvelun sopimuksen tarpeellisuus ja oikeasuhteisuus*

(249) Ranskan viranomaiset tutkivat ensin mahdollisuutta vahvistaa vuoden 2019 julkisen palvelun velvoitejärjestelmää (johdanto-osan 62 kappale) niillä reiteillä tai niiden käyttäjien osalta, joilla oli havaittu olevan tarvetta julkiselle meriliikennepalvelulle. Ranskan viranomaiset kuitenkin katsoivat, että tällaiseen tarkastelutapaan liittyi useita rajoitteita.

(250) *Ensinnäkin* Ranskan viranomaiset katsoivat, että vuoden 2019 julkisen palvelun velvoitejärjestelmä ei onnistunut korjaamaan sitä tilannetta, ettei tunnistettuun kysyntään vastattu yksityisellä tarjonnalla. Ne katsoivat, että palvelu, jota Corsica Ferries tarjosi vuoden 2019 julkisen palvelun velvoitejärjestelmän nojalla Marseillen satamasta ilman julkisen palvelun sopimusta, ei riittänyt vastaamaan kaikkiin Ranskan tunnistamiin tarpeisiin (3.4.2.3 ja 3.4.3.3 jakso) ja ettei vuoden 2019 julkisen palvelun velvoitejärjestelmän vahvistamisella ollut siten ollut mitään vaikutusta.

(251) *Toiseksi* Ranskan viranomaiset totesivat, että Manner-Ranskan ja Korsikan välillä kulkevien alusten lähtö- ja saapumisajat olivat tärkeä osa rahti- ja matkustajameriliikenteen kysyntää (johdanto-osan 112, 190, 191 ja 208 kappale). Ranskan mukaan kabotaasiasetus ei tarjonnut jäsenvaltioille mahdollisuutta asettaa alusten lähtö- ja saapumisaikoja julkisen palvelun velvoitejärjestelmässä. Asetuksen 4 artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on julkisen palvelun velvoitteita asettaessaan pitäydyttävä vaatimuksissa, jotka koskevat määräsatamia, säännöllisyyttä, jatkuvuutta, toistuvuutta, palvelun tarjoamisen kapasiteettia, veloitettavia hintoja ja aluksen miehistöä.

(252) *Lopuksi* Ranskan viranomaiset katsoivat, että jos tällaiseen järjestelmään liitettäisiin korvaus, CdC ei pystyisi valvomaan julkiseen palveluun liittyviä kustannuksia, koska se ei kykenisi arvioimaan näitä kustannuksia (jotka korvataan palvelun suorittamisen jälkeen) siksi, että ylitysten määrään liittyisi epävarmuutta.

(253) Kaikista näistä syistä Ranskan viranomaiset katsoivat, että julkisen palvelun sopimusten tekeminen vaikutti tarpeelliselta, jotta julkiselle meriliikennepalvelulle voitaisiin määrittää asianmukaiset vaatimukset, niin että kullakin Marseillen sataman ja Korsikan satamien välisellä merireitillä havaittuun julkisen palvelun tarpeeseen voitaisiin vastata.

3.5.2 *Julkisen palvelun sopimuksissa asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden tarpeellisuus ja oikeasuhteisuus*

(254) Ranskan viranomaiset katsoivat havaittujen julkisen palvelun tarpeiden edellyttävän julkisen palvelun sopimuksia, joissa vahvistetaan seuraavat julkisen palvelun velvoitteet.

(255) *Ensinnäkin* Ranskan viranomaiset päättivät tehdä julkisen palvelun sopimuksen kustakin merireitistä, jolla on havaittu julkisen palvelun tarve. Kunkin julkisen palvelun sopimuksen oli sisällettävä velvoite tarjota vetoautolla kuljetettavan rahdin ja vetoautottoman rahdin merikuljetuspalvelua sekä matkustajaliikennepalvelua (kuljettajat ja lääketieteellisistä syistä matkustavat) Marseillen sataman ja kunkin Korsikan sataman välillä ilman välipysähdyksiä. Lisäksi Marseille–L'Île-Rousse-reittiä koskevaan julkisen palvelun sopimukseen oli myös sisällytettävä velvollisuus kuljettaa vaarallisia aineita (L'Île-Rousse on ainoa Korsikan satama, jolla on lupa vastaanottaa tällaista rahtia), kun taas Marseille–Propriano-reittiin oli sisällytettävä velvollisuus kuljettaa Korsikalla asuvia ja muualla asuvia matkustajia, lääketieteellisistä syistä matkustavia henkilöitä sekä kuljettajia. Ranskan viranomaiset selittivät näiden velvoitteiden johtuvan yksinomaan liikennöitsijöitä koskevassa kuulemisessa havaituista puutteista markkinoiden toiminnassa.

(256) *Toiseksi* Ranskan viranomaiset pitivät välttämättömänä asettaa kussakin julkisen palvelun sopimuksessa erityisiä aikatauluja, jotka koskevat iltavuoroja Korsikan satamiin/satamista ja saapumista varhain aamulla Korsikaan tai Marseilleen. Nämä aikataulut vastaisivat täysin käyttäjien kuulemisella selvitettyä käyttäjien kysyntää (matkustajat/rahti) sekä Gecodian raportin päätelmiä logistiikkaketjun järjestämisestä Korsikan ja Manner-Ranskan välillä (johdanto-osan 208 kappale). Nämä velvoitteet esitetään kunkin reitin osalta taulukossa 22.

Taulukko 22

Rahti- ja matkustajaliikenteen aikatauluvelvoitteet julkisen palvelun sopimuksissa kummankin suunnan osalta (Marseille–Korsika ja Korsika–Marseille)

Marseille	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Lähtöaika	klo 18.30–20.00				
Saapumisaika (seuraavana päivänä)	klo 6.00–8.00	klo 6.00–8.00	klo 7.00–8.00	klo 7.00–8.00	klo 6.00–8.00

Lähde: Ranskan viranomaisten 28.6.2023 toimittamat huomautukset.

(257) *Kolmanneksi* Ranskan viranomaiset pitivät välttämättömänä asettaa vuorotiheyteen liittyviä velvoitteita, joilla varmistetaan palvelujen säännöllisyys havaittujen tarpeiden mukaisesti (johdanto-osan 112 ja 208 kappale) sekä julkisen palvelun tarjonnan riittävä joustavuus kysynnän huomattavien vaihtelujen vuoksi. Ranskan viranomaiset katsoivat, että julkisen palvelun sopimusten olisi sisällettävä kutakin merireittiä kohti kolme vuorotiheysvelvoitetta:

— velvoite taata vähimmäismäärä edestakaisia matkoja viikossa

— velvoite taata vähimmäismäärä edestakaisia matkoja vuodessa

— velvoite taata tietyissä tapauksissa ja tietyillä merireiteillä ylimääräisiä edestakaisia matkoja julkisen palvelun sopimusten asettamissa rajoissa.

(258) Nämä kunkin julkisen palvelun sopimuksen vuorotiheysvelvoitteet esitetään taulukossa 23. Vuorotiheys on suurempi erityisesti merireiteillä Bastiaan ja Ajaccioon, koska näiden kahden sataman osuus Korsikalle suuntautuvasta matkustaja- ja rahtiliikenteestä on merkittävä (johdanto-osan 54, 55 ja 59 kappale).

Taulukko 23

Julkisen palvelun sopimusten mukaiset vuorotiheysvelvoitteet rahti- ja matkustajaliikenteessä

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Viikoittaisten edestakaisten matkojen vähimmäismäärä sesongin ulkopuolella ([1]) (perusliikenne)	6	6	2–3	2–3	3
Viikoittaisten edestakaisten matkojen vähimmäismäärä sesonkiaikana ([2]) (perusliikenne)	7	7	3	3	3
Edestakaisten matkojen vähimmäismäärä vuodessa (perusliikenne)	365	365	156	156	156
Ylimääräisten edestakaisten matkojen määrä vuodessa	10	30	–	–	10

([1]) Marraskuusta maaliskuuhun.
([2]) Huhtikuusta lokakuuhun.
Lähde: Ranskan viranomaisten 28.6.2023 toimittamat huomautukset.

(259) Seuraava esimerkki havainnollistaa näiden vuorotiheysvelvoitteiden toimintaa. Kuten taulukosta 23 ilmenee, palveluntarjoajan on tehtävä viikossa kuusi edestakaista matkaa Marseille–Ajaccio-reitillä sesongin ulkopuolella ja seitsemän sesonkiaikana. Viikoittaisten edestakaisten matkojen vähimmäistiheys tarkoittaa siten sitä, että sesongin ulkopuolella tehdään 130 edestakaista matkaa ja sesonkiaikana 214 edestakaista matkaa, yhteensä siis 344 edestakaista matkaa. Liikenteenharjoittajan on kuitenkin tehtävä 365 edestakaista matkaa vuodessa: vuosittain vaadittavien 365 edestakaisen matkan ja viikoittain vaadittavien 344 edestakaisen matkan välinen erotus (19 edestakaista matkaa) on se määrä, joka liikenteenharjoittajan on tehtävä vuoden aikana (vaadittujen viikoittaisten edestakaisten matkojen vähimmäismäärän lisäksi) mutta jotka se saa aikatauluttaa vapaasti haluamilleen päiville vuoden aikana. Näihin 19 edestakaiseen matkaan liittyy kuitenkin se erityispiirre, että niiden aikataulua voidaan siirtää Ranskan viranomaisten pyynnöstä, jäljempänä '**uudelleen aikataulutettavat edestakaiset matkat**'. Aikataulua voidaan siirtää, jos viranomaiset esimerkiksi katsovat, että kysyntä olisi tiettynä päivänä hyvin vähäistä ja että palvelua olisi tarkoituksenmukaista lykätä toiseen päivään. Näille uudelleen aikataulutettaville edestakaisille matkoille on siis ominaista joustavuus, ja ne tarjoavat Ranskan viranomaisille joustavan keinon mukauttaa julkisen palvelun tarjontaa kysynnän vaihteluihin tai ennakoimattomiin tapahtumiin.

(260) Toisin sanoen Ranskan viranomaiset määrittävät edestakaisille matkoille vuotuisen vähimmäismäärän, joka on hoidettava julkisen palvelun tarpeen täyttämiseksi määrällisesti ja laadullisesti (sekä matkustaja- että rahtiliikenteen osalta), ja tähän sisältyvät liikennöitsijän velvollisuus i) tehdä viikoittain vähimmäismäärä kiinteästi määriteltyjä edestakaisia matkoja säännöllisten meriliikennepalvelujen turvaamiseksi sekä ii) uudelleen aikataulutettavat edestakaiset matkat, joilla varmistetaan palvelujen joustavuus julkisen palvelun tarpeen täyttämiseksi.

(261) Lisäksi Ranskan viranomaiset katsoivat, että järjestelmää olisi täydennettävä ottamalla käyttöön lisävelvoite tietyillä merireiteillä. Kyse olisi edestakaisista matkoista, joita tehtäisiin vuodessa ajettavien edestakaisten matkojen vähimmäismäärän lisäksi. Ylimääräisten edestakaisten matkojen tarkoituksena on vastata poikkeukselliseen liikennehuippuun. Niitä järjestettäisiin vain Ranskan viranomaisten pyynnöstä, jos nämä toteaisivat, että rahdin kysyntä tiettynä päivänä (ja ainoastaan rahdin kysyntä, sillä ylimääräiset matkat eivät koske matkustajia) ylittäisi kyseisenä päivänä käytettävissä olevien alusten enimmäiskuljetuskapasiteetin. Ylimääräisten edestakaisten matkojen tarkoituksena on siten ehkäistä tavaroiden jäämistä laituriin, mikä aiheuttaisi viivästyksiä toimituksissa Korsikalle. Kuten taulukosta 23 ilmenee, Ranskan viranomaiset suunnittelivat ylimääräisiä edestakaisia matkoja kolmelle reitille (Ajaccio, Bastia ja L'Île-Rousse), joilla tällaisten edestakaisten matkojen järjestäminen on todennäköisintä.

(262) *Lopuksi* Ranskan viranomaiset katsoivat olevan välttämätöntä määrittää alusten vähimmäiskuljetuskapasiteetit ylitystä kohden. Nämä velvoitteet koskevat ylityskohtaista vähimmäiskapasiteettia, joka liikennöitsijän on kuljetettava voidakseen vastata päivittäin Ranskan viranomaisten arvioimaan määrälliseen julkisen palvelun tarpeeseen matkustajaliikenteessä (Korsikalla asuvat ja muualla asuvat matkustajat Marseille–Propriano-merireitillä ja lääketieteellisistä syistä matkustavat kaikilla reiteillä) ja rahtiliikenteessä (vetoautolla kuljetettava ja vetoautoton rahti, mukaan lukien kuljettajat).

(263) Määrittäessään matkustajaliikenteen ylityskohtaista vähimmäiskapasiteettia Ranskan viranomaiset tukeutuivat vuotta 2030 koskevaan kysyntäennusteeseen kunkin matkustajaryhmän ja reitin osalta (taulukko 14 ja taulukko 19) ottaen huomioon vuodessa vaadittujen ylitysten määrän (taulukko 23). Lisäksi lääketieteellisistä syistä matkustavien ja kuljettajien kuljetusten osalta Ranskan viranomaiset ottivat huomioon sen, että yhteyksiä on päivittäin viikonloppuja lukuun ottamatta suurimpiin satamiin eli Ajaccioon ja Bastiaan sekä kolmena päivänä viikossa muihin Korsikan satamiin. Lopputulos (matkustajien määrä ylitystä kohti) esitetään taulukossa 24.

Taulukko 24

Julkisen palvelun sopimusten mukaiset matkustajaliikenteen vähimmäiskapasiteettivelvoitteet

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse	Yhteensä
Lääketieteellisistä syistä matkustavat ylitystä kohti (perusliikenne)	4	5	1	1	2	**13**
Kuljettajat ylitystä kohti (perusliikenne)	14	19	10	4	7	**54**
Matkustajat (lukuun ottamatta lääketieteellisistä syistä matkustavia ja kuljettajia) ylitystä kohti (perusliikenne)	–	–	–	186	–	**186**

Lähde: Ranskan viranomaisten 28.6. ja 28.7.2023 toimittamat huomautukset.

(264) Lisäksi määrittäessään lääketieteellisistä syistä matkustavien (ja heidän saattajiensa) kysyntää ylitystä kohti Ranskan viranomaiset ottivat huomioon sen, että yhteyksiä on päivittäin viikonloppuja lukuun ottamatta suurimpiin satamiin eli Ajaccioon ja Bastiaan sekä kolmena päivänä viikossa muihin Korsikan satamiin. Lukuja on pyöristetty. Lopputulos (lääketieteellisistä syistä matkustavien määrä ylitystä ja merireittiä kohti) esitetään taulukossa 25.

Taulukko 25

Lääketieteellisistä syistä matkustavien ja heidän saattajiensa arvioitu tarve merikuljetuksille Korsikan ja Marseillen välillä (matkustajien määrä ylitystä kohti)

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

Lähde: Ranskan viranomaisten 27.7.2023 toimittamat huomautukset.

(265) Ranskan viranomaiset ilmoittivat vahvistaneensa *rahdin* vähimmäiskuljetuskapasiteetin ylitystä kohti seuraavasti.

(266) Viikoittain tarvittavaa rahtikapasiteettia laskiessaan Ranskan viranomaiset käyttivät vertailuarvona arviota rahtiliikenteen viikoittaisesta julkisen palvelun tarpeesta heinäkuussa 2030 (jolloin kyseessä olevien toimenpiteiden kattamalla ajanjaksolla havaitun julkisen palvelun tarve on huipussaan). Ranskan viranomaiset olettivat, että Ajaccion- ja Bastian-reiteillä 90 prosenttia viikon rahtiliikenteestä ajetaan arkipäivinä, kun taas kolmeen muuhun Korsikan satamaan suuntautuvilla reiteillä vastaava luku nousee 100 prosenttiin. Ranskan viranomaiset laskivat rahdinkuljetuksessa tarvittavan ylityskohtaisen vähimmäiskapasiteetin yhdistämällä vaaditun viikoittaisen rahtimäärän viikoittain vaadittujen edestakaisten matkojen vähimmäismäärään (eli kuusi edestakaista matkaa viikossa talvella Marseille–Ajaccio- ja Marseille–Bastia-reiteillä ja kolme edestakaista matkaa viikossa muihin satamiin), kuten taulukossa 26 esitetään.

Taulukko 26

Julkisen palvelun sopimusten mukaiset rahtiliikenteen vähimmäiskapasiteettivelvoitteet

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Rahdin vähimmäismäärä (jm) ylitystä kohti (perusliikenne)	1 470	1 860	1 040	520	700

Lähde: Ranskan viranomaisten 28.6. ja 28.7.2023 toimittamat huomautukset.

3.6 Julkisen palvelun sopimusten tekoprosessi

3.6.1 *Huhtikuun 28 päivänä 2022 tehty päätös nro 22/050*

(267) Kun julkisen palvelun tarve oli määritetty ja huomioon oli otettu tarve vastata siihen julkisen palvelun sopimuksella, CdC käynnisti 28 päivänä huhtikuuta 2022 julkisen palvelun sopimuksia koskevan tarjouskilpailumenettelyn.

(268) Käsiteltävänä olevassa asiassa CdC päätti 28 päivänä huhtikuuta 2022 tehdyllä Korsikan alueparlamentin päätöksellä nro 22/050 tehdä reittikohtaisia julkisen palvelun sopimuksia rahdin (mukaan lukien vaaralliset aineet) ja matkustajien meriliikennepalvelujen tarjoamisesta Marseillen sataman sekä Ajaccion (erä 1), Bastian (erä 2), Porto-Vecchion (erä 3), Proprianon (erä 4) ja L'Île-Roussen (erä 5) satamien välillä seitsemän vuoden ajan (niin että sopimusta voitaisiin jatkaa enintään 12 kuukautta, jolloin sen enimmäiskesto olisi kahdeksan vuotta) tammikuun 1 päivän 2023 ja joulukuun 31 päivän 2030 välisenä aikana.

(269) Julkisen palvelun sopimus kattoi kaikki tämän päätöksen 3.5.2 jaksossa esitetyt julkisen palvelun velvoitteet.

(270) Kilpailutuksen ehtojen ([128]) 2.4 artiklan mukaan ”kunkin sopimuksen vähimmäissisältö on seuraava: Korsikalla asuvilta matkustajilta ja rahdinkuljetuksesta veloitettavat enimmäishinnat, alusten kuljetuskapasiteetti, aikataulut ja vuorovälit, sopimuksen kesto, OTC:n maksaman taloudellisen korvauksen enimmäismäärä”.

(271) Kilpailutuksen ehtojen 9.2 artiklan mukaan ”kunkin tarjouksen arvioinnissa käytetään arviointiperusteita, joiden pohjalta voidaan määrittää paras tarjous [CdC:n] saaman taloudellisen kokonaishyödyn perusteella”. Konsortioiden kohdalla näitä edellytyksiä arvioidaan kokonaisuutena.

Arviointiperusteet	Arviointiperustekohtainen analyysi	Painotus
Arviointiperuste 1: Tarjouksen tekniset ominaisuudet		60 %
Osaperuste 1:	Alusten tekninen laatu: tarjouksentekijän ehdottamien alusten soveltuvuus seuraavien tekijöiden osalta: — alusten perustiedot (lukumäärä, käyttötarkoitus, sertifiointi ja tarkastus, luokitus, lippuvaltio, eri sääntöjen ja yleissopimusten mukaisuus). Kaikista tilaussopimuksista on ilmoitettava. — soveltuvuus meri- ja navigointiolosuhteisiin sekä satamien rajoituksiin (toimitusvuosi, tyyppi, kansien ja moottoreiden määrä, yksikköteho, nopeus, nopeus rajoitetussa toimintatilassa).	20 %

([128]) Kilpailutuksen ehdot sisältyivät 6. toukokuuta 2022 julkaistuun julkisen tarjouskilpailun asiakirja-aineistoon (johdanto-osan 272 kappale).

Arviointiperusteet	Arviointiperustekohtainen analyysi	Painotus
Osaperuste 2:	Aikataulut ja vuorotiheys: tarjouksentekijän alusten soveltuvuus liitteessä 1 esitettyihin vuorotiheyksiin ja aikatauluihin: — vähimmäisvuorotiheys (matkustajat, kuljettajat, rahti) — ylimääräiset edestakaiset matkat — lähtö- ja saapumisajat	15 %
Osaperuste 3:	Alusten soveltuvuus käyttäjien tarpeisiin (rahtitila juoksumetreinä, leveys, korkeus, kansien kantavuus, jäähdytettävien konttien sähköliitäntöjen määrä kaikilla reiteillä sekä hyttien ja istumapaikkojen määrä), esteettömät hytit ja hissit	15 %
Osaperuste 4:	Ammattilais- ja yksityiskäyttäjien palveluiden laatu: — palvelut matkustajille (ravintolapalvelut, majoituspalvelut, vapaa-ajan tilat, liikuntarajoitteisten ja yleisemmin lääketieteellisistä syistä matkustavien henkilöiden vastaanotto, matkustajatiedotus jne.) — rahtipalvelut (käsittely ja hallinta, viestintä) — alusten turvallisuus (turvallisuusohjeet, hätätilanteet) — julkisen palvelun jatkuvuus (mukaan lukien yhteiskunnallinen ja yhteisvastuullinen palvelu [(1)]): tiedotussuunnitelma häiriötilanteiden varalta, reklamaatioiden käsittely, korvauskäytännöt jne.	10 %
Arviointiperuste 2: Taloudellisen korvauksen määrä ja liiketoimintasuunnitelman uskottavuus		30 %
Alaperuste 1: Taloudellisen korvauksen kokonaismäärä	Tätä osaperustetta arvioidaan sen perusteella, mikä on tarjouksentekijän ehdottama kokonaiskorvaus palvelun toteuttamisesta sopimuskaudella. Korvaus jakautuu käyttömenoihin, investointimenoihin ja polttoainekustannuksiin.	20 %
Osaperuste 2: Tarjouksentekijän alustavan liiketoimintasuunnitelman uskottavuus	Se, kuinka hyvin alustavassa tuloslaskelmassa (sopimusluonnoksen liite 9) esitetyt tuotot ja kustannukset vastaavat tarjouksentekijän käyttämiä toimintaoletuksia, jotka se esittää rahoitusselvityksessä.	10 %
Arviointiperuste 3: Yrityksen yhteiskuntavastuu (CSR) Tarjouksentekijä kertoo toimistaan yhteiskuntavastuun hyväksi, sitoutumisestaan siihen ja keinoistaan valvoa yhteiskuntavastuun toteutumista. Selvitys kattaa eettiset, sosiaaliset ja ympäristöön liittyvät näkökohdat.		10 %

(1) Yhteiskunnallinen ja yhteisvastuullinen palvelu koskee reittiä Bastiaan ja määritellään kyseisen reitin julkisen palvelun sopimuksen 25.3 artiklassa siten, että sillä taataan "merirahdin kuljetus 1 300 juoksumetriin asti päivässä" ja yksittäistä ylitystä kohti (Ranskan viranomaisten 7. kesäkuuta 2022 esittämät huomautukset).

3.6.2 *Myöntämismenettely*

(272) Julkinen tarjouspyyntö julkaistiin 6 päivänä toukokuuta 2022 ([129]), ja hakemusten ja tarjousten vastaanottamisen määräaika oli 25 päivä heinäkuuta 2022.

(273) Ennen tarjousten jättämisen määräaikaa Corsica Ferries esitti CdC:lle useita kysymyksiä saadakseen selvennyksiä lukuisiin kilpailutuksen ehtojen kohtiin. Koska CdC ei vastannut kysymyksiin tai sen antamat vastaukset olivat puutteellisia, Corsica Ferries teki Bastian hallintotuomioistuimessa sopimuksen tekoa edeltävistä välitoimista päättävälle tuomarille hakemuksen, jossa se vaati julkisen palvelun sopimuksen tekemistä koskevan menettelyn kumoamista sillä perusteella, että CdC oli rikkonut hankintaviranomaiselle asetettuja tiedonanto- ja kilpailutusvelvoitteita. ([130])

(274) Bastian hallintotuomioistuimen välitoimista päättävä tuomari katsoi 20 päivänä heinäkuuta 2022 antamassaan tuomiossa nro 2200797, että Corsica Ferriesin esiin tuomat ongelmat eivät pääosin kuuluneet tuomioistuimen toimivaltaan. Muilta osin tuomari hylkäsi Corsica Ferriesin esittämät väitteet rikkomuksista sillä perusteella, että tuomarin mielestä kilpailutuksesta kiinnostuneiden tarjouksentekijöiden oli mahdollista tehdä tarjous, joka täyttäisi kaikki tarjouspyyntöasiakirjoissa esitetyt tekniset vaatimukset. Corsica Ferries valitti tämän jälkeen tuomiosta korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Korkein hallinto-oikeus päätti 25 päivänä marraskuuta 2022 antamassaan tuomiossa (Société Corsica Ferries, nro 466415), että muutoksenhakupyyntöä ei oteta käsiteltäväksi.

(275) Corsica Ferries päätti lopulta olla osallistumatta julkisen palvelun sopimusta koskevaan tarjouskilpailuun varsinkin siksi, että se katsoi, ettei sillä ollut aluksia, jotka täyttäisivät kaikki CdC:n julkisen palvelun sopimuksissa asettamat tekniset vaatimukset.

(276) CdC vastaanotti kolme hakemusta seuraavilta tahoilta:

— Corsica Linea–La Méridionale -konsortio: erä 1

— Corsica Linea: erät 2, 3, 4 ja 5

— La Méridionale: erät 3 ja 4.

(277) Julkisen palvelun hankintakomitea avasi hakemukset 26 päivänä heinäkuuta 2022. Komitean 2 päivänä elokuuta 2022 antaman lausunnon perusteella kyseiset kolme tahoa hyväksyttiin tarjouksentekijöiksi. Tutkittuaan niiden tarjoukset komitea suositteli 31 päivänä elokuuta 2022 neuvottelujen käynnistämistä kyseisten tarjouksentekijöiden kanssa.

(278) Ranskan mukaan CdC neuvotteli tarjouksentekijöiden kanssa seuraavasti:

— Ensimmäinen neuvottelukierros järjestettiin 6–7 päivänä syyskuuta 2022, jolloin tarjouksentekijöitä kehotettiin parantamaan tarjouksiaan kokonaisuudessaan taloudellisten näkökohtien osalta.

— Toinen kierros järjestettiin 4–6 päivänä lokakuuta 2022, jolloin tarjouksentekijöitä pyydettiin määrittämään muita keinoja optimoida taloudellisia näkökohtia.

— Kolmas kierros järjestettiin 18–19 päivänä lokakuuta 2022, ja sen tarkoituksena oli vahvistaa tarjouksentekijöiden tarjousten taloudelliset näkökohdat ja tarkastella muutoksia, joita ne olivat esittäneet sopimukseen.

— Neljäs kierros järjestettiin 7 päivänä marraskuuta 2022, ja sen tarkoituksena oli viimeistellä sopimusluonnos ja lujittaa taloudellisten näkökohtien osalta saavutettu edistys, jotta tarjouksentekijät voisivat antaa lopulliset tarjoukset.

— Tarjouksentekijät jättivät lopulliset tarjouksensa 10 päivänä marraskuuta 2022.

([129]) Ilmoitus nro 22-63447, joka julkaistiin 6.5.2022 julkisia hankintailmoituksia koskevassa virallisessa lehdessä (BOAMP), https://www.boamp.fr/pages/avis/?q=idweb: %2222-63447 %22, ja samana päivänä TED-portaalissa numerolla 2022/S 089-246001, https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:246001-2022:TEXT:FI:HTML.

([130]) Corsica Ferries väitti erityisesti, että tarjouskilpailuasiakirjoissa oli lukuisia epätarkkuuksia ja ristiriitaisuuksia, jotka koskivat julkisen palvelun sopimusten kestoa, tulevalta palveluntarjoajalta edellytettävien investointien luonnetta sekä tarjouksentekijöiden nimeämien alusten tarkkoja ominaisuuksia. Corsica Ferries arvosteli myös uudelleen aikataulutettavien ja ylimääräisten edestakaisten matkojen ennakoimattomuutta ja taloudellista epätasapainoa, mikä edellytti 2–3 aluksen käyttöä reittiä kohden ilman perusteluja. Lisäksi se väitti, että tarjousten valinnassa käytettävät arviointiperusteet olivat epätäsmällisiä ja epäolennaisia.

(279) Lopullisten tarjousten käsittelystä vastaava julkisen palvelun hankintakomitea kokoontui 23 päivänä marraskuuta 2022.

3.6.3 *Joulukuun 20 päivänä 2022 tehty päätös nro 22/188*

(280) Korsikan alueparlamentti hyväksyi 20 päivänä joulukuuta 2022 tekemällään päätöksellä nro 22/188 palveluntarjoajaksi Corsica Linea–La Méridionale -konsortion erän 1 osalta, yrityksen Corsica Linea erien 2, 4 ja 5 osalta sekä yrityksen La Méridionale erän 3 osalta. Taulukossa 27 esitetään taloudellisen korvauksen määrä erää kohti.

Taulukko 27

Taloudellisen korvauksen kokonaismäärä julkisen palvelun sopimuksen erää kohti (miljoonaa euroa)

Korsikan satamat	Taloudellinen korvaus vuosina 2023–2030	Vuotuinen taloudellinen korvaus (keskimäärin)
Erä 1: Ajaccio	245,9	30,7
Erä 2: Bastia	251,1	31,4
Erä 3: Porto-Vecchio	132,2	16,5
Erä 4: Propriano	122,6	15,3
Erä 5: L'Île-Rousse	101,8	12,7
Yhteensä	**853,6**	**106,6**

Lähde: Ranskan viranomaisten ilmoitus 27.12.2022.

3.7 **Julkisen palvelun sopimusten keskeiset lausekkeet**

(281) Tässä jaksossa kuvataan julkisen palvelun sopimusten sopimuslausekkeita. Nämä lausekkeet ovat pitkälti samat kaikissa viidessä julkisen palvelun sopimuksessa.

3.7.1 *Lausekkeet julkisen palvelun velvoitteista ja niiden kestosta*

3.7.1.1 Julkisen palvelun velvoitteen sisältö

(282) Viiden julkisen palvelun sopimuksen 1 ja 2 artiklassa määrätään, että Korsikan satamien ja Marseillen sataman välisen alueellisen yhteyden ylläpitämiseksi palveluntarjoajan tehtävänä on tuottaa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua, jäljempänä '**yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu**', johon liittyy velvoite

— kuljettaa tavaraa (mukaan lukien vaaralliset aineet L'Île-Roussen-reitillä) vetoautolla kuljetettavana rahtina ja vetoautottomana rahtina sekä

— kuljettaa i) lääketieteellisistä syistä matkustavia matkustajia ([131]), ii) matkustajia, jotka kuljettavat vetoautolla kuljetettavaa rahtia, sekä iii) Korsikan alueella asuvia matkustajia ja muualla asuvia matkustajia, mutta ainoastaan Marseille–Propriano-reitillä.

(283) Lisäksi 1 artiklassa todetaan, että palveluntarjoajan tarjoamat rahti- tai matkustajaliikennepalvelut, jotka eivät kuulu yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun soveltamisalaan, ovat "kaupallista tai yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittymätöntä palvelua".

(284) Sopimuksen 4 artiklassa täsmennetään, että sopimuspuolia sitovia sopimusasiakirjoja ovat sopimus ja sen liitteet (sekä sopimuksen 1 artiklan nojalla niiden mahdolliset muutokset). Ristiriitatilanteessa sopimus on etusijalla liitteisiin nähden.

([131]) Julkisen palvelun sopimusten 26.1 artiklassa täsmennetään, että kyseiset matkustajat ovat Korsikalla asuvia henkilöitä, jotka matkustavat lääketieteellisistä syistä.

3.7.1.2 Julkisen palvelun velvoitteiden täytäntöönpanoa koskevat järjestelyt

(285) Viiden julkisen palvelun sopimuksen liitteessä 1 esitetään yksityiskohtaiset tiedot sopimukseen liittyvistä meriliikennepalveluista. Ne kuvataan tämän päätöksen 3.5.2 jaksossa.

(286) Julkisen palvelun sopimusten 17 artiklassa todetaan rahdinkuljetuksesta kunkin ylityksen osalta, että palveluntarjoaja ei saa jättää perävaunuja laituriin, paitsi jos liikenteenharjoittaja niin pyytää tai jos alus on aivan erityisen täynnä, jotta voidaan varmistaa vastaaminen ammattimaisten käyttäjien kysyntään sekä turvata alueellinen yhteys. Kyseisessä lausekkeessa todetaan lisäksi, että ”kuljetusjärjestelyjen optimoimiseksi hankintaviranomainen voi siirtää edestakaisten matkojen aikataulua sopimuksen liitteessä 1 esitetyn vuotuisten edestakaisten matkojen kokonaismäärää noudattaen. Aikataulujen siirtämisestä päättää 10.2 artiklassa tarkoitettu tekninen komitea” (ks. myös johdanto-osan 290 kappale).

(287) Ajaccion-, Bastian- ja L'Île-Roussen-reittejä koskevien sopimusten 18 artiklassa määrätään, että ”julkisen palvelun tarjoamista koskevan tarpeen mukaan hankintaviranomainen voi pyytää tapauskohtaisesti palveluntarjoajaa liikennöimään ylimääräisiä edestakaisia matkoja, joiden enimmäismäärä ja ehdot vahvistetaan liitteessä 1. Tekninen komitea tarkastelee näiden ylimääräisten edestakaisten matkojen toteutusta 10.2 artiklan mukaisesti”. Käytännössä Ranskan viranomaisten mukaan näitä edestakaisia matkoja liikennöidään vain, jos Ranskan viranomaiset havaitsevat teknisen komitean viikoittaisessa kokouksessa, että alusten täysi kapasiteetti on käytössä ja että ylimääräistä kysyntää on vähintään 40 perävaunulle. Teknisen komitean kokouksen jälkeen palveluntarjoaja esittää kirjeitse muodollisen ehdotuksensa ylimääräisistä edestakaisista matkoista hankintaviranomaisen ilmaiseman tarpeen mukaisesti ja saa postitse vahvistuksen sovituista ylimääräisistä edestakaisista matkoista. Vähimmäisaika, jossa hankintaviranomaisen on ilmoitettava asiasta palveluntarjoajalle etukäteen, on arvioitu ”viikkoina”, jotta aikaraja seuraisi mahdollisimman tarkasti kysynnän vaihteluita. Käytännössä rahtiliikenteen kysyntä on Ranskan viranomaisten mukaan yleisesti tiedossa vähintään 15 päivää etukäteen.

(288) Julkisen palvelun sopimusten 20 artiklassa todetaan, että palveluntarjoaja voi hankintaviranomaisen suostumuksella korvata jonkin aluksen toisella aluksella, jonka palveluntarjoaja on asettanut saataville sopimuksen toteuttamista varten, kunhan korvaava alus täyttää liitteessä 1 esitetyt vaatimukset.

(289) Julkisen palvelun sopimusten 22 artiklassa edellytetään, että sopimuksen toteutukseen käytetyt alukset sekä palveluntarjoajan tarjoamat palvelut vastaavat liikuntarajoitteisia henkilöitä koskevia esteettömyysstandardeja. Liikuntarajoitteisten vastaanotto-olosuhteet määritetään julkisen palvelun sopimusten liitteessä 5.

3.7.1.3 Julkisen palvelun velvoitteiden noudattamisen valvonta

(290) Julkisen palvelun sopimusten 10.2 artiklassa määrätään, että tekninen seurantakomitea, joka muodostuu muun muassa OTC:n edustajista, palveluntarjoajasta, satamainfrastruktuurin haltijasta ja tavaraliikenteen harjoittajista, kokoontuu viikoittain seuraamaan palvelun suorittamista ja mahdollisesti tarvittavia muutoksia.

(291) Julkisen palvelun sopimusten 11.1 artiklassa määrätään, että ylivoimaisen esteen tai ennakoimattoman tapahtuman sattuessa sopimuspuolet pyrkivät yhdessä määrittämään toimenpiteet, joilla on tarkoitus palauttaa julkisen palvelun sopimusten taloudellinen tasapaino.

3.7.1.4 Julkisen palvelun sopimusten kesto

(292) Julkisen palvelun sopimusten 3 artiklassa määrätään, että sopimus tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2023 ja päättyy 31 päivänä joulukuuta 2029. Siinä lisätään, että sopimuspuolet voivat sopia sopimuksen mahdollisesta jatkamisesta enintään 12 kuukaudella, erityisesti jos uutta toimilupasopimusta ei tehdä sopimuksen päättyessä. Sopimuksen mahdollinen enimmäiskesto on siten kahdeksan vuotta.

3.7.2 *Julkisen palvelun sopimusten saajille myönnettävää korvausta koskevat lausekkeet*

3.7.2.1 Yleiset parametrit

(293) Julkisen palvelun sopimusten 30 artiklassa vahvistetaan yleiset periaatteet, jotka koskevat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun velvoitteista maksettavaa korvausta. Mainitussa määräyksessä tarkennetaan nimenomaisesti, että

— Maksu palveluntarjoajalle suoritetaan tuloista, jotka syntyvät yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tarjoamisesta, ja se vastaa niistä aiheutuvista kustannuksista. Palveluntarjoaja saa tarjota kaupallisia merirahti- tai matkustajaliikennepalveluja, kunhan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun suorittamisen ehdot täyttyvät. Palveluntarjoaja saa pitää kaupallisen palvelun tuottamisesta syntyvät tulot.

— Taloudellinen korvaus, jonka OTC maksaa palveluntarjoajalle yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevista velvoitteista, ei saa enimmäismäärältään ylittää sitä, mitä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamisesta aiheutuvien nettokustannusten kattamiseen tarvitaan, kun otetaan huomioon kohtuullinen voitto (niiden sääntöjen mukaisesti, jotka sisältyvät julkisesta palvelusta maksettavana korvauksena myönnettävää valtiontukea koskeviin Euroopan unionin puitteisiin ([132]), jäljempänä '**yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevat puitteet**').

— Taloudellinen korvaus lasketaan kustannusten kohdentamismenetelmän perusteella, ja se vastaa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamisesta palveluntarjoajalle odotettavasti aiheutuvien kustannusten ja sille syntyvien tulojen välistä eroa (kuten palveluntarjoajan alustavan tuloslaskelman sisältävässä julkisen palvelun sopimusten liitteessä 9 esitetään), jollei liiallisten korvausten tarkastamista koskevista 35.1, 37.1 ja 40 artiklasta muuta johdu.

— Korvauksen laskennassa huomioon otettavat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun kustannukset sisältävät kaikki yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun suorittamisesta välttämättä aiheutuvat välittömät kustannukset sekä asianmukaisen osuuden yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun ja kaupallisen toiminnan yhteisistä välillisistä kustannuksista.

— Arvioitujen kustannusten ja tulojen on perustuttava uskottaviin ja seurattavissa oleviin parametreihin.

— Palveluntarjoajan omassa kirjanpidossa on pidettävä erillään yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun ja muiden palvelujen tulot ja menot. Kustannuslaskennan ja kohdistustunnusten käyttö on tarpeen, jotta voidaan

  — määrittää yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen kulut ja kaupallisen toiminnan kulut

  — eritellä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun osalta rahti- ja matkustajaliikennetoiminnot kyseisillä reiteillä, koska liikenteen luonne ei estä ro-pax-alusten käyttöä.

(294) Julkisen palvelun sopimusten 31 artiklassa edellytetään, että palveluntarjoajan toimittaman liitteen 9, joka sisältää ennusteen julkisen palvelun sopimusten suorittamisesta palveluntarjoajan omalla riskillä, on osoitettava kunkin reitin talouden olevan tasapainossa.

3.7.2.2 Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamisesta aiheutuviin tuloihin ja menoihin liittyvät parametrit

3.7.2.2.1 Tulot

(295) Julkisen palvelun sopimusten 32 artiklassa määrätään, että palveluntarjoaja saa suoraan kaikki yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun suorittamisesta syntyvät tulot, erityisesti

— tulot tavaroiden kuljetuksesta julkisen palvelun sopimusten 33.2 artiklassa vahvistetun hinnaston mukaisesti

([132]) Komission tiedonanto – Julkisesta palvelusta maksettavana korvauksena myönnettävää valtiontukea koskevat Euroopan unionin puitteet (2011) (EUVL C 8, 11.1.2012, s. 15).

— tulot, jotka syntyvät lääketieteellisistä syistä matkustavien Korsikan asukkaiden kuljettamisesta julkisen palvelun sopimusten 33.3 artiklassa vahvistetun hinnaston mukaisesti ([133])

— lisätulot muun muassa palveluntarjoajan omasta aloitteestaan rahdinkuljettajille tai lääketieteellisistä syistä matkustaville Korsikan asukkaille tarjoamista erityispalveluista (ruokailu, matkatavarat, pelit jne.).

(296) Julkisen palvelun sopimusten 32 artiklassa määrätään myös, että vuosina 2023–2028 palveluntarjoajan on käytettävä kaupallisen, yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittymättömän palvelun tuloksen ylijäämä liitteeseen 9 nähden ensisijaisesti investointeihin, joissa kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään teknisillä ratkaisuilla, ja pyrittävä yleisemmin keventämään yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen ympäristökuormaa julkisen palvelun sopimusten 11.2 artiklan mukaisesti. Tilikaudella käyttämättä jäävä ylijäämä pääomitetaan, kunnes investoinnit tehdään tai sopimus päättyy. Käyttämätön ylijäämä maksetaan kokonaisuudessaan hankintaviranomaiselle sopimuksen päättyessä normaalisti tai ennenaikaisesti. Näiden ylijäämien käyttöä seuraa julkisen palvelun sopimusten 10.1 artiklassa tarkoitettu ympäristö-, talous- ja lakiasioiden komitea.

(297) Julkisen palvelun sopimusten 33.2 artiklassa täsmennetään, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun rahtikuljetushinnasto esitetään liitteessä 8, jossa vahvistetaan seuraavat hinnat ja määrätään, että vetoautolla kuljetettavan rahdin ensimmäisen kuljettajan ylitys sisältyy hintaan:

Taulukko 28

Julkisen palvelun sopimusten mukaisen rahdinkuljetuksen enimmäishinnat

Yhdensuuntainen matka	Rahdin hinta (veroton hinta euroina)
Juoksumetri pyörillä kulkevaa tai tavanomaista rahtia	40
”Vienti” tai ”Raaka-aine”, juoksumetri	20
”Vienti+”, juoksumetri	15
Muuntyyppinen rahti	Palveluntarjoaja määrittää hinnan vapaasti vuoden 2 019 julkisen palvelun velvoitejärjestelmän mukaisesti.

Lähde: Ranskan viranomaisten 28.6.2023 toimittamat huomautukset.

(298) Julkisen palvelun sopimusten 33.3 artiklassa määrätään, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvään palveluun sisältyvissä Korsikalla asuvien henkilöiden kuljetuksissa käytettävä hinnasto perustuu vuoden 2019 julkisen palvelun velvoitejärjestelmään. Lisäksi palveluntarjoaja saa määrittää vapaasti yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun piiriin kuuluvilta Korsikan ulkopuolella asuvilta matkustajilta perittävät hinnat, mutta ne eivät saa ylittää kyseisessä järjestelmässä vahvistettuja enimmäishintoja.

([133]) Ranskan viranomaiset totesivat kuitenkin 28. heinäkuuta 2023 toimittamissaan huomautuksissa, että kuten aiemmin on mainittu, Proprianon reitillä julkisen palvelun piiriin kuuluvat myös Korsikalla asuvat ja muualla asuvat henkilöt. Näin ollen toimeksisaaja saa tuloja myös kyseisten matkustajien kuljetukseen liittyvistä palveluista. Lisäksi toimeksisaaja saa tuloja vetoautolla kuljetettavan rahdin kuljettajien kuljettamiseen liittyvistä palveluista.

Taulukko 29

Julkisen palvelun sopimusten mukaisen matkustajaliikenteen enimmäishinnat

Yhdensuuntainen matka henkilöä (tai yksikköä) kohti	Enimmäishinnat Korsikalla asuville (euroina ilman veroja)		Hinnat Korsikan ulkopuolella asuville
Matkustajat	Aikuiset Lapset	35 20	Palveluntarjoaja määrittää hinnat vapaasti (mutta ne eivät saa ylittää päätöksessä 19/128 vahvistettuja enimmäishintoja) ([1]).
Majoitus	Ikkunallinen hytti Ikkunaton hytti Istumapaikka	51 46 7	
Ajoneuvo	4,5 m tai alle 4,5–5 m Yli 5 m	46 51 56	

([1]) Ks. alaviite 138.
Lähde: Ranskan viranomaisten 28.6.2023 toimittamat huomautukset.

3.7.2.2.2 Kulut ja taloudellinen korvaus

(299) Julkisen palvelun sopimusten 34.1 artiklassa määrätään, että polttoainekustannuksia lukuun ottamatta palveluntarjoaja vastaa kaikista muista toimintakustannuksista (mukaan lukien henkilöstökulut, satamamaksut ja myytävät elintarvikkeet) ja että kyseisiin toimintakustannuksiin sovelletaan liitteessä 9 vahvistettua katetta.

(300) Julkisen palvelun sopimusten 34.2 artiklassa määrätään, että aluksiin liittyvät investointikustannukset määritetään niiden alusten perusteella, jotka palveluntarjoaja on osoittanut liikennöimään julkisen palvelun sopimusten kattamia reittejä.

(301) Julkisen palvelun sopimusten 35.1 artiklassa määrätään, että toimintaan ja investointeihin liittyvä taloudellinen korvaus, jäljempänä '**toiminta- ja investointikorvaus**', jonka OTC maksaa vuosittain palveluntarjoajalle, muodostuu kahdesta osasta:

— toimintakustannusten osasta, jäljempänä '**toimintakustannusosa**', joka vastaa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamisesta aiheutuvia toimintakustannuksia (lukuun ottamatta polttoaine- ja investointikustannuksia), joista on vähennetty 31 artiklassa ja liitteessä 9 vahvistetun yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tarjoamisesta syntyvät tulot. Toimintakustannusosassa otetaan huomioon tehokkuusedut, joita palveluntarjoajalle odotetaan koituvan sopimuksen voimassaoloaikana. Käytännössä tehokkuusmekanismilla varmistetaan, että toimintakustannusosan määrää laskettaessa reaalisesta inflaatiosta johtuvaa kustannusten nousua ei korvata täysimääräisesti.

— investointikustannusten osasta, jäljempänä '**investointikustannusosa**', joka vastaa liitteessä 9 laskettuja poistoja ja/tai leasingmaksuja ja/tai vuokrauskustannuksia, jotka koskevat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun suorittamiseen osoitettua alusta.

(302) Julkisen palvelun sopimusten 35.3 artiklassa määrätään, että liite 9 päivitetään vuosittain reaalisen inflaation muutosten huomioon ottamiseksi, ja siinä kuvataan kyseisen päivityksen laskennassa käytettävää menetelmää ottaen erityisesti huomioon tehokkuusedut.

(303) Julkisen palvelun sopimusten 36.2 artiklassa määrätään, että meriliikennepalvelujen tarjoamisesta (lukuun ottamatta ylimääräisiä edestakaisia matkoja) aiheutuviin polttoainekustannuksiin sovelletaan enintään 24 kuukauden ajan mekanismia, jolla suojaudutaan polttoaineen hinnanvaihteluilta. Tämän ajanjakson jälkeen palveluntarjoajan vastuulla on neuvotella uusi suojaussopimus pyytämällä vähintään kolme tarjousta. Palveluntarjoaja lähettää tarjoukset hankintaviranomaiselle ja ilmoittaa, mitä suojaussopimuksen tarjoajaa se haluaa käyttää. Tästä poiketen OTC voi alkuperäisen suojaussopimuksen päättyessä päättää ottaa käyttöön mekanismin, joka mahdollistaa polttoainekustannusten jakamisen (julkisen palvelun sopimusten 11.1 artiklan mukaisin edellytyksin). Tämä mekanismi korvaa palveluntarjoajan tekemän uuden suojaussopimuksen. Polttoainekustannusten vaihtelut eivät saa myöskään näkyä hinnastoissa. Alustavan tuloslaskelman (liite 9) sisältämät vastaavaa ajanjaksoa koskevat polttoaineyksikkökustannukset ja niihin liittyvä mekanismi kuvataan liitteessä 10.

(304) Julkisen palvelun sopimusten 37.1 artiklassa määrätään, että OTC:n on maksettava palveluntarjoajalle vuosittain taloudellinen korvaus yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamiseen liittyvistä polttoainekustannuksista, jäljempänä '**polttoainekorvaus**'. Polttoainekorvauksen enimmäismäärä vahvistetaan liitteessä 9.

(305) Julkisen palvelun sopimusten 38.1 artiklassa määrätään ylimääräisistä edestakaisista matkoista maksettavasta kiinteämääräisestä enimmäiskorvauksesta, jäljempänä '**lisämatkakorvaus**'. Tämä korvaus koostuu kolmesta osasta:

— toimintakustannusten osasta, jäljempänä '**lisämatkakorvauksen toimintakustannusosa**', joka vastaa ylimääräisestä edestakaisesta matkasta aiheutuvia toimintakustannuksia (lukuun ottamatta polttoainekuluja), joista on vähennetty ylimääräisestä edestakaisesta matkasta syntyvät tulot. Siinä otetaan huomioon yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun piiriin kuuluvat toimintakustannukset ja tulot sekä liitteessä 9 vahvistettu kohtuullinen voitto.

— investointikustannusosa, jäljempänä '**lisämatkakorvauksen investointikustannusosa**', joka vastaa ylimääräisten edestakaisten matkojen tekemiseen käytettävän aluksen poistoja ja/tai leasingmaksuja ja/tai vuokrauskustannuksia (liitteessä 9 lasketun mukaisesti)

— polttoainekustannusosa, jäljempänä '**lisämatkakorvauksen polttoainekustannusosa**', joka vastaa palveluntarjoajalle ylimääräisestä edestakaisesta matkasta aiheutuvia polttoainekustannuksia (lisämatkakorvauksen polttoainekustannusosan määrä vuodelle 2023 vahvistetaan liitteessä 9, ja seuraavien vuosien osalta sitä muutetaan polttoaineen hintakehityksen mukaisesti).

(306) Lisäksi julkisen palvelun sopimusten 38.1 artiklassa täsmennetään, että jos ylimääräinen edestakainen matka liikennöidään, siitä maksettava korvaus on pienempi kuin i) liitteen 9 (alustava tuloslaskelma) mukaan edestakaisesta matkasta maksettavan korvauksen määrä sekä ii) päivitetyn tuloslaskelman mukainen määrä, joka sisältää ylimääräisen edestakaisen matkan liikennöinnistä aiheutuneet todelliset nettokustannukset ja joka esitetään vuosikertomuksessa, jonka toimeksisaajat toimittavat OTC:lle (julkisen palvelun sopimusten 46 artiklan mukaisesti).

3.7.2.3 Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tarjoamisesta aiheutuvien menojen kohdentamiseen liittyvät parametrit

(307) Julkisen palvelun sopimusten 35.1 ja 37.1 artiklassa määrätään myös, että jos palveluntarjoaja käyttää aluksia tarjotakseen kaupallista palvelua, joka jää yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun ulkopuolelle, kustannuslaskentaan ja kiinteämääräisen taloudellisen korvauksen määrän vahvistamiseen käytetään liitteessä 9 tarkoitettua jakoperustetta. Tämä jakoperuste on kiinteä koko sopimuksen voimassaolon ajan ja sitoo sopimuspuolia.

(308) Ranskan viranomaisten toimittamien tietojen mukaan ([134]) kustannusten jakamisessa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun ja kaupallisen palvelun kesken noudatettiin seuraavia periaatteita, jotka komissio on Ranskan mukaan jo hyväksynyt aiemmissa tapauksissa ([135]) (jaosta myös kerrottiin tarjouksentekijöille julkisen palvelun sopimuksia koskevassa tarjouskilpailumenettelyssä):

— Matkustajien tai rahdin kuljetukseen suoraan liittyvät kustannukset kohdennetaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvään palveluun sen matkustajamäärän tai rahtimäärän (jm) perusteella, joka palveluntarjoajien on taattava julkisen palvelun sopimuksissa vahvistettujen kapasiteettia koskevien velvoitteiden mukaisesti.

— Yhteisistä kustannuksista (esimerkiksi henkilöstö, huolto, polttoaine, alusten vuokrauskustannukset, poistot jne.), jotka muodostavat suurimman osan palveluntarjoajien toimintakustannuksista, kohdennetaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvään palveluun sellainen osuus, joka vastaa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua varten aluksesta varattua kapasiteettia (ilmaistuna tilavuutena, m^3) ([136]).

([134]) Ranskan viranomaisten 5. huhtikuuta 2023 toimittamat huomautukset.

([135]) Komission päätös 2011/98/EY, annettu 28 päivänä lokakuuta 2009, valtiontuesta C 16/08 (ex NN 105/05 ja NN 35/07), jonka Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistynyt kuningaskunta on toteuttanut – CalMac - ja NorthLink -yrityksille merikuljetuspalveluista Skotlannissa maksetut tuet (EUVL L 45, 18.2.2011, s. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2011/98(1)/oj), ja EFTAn valvontaviranomaisen päätös N:o 070/17/KOL, annettu 29 päivänä maaliskuuta 2017, Hurtigrutenin meriliikennepalveluita kaudelle 2012–2019 koskevasta rannikkosopimuksesta (Norja) [2018/887] (EUVL L 158, 21.6.2018, s. 19, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2018/887/oj).

([136]) Ennakkokorvauksen määrää arvioitaessa kustannukset jaetaan varatun kapasiteetin perusteella. Jälkikäteen tehtävissä korjauksissa käytetään tosiasiassa käytettyä kapasiteettia. Tämä tarkoittaa, että jos yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua varten varattua kapasiteettia käytetään kuljetuksiin, jotka eivät kuulu tämän palvelun piiriin, korvauksen määrä pienenee vastaavasti. Jos yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun kapasiteettia jää kuitenkin käyttämättä, liikennöitsijä saa silti korvauksen kapasiteetin käyttöön asettamisesta.

(309) Kuten taulukosta 30 ilmenee, palveluntarjoajat kohdistivat julkisen palvelun sopimusten puitteissa keskimäärin [60–75] prosenttia toimintakustannuksista yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviin palveluihin, lukuun ottamatta julkisen palvelun sopimusta Marseille–Propriano-reitistä, jonka osalta 100 prosenttia kustannuksista kohdennettiin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviin palveluihin.

Taulukko 30

Julkisen palvelun sopimusten nojalla yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvään palveluun kohdennettujen kustannusten osuus

Kustannukset	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Miehistö ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Maahenkilöstö ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Kaupalliset kulut – matkustajat ([1])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Kaupalliset kulut – autot ([4])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Kaupalliset kulut – rahti ([2])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Käsittely ([2]) ([5])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Satamamaksut ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Matkustajahuolto ([1])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Elintarvikkeet (myyntiin) ([1])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Miehistön elintarvikkeet ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Tarvikkeet ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Viestintä ([4])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Vakuutukset ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Informaatioteknologia[3]	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Verot ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Palveluntarjoajana toimivan yhtiön rakennekustannukset ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Huolto ja kunnossapito ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Alusten käyttöön asettamisen kustannukset ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Alusten vuokrauskustannukset ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Polttoainekustannukset ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Mediaani	[...] %	[...] %	[...] %	**100 %**	[...] %

([1]) Matkustajaliikenteeseen suoraan liittyvät kustannukset.
([2]) Rahtiliikenteeseen suoraan liittyvät kustannukset.
([3]) Yleiskustannukset.
([4]) Kaupalliseen palveluun suoraan liittyvät kustannukset (lukuun ottamatta Marseille–Propriano-reittiä).
([5]) Käsittelykustannukset vastaavat pysähdysten aikana saapuvien ja lähtevien perävaunujen käsittelystä vastaavien ahtaajien kustannuksia. Nämä kustannukset kohdennetaan luonnollisesti kokonaan rahtitoimintaan.

Lähde: Ranskan viranomaisten 28.6.2023 toimittamat huomautukset.

3.7.2.4 Kohtuullisen voiton laskentaparametrit

(310) Julkisen palvelun sopimusten 39 artiklassa määrätään, että kohtuullinen voitto määritetään yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden mukaisesti ja se vastaa seuraavaa suhdelukua (joka on laskettu julkisen palvelun sopimusten liitteessä 9): yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvästä palvelusta saatu voitto ennen veroja ja korkoja / yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun liikevaihto (mukaan lukien toimeksisaajan saama taloudellinen korvaus). Kullakin reitillä kohtuullinen voitto saa olla sopimuksen voimassaoloaikana enintään 2,13 prosenttia, ellei markkinahäiriön sattuessa tehtävän uuden riippumattoman tutkimuksen perusteella pidetä aiheellisena oikaista tätä määrää.

(311) Tämä 2,13 prosentin voitto on peräisin Corsica Linean ja La Méridionalen antamista taloudellisista tarjouksista, joissa on arvioitu kaikkien reittien osalta alustavan tuloslaskelman pohjalta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen käyttökatteeksi 0,69 prosenttia (erä 4: Propriano) ja 2,13 prosenttia (erä 3: Porto-Vecchio). Lisäksi Ranskan viranomaiset toimittivat komissiolle tulokset Ranskan tilaamasta ulkopuolisen tahon tekemästä tutkimuksesta ([137]), jossa arvioitiin Corsica Lineaan ja La Méridionaleen vertautuvien varustamojen ([138]) otoksen pohjalta vertailuluonteiseksi käyttökatteeksi 7,8 prosenttia.

3.7.2.5 Korvauksen asianmukaisuuden valvontaparametrit

(312) Julkisen palvelun sopimusten 7 artiklan mukaan hankintaviranomaisen (eli OTC:n ja CdC:n) on tarkistettava, ettei palveluntarjoajalle sopimuksen perusteella maksetun korvauksen määrä ole liiallinen, ja määrättävä palveluntarjoaja maksamaan takaisin mahdollinen liiallinen korvaus viivästyskorkoineen 35.1, 37.1 ja 40 artiklan mukaisesti.

(313) Julkisen palvelun sopimusten 46 artiklan mukaan palveluntarjoajan on toimitettava OTC:lle osana vuosikertomustaan tuloslaskelma samassa muodossa kuin alustava tuloslaskelma. Alustavan ja lopullisen laskelman vertailuun on liitettävä havaittuja eroja selittävä huomautus. Palveluntarjoajan on maksettava tosiasiallisesti maksettu korvaus takaisin, jos OTC:n tekemä analyysi osoittaa sen olevan suurempi kuin julkisen palvelun velvoitteista aiheutuvien nettokustannusten kattamiseen tarvittava korvaus, kohtuullinen voitto huomioon ottaen, julkisen palvelun sopimusten 35.1, 37.1, 39 ja 40 artiklan mukaisesti.

(314) Julkisen palvelun sopimusten 35.1, 37.1 ja 40 artiklassa määrätään, että liiallista korvausta koskevan riskin välttämiseksi OTC tarkastaa vuosittain korvauslaskelman palveluja koskevan vuosikertomuksen perusteella arvioidakseen liitteessä 9 tarkoitettuun jakoperusteeseen perustuvan laskelman ja tosiasiallisesta toiminnasta (todelliset tulot ja menot, alusten tosiasiallinen käyttö jne.) aiheutuvaan jakoperusteeseen perustuvan laskelman välistä eroa. Jos todelliseen toimintaan perustuvan laskelman ja alustavan tuloslaskelman (liite 9) mukaisen laskelman välillä on eroa, palveluntarjoaja saa pitää ylijäämäisestä korvauksesta puolet, enintään kuitenkin 5 prosenttia korvauksesta, ja ylijäämä viivästyskorkoineen palautetaan OTC:lle sen päättämiä järjestelyjä noudattaen. Korvaus ei saa missään tapauksessa ylittää liitteen 9 mukaista määrää.

(315) Julkisen palvelun sopimusten 35.2 ja 37.2 artiklassa todetaan, että jos matkaa ei liikennöidä mistä syystä tahansa, korvausta alennetaan määrä, joka vastaa palveluntarjoajan säästämiä toiminta-, investointi- ja polttoainekuluja, kun yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja ei ole tarjottu. Tämä määrä ei voi olla negatiivinen.

(316) Jos aluksen korvaaminen julkisen palvelun sopimusten 20 artiklan mukaisesti (johdanto-osan 288 kappale) lisää liitteen 9 alustavassa tuloslaskelmassa alun perin määritettyjä kustannuksia, palveluntarjoaja vastaa näistä lisäkustannuksista. Jos aluksen korvaaminen pienentää näitä kustannuksia, hankintaviranomainen ja palveluntarjoaja tekevät tarvittavat rahoitusoikaisut sen jälkeen, kun julkisen palvelun sopimusten 46 artiklassa tarkoitettu vuosikertomus on toimitettu.

([137]) Ranskan viranomaisten 5. huhtikuuta 2023 toimittamat huomautukset, jäljempänä 'Korsikan ja Manner-Ranskan välistä meriliikennettä koskevia julkisen palvelun sopimuksia tehtäessä laskettu meriliikenteen kannattavuuden vertailuarvo', OTC, 20. marraskuuta 2022.

([138]) Otokseen kuuluvat seuraavat yritykset: Brittany Ferries, Condor Ferries, Corsica Ferries, DFDS, Irish Ferries, P&O Ferries, Stena Lines, Grimaldi Group, Finnlines, Fjord Line, Tallink ja Viking Line. Sikäli kuin tietoja oli saatavilla, vertailututkimus kattaa vuodet 2017–2019.

(317) Julkisen palvelun sopimusten 38 artiklan mukaan palveluntarjoajan on vuosikertomuksessaan ”ilmoitettava kunkin ylimääräisen edestakaisen matkan todelliset kustannukset, jotka vastaavat kyseisen ylimääräisen edestakaisen matkan todellisten tulojen ja kustannusten välistä erotusta. Hankintaviranomainen maksaa ylityksestä i korvauksen, jota kutsutaan tosiasialliseksi korvaukseksi [jäljempänä ’**tosiasiallinen korvaus ylityksestä i**’], ja sen määrä vastaa joko ylimääräisen edestakaisen matkan todellisia kustannuksia tai ylimääräisestä edestakaisesta matkasta maksettavaa enimmäiskorvausta sen ajanjakson aikana, jolloin ylitys tehdään, riippuen siitä, kumpi näistä on pienempi.

3.8 Corsica Ferriesin kantelu

(318) Corsica Ferries teki 23 päivänä maaliskuuta 2023 komissiolle kantelun La Méridionalen ja Corsica Linean hyväksi toteutetuista toimenpiteistä.

(319) Corsica Ferries väitti kantelussaan, että kyseiset toimenpiteet olivat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Kantelussa korostetaan erityisesti sitä, että kyseisistä toimenpiteistä aiheutuu etua kyseisille yrityksille, koska ne eivät täytä yhtäkään Altmark-tuomiossa vahvistetuista neljästä kriteeristä ([139]). Corsica Ferries väitti myös, että toimenpiteet eivät soveltuneet sisämarkkinoille, koska ne rikkoivat käyttöoikeussopimusten tekemisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/23/EU ([140]), jäljempänä ’**käyttöoikeussopimusdirektiivi**’, säännöksiä, ”kun niitä tarkastellaan yhdessä SEUT-sopimuksen 49 ja 56 artiklan kanssa”.

(320) Corsica Ferries toimitti 13 päivänä lokakuuta ja 20 päivänä joulukuuta 2023 päivätyillä kirjeillä kanteluun liittyviä lisätietoja, joiden se katsoi osoittavan, ettei julkiselle palvelulle ollut tarvetta ja että julkisen palvelun sopimusten mukaiset palveluvelvoitteet olivat suhteettomia. Näistä lisätiedoista sekä 23 päivänä maaliskuuta 2023 tehdystä kantelusta käytetään tässä jäljempänä päätöksessä nimitystä ’**kantelu**’.

(321) Lokakuun 13 päivänä 2023 päivätyssä kirjeessä viitataan tietoihin, jotka liittyvät ylityksiin, joita Corsica Linea liikennöi julkisen palvelun sopimusten puitteissa ja niiden ulkopuolella kesällä 2023.

(322) Joulukuun 20 päivänä 2023 päivätyssä kirjeessä Corsica Ferries toimitti Berkeley Research Groupilta tilaamansa, 14 päivänä joulukuuta 2023 päivätyn tutkimuksen, jäljempänä ’**BRG 1 -tutkimus**’, tulokset.

(323) BRG 1 -tutkimuksessa todetaan, että sen tarkoituksena on arvioida, onko Ajaccioon ja Bastiaan suuntautuvia reittejä koskevien julkisen palvelun sopimusten soveltamisalaan tarkoituksenmukaista sisällyttää julkisen palvelun tarve liikenteelle, joka koskee yli 12:ta matkustajaa ylitystä kohti. BRG 1 -tutkimuksessa käsitellään ainoastaan Ranskan arvioimaa tarvetta kuljettaa kuljettajia eikä oteta huomioon muita Ranskan määrittämiä julkisen palvelun tarpeita.

(324) Lisäksi BRG 1 -tutkimuksessa todetaan, että koska Ranskan viranomaiset eivät ole antaneet tietoja julkisen palvelun tarpeen arvioinnista julkisen palvelun sopimusten yhteydessä, tutkimuksessa on pyritty rekonstruoimaan menetelmä, jota Ranska vaikuttaisi käyttäneen, aiempia julkisen palvelun sopimuksia koskevien raporttien ja tutkimusten perusteella.

(325) Huomautuksissa, joita Corsica Ferries toimitti komissiolle muodollisen tutkintamenettelyn yhteydessä, se toisti suurelta osin kantelun sisällön. Kantelun sisältö kuvataan sen vuoksi jaksossa, jossa käsitellään kyseisiä huomautuksia (5.1 jakso).

3.9 Syyt muodollisen tutkintamenettelyn aloittamiseen

(326) *Ensinnäkin* komissio katsoi alustavasti, että julkisen palvelun sopimukset olivat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaista valtiontukea.

(327) Komissio katsoi, että julkisen palvelun sopimukset muun muassa antoivat palveluntarjoajille etua, jota ne eivät olisi saaneet tavanomaisissa markkinaolosuhteissa. Tarkemmin sanottuna kyseiset julkisen palvelun sopimukset eivät täyttäneet kaikkia Altmark-tuomiossa vahvistettuja kriteerejä tällaisen edun poissulkemiseksi.

([139]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 24.7.2003, Altmark Trans GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([140]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/23/EU, annettu 26 päivänä helmikuuta 2014, käyttöoikeussopimusten tekemisestä (EUVL L 94, 28.3.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/23/oj).

(328) Ensinnäkin komissio ilmaisi epäilyksensä siitä, täyttävätkö julkisen palvelun sopimukset todellisen julkisen palvelun tarpeen vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetusten tapauksessa (ensimmäinen Altmark-kriteeri).

(329) Komissio katsoi, että Ranskan viranomaiset eivät olleet lähtökohtaisesti todenneet riittävällä varmuudella, että Marseillen ja Toulonin satamat saattoivat korvata toisensa vain osittain vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetuksissa (menettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdanto-osan 310–312 kappale).

(330) Komissio pani merkille, että kyseistä osittaista korvaavuutta määrittäessään Ranskan viranomaiset olivat tukeutuneet yksinomaan markkinatoimijoiden yleisiin lausuntoihin (johdanto-osan 227 kappale). Komissio ilmaisi menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään epäilyksensä tästä arviosta, koska Ranskan viranomaiset eivät olleet tarkistaneet sen pohjana käytettyjä tietoja. Komissio pyysi Ranskan viranomaisia toimittamaan vakuuttavampia todisteita, jotka vahvistaisivat arvion siitä, että vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetusten käyttäjien keskuudessa oli erityistä kysyntää juuri yhteyksille Marseillen satamasta.

(331) Lisäksi komissio ilmaisi epäilynsä siitä, ovatko tietyt julkisen palvelun sopimuksissa asetetut julkisen palvelun velvoitteet oikeasuhteisia ja tarpeellisia havaittujen julkisen palvelun tarpeiden täyttämiseksi (menettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdanto-osan 337–340 kappale). Komissio katsoi, että Ranskan viranomaisten edellyttämä rahdinkuljetuksen (vetoautolla kuljetettavan rahdin ja vetoautottoman rahdin) vähimmäiskapasiteetti ja toimenpiteiden saajien velvoite liikennöidä vähimmäismäärä vuotuisia edestakaisia matkoja eivät vaikuttaneet riittävän perustelluilta Gecodian raportissa yksilöityjen julkisen palvelun tarpeiden valossa. Komissio oli huolissaan siitä, että nämä velvoitteet saattaisivat johtaa siihen, että palveluntarjoajien tarjoama rahtikapasiteetti olisi huomattavasti suurempi kuin julkisen palvelun määrällinen tarve.

(332) Komissio katsoi myös alustavasti, että toimenpiteet eivät täyttäneet neljättä Altmark-kriteeriä. Se katsoi, että menettelyssä, jonka Ranskan viranomaiset toteuttivat tehdäkseen julkisen palvelun sopimukset, ei ollut riittävästi kilpailua, jotta olisi voitu varmistaa, että julkisen palvelun sopimusten saajille maksettava korvaus olisi yhteiskunnan kannalta edullisin ratkaisu. Komissio katsoi myös, että kyseisen korvauksen määrää ei ollut vahvistettu suhteessa kustannuksiin, joita aiheutuu tyypilliselle hyvin hoidetulle yritykselle, jolla on riittävät varat julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseen.

(333) Komissio katsoi myös alustavasti, että toimenpiteet olivat yhteydessä valtioon ja että ne rahoitettaisiin valtion varoista. Toimenpiteet suosivat myös valikoivasti sopimusten saajia, muodostivat esteen EU:n sisäiselle kaupalle ja vääristivät kilpailua vapautetuilla markkinoilla.

(334) *Toiseksi* komissio huomautti, että Ranskan viranomaiset eivät olleet toimittaneet riittävää näyttöä siitä, että julkisen palvelun sopimukset olivat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden mukaisia. Sen lisäksi, että komissio esitti epäilyjä julkisen palvelun sopimusten soveltamisalasta, se kyseenalaisti myös sen, oliko julkisen palvelun sopimusten myöntämismenettely käyttöoikeussopimuksia koskevan EU:n lainsäädännön mukainen.

4. **RANSKAN HUOMAUTUKSET**

(335) Ranskan viranomaiset toimittivat huomautuksensa 27 päivänä maaliskuuta 2024 päivätyllä kirjeellä. Huomautukset koskevat i) julkisen palvelun tarpeen arviointia ja ii) käyttöoikeussopimusdirektiivin noudattamista.

4.1 **Julkisen palvelun tarpeen olemassaolo**

(336) Vastauksena komission alustavaan tutkintaan todellisen julkisen palvelun tarpeen olemassaolosta Ranskan viranomaiset esittivät huomautuksia viidestä seikasta.

4.1.1 *Ranska arvioi oikein vetoautolla kuljetettavaa rahtia kuljettavien meriliikennepalvelujen käyttäjien erityisen määrällisen kysynnän Marseillen satamalle*

(337) Kuten johdanto-osan 227 kappaleessa todetaan, Ranskan viranomaiset arvioivat, että vetoautolla kuljetettavan rahdin tapauksessa niiden käyttäjien osuus, jotka eivät harkitse mitään vaihtoehtoa Marseillen satamalle matkatessaan Korsikalle, oli 80 prosenttia vetoautolla kuljetettavaan rahdin aiemmasta kokonaiskysynnästä Marseillen ja Korsikan välillä.

(338) Niiden epäilyjen vuoksi, joita komissio esitti menettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdanto-osan 329 kappaleessa, Ranskan viranomaiset teettivät Gecodia-yhtiöllä yksityiskohtaisempia analyyseja esittääkseen määrällistä näyttöä Marseillen ja Toulonin satamien vaihtokelpoisuudesta vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetusten kysynnän osalta.

(339) *Ensinnäkin* Ranskan viranomaisten mukaan analyysi niiden liikenteenharjoittajien päätoimipaikkojen, varastojen ja logistiikkakeskusten sijainnista, joiden osuus Marseillen ja Korsikan välisillä reiteillä kuljetetun vetoautolla kuljetettavan rahdin määrästä on 80,8 prosenttia, osoittaa, että niiden toimipisteet ovat Marseillen sataman välittömässä läheisyydessä, minkä vuoksi niiden on perusteltua suosia kyseistä satamaa.

(340) *Toiseksi* Gecodia analysoi vetoautolla kuljetettavan rahdin virtoja Corsica Linean 122 asiakkaan osalta (mikä vastasi 85:tä prosenttia Corsica Linean kuljettamasta vetoautolla kuljetettavasta rahdista) ja La Méridionalen 62 asiakkaan osalta (mikä vastasi 78:aa prosenttia La Méridionalen kuljettamasta vetoautolla kuljetettavasta rahdista). Analyysi osoittaa, että 83 prosenttia (Corsica Linea) ja 88 prosenttia (La Méridionale) näistä virroista voitiin jäljittää Marseillen sataman lähellä sijaitseviin logistiikkakeskuksiin, mikä viittaa kyseisen sataman suosimiseen.

(341) *Kolmanneksi* Gecodia analysoi 32:n vetoautolla kuljetettavaa rahtia kuljettavan, Marseillen ja/tai Toulonin satamaa käyttävän liikenteenharjoittajan (joista joillakin on useita logistiikkakeskuksia Marseillen tai Toulonin lähellä) toimintaa Korsikan ja Manner-Ranskan välillä, ja näiden liikenteenharjoittajien osuus Korsikan sekä Marseillen ja Toulonin satamien välillä vuosina 2017–2019 ja 2021 kuljetetun vetoautolla kuljetettavan rahdin määrästä oli noin 65 prosenttia. ([141])

(342) Saadakseen näitä tietoja Ranskan viranomaiset pyysivät varustamoilta tietoja niiden tärkeimmistä asiakkaista ja niiden vetoautolla kuljetettavan rahdin määristä (juoksumetreinä). Nämä tiedot koottiin yhteen, jotta saatiin edustava määrä suurimpia liikenteenharjoittajia koko Marseillen ja Toulonin alueelta. Jotta virrat voitiin yhdistää mahdollisimman tarkasti lähtöpaikaksi katsottuun logistiikkakeskukseen, Ranskan viranomaiset käyttivät käyttäjien kuulemisessa tehdyissä haastatteluissa kerättyjä tietoja.

(343) Tällä tavoin laaditusta luettelosta ilmenee kunkin asiakkaan osalta logistiikkakeskuksen sijainti, logistiikkakeskuksen etäisyys Toulonin ja Marseillen satamiin sekä kummastakin satamasta vuosina 2017–2021 kuljetetun vetoautolla kuljetettavan rahdin vuotuinen määrä (jm). Joidenkin asiakkaiden kohdalla määritettiin myös kuljetettujen tavaroiden tyyppi (esimerkiksi puolustustarvikkeiden, pilaantuvien tuotteiden, rakennusmateriaalien tai vaarallisten aineiden kuljetus). Ranskan viranomaiset keräsivät myös yksittäisistä liikenteenharjoittajista laadullisia lisätietoja, jotka ovat merkityksellisiä arvioitaessa näiden kahden sataman vaihtokelpoisuutta. Jotkut käyttäjät esimerkiksi ilmoittivat käyttäneensä aiemmin Toulonin satamaa Marseillen sataman rajallisen kapasiteetin vuoksi.

(344) Ranskan viranomaisten mukaan näiden tietojen analyysi osoittaa, että suurin osa liikenteenharjoittajista (22 liikenteenharjoittajaa 32:sta) käyttää ainoastaan sitä satamaa, joka on lähimpänä sen logistiikkakeskusta. Analyysi osoittaa, että loput kymmenen liikenteenharjoittajaa käyttivät yksinomaan tai hyvin usein Toulonin satamaa, vaikka niiden logistiikkakeskus on lähempänä Marseillea. Ranskan viranomaiset selittivät, että jotkin liikenteenharjoittajat ilmoittivat käyttävänsä Toulonin satamaa siksi, että niillä oli moottoritieyhteys Touloniin, minkä ansiosta ne pystyivät välttämään Marseillen suurkaupunkialueen (pohjoinen ohikulkutie), kun taas jotkin niistä olivat siirtäneet keskuksensa/varastonsa Marseillen alueelta Toulonin alueelle, mikä johti kuljetusvirtojen siirtymiseen Toulonin satamaan.

(345) Ranskan viranomaisten mukaan kerättyjen tietojen analysointi osoittaa, että se, että satama sijaitsee maanteitse lähellä liikenteenharjoittajan logistiikkakeskusta, vaikuttaa suuresti käyttäjän satamavalintaan. Viranomaisten mukaan lähinnä tarjontarajoitteet saavat käyttäjän, jolla on logistiikkakeskus lähempänä Marseillea, siirtämään kuljetuksensa Touloniin.

(346) Ranskan viranomaisten mukaan kaikki nämä tiedot vahvistavat, i) että vetoautolla kuljetettavalle rahdille valitaan satama ensisijaisesti liikenteenharjoittajien logistiikkakeskusten sijainnin perusteella ja ii) että yli 80 prosenttia toimeksisaajayritysten kuljettamasta vetoautolla kuljetettavan rahdin määrästä on yhdistettävissä Marseillen alueella sijaitsevaan logistiikkakeskukseen. Käyttäjät suosivat siis aidosti Marseillen satamaa, eivätkä nämä käyttäjät katso Marseillen sataman olevan korvattavissa Toulonilla.

([141]) Huomioon ei otettu vuotta 2020, mikä johtui covid-19-pandemian vaikutuksesta kauppavirtoihin.

4.1.2 *Kuljetettavan rahdin vähimmäismäärään liittyvät julkisen palvelun velvoitteet olivat oikeasuhteisia Ranskan määrittämään julkisen palvelun tarpeeseen nähden*

(347) Ranskan viranomaiset toteavat, että julkisen palvelun sopimuksissa asetettu rahdinkuljetuksen vähimmäiskapasiteetti ei ole suhteeton määritettyyn julkisen palvelun tarpeeseen nähden. Tähän esitettiin kolme syytä.

(348) Ranskan mukaan on *ensinnäkin* niin, että kysynnän suuren vaihtelun vuoksi oikeasuhteisuuden arviointi ei voi perustua liikenteen keskiarvoihin.

(349) Ranskan viranomaiset toteavat, että julkisen palvelun sopimuksissa asetetussa ylityskohtaisessa vähimmäiskuljetuskapasiteetissa otetaan huomioon i) käyttäjien kuulemisessa esitetyt huomautukset (säännöllinen saturaatio tietyillä reiteillä), ii) julkisen palvelun tarpeen jakautuminen ylitysten, päivien ja kuukausien kesken (jako perustuu vuoden 2019 tietoihin ja vuosia 2023–2030 koskeviin ennusteisiin) sekä iii) ennuste julkisen palvelun tarpeen kuukausittaisesta jakautumisesta (jota käytetään laskettaessa viikoittaista vähimmäiskapasiteettia ja ylityskohtaista vähimmäiskapasiteettia, jotta liikenne sujuisi tyydyttävällä tavalla). Ranska huomauttaa myös, että julkisen palvelun tarpeen täyttäminen on välttämätöntä, jotta perävaunuja ei jää laituriin, ja näin turvataan liikenteen sujuvuus (ei saturaatiota), laatu (liikenteenharjoittajille ei aiheudu viivästyksistä seuraamuksia eikä korsikalaisille yrityksille toimitushäiriöitä) ja turvallisuus (laituriin ei jää tavaraa, joka voitaisiin varastaa tai joka voisi pilaantua).

(350) Ranskan viranomaiset panivat tältä osin merkille käyttäjien kuulemisen aikana, että rahtiliikennettä harjoittavien käyttäjien vaikeudet, jotka liittyivät alusten kapasiteetin saturaatioasteeseen, olivat lisääntyneet viime vuosina erityisesti Bastiaan ja Ajaccioon suuntautuvilla reiteillä. Ranskan mukaan tämä saturaatio tarkoittaa sitä, että liikenteenharjoittajien kaikkeen kysyntään ei voida vastata kaikilla matkoilla. Ranskan viranomaiset panevat tältä osin merkille, että palveluntarjoajien varaustiedot vuosien 2021–2022 julkisen palvelun sopimusten osalta vahvistivat, että tavaraa oli jäänyt laituriin. Lastaamatta jäi yli 35 prosenttia tavarasta Marseille–Bastia-reitillä ja yli 20 prosenttia tavarasta Marseille–Ajaccio-reitillä.

(351) Näin ollen Ranskan viranomaisten toimintatavan tarkoituksena on varmistaa, että käyttöön otetut palvelut kykenevät kattamaan rahtiliikenteen kysynnän hyväksyttävällä ja oikeasuhteisella tavalla.

(352) Ranskan viranomaiset korostavat tältä osin, että toisin kuin menettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdantoosan 338 kappaleessa todetaan, vaadittavaa vähimmäiskapasiteettia ei ole vahvistettu ylityskohtaisesti ”sellaisella tavalla, että julkinen palvelu voisi koska tahansa vastata aiemmissa tiedoissa (aiempien julkisen palvelun sopimusten yhteydessä) havaittuun kysyntähuippuun”.

(353) Päinvastoin Ranskan viranomaisten mukaan komissiolle toimitetut tiedot osoittavat, että havaittu liikenteen kysyntähuippu ylittää julkisen palvelun sopimuksissa vaaditun vähimmäiskapasiteetin lähes joka kuukausi. Esimerkiksi Marseille–Bastia-reitillä vähimmäiskapasiteetti on 1 860 jm/ylitys. Vuodelta 2019 peräisin olevien tietojen tarkastelu kuitenkin osoittaa, että tämä määrä ylittyy vähintään kerran kuukaudessa kahdeksana kuukautena vuodesta, ja ennusteiden mukaan tämä kapasiteetti ylittyisi poikkeuksetta vuonna 2025. Lisäksi Ranskan viranomaiset kertovat, että julkisen palvelun sopimusten ensimmäisenä täytäntöönpanovuonna 2023 vaadittu vähimmäiskapasiteetti ylittyi vähintään kerran kuussa joulukuuta lukuun ottamatta.

(354) Ranskan mukaan se, kuinka liikenne jakautuu vuodelle, estää vähimmäiskapasiteetin määrittämisen Gecodian tutkimuksessa vuosille 2023–2030 ennakoitujen keskimääräisten vuotuisten määrien pohjalta. Tällainen näkemys voisi johtaa tilanteeseen, jossa aluksilla saattaisi olla säännöllisesti liian vähän kapasiteettia rahtiliikenteen kysyntään vastaamiseen.

(355) Taulukosta 31 ilmenee, kuinka monella matkalla kysyntä olisi ylittänyt tai ylittäisi keskimääräisen vähimmäiskapasiteetin vuosina 2019 ja 2030, jos vähimmäiskapasiteetti olisi määritetty Gecodian raportissa vuosille 2023–2030 ennakoitujen keskimääräisten vuotuisten määrien pohjalta. Vaikuttaa siltä, että Marseillen sekä Ajaccion, Bastian ja Porto-Vecchion välisillä reiteillä kysyntä ylittäisi vaaditun vähimmäiskapasiteetin joka toisella matkalla, jolla vaaditun vähimmäiskapasiteetin ylittävä kysyntä kirjattaisiin (ja joka neljännellä matkalla Marseillen sekä Proprianon ja L'Île-Roussen välisillä reiteillä).

Taulukko 31

Niiden matkojen määrä, joilla kysyntä ylittää Gecodian tutkimuksessa vuosille 2023–2030 ennakoitujen keskimääräisten vuotuisten määrien pohjalta määritetyn keskimääräisen vähimmäiskapasiteetin

	Julkisen palvelun sopimuksissa suunniteltujen matkojen vuotuinen määrä	Keskimääräinen vähimmäiskapasiteetti matkaa kohti (jm) ([1])	Niiden matkojen määrä, joilla kysyntä ylittää keskimääräisen vähimmäiskapasiteetin			
			2019		2030	
			Matkojen määrä	% vuotuisista matkoista	Matkojen määrä	% vuotuisista matkoista
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]) Kaudelle 2023–2030 ennakoitu keskimääräinen vähimmäiskapasiteetti matkaa kohti lasketaan jakamalla vuotuinen julkisen palvelun tarve (taulukko 21) julkisen palvelun sopimuksiin kirjatulla vuotuisten edestakaisten matkojen määrällä (taulukko 23).

Lähde: Ranskan viranomaisten 4.2.2024 toimittamat huomautukset.

(356) *Toiseksi* on Ranskan mukaan tavanomainen markkinakäytäntö, että käytössä on niin paljon aluksia, että laivaston kapasiteetti ylittää vuoden aikana havaitun keskimääräisen liikenteen. ([142]) Ranskan viranomaiset toteavat analysoineensa laivastojärjestelyjä niiden alusten osalta, joilla tarjotaan säännöllisiä meriliikennepalveluja Euroopassa. Sardiniassa ja Baleaareilla alusten nimelliskapasiteetti vaihtelee 1 500 jm:n ja 1 900 jm:n välillä, mikä vastaa täysin julkisen palvelun sopimusten nojalla Korsikalle liikennöivien alusten kapasiteettia.

(357) *Kolmanneksi* Ranskan viranomaisten tiedossa ei ole sellaisia tapauksia läntiseltä Välimereltä, joissa julkisen palvelun tehtävien hoidossa tai vapailla markkinoilla samaa edestakaista matkaa olisi liikennöity kahdella pienemmällä aluksella yhden suuremman aluksen sijaan.

4.1.3 *Ajaccion ja Proprianon satamat eivät korvaa toisiaan*

(358) Ranskan viranomaiset katsovat, että Corsica Ferries ei esitä kantelussaan uskottavaa näyttöä väitteelleen, jonka mukaan Proprianon ja Ajaccion satamat ovat keskenään korvattavissa. Ranskan mukaan seuraavat tekijät osoittavat tilanteen olevan päinvastainen.

(359) Ensinnäkin kahden sataman välinen etäisyys tietä pitkin ei itsessään riitä osoittamaan, että ne voisivat korvata toisensa: kun otetaan huomioon, että Ajaccion ja Proprianon välillä ei ole moottoritietä, sekä alueen topografiset piirteet, matka tietä pitkin näiden kahden sataman välillä kestää lähes puolitoista tuntia ja ruuhkassa yli kaksi tuntia. Ranska viittaa tältä osin Korsikan satamien välisiä etäisyyksiä ja matka-aikoja koskeviin tietoihin, jotka on esitetty 2.2 jaksossa.

([142]) Ranskan viranomaiset viittaavat erityisesti esimerkkeihin Italiassa ja Norjassa tehdyistä julkisen palvelun sopimuksista.

(360) Lisäksi Ajaccion sataman infrastruktuuri on jo lähellä saturaatiopistettä, eikä satamassa ole riittävän suuria käsittelyalueita, jotta sinne voitaisiin keskittää kaudelle 2023–2029 ennustettua suurempia rahtivirtoja.

(361) Ranskan viranomaiset huomauttavat myös, että Korsikan tieinfrastruktuurin saturaatioaste on joka tapauksessa erittäin korkea erityisesti ruuhka-aikoina ja matkailukaudella ja että tieliikennekuolemien määrä Korsikassa on suuri (ks. 2.1 jakso). Julkisen meriliikennepalvelun järjestäminen tieliikennettä lisäävällä tavalla olisi ristiriidassa sen kanssa, että CdC:n tehtävänä on huolehtia turvallisuudesta.

4.1.4 *Palvelut, joita Corsica Linea ja La Méridionale tarjoavat julkisen palvelun sopimusten ulkopuolella, ovat yhteensopivia julkisen palvelun velvoitejärjestelmän kanssa eivätkä kyseenalaista Ranskan määrittelemää julkisen palvelun tarvetta*

(362) Ranskan viranomaiset vakuuttavat, että toisin kuin Corsica Ferries väittää kantelussaan, ylimääräiset edestakaiset matkat, joiden periaatteet ja ehdot vahvistetaan julkisen palvelun sopimuksissa, on tarpeen erottaa kaupallisista matkoista, joita jompikumpi palveluntarjoaja tarjoaa vapaasti (julkisen palvelun sopimusten ulkopuolella) vuoden 2019 julkisen palvelun velvoitejärjestelmän mukaisesti.

(363) Ranskan mukaan kyseiset kaupalliset matkat eivät kuulu julkisen palvelun sopimusten soveltamisalaan, niitä ei kielletä näissä sopimuksissa eivätkä ne vaikuta Ranskan arvioon julkisen palvelun tarpeesta.

(364) Ranska toteaa, että Corsica Linean vuosina 2023 ja 2024 Marseillen satamasta liikennöimät kaupalliset yhteydet olivat i) koulujen kevät- ja kesälomien aikana tarjottuja kausiluonteisia matkoja, ii) yhteyksiä, joilla kuljetettiin ainoastaan matkustajia eikä lainkaan rahtia, ja iii) ettei niistä ei maksettu korvausta, koska ne eivät kuuluneet julkisen palvelun sopimusten soveltamisalaan. La Méridionalen Toulonin satamasta vuonna 2024 liikennöimistä yhteyksistä Ranska huomauttaa, että i) näitä matkoja ryhdyttiin tarjoamaan sen jälkeen, kun yhtiön omistuksessa tapahtui vuonna 2023 muutos, ii) niillä kuljetettiin ainoastaan matkustajia eikä lainkaan rahtia ja iii) ettei niistä maksettu korvausta, koska ne eivät kuuluneet julkisen palvelun sopimusten soveltamisalaan.

4.1.5 *Käyttäjien kuulemisessa käytetty menetelmä ei ollut vinoutunut*

(365) Ranskan viranomaiset katsovat, että toisin kuin komissio esitti menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä, julkisessa käyttäjien kuulemisessa käytetty menetelmä ei ollut vinoutunut.

(366) Ne huomauttavat ensinnäkin, että käyttäjien kuulemisesta tiedotettiin laajasti paikallisessa ja erikoistuneessa lehdistössä (*Le Marin* -lehdessä), CdC:n verkkosivustolla ja verkkoyhteisöissä.

(367) Ne katsovat myös, että esitetyt kysymykset eivät antaneet etua Marseillen satamalle.

(368) Matkustajameriliikenteen käyttäjien kuulemisessa esitettyjen kysymysten keskeisenä tavoitteena oli selvittää, olivatko mantereen satamat vaihtokelpoisia käyttäjien näkökulmasta. Gecodian raportissa myös todettiin, että Korsikalla ja muualla asuvien matkustajien kysynnän kannalta Marseillen ja Toulonin satamat olivat vaihtokelpoisia.

(369) Merirahtiliikenteen käyttäjien kuulemisessa esitetyt kysymykset kattoivat poikkeuksetta kaikki reitit Marseillesta *ja* Toulonista.

4.2 **Julkisen palvelun sopimukset ovat käyttöoikeussopimusdirektiivin mukaisia**

4.2.1 *Ajalla, joka kului eri eriä koskevien julkisen palvelun sopimusten tekemisestä palveluntarjoajien kanssa näiden sopimusten voimaantuloon, ei ollut syrjäytysvaikutusta*

(370) Ensinnäkin Ranskan viranomaiset huomauttavat, ettei käyttöoikeussopimusdirektiivissä eikä Ranskan lainsäädännössä säädetä sopimuksen tekemisen ja sen voimaantulon välisestä tarkasta määräajasta.

(371) Ranskan viranomaiset katsovat joka tapauksessa, ettei kyseisellä lyhyellä ajalla ollut syrjäytysvaikutusta kolmesta syystä.

(372) *Ensinnäkin* Ranskan laatimassa alustavassa aikataulussa, joka julkaistiin julkisen palvelun sopimuksia koskevassa tarjouskilpailuilmoituksessa 6 päivänä toukokuuta 2022, ilmoitettiin kahden kuukauden määräajasta sopimuksen tekemisen ja voimaantulon välillä. ([143]) Kyseinen määräaika oli näin ollen pidempi kuin julkisen palvelun sopimusten tekemisen määräaika SNCM II -ratkaisussa ([144]) (23 päivää).

(373) *Toiseksi* Ranskan viranomaiset huomasivat saatuaan hakemukset ja tarjoukset 25 päivänä heinäkuuta 2022, että tarjouksentekijät, jotka olivat jättäneet hakemuksen ja tarjouksen asetetuissa määräajoissa, olivat vuosien 2021–2022 päättymässä olevien julkisen palvelun sopimusten palveluntarjoajat eli La Méridionale ja Corsica Linea. Koska yksikään uusi osallistuja ei ollut jättänyt julkisen palvelun sopimuksiin liittyvää hakemusta, sillä, että julkisen palvelun sopimusten myöntämisen ja toiminnan alkamisen välillä kului aikaa alle kaksi kuukautta (joka oli tarjouspyynnössä alun perin ilmoitettu määräaikaa), ei voinut olla syrjäytysvaikutusta.

(374) *Kolmanneksi* julkisen palvelun sopimukset tulivat voimaan välittömästi vuosien 2021–2022 julkisen palvelun sopimusten päätyttyä, joten kyseisistä määräajoista tiedotettiin kaikille kiinnostuneille talouden toimijoille heti menettelyn käynnistyttyä käyttäjien ja liikennöitsijöiden kuulemiseen liittyvissä asiakirjoissa. Näin ollen kaikki toimijat olivat tietoisia toimenpiteiden odotetusta alkamispäivästä. Ranskan viranomaiset huomauttavat lisäksi, että sen jälkeen, kun tarjouskilpailuilmoitus julkaistiin 6 päivänä toukokuuta 2022, yksikään potentiaalinen tarjouksentekijä ei pyytänyt muutosta aikatauluun, vaikka tämä on Ranskan viranomaisten mielestä tavanomainen käytäntö käyttöoikeussopimuksia tehtäessä.

4.2.2 *Sopimuksentekomenettelyn kesto ei aiheuttanut tarjouksentekijöiden eriarvoista kohtelua*

(375) Vastauksena epäilyihin, joita komissio esitti menettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdanto-osan 424 kappaleessa ([145]), Ranskan viranomaiset esittivät seuraavat huomautukset.

(376) Ensinnäkin käyttöoikeussopimusdirektiivin 39 artiklan 3 ja 5 kohdassa edellytetään, että määräajan käyttöoikeussopimusta koskevien hakemusten ja tarjousten vastaanottamiselle on oltava vähintään 30 päivää alkaen käyttöoikeussopimusta koskevan ilmoituksen lähettämispäivästä ja että tätä määräaikaa voidaan lyhentää 25 päivään, jos tarjoukset voidaan toimittaa sähköisesti. Hankintaviranomainen voi määrittää vapaasti hakemusten ja tarjousten jättämisen määräajat, kunhan näitä vähimmäismääräaikoja noudatetaan.

(377) Toiseksi Ranskan viranomaiset huomauttavat, että sen jälkeen, kun tarjouskilpailuilmoitus julkaistiin 6 päivänä toukokuuta 2022, yksikään potentiaalisista tarjouksentekijöistä ei pyytänyt muuttamaan aikataulua.

4.2.3 *Vähimmäisvaatimukset eivät muuttuneet tarjousmenettelyn aikana, ja allekirjoitetut julkisen palvelun sopimukset vastaavat vähimmäisvaatimuksia*

(378) Ensinnäkin Ranskan viranomaiset halusivat selventää tässä tapauksessa julkisen palvelun sopimuksiin sovellettavien vähimmäisvaatimusten soveltamisalaa. Toiseksi ne selittivät, että asetettuja vähimmäisvaatimuksia ei muutettu tarjousmenettelyn aikana. Kolmanneksi ne toistivat, että allekirjoitetut julkisen palvelun sopimukset vastasivat vähimmäisvaatimuksia.

([143]) Julkisen palvelun sopimusten myöntämisen oli alun perin määrä tapahtua 28. lokakuuta 2022.

([144]) Euroopan unionin tuomioistuimen tuomio 1.3.2017, SNCM II, T-454/13, ECLI:EU:C:2017:134.

([145]) Muistutuksen vuoksi todettakoon, että menettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdanto-osan 424 kappaleessa todetaan seuraavaa. "[– –] Komissio katsoo, etteivät Ranskan viranomaiset toimittaneet kaikkia tarvittavia selvennyksiä sen toteamiseksi, että julkisen palvelun sopimuksissa noudatetaan yhdenvertaisen kohtelun, syrjimättömyyden ja avoimuuden periaatteita. Se kehottaa kaikkia asianomaisia esittämään huomautuksensa asiasta ja erityisesti selventämään, rikkooko velvoite ottaa käyttöön aluksia, joilla on tietty vähimmäiskapasiteetti matkustajamäärän ja hyttien osalta, tarjouspyynnössä asetetussa määräajassa yhdenvertaisen kohtelun periaatetta."

4.2.3.1 Vähimmäisvaatimusten soveltamisala

(379) Ranskan viranomaiset toteavat, että käsiteltävässä tapauksessa vähimmäisvaatimukset vahvistettiin kilpailutuksen ehtojen 2.4 artiklassa (johdanto-osan 270 kappale). Niiden mukaan vähimmäisvaatimukset olivat seuraavat:

a) ”Korsikalla asuvilta ja tavarankuljetuksesta veloitettavilla enimmäishinnoilla tarkoitetaan Marseillen, Toulonin, Nizzan sekä Korsikan satamien välistä matkustajameriliikennettä ja merirahtiliikennettä koskevan julkisen palvelun velvoitejärjestelmän muuttamisesta tehdyssä Korsikan alueparlamentin päätöksessä AC nro 19-128 esitettyjä hintoja.

b) Alusten kuljetuskapasiteetilla tarkoitetaan alusten lastauskapasiteettia.

c) Aikatauluilla ja vuoroväleillä tarkoitetaan CdC:n ja OTC:n laatimia aikatauluja sekä CdC:n ja OTC:n liikennöitsijöiltä edellyttämiä vähimmäisvuorovälejä.

d) Sopimuksen kestolla tarkoitetaan kunkin julkisen palvelun sopimuksen kestoa, joka vahvistetaan kunkin sopimuksen 2 artiklassa: ’sopimus tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2023 ja päättyy 31 päivänä joulukuuta 2029’; sopimuksen voimassaoloa voidaan jatkaa enintään 12 kuukautta, erityisesti jos sopimuksen päättyessä uutta toimilupasopimusta ei ole tehty.

e) OTC:n maksaman taloudellisen korvauksen enimmäismäärällä tarkoitetaan kilpailutuksen ehtojen 2.5 artiklassa mainittua taloudellista korvausta.” ([146])

(380) Lisäksi julkisen palvelun sopimusten liitteessä 1 vahvistettiin vähimmäisvaatimukset, jotka koskevat i) alusten kuljetuskapasiteettia ja ii) aikatauluja ja vuorovälejä.

(381) Ranskan viranomaisten mukaan kilpailutuksen ehtojen 2.4 artiklaa olisi näin ollen tulkittava liitteen 1 valossa vain näiden kahden vähimmäisvaatimuksen osalta, minkä lisäksi ne täsmentävät, että

— vähimmäisvuoroväleillä tarkoitettiin palvelun vuorovälejä

— aikatauluilla tarkoitettiin Ranskan laatimia aikatauluja, mutta tarjouksentekijät saattoivat ehdottaa vapaasti lähtö- ja saapumisaikoja, kunhan ne noudattivat Ranskan lähtö- ja saapumisajoille asettamia aikavälejä

— matkustajamäärää ja rahtia koskevalla vähimmäiskapasiteetilla tarkoitettiin alusten kuljetuskapasiteettia.

(382) Näin ollen Ranskan viranomaiset päättelevät, että vain kilpailutuksen ehtojen 2.4 artiklassa luetellut viisi seikkaa, joista kahta tarkennettiin liitteessä 1, olivat käyttöoikeussopimusdirektiivin 37 artiklan mukaan vähimmäisvaatimuksia, toisin kuin mitkään muut ominaisuudet.

4.2.3.2 Julkisen palvelun sopimusten koko liite 1 ei ollut itsessään vähimmäisvaatimus

(383) Ranskan viranomaiset väittävät huomautuksissaan, että kilpailutuksen ehtojen 2.4 artiklassa ei viitattu julkisen palvelun sopimusten liitteeseen 1, joten liite ei voinut olla itsessään vähimmäisvaatimus. Vaikka kyseisessä liitteessä vahvistetaankin vähimmäisominaisuudet, jotka liittyvät i) alusten kuljetuskapasiteettiin ja ii) aikatauluihin ja vuoroväleihin, se sisälsi myös lukuisia teknisiä vaatimuksia, jotka eivät olleet kilpailutuksen ehtojen 2.4 artiklan mukaan vähimmäisvaatimuksia. ([147])

([146]) Ranskan viranomaisten 27. maaliskuuta 2024 toimittamat huomautukset.

([147]) Ranskan viranomaiset toteavat, että tämä koski erityisesti edestakaisten matkojen vuotuista määrää, ylimääräisten edestakaisten matkojen määrää ja liikuntarajoitteisten matkustajien hyttien määrää alusta kohden.

(384) Ranskan viranomaiset myös selittävät, että OTC halusi sopimuksen tekomenettelyn aikana varmistaa, että kaikki liitteessä 1 vahvistetut tekniset vaatimukset täyttyivät. Siksi OTC esimerkiksi pyysi Corsica Lineaa sitoutumaan sen puutteen korjaamiseen, ettei Paglia Orba -aluksella ollut riittävästi hyttejä liikuntarajoitteisille. ([148])

4.2.4 *Ylimääräiset ja uudelleen aikataulutettavat edestakaiset matkat eivät rikkoneet tarjouksentekijöiden yhdenvertaisen kohtelun periaatetta*

4.2.4.1 Ylimääräiset ja uudelleen aikataulutettavat edestakaiset matkat eivät olleet vähimmäisvaatimus

(385) Ranskan viranomaiset toteavat, että ylimääräiset edestakaiset matkat ovat edestakaisia matkoja, joita hankintaviranomainen voi ottaa käyttöön havaitessaan tarvetta julkiselle palvelulle kullakin reitillä. Näin ollen niiden tarkoituksena on täyttää vähimmäiskapasiteetin ylittävä julkisen palvelun tarve ja estää tavaroiden jääminen laituriin. Niiden järjestämiseen sovelletaan julkisen palvelun sopimusten 18 artiklaa. Näin ollen niissä ei ole kyse kilpailutuksen ehtojen 2.4 artiklan mukaisesta vähimmäisvaatimuksesta.

(386) Ranskan viranomaiset toteavat, että uudelleen aikataulutettavien edestakaisten matkojen ainoana tarkoituksena oli optimoida liikennejärjestelyjä. Niiden järjestämiseen sovelletaan julkisen palvelun sopimusten 17 artiklaa. Näin ollen niissä ei ole kyse kilpailutuksen ehtojen 2.4 artiklan mukaisesta vähimmäisvaatimuksesta.

4.2.4.2 Ylimääräisten ja uudelleen aikataulutettavien edestakaisten matkojen päivämääriä koskevien tarjouksentekijän ehdotusten hyväksyminen ei rikkonut tarjouksentekijöiden yhdenvertaisen kohtelun periaatetta

(387) Ranskan viranomaiset huomauttavat, että julkisen palvelun sopimusten 17 ja 18 artiklan mukaisesti ylimääräisten ja uudelleen aikataulutettavien edestakaisten matkojen toteuttaminen edellyttää julkisen palvelun sopimusten 10.2 artiklassa tarkoitetun teknisen komitean kokousta. Tekninen komitea antaa palveluntarjoajalle, jota näiden edestakaisten matkojen toteuttaminen koskee, mahdollisuuden tuoda esiin vaikeuksia, joita niistä mahdollisesti aiheutuisi. Näin ollen Ranska katsoo, että CdC:n, OTC:n ja palveluntarjoajan välinen neuvotteluprosessi mahdollistaa sen, että palveluntarjoaja voi ennen uudelleen aikataulutettavien ja ylimääräisten edestakaisten matkojen toteuttamista tuoda esiin mahdollisia ongelmia, joita sillä saattaa olla erityisesti käyttöön otettavan aluksen (käyttöön otettavien alusten) suhteen.

(388) Lisäksi Ranskan viranomaiset toteavat, että ylimääräisistä edestakaisista matkoista ilmoitetaan viikkoja etukäteen (julkisen palvelun sopimusten 18 artikla), joten palveluntarjoaja voi tarvittaessa vastata ylimääräiseen kysyntään oman suunnitelmansa mukaisesti.

(389) Ranskan viranomaisten mukaan tästä seuraa, että julkisen palvelun sopimuksissa alun perin vahvistettua periaatetta ei muutettu: ylimääräisistä ja uudelleen aikataulutettavista edestakaisista matkoista päättää OTC – eivät palveluntarjoajat. Palveluntarjoajien ehdotukset eivät millään tavalla sido OTC:tä näiden edestakaisten matkojen järjestämisessä. Tältä osin Ranska mainitsee esimerkkinä Marseille–Bastia-reitin, jolla OTC päätti vuonna 2023 eli julkisen palvelun sopimuksen ensimmäisenä täytäntöönpanovuonna muuttaa viittä ylimääräistä edestakaista matkaa, joita Corsica Linea ehdotti alustavassa suunnitelmassaan, siirtämällä niistä kolme muille päiville ja perumalla loput kaksi, koska rahdinkuljetusta ei tarvittu Corsica Linean ehdottamina päivinä.

([148]) Ranskan viranomaiset selittävät, että Corsica Linean tarjouksessa ehdotettiin Paglia Orba -alusta, jolla oli vain yksi hytti liikuntarajoitteisille, kun taas liitteessä 1 edellytettiin kahta. Tästä seikasta kuitenkin neuvoteltiin tarjouksentekijän kanssa neuvotteluvaiheessa, jonka lopussa se sitoutui vaihtamaan aluksen yhteen niistä seitsemästä aluksesta, jotka mahdollisesti varattaisiin palveluja varten, jos julkisen palvelun tarve edellytti kahta liikuntarajoitteisten hyttiä (noudattaen julkisen palvelun sopimusten 20 artiklaa, jossa sallitaan aluksen vaihtaminen kesken palvelun suorittamisen), sekä huolehtimaan asennustöistä, jotta liikuntarajoitteisille voitiin lisätä toinen hytti. Lisäksi Ranskan viranomaiset huomauttavat, että Paglia Orba on korvaava alus, jota käytetään tapauskohtaisesti erityisesti silloin, kun ensisijainen alus poistetaan käytöstä teknisistä syistä (Ranskan viranomaisten 27. heinäkuuta 2023 toimittamat huomautukset). Ranskan mukaan näiden ehdotusten, jotka ovat soveltamisalaltaan rajallisia eivätkä vääristäisi kilpailun edellytyksiä, katsottiin täyttävän asetetut tekniset ja toiminnalliset vaatimukset. Ne eivät Ranskan viranomaisten mukaan missään tapauksessa rikkoneet kilpailutuksen ehtojen 2.4 artiklassa asetettua vähimmäisvaatimusta.

5. **ASIANOMAISTEN HUOMAUTUKSET**

(390) Neljä asianomaista esitti huomautuksensa muodollisen tutkintamenettelyn aikana: Corsica Ferries, Corsica Linea, La Méridionale ja Stef Group.

5.1 **Corsica Ferriesin huomautukset**

(391) Jäljempänä olevissa alakohdissa esitetään Corsica Ferriesin muodollisen tutkintamenettelyn yhteydessä esittämien huomautusten sisältö. Kuten johdanto-osan 325 kappaleessa todetaan, näissä huomautuksissa toistetaan suurelta osin kantelun sisältö. Jäljempänä olevissa alakohdissa viitataan näin ollen tarvittaessa myös kanteluun.

5.1.1 *Tosiseikkoja koskevat näkökohdat*

(392) Aivan aluksi todettakoon, että Corsica Ferries esittää kaksi huomautusta menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä esitetyistä vetoautolla kuljetettavaa rahtia koskevista tiedoista ([149]).

(393) *Ensinnäkin* se katsoo, että vetoautolla kuljetettavan rahdin kuvauksessa jätetään täysin huomiotta se ero, matkustaako kuljettaja rahdin mukana vai ei. Corsica Ferriesin mukaan potentiaalista kysyntää matkustajaliikenteelle syntyy vain silloin, kun kuljettaja matkustaa vetoautolla kuljetettavan rahdin mukana (johdanto-osan 447–449 kappale).

(394) *Toiseksi* Corsica Ferries toteaa, että komissio analysoi Korsikan ja mantereen välisten rahdinkuljetusmarkkinoiden muutoksia vuosien 2016–2021 aiempien tietojen perusteella. Tällaisen ajanjakson valitseminen tarkastelun kohteeksi antaa harhaanjohtavan kuvan markkinoiden todellisesta dynamiikasta. Corsica Ferriesin mukaan vuonna 2016 markkinoille tuli Corsica Linea, jonka omistaa välillisesti korsikalaisten yrittäjien konsortio, johon kuuluu Korsikan toimitusketjun 15 keskeisintä toimijaa. Corsica Ferries väittää menettäneensä vuodesta 2016 lähtien tavaraliikennettä vuosittain Corsica Linealle. ([150]) Corsica Ferries toteaa, että vuosia 2013–2019 koskevat tiedot osoittavat näin ollen Toulonin sataman rahtiliikenteen vähentyneen vuosittain Marseillen satamaan verrattuna. Corsica Ferriesin mukaan tämä osoittaa erityisesti sen, että Corsica Linea pystyy osakkeenomistajiensa turvin siirtämään osan rahtiliikenteen kysynnästä Toulonista Marseilleen.

5.1.2 *Altmark-tuomion kolmannen kriteerin jääminen täyttymättä*

5.1.2.1 Käyttäjien kysynnän määrittäminen

5.1.2.1.1 Ranskan viranomaisten käyttämä menetelmä käyttäjien kysynnän määrittämiseen

(395) Corsica Ferries kiistää komission alustavan arvion, jonka mukaan menetelmään, jolla Ranskan viranomaiset määrittivät käyttäjien kysyntää, ei liity ilmeistä arviointivirhettä.

(396) *Ensinnäkin* Corsica Ferries huomauttaa, että käyttäjien kuulemisen ja Gecodian raportin tuloksia, joita Ranska käytti julkisen palvelun sopimusten tekemiseen, ei ole vieläkään julkistettu eikä niistä ole tiedotettu Corsica Ferriesille. Corsica Ferries toteaa tältä osin, että Ranskan julkisten asiakirjojen saatavuutta käsittelevä hallintoviranomainen, jäljempänä '**CADA**', on ottanut kantaa siihen, että CdC on selvästikin peittänyt asiakirjojen tietoja

([149]) 2.1.1 jakso – Merirahti.

([150]) Corsica Ferriesin mukaan sen rahtiliikenne Toulonin satamasta väheni 15,58 prosenttia vuonna 2016, 7,49 prosenttia vuonna 2017 ja 6,09 prosenttia vuonna 2018, kun taas Corsica Linean liikenne kasvoi 15,91 prosenttia vuonna 2016, 16,31 prosenttia vuonna 2017 ja 3,10 prosenttia vuonna 2018.

liikaa. ([151]) Kun otetaan huomioon Ranskan räikeä avoimuuden puute, Corsica Ferriesiä ei voida arvostella siitä, että se perustaa huomautuksensa kokonaan tai osittain vuosina 2018, 2019 ja 2020 tehtyihin markkinatutkimuksiin sekä BRG 1 -tutkimukseen.

(397) *Toiseksi* Corsica Ferries huomauttaa, että ensimmäiseen Altmark-kriteeriin liittyvä todistustaakka on jäsenvaltiolla. Siksi Ranskan viranomaisten on esitettävä objektiivisia, todennettavia ja riittävän uskottavia todisteita, jotka todennäköisesti kumoaisivat havainnot ja päätelmät, joita hallintotuomioistuin, unionin tuomioistuin sekä Ranskan kilpailuviranomainen ovat tehneet aiempia julkisen palvelun sopimuksia koskevien riitojen yhteydessä.

(398) Siksi komissio ei voinut – kuten se teki menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään – torjua Corsica Ferriesin esittämää kritiikkiä pelkästään sillä perusteella, että kritiikki perustui osittain markkinatutkimuksiin ja päätöksiin, jotka liittyivät aiempiin Korsikan meriliikenteen julkisen palvelun sopimuksiin. Komissio ei tällöin noudattaisi Euroopan unionin perusoikeuskirjan 41 artiklan 1 kohdassa määrättyä hyvän hallinnon periaatetta.

(399) *Kolmanneksi* Corsica Ferries arvostelee käyttäjien kuulemisessa käytettyä menetelmää ja kuulemisesta saatujen tietojen käyttöä.

(400) Corsica Ferries ensinnäkin toteaa, että julkaistut kyselylomakkeet koskivat ainoastaan Marseillen ja Korsikan välisiä reittejä. Ne olivat siten väistämättä vinoutuneita, mikä aiheutti korjaamattoman menetelmää koskevan vinouman. Ainoissa kysymyksissä, jotka koskivat muita reittejä kuin Marseillen-reittejä, oli puhtaasti kyse vertailusta, ja niiden tarkoituksena oli selvittää, miksi vastaaja valitsi tietyn reitin Marseillen ja Korsikan välillä eikä yhteyttä toiseen mantereen satamaan. Corsica Ferries huomauttaa tältä osin, että vaikka komissio pani merkille tämän mahdollisen menetelmää koskevan vinouman menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään (johdanto-osan 283 kappale), se ei tehnyt asiassa johdonmukaista johtopäätöstä vaan jätti toteamatta ilmeisen arviointivirheen.

(401) Corsica Ferries huomauttaa myös, että monivalintakysymykset johdattelivat käyttäjien vastauksia eivätkä tarjonneet mahdollisuutta vastata vapaasti. Saadut vastaukset eivät siksi auttaneet kuvaamaan julkisen palvelun tarvetta.

(402) Lisäksi Corsica Ferries katsoo, että vastauksia ei saatu tarpeeksi (matkustajilta saatiin 987 käyttökelpoista vastausta, kun matkustajien vuotuinen määrä on lähes 3 miljoonaa, ja lääketieteellisistä syistä matkustavilta saatiin 42 vastausta ja merirahtiliikenteen käyttäjiltä 5 vastausta). Ranskan viranomaisten pyrkimyksistä kuulla merirahtiliikenteen käyttäjiä ottamalla niihin yhteyttä suoraan puhelimitse Corsica Ferries toteaa, että asiasta ei toimitettu tai julkistettu mitään asiakirjaa. Corsica Ferriesin mukaan olisi kuitenkin ollut tarpeen selvittää, mihin liikenteenharjoittajiin oli otettu yhteyttä ja millaisia kysymyksiä niille oli esitetty.

([151]) Corsica Ferries toimitti huomautustensa liitteinä 3 ja 4 kaksi CADAn lausuntoa, jotka oli päivätty 15. helmikuuta 2024 ja 11. tammikuuta 2024. Liite 3 koskee Corsica Ferriesin OTC:lle esittämää pyyntöä saada tutustua Gecodian raporttiin. OTC toimitti Corsica Ferriesille kyseisestä raportista ei-luottamuksellisen version. CADA katsoo 15. helmikuuta 2024 antamassaan lausunnossa, että vaikka Gecodian raportti sisältää jonkin verran luottamuksellisia tietoja, joiden paljastuminen voisi vaarantaa liikesalaisuuden (esimerkiksi varustamoiden vastaukset liikennöitsijöiden kuulemiseen), Corsica Ferriesille toimitetussa ei-luottamuksellisessa versiossa tekstiä oli peitetty liikaa. Liite 4 koski Corsica Ferriesin pyyntöä saada tutustua viiteen julkisen palvelun sopimukseen ja niiden liitteisiin, joista CdC lähetti sille ei-luottamukselliset versiot. CADA katsoi 11. tammikuuta 2024 antamassaan lausunnossa, että tietyt peitetyt kohdat julkisen palvelun sopimuksissa (sopimustiedot OTC:n maksamasta taloudellisesta korvauksesta vuoron peruuntuessa, kohtuullisen voiton laskentaa koskevat ehdot) ja tietyissä liitteissä (alustavaa tuloslaskelmaa koskeva liite) oli mahdollista toimittaa mutta toisia puolestaan ei (liitteet 1, 2, 3, 10 ja 12).

(403) Lopuksi Corsica Ferries totesi, että saatavilla on näyttöä siitä, että Corsica Linea pyrki manipuloimaan Ranskan viranomaisten verkossa julkaisemia kyselylomakkeita, koska Corsica Linea lähetti työntekijöilleen selvät ohjeet, joissa i) pyydettiin heitä osallistumaan runsaslukuisesti käyttäjien kuulemiseen ja ii) ilmoitettiin vastaukset, jotka heidän tuli valita. ([152]) Käyttäjien kuulemisen tuloksia ei sen vuoksi voitu pitää käyttökelpoisina.

5.1.2.1.2 Matkustajameriliikenteen käyttäjien kysynnän määrittäminen

5.1.2.1.2.1 Laadullisen kysynnän määrittäminen matkustajien keskuudessa

(404) Kantelussaan Corsica Ferries huomautti, että Korsikalle suuntautuvan matkustajameriliikenteen osalta Marseillen ja Toulonin satamat ovat matkustajien näkökulmasta täysin vaihtokelpoiset, kuten Euroopan komissio ([153]), Euroopan unionin yleinen tuomioistuin ([154]), Ranskan kilpailuviranomainen ([155]), Marseillen muutoksenhakutuomioistuin ([156]) ja Bastian hallintotuomioistuin ([157]) olivat todenneet.

(405) Menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä esittämissään huomautuksissa Corsica Ferries katsoo, että Ranskan viranomaiset tekivät kaksi virhettä määrittäessään kysyntää matkustajien keskuudessa.

5.1.2.1.2.1.1 Marseillen ja Toulonin satamat ovat vaihtokelpoiset lääketieteellisistä syistä matkustavien näkökulmasta

(406) Corsica Ferries katsoo, että päätelmää, jonka mukaan Toulonin ja Marseillen satamat eivät ole vaihtokelpoiset lääketieteellisistä syistä matkustavien kannalta, vääristää ilmeinen arviointivirhe kolmesta syystä.

(407) *Ensinnäkin* Corsica Ferries katsoo, että ”lääketieteellisistä syistä matkustavan henkilön” käsitettä olisi tulkittava tiukasti. Se katsoo, että Ranskan viranomaiset määrittivät lääketieteellisistä syistä matkustavien henkilöiden keskuudessa olevan erityistä kysyntää yksinomaan siksi, että olemassa on oikeudellinen kehys, joka säätelee potilaiden kuljetuksista aiheutuvien kulujen kattamista, mikä rajoittaa matkustajien liikennemuotovalintoja.

(408) Corsica Ferriesin mielestä tämä tarkoittaa, että kun tarvetta julkiselle liikennepalvelulle määritetään, huomioon on otettava kysyntä ainoastaan sellaisten lääketieteellisistä syistä matkustavien henkilöiden keskuudessa, joiden matkakulut voidaan korvata sosiaaliturvajärjestelmästä. Corsica Ferriesin mukaan on kuitenkin lukuisia tapauksia, joissa Korsikalla asuva saattaa matkustaa Manner-Ranskaan lääketieteellisistä syistä mutta matka ei ole sosiaaliturvajärjestelmästä korvattava. Näissä tapauksissa Corsica Ferriesin mukaan laki ei aseta mitään rajoitteita käytettävälle liikennemuodolle.

([152]) Corsica Ferries toimitti huomautustensa liitteenä 5 useita asiakirjoja:
- Corsica Ferriesin johtajalle osoitetun nimettömän käsinkirjoitetun kirjeen, jossa kerrotaan Corsica Linean johdon yrittäneen pyytää työntekijöitään ”tekeytymään Korsikalla asuviksi” ja vastaamaan käyttäjien kuulemiseen
- Corsica Linean sisäisen tiedotteen (”joulukuun 2021 kuukausikatsaus”), jossa käsitellään useita Corsica Linean kaupalliseen strategiaan liittyviä asioita ja jossa on myös julkisen palvelun sopimuksia koskeva kohta, jossa käsitellään OTC:n julkisten kuulemisten aloittamisaikataulua ja julkisen palvelun sopimuksiin liittyvää tarjouspyyntöä, sekä todetaan Corsica Ferriesin tehneen kanteluita komissiolle
- kirjeen, jonka ammattiliiton edustajat ovat osoittaneet Corsica Linean ja La Méridionalen johtajille ja jossa näille ilmoitetaan lakosta, jolla vastustetaan sitä, että Ranskan valtio ja komissio väitetysti vastustavat julkisen palvelun tarjoamista Korsikan meriliikenteessä palveluiden vapaan liikkuvuuden perusteella
- Corsica Linean työntekijän lähettämän sisäisen sähköpostiviestin, jossa jaetaan internetlinkki käyttäjien kuulemiseen ja ”ehdotetaan” julkisen palvelun jatkamista puoltavia vastauksia.

([153]) Komission päätös 2013/435/EU, johdanto-osan 160 kappale.

([154]) Tuomiot 1.3.2017, SNCM I, T-366/13, ECLI:EU:T:2017:135, ja SNCM II, viite sama kuin edellä.

([155]) Ranskan kilpailuviranomaisen lausunto nro 12-A-05, annettu 17 päivänä helmikuuta 2012, Korsikan ja mantereen välisestä meriliikenteestä.

([156]) Marseillen ylemmän hallintotuomioistuimen tuomio nro 17MA01582, 22.2.2021.

([157]) Bastian hallinto-oikeuden tuomio nro 1100533, 7.4.2015, *SNCM*.

(409) Corsica Ferriesin mukaan Ranskan viranomaiset eivät kuitenkaan rajanneet julkisen palvelun tarvetta julkisen palvelun sopimuksissa pelkästään niihin lääketieteellisistä syistä matkustaviin henkilöihin, joiden matkakulut voidaan korvata sosiaaliturvajärjestelmästä. Tarpeeseen on laskettu mukaan myös lääketieteellisistä syistä matkustavia yleisesti, vaikka heistä niiden, joiden matkakuluja ei korvata sairausvakuutusjärjestelmästä, ei tarvitse käyttää tiettyä liikennemuotoa tai kohdesatamaa mantereella.

(410) *Toiseksi* Corsica Ferries huomauttaa, että Ranskan viranomaiset tukeutuivat voimassa olevaan lainsäädäntöön osoittaakseen, että Marseillen ja Toulonin satamat eivät olleet vaihtokelpoisia lääketieteellisistä syistä matkustavien kysynnän kannalta. ([158]) Tämä päätelmä on ilmeisen virheellinen.

(411) Corsica Ferries toteaa, että toisin kuin Ranskan viranomaiset väittävät, yksikään laki tai määräys ei edellytä, että matkakulujen korvaaminen riippuisi kohdesataman ja terveydenhuoltoyksikön välimatkasta.

(412) Corsica Ferries viittaa CSS:n L. 322-5 §:ään, jossa säädetään seuraavaa: ”matkakulut korvataan lääkärin määräyksestä [– –]. Lääkärin määräyksessä on määritettävä potilaan terveydentilaan parhaiten sopiva liikennemuoto ja se, onko potilas terveydentilansa vuoksi soveltumaton yhteiskuljetukseen, jolla tarkoitetaan vähintään kahden potilaan kuljettamista yhdessä. Määräyksen mukaisesti matkakulut korvataan edullisimman reitin perusteella ottaen huomioon kuljetusolosuhteet ja kuljetettavien potilaiden määrä.”

(413) Corsica Ferries katsoo lisäksi, että Ranskan viranomaiset ovat tulkinneet CSS:n R. 310-10-5 §:ää väärin (johdanto-osan 139 kappale). Vaikka Corsica Ferriesin mukaan tämän pykälän nojalla matkakuluista maksettava korvaus lasketaankin potilaan kodin ja lääkärin määräämän hoitoa antavan laitoksen välisen matkan perusteella, tämä koskee vain tietyn tyyppisiä matkoja (niitä, jotka on mainittu CSS:n R. 322-10 §:n 1 momentin a–f kohdassa, kuten johdanto-osan 139 kappaleessa todetaan). Corsica Ferriesin mukaan tämä ei koske reittiliikennettä laivalla tai lentokoneella. Tästä syystä CSS:n R. 310-10-5 § ei koske reittiliikennettä laivalla tai lentokoneella eikä myöskään kysymystä potilaan kohdesataman tai -lentoaseman ja hoitoa antavan laitoksen välisestä etäisyydestä.

(414) Vaikka siis lääkärin määräyksellä voidaan todella asettaa sekä liikennemuotoon (lentokone tai laiva) että hoitoa antavaan laitokseen liittyviä rajoituksia, kohdesatamaan tai -lentoasemaan ei Corsica Ferriesin mukaan kohdistu rajoituksia, jos matkustamiseen käytetään reittiliikennettä lentokoneella tai laivalla, eikä lääkärin määräyksessä oteta kantaa kohdesatamaan tai -lentoasemaan.

(415) Sitä vastoin CSS:n L. 322-5 §:ssä säädetty ehto, jonka mukaan matkakulut korvataan edullisimman matkan perusteella, koskee kaikkia matkoja ja liikennemuotoja.

(416) Tämän seurauksena Corsica Ferriesin mukaan myös lääketieteellisistä syistä matkustavat henkilöt, jotka lääkäri on määrännyt käyttämään meriliikennettä, voivat vapaasti valita yhteyden Touloniin tai Marseilleen; valinnan perusteena on käytettävä hintaa eikä sitä, kuinka kaukana kohdesatama sijaitsee hoitoa antavasta laitoksesta. Tätä päätelmää tukevat myös sen virallisen lomakkeen tiedot, joka määräyksen antavan lääkärin on täytettävä, jotta suunnitellun matkan kustannukset korvataan. ([159])

(417) Joka tapauksessa ja kuten kantelussa todetaan, Corsica Ferries katsoo, että Marseillen ja Toulonin satamien vaihtokelpoisuus lääketieteellisistä syistä matkustavien henkilöiden näkökulmasta vahvistettiin covid-19-pandemian puhkeamisen jälkeen, jolloin kansalliset viranomaiset rajoittivat merkittävästi matkustajaliikennettä Korsikan ja mantereen välillä sallimalla ainoastaan tiettyjen henkilöiden (hoitotyöntekijöiden, sotilashenkilöstön, palomiesten ja teknikkojen) matkustamisen. Corsica Ferries väittää olleensa tuona aikana ainoa liikennöitsijä, joka kuljetti matkustajia, joilla oli lupa matkustaa Toulonin ja Korsikan välillä, koska palveluntarjoajat Corsica Linea ja La Méridionale olivat päättäneet liikennöidä ainoastaan merirahtipalveluja Marseillen ja Korsikan välillä.

([158]) Menettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdanto-osan 296 kappale.

([159]) Corsica Ferries toimitti huomautustensa liitteenä 6 mallilomakkeen, jolla haetaan matkustamiselle ennakkolupaa ja joka vastaa lääkärin antamaa määräystä. Lomake sisältää huomautuksen, jossa määräyksen antajalle kerrotaan matkakulujen korvaamiseen sovellettavista säännöistä.

(418) *Kolmanneksi* Corsica Ferries kertoo, että koska lääketieteellisistä syistä aiheutuneiden matkakulujen korvaamista koskeva lainsäädäntö ei velvoita lääketieteellisistä syistä matkustavia valitsemaan yhteyttä Marseillen satamaan, matkustajille ei aiheudu haittaa matkustamisesta Marseillen sataman sijasta Toulonin satamaan lääketieteellisten tarpeidensa vuoksi. Corsica Ferries katsoo, että omalla ajoneuvollaan kulkevien lääketieteellisistä syistä matkustavien henkilöiden (jotka ovat jo matkustaneet 12 tuntia laivalla) näkökulmasta on merkityksetöntä, saapuvatko he Marseilleen vai Touloniin, koska näiden kahden kaupungin välinen matka autolla kestää 45 minuuttia.

5.1.2.1.2.1.2 Ajaccion ja Proprianon satamat ovat vaihtokelpoiset matkustajien näkökulmasta

(419) Corsica Ferries katsoo, että päätelmää, jonka mukaan Ajaccion ja Proprianon satamat eivät ole vaihtokelpoiset matkustajien näkökulmasta, vääristää ilmeinen arviointivirhe kolmesta syystä.

(420) *Ensinnäkin* Ajaccion ja Proprianon välimatka on vain 70 kilometriä, minkä vuoksi niille matkustajille, jotka ottavat mukaansa auton (ja joita on Corsica Ferriesin mukaan 92 prosenttia matkustajista), ei ole suurta merkitystä, matkustavatko he Ajaccion vai Proprianon satamasta.

(421) *Toiseksi* Corsica Ferries toteaa matkan kestosta, että on väärin katsoa, että noin tunnin välimatka olisi este näiden kahden sataman vaihtokelpoisuudelle.

(422) Corsica Ferries huomauttaa, että Ranskan viranomaiset pitävät vaihtokelpoisina Nizzan ja Toulonin satamia (noin puolentoista tunnin matka-ajasta huolimatta) samoin kuin Marseillen ja Nizzan satamia (muualla kuin Korsikalla asuvien matkustajien tapauksessa, vaikka matka-aika on lähes 2 tuntia 20 minuuttia). Samaa periaatetta olisi sovellettava Ajaccion ja Proprianon väliseen etäisyyteen.

(423) Corsica Ferries katsoo myös, että Ajacciolla ja Proprianolla on yhteinen markkina-alue, ja mainitsee esimerkkinä Grosseto-Prugnan asukkaat: Grosseto-Prugnasta on Ajaccioon 32 kilometrin (40 minuutin) matka ja Proprianoon 35 kilometrin (45 minuutin) matka.

(424) Corsica Ferries viittaa lisäksi kanteluun, jossa se selitti, että julkisen palvelun sopimuksissa asetetut vuorotiheysvelvoitteet vahvistavat Ajaccion ja Proprianon satamien vaihtokelpoisuuden. Vaikka palveluntarjoajien on liikennöitävä päivittäin Marseillen ja Ajaccion välillä, niiltä edellytetään viikoittain vain kolmea edestakaista matkaa Marseillen ja Proprianon välillä. Corsica Ferriesin mukaan matkustajien, jotka yleensä nousevat laivaan Proprianossa, on siis matkustettava Ajaccioon niinä päivinä, jolloin Proprianon satamasta ei ole tarjolla edestakaista matkaa.

(425) *Lopuksi* Corsica Ferries viittaa kantelussa esitettyihin tietoihin kahdesta oikeudellisesta ennakkotapauksesta, joissa luonnehditaan kahden sataman vaihtokelpoisuutta. Corsica Ferries huomautti kantelussa, että kansalliset viranomaiset olivat itse tunnustaneet nämä kaksi satamaa vaihtokelpoisiksi Marseillen ylemmän hallintotuomioistuimen 12 päivänä helmikuuta 2018 antamaa ennakkoratkaisua nro 17MA01582-17MA01583 varten pyydetyn asiantuntijalausunnon yhteydessä voidakseen määrittää korvauksen, joka CdC:n oli maksettava Corsica Ferriesille vuosien 2007–2013 julkisen palvelun sopimusten nojalla maksetun sääntöjenvastaisen tuen aiheuttamasta vahingosta. ([160])

(426) Menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä esittämissään huomautuksissa Corsica Ferries kiistää tätä seikkaa koskevan komission kannan, jonka mukaan kyseiset ennakkotapaukset eivät ole merkityksellisiä, koska ne eivät liity käsiteltävänä olevaan tapaukseen, ja huomauttaa, että kyseiset ennakkotapaukset koskivat i) Korsikaan suuntautuvia meriliikennepalveluja ja vastaavia julkisen palvelun velvoitteita sekä ii) viimeaikaista ajanjaksoa, jolloin meriliikennepalvelujen markkinoissa ei ollut tapahtunut merkittäviä muutoksia, jotka kyseenalaistaisivat nämä päätelmät.

([160]) Corsica Ferries toteaa, että oikeudellinen asiantuntija, jonka kansallinen tuomioistuin nimitti arvioimaan Corsica Ferriesille aiheutuneita vahinkoja, totesi, että Ajaccion ja Proprianon satamat olivat vaihtokelpoiset, eivätkä asian osapuolet (eli CdC ja Corsica Ferries) kiistäneet asiaa. Corsica Ferries toimittaa huomautustensa liitteenä 8 kyseisen oikeudellisen asiantuntijan Corsica Ferriesille lähettämän kirjeen, jossa kerrotaan asiantuntijan tutkimuksen etenemisestä. Kirjeessä muistutetaan osapuolia erityisesti seikoista, joista ne olivat samaa mieltä, kuten Proprianon ja Ajaccion satamien vaihtokelpoisuudesta, ja huomautetaan, että asiantuntijan odotettiin keräävän päivittäisiä tietoja lisäpalveluista vuosilta 2007–2009 (Ajaccion sataman osalta) ja 2007–2013 (Proprianon sataman osalta).

(427) Corsica Ferries huomauttaa, että Ranskan viranomaiset eivät analysoineet Korsikan satamien vaihtokelpoisuutta julkisen palvelun sopimuksissa ja että todistustaakka sen osoittamisesta, että objektiivisten ja todennettavissa olevien tietojen perusteella Ajaccio ja Propriano eivät enää olleet vaihtokelpoisia vuonna 2023, kuuluu Ranskalle.

5.1.2.1.2.2 Määrällisen kysynnän määrittäminen matkustajien keskuudessa

(428) Corsica Ferries kyseenalaistaa tavan, jolla Ranskan viranomaiset määrittivät kysynnän lääketieteellisistä syistä matkustavien keskuudessa, kahdesta syystä.

(429) *Ensinnäkin* Corsica Ferries katsoo, että saattajien määrää koskeva Ranskan oletus (jonka mukaan kaikkien alle 19-vuotiaiden ja yli 75-vuotiaiden lääketieteellisistä syistä matkustavien mukana matkustaa aina saattaja) ei perustu objektiivisiin ja todennettavissa oleviin tietoihin. Corsica Ferriesin mukaan tämä tarkoittaisi, että kolmasosa lääketieteellisistä syistä matkustavista henkilöistä johtuvasta kysynnästä liittyisi saattajiin eikä lääketieteellisistä syistä matkustaviin henkilöihin.

(430) Tämä hypoteesi perustuu ennen kaikkea oletukseen, joka on ristiriidassa lääketieteellisistä syistä tehtävistä matkoista aiheutuvien kulujen korvaamista koskevien sairausvakuutusjärjestelmän sääntöjen kanssa. CSS:n R. 322-10-7 §:ssä säädetään, että ”vakuutetun tai edunsaajan saattajalle julkisen liikennevälineen käytöstä aiheutuneet kulut korvataan edellyttäen, että vakuutettu tai edunsaaja tarvitsee tilansa vuoksi kolmannen osapuolen apua tai hän on alle 16-vuotias”.

(431) *Toiseksi* Corsica Ferries katsoo, että Ranskan viranomaisten käyttämä luku, jonka mukaan laivamatkojen osuus on 10 prosenttia, vaikuttaa vahvasti yliarvioidulta, kun huomioon otetaan Ranskan viranomaisten toimittamat ainoat objektiiviset tiedot, jotka perustuvat sairausvakuutuskassa 2A:lle lähetettyjen 8 000 ennakkolupahakemuksen otokseen (johdanto-osan 158 kappale). Nämä tiedot osoittavat, että vain neljä prosenttia hakemuksista koski meriliikennettä. Corsica Ferriesin mukaan lääketieteellisistä syistä matkustavien henkilöiden kuljetuksiin liittyvästä kysyntäarviosta on näin ollen vähennettävä yli puolet soveltamalla Ranskan viranomaisten käyttämän 10 prosentin sijasta 4 prosentin osuutta.

5.1.2.1.3 Vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetusten kysynnän määrittäminen käyttäjien keskuudessa silloin, kun Marseillen satamalle ei ole vaihtoehtoa

5.1.2.1.3.1 Vetoautolla kuljetettavan rahdin laadullisen kysynnän määrittäminen käyttäjien keskuudessa

(432) Corsica Ferries katsoo, että Ranskan viranomaiset tekivät ilmeisen arviointivirheen katsoessaan, että Toulonin ja Marseillen satamat olivat keskenään vain osittain vaihtokelpoisia.

(433) Kantelussa Corsica Ferries katsoi, että Marseillen ja Toulonin satamat ovat täysin vaihtokelpoisia kuljettajien kuljetuksen osalta. Näin ollen vetoauton ja puoliperävaunun mukana matkustavalle kuljettajalle, jonka logistiikka-keskukset sijaitsevat Marseillen alueella tai Rhônen käytävällä (Miramas, Salon, Avignon), on merkityksetöntä, onko hänen mentävä Marseilleen vai Touloniin, jotka ovat 45 minuutin matkan päässä toisistaan. Vetoauton ja puoliperävaunun mukana matkustavan kuljettajan tilanne vastaa näin ollen autolla matkustavan matkustajan tilannetta.

(434) Corsica Ferries toi kantelussa esiin myös kuljettavansa Toulonista yhtä paljon kuljettajia kuin Corsica Linea ja La Méridionale kuljettavat Marseillesta. ([161])

(435) Corsica Ferries kiistää huomautuksissaan erityisesti kaksi menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä käsiteltyä seikkaa: Toulonin sataman kapasiteetin saturaation riskin sekä käyttäjien kuulemisessa ilmenneen vaihtokelvottomuuden.

5.1.2.1.3.1.1 Toulonin satamassa ei ole vetoautolla kuljetettavaan rahtiin liittyvän kapasiteetin saturaation vaaraa

(436) Corsica Ferries esittää tältä osin kaksi argumenttia.

([161]) Corsica Ferries esimerkiksi toteaa kuljettaneensa Toulonin ja Ajaccion välillä 5 947 kuljettajaa vuonna 2020 (4 984 vuonna 2021), kun taas Marseillen ja Ajaccion välillä kuljetettiin 5 232 kuljettajaa (6 973 vuonna 2021).

(437) Ensinnäkin väitteet Toulonin sataman kapasiteetin saturaatiosta eivät sen mielestä vastaa aiempia havaintoja sataman todellisesta kapasiteetista. Corsica Ferries kertoo, että vuosina 2013–2015 Toulonin satamassa käsiteltiin rahtia 50 prosenttia enemmän kuin nykyään. Lisäksi lakot Marseillen satamassa kesäkuussa 2019 ja tammikuussa 2020 aiheuttivat Toulonin satamassa näiden kahden kuukauden aikana rahtiliikenteen jyrkkää kasvua ilman saturaatio-ongelmia.

(438) Toiseksi – ja mikä tärkeintä – Toulonin satamaviranomainen kiistää Corsica Ferriesin mukaan väitteet sataman saturaatiosta. Corsica Ferries kertoo pyytäneensä Varin kauppakamarilta tietoja Toulonin sataman todellisesta kapasiteetista vetoautolla kuljetettavan rahdin osalta. Corsica Ferriesin mukaan Toulonin satama ilmoitti vastauksessaan, että sillä oli käytettävissä kapasiteettia kolmessa terminaalissa, kun Corsica Ferriesin tarpeen oletettiin pysyvän ennallaan. ([162]) Lisäksi Corsica Ferriesin mukaan Varin kauppakamari vahvisti, että Toulon-Port de Commerce hoiti vuonna 2014 jopa 42 008 perävaunun lastaamisen ja purkamisen, mikä vastasi 600 000:ta juoksumetriä. ([163]) Koska Toulonin satama käsitteli rahtia 320 000 juoksumetriä vuonna 2022, Corsica Ferries arvioi, että satama pystyy vastaanottamaan lisää rahtia lähes 280 000 juoksumetriä eri puolilta Ranskaa. ([164])

5.1.2.1.3.1.2 Käyttäjien kuuleminen ei riitä näytöksi sellaisen kysynnän määrittämiseen, joka koskee vetoautolla kuljetettavan rahdin kuljetuksia ja jossa Marseillen satamalle ei ole vaihtoehtoa

(439) Corsica Ferries toteaa, että Ranskan viranomaisten mukaan käyttäjien kuulemisesta käy ilmi, että vetoautolla kuljetettavan rahdin osalta rahdinkuljettajat eivät harkitse vaihtoehtoisia reittejä suunnitellessaan matkojaan. Corsica Ferries esittää tästä väitteestä seuraavat huomautukset.

(440) Ensinnäkin Corsica Ferriesin mukaan kyseessä on yleisluonteinen ja perustelematon väite, joka pohjautuu muutamien toimijoiden antamiin vastauksiin ja otokseen, jonka tilastollisesta edustavuudesta ei ole varmuutta.

(441) Toiseksi Corsica Ferries huomauttaa, että kuulemisessa kuullut liikenteenharjoittajat ovat Corsica Linean osakkeenomistajina eturistiriitatilanteessa (johdanto-osan 394 kappale). Tämä tilanne vaikuttaa analyysiin Toulonin ja Marseillen satamien vaihtokelpoisuudesta, kun vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetusten käyttäjät eivät toimi sellaisten rationaalisten talouden toimijoiden tapaan, joiden valintoja ohjaa tarjousten vertailu. Sen sijaan ne valitsevat Corsica Linean niiden intressien perusteella, joita niillä on osakkeenomistajina, joten ne eivät edes harkitse vaihtoehtoja.

(442) Lisäksi Corsica Ferries kiistää väitteen siitä, että Marseillen sataman läheinen sijainti on yksi liikenteenharjoittajien tärkeimmistä syistä valita kyseinen satama Toulonin sataman sijaan. Corsica Ferries katsoo, että Ranskan viranomaiset eivät esittäneet mitään todisteita väitteelleen, jonka mukaan Korsikan meriliikennepalveluja käyttävien liikenteenharjoittajien logistiikkakeskukset ja kyseisiä palveluja käyttävät asiakkaat olisivat maantieteellisesti lähempänä Marseillea kuin Toulonia. Merkittävä osa vetoautolla kuljetettavasta rahdista käytti Toulonin satamaa ennen siirtymistään Marseillen satamaan Corsica Linean tullessa markkinoille vuonna 2016. Corsica Ferriesin mukaan Toulonin sataman sijainnin ja moottoritieverkoston läheisyyden vuoksi Toulonin sataman markkina-alueen ei voida katsoa rajoittuvan pelkästään Varin departementtiin, koska satamassa käsitellään koko alueelta ja Rhônen laaksosta tulevaa vetoautolla kuljetettavaa rahtia.

([162]) Corsica Ferriesille lähettämässään vastauksessa (joka on toimitettu Corsica Ferriesin huomautusten liitteenä 10) Varin kauppakamari kertoo, että Toulon Côte-d'Azurin terminaali voi päivässä ottaa vastaan jopa 80 perävaunua talvella ja noin 20 perävaunua kesällä, että Brégaillonin eteläinen terminaali voi ottaa vastaan 120 perävaunua (mutta vain ro-ro-aluksiin) ja että Seyne-sur-Merin risteilyterminaalissa ei ole laituria ro-ro-aluksille. Viimeksi mainittuun terminaaliin olisi tehtävä parannuksia (rakennettava laituri ro-ro-aluksille tai lisättävä ponttonisilta), jotta se voisi ottaa vastaan enintään 50 perävaunua.

([163]) Vastauksessaan Corsica Ferriesille Varin kauppakamari toteaa, että "suurin perävaunumäärä [Toulon-Port de Commercen] terminaalissa viimeisten viidentoista vuoden aikana saavutettiin vuonna 2014, kun siellä lastattiin ja purettiin 42 008 perävaunua. Koska virrat ovat tasapainossa, tämä vastaa noin 21 000:ta lastattua perävaunua vuodessa."

([164]) Vastauksessaan Corsica Ferriesin kysymykseen, jossa tämä pyysi vahvistamaan, että Toulonin sataman markkina-alue ei rajoittunut (saavutettavuuden ja sijainnin osalta) Toulonin sisämaahan tai Varin departementtiin vaan ulottui kaikkiin muihin naapuridepartementteihin (Corsica Ferriesin huomautusten liite 9), Varin kauppakamari totesi, että "Toulonin satamaan pääsee A50-, A57- ja A570-moottoriteitä, jotka kulkevat idästä länteen ja pohjoisesta etelään. [– –] Satamassa käsitellään nyt eteläiseltä alueelta ja yleisemmin Ranskan alueelta tulevaa rahtia. [– –]" (Corsica Ferriesin huomautusten liite 10).

(443) Lisäksi on todettava, että vaikka joillekin liikenteenharjoittajille aiheutuu ylimääräisiä tieliikennekustannuksia siitä, että niiden logistiikkakeskus on kauempana Toulonin satamasta, tämä kriteeri ei yksinään ole merkityksellinen: Corsica Ferries pitää keskeisenä kriteerinä lopulliseen määräpaikkaan suuntautuvan kuljetuksen kokonaiskustannuksia (eli maantie- ja meriliikenteen kustannuksia). Corsica Ferries kiistää joka tapauksessa, että lisäkustannus olisi 17 prosenttia kuljetuksen kokonaiskustannuksista, ja pitää tätä liioiteltuna. Corsica Ferriesin toimittama uusi BRG:n tekemä tutkimus, jäljempänä '**BRG 2 -tutkimus**', osoittaa, että lisäkustannukset eivät ylitä 5–6:ta prosenttia liikenteenharjoittajan kokonaistuotantokustannuksista ja että ne kompensoituvat sillä, että Toulonin satamassa vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetusten hinnat ovat alhaisemmat Marseilleen verrattuna. ([165])

5.1.2.1.3.2 Vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetusten määrällisen kysynnän määrittäminen käyttäjien keskuudessa, kun Marseillen satamalle ei katsota olevan vaihtoehtoa

5.1.2.1.3.2.1 Vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetusten kysyntää koskevien arvioiden epäjohdonmukaisuus, kun Marseillen satamalle ei katsota olevan vaihtoehtoa

(444) Corsica Ferries jakaa komission epäilykset vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetuksia koskevan kytköskysynnän määrästä Marseillen satamassa – sen on arvioitu olevan 80 prosenttia vetoautolla kuljetettavan rahdin Marseillen ja Korsikan välisten merikuljetusten aiemmasta kysynnästä – ja huomauttaa, että tämä määrä ei perustu mihinkään objektiivisiin ja todennettavissa oleviin tietoihin.

(445) Lisäksi Corsica Ferries kiinnittää huomiota siihen, että edellisessä markkinatutkimuksessa lokakuussa 2020 Ranskan viranomaiset olivat tehneet täysin päinvastaisen päätelmän, jonka mukaan i) vetoautolla vedettävään rahtiin liittyvästä kysynnästä 80 prosenttia oli vaihtokelpoista Toulonin ja Marseillen välillä ja ii) 20 prosenttia kysynnästä liittyi vaihtokelvottomaan rahtiliikenteeseen. ([166]) Näin merkittävä ero aiempien ja tässä tapauksessa käsiteltyjen julkisen palvelun sopimusten välillä herättää Corsica Ferriesin mukaan epäilyksiä Ranskan viranomaisten arvioiden luotettavuudesta erityisesti siksi, ettei markkinoissa ole tapahtunut näiden kahden ajanjakson välillä merkittävää muutosta.

5.1.2.1.3.2.2 Virhe vetoautolla kuljetettavan rahdin mukana matkustavien kuljettajien kuljetuksia koskevan kysynnän määrittämisessä

(446) Corsica Ferries kyseenalaistaa menetelmän, jolla Ranskan viranomaiset ovat arvioineet kuljettajien määrää: arvio perustuu yhteen suhdelukuun (kuljettaja / juoksumetri vetoautolla kuljetettavaa rahtia), jota sovelletaan vetoautolla kuljetettavan rahdin kokonaiskysyntään vuonna 2030. Kantaja esittää tältä osin neljä väitettä.

(447) *Ensinnäkin* Corsica Ferries toteaa Ranskan jättäneen huomiotta sen, että vetoautolla kuljetettava rahti jakautuu rahtiin, jonka mukana matkustaa kuljettaja, ja rahtiin, jonka mukana ei matkusta kuljettajaa. Väite kuljettajiin liittyvästä julkisen palvelun tarpeesta perustuu näin ollen perusteettomaan oletukseen. Corsica Ferries viittaa tältä osin kantelun yhteydessä toimitettuun BRG 1 -tutkimukseen.

([165]) Corsica Ferries toimittaa huomautustensa liitteenä 2 Corsica Ferriesin toimeksiannosta tehdyn, 21. huhtikuuta 2024 päivätyn BRG 2 -tutkimuksen, joka koskee CdC:n arviota Korsikalle suuntautuviin meriliikennepalveluihin liittyvästä julkisen palvelun tarpeesta. Tieliikenteen lisäkustannuksia on arvioitu 12 jm:n rekka-auton osalta keskimääräisellä reitillä Provence-Alpes–Côte d'Azurin alueella sijaitsevasta logistiikkakeskittymästä Marseillen satamaan, olettaen päivähinnan olevan 191 euroa ja käyttäen kansallisen tiekomitean luokalle "alueellinen yhdistelmäajoneuvo – diesel" määrittämiä tunti-, kilometri- ja päiväkustannuksia. Merikuljetusten hintojen osalta tutkimuksessa käytetään hintaa 32,4 euroa/jm, joka oli Toulonin satamassa vuonna 2023 keskimäärin veloitettu hinta, kun taas Marseillen satamassa hinta oli 42,5 euroa/jm (mikä vastaa vuoden 2019 julkisen palvelun velvoitejärjestelmässä Marseille–Korsika-reiteille asetettua enimmäishintaa).

([166]) Corsica Ferries toimittaa huomautustensa liitteenä 11 Korsikan ja Manner-Ranskan välisten merikuljetusten markkinoita koskevan analyysimuistion, joka on liitetty 5. marraskuuta 2020 tehtyyn Korsikan alueparlamentin päätökseen nro 20/166, jossa hyväksytään julkisen palvelun sopimusten käyttö kaudella 2021–2022. Kyseisen muistion on laatinut Gecodia, ja se on saman mallin mukainen kuin Gecodian raportti. Muistiossa arvioitiin Toulonin, Marseillen ja Nizzan satamien vaihtokelpoisuutta kysyntänäkökulmasta vetoautolla kuljetettavan rahdin käyttämän Korsikan-liikenteen osalta kahden kriteerin perusteella (satamien kapasiteetti ottaa vastaan kyseistä liikennettä sekä jommankumman sataman kautta kulkemisesta aiheutuvat lisäkustannukset). Muistion sivulla 36 Gecodia toteaa seuraavaa: "julkisen palvelun tarve lasketaan [vetoautolla kuljetettavan rahdin osalta] seuraavasti: vaikka 20 prosenttia Marseillen satamassa vetoautolla kuljetettavasta rahdista on rakenteellisesti kytköksissä kyseiseen satamaan, mantereen satamien on silti mahdollista todeta olevan kyseisessä markkinasegmentissä osittain vaihtokelpoisia, jos tästä esitetään näyttöä, varsinkin järjestämällä lähettäjien ja rahdinkuljettajien laajempi julkinen kuuleminen. Loput liikenteestä keskittyy Marseillen ja Toulonin satamiin".

(448) BRG 1 -tutkimuksessa todetaan, että vetoautolla kuljetettava rahti olisi jaettava kahteen ryhmään, koska rahdin mukana voi matkustaa kuljettaja (joka ajaa rekan alukseen) tai se voidaan lähettää ilman kuljettajaa (jolloin kuljettaja ajaa rekan alukseen ja toinen kuljettaja noutaa sen kohdesatamassa). Toisin sanoen kun vetoautolla kuljetettavan rahdin mukana matkustaa kuljettaja, tarvitaan merikuljetus myös kuljettajalle, toisin kuin sellaisen rahdin kohdalla, jonka mukana ei matkusta kuljettajaa. BRG 1 -tutkimuksen mukaan kysyntää rahdin kuljetukselle ilman mukana matkustavaa kuljettajaa on kanta-asiakkailla, joilla on paljon kuljetustarvetta ja strukturoidut logistiikkajärjestelyt, joiden turvin ne voivat kotiuttaa kuljettajan, joka jättää rekan alukseen, ja/tai ohjata kuljettajan hakemaan rekan aluksen saapuessa. Sen sijaan kysyntä sille, että kuljettaja matkustaa vetoautolla kuljetettavan rahdin mukana, liittyy asiakkaisiin, joilla on pikemminkin satunnaista kuljetustarvetta.

(449) BRG 1 -tutkimuksen mukaan nämä erot asiakkaiden profiileissa ja tarpeissa tarkoittavat sitä, että näitä kahta virtaa on analysoitava erikseen kysynnän näkökulmasta. Vetoautolla kuljetettava rahti, jonka mukana matkustaa kuljettaja, on helposti siirrettävissä satamasta toiseen; toisin sanoen käyttäjien näkökulmasta Marseillen ja Toulonin satamat ovat tällaisen liikenteen vastaanottamisen kannalta täysin vaihtokelpoiset, mutta sama ei koske vetoautolla kuljetettavaa rahtia, jonka mukana ei matkusta kuljettajaa. ([167])

(450) Ranskan viranomaiset eivät kuitenkaan tehneet tällaista jakoa. BRG 1 -tutkimuksen mukaan Ranska teki kokonaisanalyysin mantereen satamien maantieteellisestä vaihtokelpoisuudesta vetoautolla kuljetettavan rahdin osalta. Kuljettajien kuljettamiseen liittyvän julkisen palvelun tarpeen arvioinnissa ei siksi käytetty vaihtokelpoisuutta koskevaa analyysia, jossa olisi huomioitu nimenomaan vetoautolla kuljetettava rahti, jonka mukana matkustaa kuljettaja.

(451) *Toiseksi* Corsica Ferries väittää Ranskan viranomaisten vääjäämättä yliarvioineen kuljettajaliikenteen todellisen kysynnän aiempina vuosina, kun se sovelsi vetoautolla kuljetettavan rahdin kuljettaja/jm-suhdelukua arvioituun kysyntään vuodelle 2030, joka arvioidaan kysynnän huippuvuodeksi.

(452) *Kolmanneksi* Corsica Ferries väittää vetoautolla kuljetettavan rahdin kuljettaja/jm-suhdeluvun olevan virheellinen. Corsica Ferries viittaa tältä osin BRG 2 -tutkimukseen, jonka mukaan – toisin kuin menettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdanto-osan 115 kappaleessa todetaan – Ranskan viranomaiset eivät perusta tätä suhdelukua vuosina 2018–2021 havaittuun keskimääräiseen arvoon. Ranskan viranomaisten käyttämä suhdeluku on huomattavasti suurempi kuin mihin aiemmat tiedot viittaavat ([168]), ja siksi arviot, joiden mukaan kuljettajaliikenteen tarve Marseillen ja Ajaccion välisellä reitillä on noin 11 prosenttia ja Marseillen ja Bastian välisellä reitillä 7 prosenttia, ovat liian suuria.

(453) *Neljänneksi* Ranskan viranomaiset tekivät menetelmävirheen soveltaessaan 2,3 prosentin vuotuista kasvuvauhtia kaikkiin julkisen palvelun sopimusten kattamiin reitteihin, vaikka julkisen palvelun tarvetta olisi pitänyt analysoida reittikohtaisesti kunkin reitin erityispiirteiden mukaisesti.

(454) Corsica Ferries huomauttaa tältä osin, että menettelyn aloittamista koskevan päätöksen taulukon 16 perusteella vetoautolla kuljetettava rahtiliikenne väheni Marseille–Ajaccio- ja Marseille–Bastia-reiteillä tasaisesti vuosina 2018–2023, kun taas Marseillen ja kolmen muun Korsikan sataman välisillä reiteillä se pysyi muuttumattomana vuosina 2018–2023. Yleisesti ottaen viralliset tiedot Korsikan ja Manner-Ranskan (kaikkien satamien) välisistä rahtivirroista osoittavat, että vuodesta 2010 rahtiliikenteen määrissä ei ole tapahtunut muutosta. Siksi 2,3 prosentin kasvuvauhti ei perustu tuoreimpiin objektiivisiin tietoihin, ja tämän vuoksi tarvetta kuljettajaliikenteelle on yliarvioitu lähes 22 prosenttia.

([167]) BRG 1 -tutkimuksessa huomautetaan, että vetoautolla kuljetettava rahti, jonka mukana ei matkusta kuljettajaa, aiheuttaa liikenteenharjoittajalle merkittäviä logistisia rajoituksia, koska tämän on järjestettävä ylimääräinen ajoneuvo tai rekka kuljettajalle, joka on jättänyt rekan alukseen tai aikoo noutaa sen aluksesta. Siksi tämäntyyppinen vetoautolla kuljetettava rahti ei ole siirrettävissä helposti satamasta toiseen, toisin kuin vetoautolla kuljetettava rahti, jonka mukana matkustaa kuljettaja, koska jälkimmäiseen ei liity vastaavia rajoituksia.

([168]) BRG 2 -tutkimuksessa katsotaan, että menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä esitettyjen taulukoiden 16 ja 17 perusteella vetoautolla kuljetettavan rahdin keskimääräinen kuljettaja/jm-suhdeluku vuosina 2018–2020 on Marseillen ja Ajaccion välisellä reitillä 0,054 (kun taas Ranskan viranomaisten käyttämä luku on 0,060), Marseillen ja Bastian välisellä reitillä 0,056 (kun taas Ranskan viranomaisten käyttämä luku on 0,060), Marseillen ja Porto-Vecchion välisellä reitillä 0,065 (kun taas Ranskan viranomaisten käyttämä luku on 0,070), Marseillen ja Proprianon välisellä reitillä 0,082 (kun taas Ranskan viranomaisten käyttämä luku on 0,1) ja Marseillen ja L'Île-Roussen välisellä reitillä 0,081 (kun taas Ranskan viranomaisten käyttämä luku on 0,080).

5.1.2.2. Markkinoiden toimintapuutetta koskeva analyysi

(455) Corsica Ferries katsoo, että Ranskan viranomaiset tekivät ilmeisen arviointivirheen tarkastellessaan markkinoiden puutteellista toimintaa, jolla perusteltiin julkisen palvelun sopimusten tekemistä. Se tuo tältä osin esiin neljä seikkaa.

(456) *Ensinnäkin* Corsica Ferries huomauttaa yleisesti, että julkisen palvelun tarpeen määrittäminen edellyttää, että ensin laaditaan vaihtoehtoinen skenaario, jotta voidaan analysoida, minkä verran palveluja tarjottaisiin yksityisesti, ja sen jälkeen määritetään, riittäisikö tämä tarjonta vastaamaan kysyntää. Corsica Ferriesin mukaan vaihtoehtoisessa skenaariossa yksityistä palvelutarjontaa ei rajata markkinoilla jo olevaan tarjontaan, vaan sitä on arvioitava dynaamisesti ja ennakoiden, millaista yksityinen tarjonta olisi, ellei julkisen palvelun sopimuksia tehtäisi.

(457) Corsica Ferries huomauttaa myös, että vaihtoehtoisen skenaarion on oltava avoin ja objektiivinen ja perustuttava uskottaviin oletuksiin. Tältä osin todistustaakka on viranomaisilla, joiden on esitettävä riittävän vakuuttavaa ja uskottavaa näyttöä.

(458) Corsica Ferriesin mukaan komissiolla on vastaavasti velvollisuus tutkia huolellisesti ja puolueettomasti viranomaisten toimittamat tiedot ja analysoida ne perusteellisesti ja huolellisesti. ([169]) Komission tekemä tarkastelu voi sisältää – ja tapauksen olosuhteiden niin vaatiessa sen täytyy sisältää – ennakoivan analyysin. ([170])

(459) Corsica Ferries katsoo, että käsiteltävänä olevassa asiassa Ranskan viranomaiset eivät ole laatineet vaihtoehtoista skenaariota ja että komissio ei näytä käyttäneen täysimääräisesti sille kuuluvaa valvontavaltaa arvioidakseen, olisiko esitettyjen tietojen mukainen yksityinen palvelutarjonta riittävän luotettavaa, uskottavaa ja kattavaa ilman julkisen palvelun sopimuksia.

(460) *Toiseksi* Corsica Ferries katsoo, että liikennöitsijöiden kuulemisessa käytetyt kyselylomakkeet olivat vinoutuneita.

(461) Ensinnäkin kyselylomakkeissa vain pyydettiin liikennöitsijöitä kuvaamaan, miten meriliikennepalvelut, joita ne tarjosivat tai aikoivat tarjota, voisivat täyttää Korsikan alueellista yhteyttä koskevat vaatimukset, ilman että kyseisiä vaatimuksia määriteltiin.

(462) Lisäksi Corsica Ferries viittaa eturistiriitaan, joka vääristää liikennöitsijöiden kuulemisessa rahtiliikenteestä annettuja vastauksia. Corsica Linea vastasi liikennöitsijöiden kuulemiseen, vaikka sen osakkeenomistajat koostuvat Korsikan merirahtipalvelujen tärkeimmistä asiakkaista ja tuetun julkisen palvelun jatkuminen on sen osakkeenomistajien edun mukaista (johdanto-osan 394 kappale). Corsica Ferries toteaa tältä osin, että eturistiriidan olemassaolo estää tällaisessa tilanteessa olevaa henkilöä osallistumasta tai puuttumasta hallinnolliseen päätöksentekomenettelyyn SEUT-sopimuksen 101 ja 102 artiklan sekä palveluista sisämarkkinoilla annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/123/EY 14 artiklan ([171]) nojalla.

([169]) Corsica Ferries viittaa 18.1.2017 annettuun tuomioon T-92/11 RENV., Andersen v. komissio, ECLI:EU:T:2017:14, 57 kohta; 22.10.2008 annettuun tuomioon yhdistetyissä asioissa T-309/04, T-317/04, T-329/04 ja T-336/04, TV2/Denmark ym. v. komissio, ECLI:EU:T:2008:457, 183 kohta; ja 3.12.2014 annettuun tuomioon T-57/11, Castelnou Energía v. komissio, ECLI:EU:T:2014:1021, 136 kohta.

([170]) Unionin yleisen tuomioistuimen 3.12.2014 antama tuomio T-57/11, Castelnou Energía v. komissio, ECLI:EU:T:2014:1021, 34 kohta.

([171]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/123/EY, annettu 12 päivänä joulukuuta 2006, palveluista sisämarkkinoilla (EUVL L 376, 27.12.2006, s. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/123/oj). Sen 14 artiklassa säädetään erityisesti seuraavaa: ”Jäsenvaltiot eivät saa asettaa palvelutoiminnan aloittamisen tai harjoittamisen ehdoksi alueellaan seuraavia vaatimuksia: [– –] kilpailevien toimijoiden, myös neuvoa-antavissa elimissä, suora tai epäsuora osallistuminen lupien myöntämiseen tai muiden toimivaltaisten viranomaisten tekemiin päätöksiin, lukuun ottamatta ammattiala- ja ammatillisia järjestöjä tai muita laitoksia, jotka ovat toimivaltaisen viranomaisen asemassa; tämä kielto ei koske sellaisten järjestöjen kuin kauppakamareiden tai työmarkkina-osapuolten kuulemista muista asioista kuin yksittäisistä lupahakemuksista eikä suuren yleisön kuulemista”.

(463) Corsica Ferries katsoo, että vastaavasti kuin julkisia hankintoja koskevissa säännöissä ([172]) todistustaakka on tältä osin Ranskan viranomaisilla, joiden on pyrittävä aktiivisesti ehkäisemään ja havaitsemaan eturistiriitoja kaikissa hallinnollisissa menettelyissä, myös neuvoa-antavissa menettelyissä. Voidakseen osoittaa julkisen palvelun tarpeen olemassaolon Ranskan oli tukeuduttava riittävän uskottaviin ja todennettavissa oleviin objektiivisiin tietoihin ja estettävä eturistiriitatilanteessa olevien liikennöitsijöiden sekaantuminen.

(464) *Kolmanneksi* Corsica Ferries katsoo, että Corsica Linean ja La Méridionalen vastaukset liikennöitsijöiden kuulemiseen eivät ole olennaisilta osiltaan uskottavia. Se toteaa, että on järjenvastaista katsoa, että ilman julkisen palvelun sopimuksia nämä kaksi yritystä yksinkertaisesti lopettaisivat kaikki meriliikennepalvelut Korsikalle. Se viittaa erityisesti kilpailuviranomaisen lausuntoon ([173]) ja huomauttaa myös, että Corsica Linealla on yhdeksän alusta, jotka työllistävät yli 1 100 työntekijää, ja La Méridionalella neljä alusta, jotka työllistävät yli 600 työntekijää.

(465) Se, että palveluntarjoajat tarjoavat jo kaupallista palvelua julkisen palvelun sopimusten ulkopuolella, saa toiminnan lopettamisen näyttämään entistäkin epäuskottavammalta. Corsica Ferries antaa esimerkkejä Corsica Lineasta ([174]) ja La Méridionalesta ([175]). Se panee myös merkille komissiolle kantelun yhteydessä toimitetut todisteet ja erityisesti BRG 1 -tutkimuksen. Tutkimuksessa todettiin, että Corsica Linea oli toimittanut kesäkuussa 2022 liikennesuunnitelman, jossa se ilmoitti aikovansa liikennöidä vuonna 2023 julkisen palvelun velvoitejärjestelmän nojalla useita matkoja Marseillen satamasta Proprianoon ([176]), Ajaccioon ([177]) ja L'Île-Rousseen ([178]). Tämä kesällä 2022 ilmaistu aikomus osoittaa, että Ranska on väärässä olettaessaan, että ilman julkisen palvelun sopimusta Marseillen satamassa ei olisi ollut tarjolla yksityistä kapasiteettia.

(466) Corsica Ferriesin mukaan myös se, että palveluntarjoajien vastaukset liikennöitsijöiden kuulemiseen ovat täysin samanlaiset, i) osoittaa niillä olevan eturistiriidan, koska molemmilla on selkeä intressi vähentää tulevaa yksityistä tarjontaa voidakseen varmistaa julkisen palvelun sopimuksiin perustuvan tuetun järjestelmän jatkumisen, ja ii) herättää huolta siitä, ovatko nämä kaksi yritystä koordinoineet toimiaan ennen vastaamistaan liikennöitsijöiden kuulemiseen.

(467) Lopuksi Corsica Ferries toteaa, että komissio toimii epäjohdonmukaisesti katsoessaan, että meriliikenteen harjoittajien yleisluonteiset ja perustelemattomat lausunnot eivät riitä tiettyjen päätelmien perustelemiseen (eli arviot Corsica Linean Marseillen satamassa vetoautolla kuljetettavan kytkösrahdin määrästä, jonka komissio kyseenalaisti menettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdanto-osan 311 kappaleessa) mutta riittävät kuitenkin tulevan yksityisen tarjonnan arviointiin.

([172]) Corsica Ferries viittaa unionin tuomioistuimen 12.3.2015 antamaan tuomioon C-538/13, eVigilo Ltd v. Liettua, ECLI:EU:C:2015:166, 33–43 ja 47 kohta.

([173]) Corsica Ferries korostaa kilpailuviranomaisen todenneen lausuntonsa 369 kohdassa, että on "[– –] vaikeaa uskoa, että julkisen palvelun tehtävää tällä hetkellä hoitavat varustamot, Corsica Linea ja La Méridionale, eivät pystyisi käytössään olevilla analyyttisilla laskentatyökaluilla, joilla ne arvioivat julkisen palvelun sopimuksista johtuvia kustannuksiaan, esittämään objektiivista arviota kapasiteetista, jota ne voisivat tarjota, jos ne liikennöisivät samoja reittejä julkisen palvelun velvoitteen nojalla taikka ilman julkisen palvelun velvoitetta."

([174]) Corsica Ferries toimittaa (huomautustensa liitteenä 12) heinäkuun 31. päivänä 2023 päivätyn OTC:n kirjeen, jossa vahvistetaan, että kesällä 2023 julkisen palvelun sopimusten ulkopuolista matkustajaliikennettä on liikennöity 41 matkaa Marseille–Propriano-reitillä sekä 28 matkaa Marseille–Ajaccio-reitillä (12 matkaa) ja Marseille–L'Île-Rousse-reiteillä (16 matkaa). Corsica Ferries toteaa, että Corsica Linea toi vuonna 2024 myyntiin julkisen palvelun sopimusten ulkopuolella peräti 114 matkaa.

([175]) Corsica Ferriesin mukaan La Méridionale päätti liikennöidä kolme yövuoroa viikossa Toulonin ja L'Île-Roussen välillä huhtikuusta 2024 alkaen. La Méridionale laajensi palvelujaan myös julkisen palvelun sopimusten ulkopuolelle suunnittelemalla 12:ta ylimääräistä matkaa Marseillen ja Ajaccion välille heinä- ja elokuulle 2024.

([176]) 19 edestakaista matkaa.

([177]) Viisi edestakaista matkaa.

([178]) Kymmenen edestakaista matkaa.

(468) *Lopuksi* Corsica Ferries kiistää väitteen, jonka komissio esittää menettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdanto-osan 326 kappaleessa ja joka koskee Corsica Linean ja La Méridionalen julkisen palvelun sopimusten ulkopuolella tarjoamia meripalveluja. ([179]) Corsica Ferries katsoo, että oikeuskäytännössä asetettu vaatimus uskottavasta vaihtoehtoisesta skenaariosta ei tarkoita, että huomioon olisi otettava ainoastaan julkisen palvelun sopimusten ehdot täyttävä potentiaalinen yksityinen tarjonta. Vaatimus uskottavasta vaihtoehtoisesta skenaariosta päinvastoin edellyttää, että on tarkasteltava kaikkea yksityistä tarjontaa, jota ilman julkisen palvelun sopimuksia kohtuudella katsoen syntyisi, ja verrattava sitä sitten arvioituun kysyntään.

5.1.2.3. Julkisen palvelun sopimusten tarpeellisuus ja oikeasuhteisuus

(469) Corsica Ferries yhtyy komission alustavaan näkemykseen, että julkisen palvelun sopimuksissa määritetty vähimmäiskapasiteetti vaikuttaa julkisen palvelun tarpeeseen nähden suhteettomalta (johdanto-osan 331 kappale).

(470) Corsica Ferries viittaa kantelun tätä asiaa koskevaan sisältöön. Kantelussa todettiin, että uudelleen aikataulutettavien ja ylimääräisten edestakaisten matkojen olemassaolo rikkoi kabotaasiasetusta eikä vastannut julkisen palvelun tarpeeseen. Asetuksessa kielletään jäsenvaltioita muuttamasta haluamallaan tavalla ja perusteettomasti julkista palvelua koskevan sopimuksen soveltamisalaa. Nyt käsiteltävässä asiassa Ranska ei kuitenkaan pystynyt määrittämään julkisen palvelun tarvetta, koska se ei ollut vahvistanut i) ajanjaksoa, jonka aikana kyseiset uudelleen aikataulutettavat ja ylimääräiset edestakaiset matkat oli määrä tehdä, eikä ii) ylimääräisten edestakaisten matkojen tarkkaa määrää (edestakaiset matkat ovat valinnaisia).

(471) Lisäksi Corsica Ferries huomautti kantelussa, että kullakin viidellä kyseisiin toimenpiteisiin liittyvällä reitillä aikataulun mukaiset edestakaiset matkat riittivät suurelta osin kattamaan Ranskan vuosina 2023–2030 arvioiman julkisen palvelun tarpeen siten, että uudelleen aikataulutettavat ja ylimääräiset edestakaiset matkat vaikuttivat tarpeettomilta. Corsica Ferries lisäsi myös, että Corsica Linea ja La Méridionale olivat Korsikan viranomaisille toimittamissaan tarjouksissa jo itse määrittäneet päivät, joina uudelleen aikataulutettavia ja ylimääräisiä edestakaisia matkoja tehtäisiin, koko julkisen palvelun sopimuksen kestoajalle siten, että edestakaiset matkat eivät vastanneet Ranskan aiemmin määrittelemää julkisen palvelun tarvetta. Lisäksi nämä matkat tehtäisiin yksinomaan kesäkaudella ja niitä tarjottaisiin ensisijaisesti viikonloppuisin eli matkailijoille (koska kuorma-autonkuljettajat eivät saa matkustaa sunnuntaisin).

(472) Corsica Ferries suhtautui kantelussa myös epäilevästi siihen, pystyivätkö palveluntarjoajat täyttämään julkista palvelua koskevissa sopimuksissa määritellyt julkisen palvelun velvoitteet. Corsica Ferries totesi 13 päivänä lokakuuta 2023 lähettämässään sähköpostiviestissä, että Corsica Linea vuokrasi heinä- ja elokuussa 2023 matkojen liikennöintiä varten La Méridionalen omistaman Kalliste-nimisen aluksen, joka La Méridionalen kuitenkin piti asettaa Korsikan liikenneviraston pyynnöstä sen saataville julkista palvelua koskevan sopimuksen mukaisten ylimääräisten edestakaisten matkojen toteuttamiseen Porto-Vecchioon ja Bastiaan. La Méridionale ei kuitenkaan ilman kyseistä alusta olisi voinut noudattaa Korsikan liikenneviraston sopimusohjeita, jos tällaisia ylimääräisiä matkoja olisi tarvittu heinä- ja elokuussa 2023.

(473) Corsica Ferries katsoo kuitenkin menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä esittämissään huomautuksissa, että kyseisessä päätöksessä komissio ei tehnyt omien havaintojensa perusteella kaikkia mahdollisia päätelmiä.

(474) *Ensinnäkin* tavaraliikenteelle ja henkilöliikenteelle asetettu vähimmäiskapasiteetti määritettiin vuoteen 2030 mennessä toteutuvan arvioidun huippukysynnän perusteella siten, että kapasiteetin on tarkoitus vastata vuodelle 2030 ennustettuun kysyntään vuoteen 2023 mennessä. Näin ollen kapasiteetti vaikuttaa suhteettomalta vuotta 2030 edeltävien vuosien arvioituun julkisen palvelun tarpeeseen nähden. Corsica Ferriesin mukaan julkisesta palvelusta tehdyn sopimuksen vähimmäiskapasiteetti olisi pitänyt asettaa vastaamaan arvioitua keskimääräistä kysyntää vuosina 2023–2030.

([179]) Muistutuksen vuoksi todettakoon, että menettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdanto-osan 326 kappaleessa todetaan seuraavaa: ”Lisäksi se, että yksi toimeksisaajista, Corsica Linea, tarjosi kaupallisia liitännäispalveluja julkisen palvelun sopimusten ulkopuolella heinäkuun ja syyskuun 2023 välisenä aikana (johdanto-osan 205 kappale), ei itsessään todista, että julkisen palvelun sopimusten puuttuessa kyseinen liikennöitsijä olisi selvästi tarjonnut kaupallisia palveluja samoin ehdoin, joita Ranskan viranomaiset asettavat julkisen palvelun sopimuksissa, tai että kyseisiä palveluja olisi tosiasiallisesti tarjottu samoin ehdoin kuin julkisen palvelun sopimuksissa.”

(475) *Toiseksi* komissio ei Corsica Ferriesin mukaan ylimääräisiä edestakaisia matkoja analysoidessaan ottanut huomioon julkisesta palvelusta tehdyillä sopimuksilla käyttöön otettua kapasiteettia suhteessa julkisen palvelun tarpeeseen. Koska kyseiset ylimääräiset edestakaiset matkat on tarkoitettu huippukysyntään vastaamiseen, ne olisi pitänyt ottaa huomioon määritettäessä julkista palvelua koskevien sopimusten mukaista vähimmäiskapasiteettia matkaa kohden.

(476) *Kolmanneksi* Corsica Ferries kiistää komission alustavan arvion siitä, ettei julkista palvelua koskevissa sopimuksissa velvoiteta käyttämään ro-pax-aluksia. ([180])

(477) Corsica Ferries toteaa, että 12 matkustajan määrä on raja-arvo jaettaessa alukset i) matkustaja-aluksiin, joilla voidaan kuljettaa myös tavaroita (ro-pax) ja ii) rahtialuksiin (ro-ro), joiden matkustajakapasiteetti on rajoitettu 12:een. ([181])

(478) Corsica Ferries katsoo, että vaikka ro-pax-alusten käyttövelvoitteesta ei nimenomaisesti määrätä julkista palvelua koskevissa sopimuksissa, se oli väistämätön seuraus julkista palvelua koskevien sopimusten liitteen 1 mukaisesta vähimmäiskapasiteetista, jota oli noudatettava jokaisella matkalla. Ranskan viranomaiset kuitenkin määräsivät 18 matkustajan vähimmäiskapasiteetin Marseillen ja Ajaccion väliselle reitille (4 lääketieteellisistä syistä matkustavaa ja 14 kuljettajaa) ja 24 matkustajan vähimmäiskapasiteetin Marseillen ja Bastian väliselle reitille (5 lääketieteellisistä syistä matkustavaa ja 19 kuljettajaa), millä käytännössä määrättiin käyttämään ro-pax-aluksia ja suljettiin pois ro-ro-alusten käyttö.

(479) Näin ollen palveluntarjoajille asetettu velvollisuus ottaa aina yli 12 matkustajaa matkaa kohden, lukuun ottamatta ro-ro-alusten käyttöä, ei Corsica Ferriesin mukaan ole perusteltu, ja sitä on pidettävä kohtuuttomana.

5.1.3 *Altmark-tuomion toisen kriteerin jääminen täyttymättä*

(480) Corsica Ferriesin mukaan Altmark-tuomion toinen kriteeri, jonka tarkoituksena on varmistaa korvauksen luotettava ja todennettavissa oleva laskeminen, tarkoittaa erityisesti kahden vaatimuksen täyttymistä: i) korvauksen laskentaparametrit on vahvistettava avoimella menettelyllä ja ii) niiden on oltava luonteeltaan objektiivisia.

(481) Corsica Ferries toteaa *ensinnäkin*, että korvausparametreja ei ole vahvistettu läpinäkyvästi.

(482) Se huomauttaa, että julkisen palvelun sopimusten myöntämismenettely antoi ehdokkaille täyden vapauden määrittää taloudellisen korvauksen laskemisessa käytettävät jakoperusteet ja että julkisen palvelun sopimusten liitettä 9, jossa esitetystä erillisestä asteikosta käy ilmi yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen prosenttiosuus palveluntarjoajan kunkin kustannuserän osalta, ei julkaistu lainkaan. Koska Ranskan toiminta ei ole riittävän avointa, Corsica Ferriesin on käytännössä mahdotonta pystyä tarkastamaan ja arvostelemaan käytettyjä jakoperusteita tehokkaasti.

(483) Corsica Ferries kritisoi avoimuuden puutteesta myös analyysiä, jonka Ranskan viranomaiset tekivät palveluntarjoajien ehdottamista jakoperusteista, menettelyn aloittamista koskeva päätös mukaan lukien. Corsica Ferriesin mukaan avoimuuden puute aiheuttaa vakavan kontradiktoriseen periaatteeseen liittyvän ongelman, joka estää asianomaisia esittämästä huomautuksiaan tehokkaasti.

(484) Corsica Ferries katsoo *toiseksi*, että korvauksen laskennassa käytetyt parametrit eivät ole objektiivisia.

([180]) Yhteenvetona voidaan todeta, että menettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdanto-osan 343 kappaleessa todetaan, että ”tarve käyttää ro-pax-aluksia (eli aluksia, joihin mahtuu yli 12 matkustajaa) ei ole julkista palvelua koskevissa sopimuksissa esitetty velvoite, mikä päinvastoin mahdollistaa palvelun harjoittamisen ro-pax- ja ro-ro-aluksilla. Sillä, että ro-pax-alusten käyttö voi olla pääoma- ja käyttökustannuksiltaan kalliimpaa kuin ro-ro-alusten, ei ole merkitystä, jos julkisen tavaraliikennepalvelun tarve johtaa sellaiseen matkustajamäärään (kuljettajat mukaan lukien), että ro-pax-alusten käyttö on välttämätöntä.”

([181]) Ihmishengen turvallisuudesta merellä 1 päivänä marraskuuta 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen, jäljempänä ’Solas-yleissopimus’, 2 säännön mukaan matkustaja-alus on alus, joka kuljettaa yli 12 matkustajaa, kun taas rahtialus ei ole matkustaja-alus, eli sen kapasiteetti on alle 12 matkustajaa.

(485) Corsica Ferries toteaa ensinnäkin, että menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä esitetyistä tiedoista käy ilmi, että palveluntarjoajien kullekin kustannuserälle käyttämät jakoperusteet vaihtelevat kyseessä olevien merireittien mukaan. Corsica Ferriesin mukaan tällainen vaihtelu ei kuitenkaan ole järkevää, koska i) julkisen palvelun sopimuksissa asetetut julkisen palvelun velvoitteet ovat luonteeltaan samanlaisia (ainoastaan niiden laajuus vaihtelee sataman mukaan) ja ii) niihin liittyy samantyyppisen aluksen (tässä tapauksessa ro-pax) käyttöönotto.

(486) Corsica Ferries viittaa tältä osin BRG:n Corsica Ferriesin puolesta 21 päivänä huhtikuuta 2024 tekemään tutkimukseen, joka koskee julkisen palvelun sopimusten mukaisten korvausten määrittämistä koskevien järjestelyjen taloudellista analysointia, jäljempänä '**BRG 3 -tutkimus**'. Tutkimuksessa todetaan, että jakoperusteet ovat palveluntarjoajien alkuperäisissä tarjouksissa erilaiset eri ehdokkailla, vaikka kyseessä oli sama reitti ja julkisen palvelun tarve oli sama molemmissa tapauksissa. Sitä vastoin BRG 3 -tutkimuksessa huomautetaan, että Corsica Linea käytti alkuperäisissä tarjouksissaan jokseenkin samoja jakoperusteita kaikilla reiteillä, vaikka yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviin palveluihin ja kaupallisiin palveluihin liittyvän toiminnan määrä vaihteli suuresti eri reiteillä. Nämä vaihtelut osoittavat näin ollen, että käytetyt jakoperusteet eivät kuvasta tai eivät ainakaan aina kuvasta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun ja kaupallisen toiminnan osuutta palveluntarjoajien kustannuksista.

(487) BRG 3 -tutkimuksessa selitetään yleisemmällä tasolla, että vaikka kustannukset on mahdollista kohdentaa kirjanpidossa, kohdentaminen on osittain mielivaltaista eikä heijasta taloudellista todellisuutta. Kustannusten kohdentamista koskeviin oletuksiin on joka tapauksessa liitettävä *ainakin* analyysit, joilla niiden pätevyys todennetaan.

(488) Lisäksi Corsica Ferries arvostelee erityisesti julkisen palvelun sopimusten jakoperusteita Marseille–Propriano-, Marseille–Porto-Vecchio- ja Marseille–L'Île-Rousse-reiteillä.

(489) Marseille–Propriano-reitin osalta Corsica Ferries katsoo, ettei 100 prosentin jakoperustetta voida pitää riittävän perusteltuna ja kohtuullisena kustannusten jakoperusteena yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyville palveluille, kun Corsica Linean käyttämät alukset ylittävät poikkeuksetta matkustajien vähimmäiskuljetuskapasiteetin matkaa kohden. Toisin sanoen 100 prosenttia kyseisten alusten toimintakustannuksista korvataan Ranskan maksamilla julkisilla avustuksilla, kun taas vain pieni osa tarjotusta kapasiteetista vastaa julkisen palvelun tarpeeseen.

(490) Sama pätee kahteen muuhun reittiin, joilla palveluntarjoajat käyttävät erittäin suuren ylimääräisen matkustajakapasiteetin tarjoavaa ro-pax-alusta, vaikka määrätty yhdeksän (L'Île-Rousse) ja 11:n (Porto-Vecchio) matkustajan vähimmäiskapasiteetti matkaa kohden olisi normaalisti johtanut ro-ro-aluksen käyttöön. Corsica Ferriesin mukaan komission on täytynyt tietää, että ro-pax-alusten käyttöönotto lisää merkittävästi pääoma- ja toimintakustannuksia, mikä johtaa palveluntarjoajille julkisesta palvelusta maksettavan korvauksen määrän yliarviointiin. Corsica Ferries toteaa molemmista tapauksista myös, että jakoperusteet ovat 60–75 prosenttia kustakin kustannuksesta, mikä vaikuttaa selvästi suhteettomalta ja perusteettomalta, kun otetaan huomioon kyseisille reiteille asetetut julkisen palvelun velvoitteet.

(491) Lopuksi Corsica Ferries kiistää Ranskan viranomaisten välillisten kustannusten kohdentamiseen käyttämän menetelmän objektiivisuuden ja kohtuullisuuden, mikä Ranskan viranomaisten mukaan tarkoittaa välillisten kustannusten kohdentamista yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvään palveluun *vain suhteessa aluksen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyville palveluille varattuun kapasiteettiin (m^3)*. Corsica Ferries kyseenalaistaa jakomenetelmän määrittämisen pelkästään kuutiometreinä ilmaistun kapasiteetin perusteella, kun otetaan huomioon, että julkisen palvelun velvoitteet liittyvät myös matkustajaliikenteeseen. Jotta voidaan varmistaa, että ainoastaan suoraan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tarjoamiseen liittyvät kustannukset voidaan ottaa huomioon, jakoperusteissa on välttämättä otettava huomioon matkustajaliikenteeseen tarvittavan kapasiteetin todellinen osuus palveluntarjoajan käyttämien alusten kokonaiskapasiteetista.

5.1.4 *Altmark-tuomion kolmannen kriteerin jääminen täyttymättä*

(492) Corsica Ferries katsoo neljän syyn vuoksi, että julkisen palvelun sopimuksista maksetaan tuensaajille liian suuria korvauksia.

5.1.4.1 Julkisen palvelun sopimuksen mukaisten korvausten laskennassa käytettävä kustannusten kohdentamismenetelmä on tässä tapauksessa perusteeton.

(493) Corsica Ferries ei hyväksy Ranskan viranomaisten päätöstä käyttää suoraan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamiseen liittyvien kustannusten arvioimisessa kustannusten kohdentamismenetelmää. Se katsoo, että Ranska ei perustele tätä valintaa, eikä sitä analysoida menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä.

(494) Corsica Ferries huomauttaa *ensinnäkin*, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista maksettava korvaus on periaatteessa laskettava käyttämällä vältettyjen nettokustannusten menetelmää; kustannusten kohdentamismenetelmää voidaan käyttää vain silloin, kun edellä mainitun menetelmän käyttö on mahdotonta tai epätarkoituksenmukaista. Kansallisten viranomaisten on perusteltava asianmukaisesti vältettyjen nettokustannusten menetelmän mahdottomuus tai sopimattomuus, ja komission on varmennettava tämä.

(495) Käsiteltävänä olevassa asiassa Corsica Ferries katsoo, että Ranskan viranomaiset eivät esittäneet mitään perusteluja. Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä ei myöskään kyseenalaisteta kustannusten kohdentamismenetelmän asianmukaisuutta eikä perusteluja sille, miksi vältettyjen nettokustannusten menetelmää ei käytetä. Jo pelkästään tämä puute on Ranskan viranomaisten ilmeinen arviointivirhe ja komission oikeudellinen virhe.

(496) *Toiseksi* Corsica Ferries katsoo, että vältettyjen nettokustannusten menetelmän käyttö oli tässä tapauksessa välttämätöntä, koska se ei ollut epäasianmukaista. Corsica Ferriesin mukaan ainoastaan tätä menetelmää käyttämällä olisi voitu varmistaa, että julkisen palvelun sopimusten tuensaajille ei makseta liiallisia korvauksia, seuraavista syistä:

— Vältettyjen nettokustannusten menetelmä ei edellytä kustannusten kohdentamista julkisen palvelun velvoitteiden ja palveluntarjoajan muun toiminnan välillä, jolloin vältetään tällaisen kohdentamisen tarpeeseen liittyvä mielivaltaisuus.

— Vältettyjen nettokustannusten menetelmä ei edellytä ennakkoarvioita yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen ja muiden kuin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen määristä, joita tarvitaan kustannusten kohdentamiseen kustannusten kohdentamiseen perustuvassa menetelmässä, eikä siihen liity riskiä virhearvioista, jotka voisivat johtaa korvattavien kustannusten yliarviointiin.

— Vältettyjen nettokustannusten menetelmä perustuu palveluntarjoajan kaikkien (yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen ja muiden kuin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen) toimintojen kokonaisarviointiin, jolloin palveluntarjoaja ei voi tehdä strategisia valintoja maksimoidakseen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tehokkuushyödyt.

(497) Vältettyjen nettokustannusten menetelmän käyttö olisi ollut sitäkin välttämättömämpää, koska kustannusten kohdentamiseen perustuvassa menetelmässä ei oteta huomioon yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun soveltamisalan ulkopuolella saatuja lisävoittoja, vaikka ne syntyisivät kyseisen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tarjoamisesta. Corsica Ferries huomauttaa julkisen palvelun sopimusten saajien toteavan, että ne eivät ole halukkaita tarjoamaan mitään kaupallista palvelua ilman julkisen palvelun sopimuksia, joten mitään kyseisten tuensaajien julkisen palvelun sopimusten puitteissa harjoittamaa kaupallista toimintaa ei olisi toteutettu ilman yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua. Näistä toiminnoista saatavat tulot syntyvät näin ollen julkisen palvelun sopimusten myöntämisestä, ja vältettyjen nettokustannusten menetelmää käyttämällä ne olisi voitu ottaa huomioon korvauslaskelmissa ilman, että julkisen palvelun sopimusten saajille olisi aiheutunut kohtuutonta etua.

(498) Corsica Ferriesin mukaan vältettyjen nettokustannusten menetelmä oli myös välttämätön julkisen palvelun sopimusten asettamien kohtuuttomien julkisen palvelun velvoitteiden vuoksi, mikä edellytti, että julkisen palvelun sopimuksen tuensaajat tarjoavat julkisen palvelun tarpeeseen nähden liian suurta kapasiteettia.

5.1.4.2. Kustannusten kohdentamiseen perustuvassa menetelmässä oli joka tapauksessa otettava huomioon voitot, jotka on saatu julkisen palvelun sopimuksen tuensaajien muista kuin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista.

(499) Corsica Ferries huomauttaa, että SGEI-puitteiden 32 kohdassa edellytetään, että erityis- tai yksinoikeuksista saatavat ylimääräiset tuotot otetaan huomioon, vaikka ne liittyisivät muihin toimintoihin.

(500) Corsica Ferriesin mukaan julkisen palvelun sopimuksissa ei myönnetä niiden saajille yksinoikeuksia, mutta ne antavat kuitenkin tosiasiallisen yksinoikeuden kolmesta syystä:

— julkisen palvelun sopimuksissa esitetyt julkisen palvelun velvoitteet eivät ole oikeassa suhteessa julkisen palvelun todelliseen tarpeeseen

— julkisen palvelun sopimusten saajat saavat merkittävää julkista tukea, kun taas muut julkisen palvelun velvoitteen piiriin kuuluvat meriliikenteen harjoittajat eivät saa tällaisia tukia

— julkisen palvelun velvoitejärjestelmä rajoittaa varustamoja, jotka haluavat tarjota meripalveluja Marseillen sataman ja Korsikan satamien välillä julkisen palvelun sopimusten saajien kanssa kilpaillen.

(501) Corsica Ferries huomauttaa tältä osin, että seuraavat tahot ovat todenneet tämän tosiasiallisen yksinoikeuden useaan otteeseen: kilpailuneuvosto 11 päivänä joulukuuta 2006 tehdyssä päätöksessä nro 06-MC-03; kilpailuviranomainen 17 päivänä helmikuuta 2012 annetussa lausunnossa nro 12-A-07; komissio 2 päivänä toukokuuta 2013 annetussa päätöksessä SA.22843 ja uudelleen 17 päivänä marraskuuta 2020 annetussa kilpailuviranomaisen lausunnossa ([182]). Corsica Ferries katsoo, että nämä päätelmät pitävät edelleen paikkansa, ja huomauttaa, että Marseille–Korsika-reiteillä ei ole tehty vakiintuneiden palveluntarjoajien kanssa kilpailevia tarjouksia sen jälkeen, kun Korsikan meriliikennepalvelujen markkinat avattiin kilpailulle vuonna 1996.

(502) Näin ollen Corsica Ferriesin mukaan on tehtävä toinen seuraavista päätelmistä:

— Tosiasiallisen kilpailun puuttuminen 30 vuoden ajan Marseillen sataman reiteillä osoittaa, että julkisen palvelun sopimukset muodostavat markkinoille pääsyn esteitä ja antavat tuensaajille yksinoikeuden Korsikan ja Marseillen välisillä merireiteillä liikennöimiseen, myös syntyneessä kaupallisessa toiminnassa. Sen vuoksi nämä toiminnot oli otettava huomioon kustannusten kohdentamiseen perustuvassa menetelmässä.

— Kilpailu Marseille–Korsika-reiteillä on kehittynyt Toulon–Korsika-reittien kautta, joten on todettava, että Toulonin ja Marseillen satamista liikennöidyt meriliikennepalvelut muodostavat yhden markkina-alueen ja että näin ollen julkisen palvelun tarvetta ei ole.

5.1.4.3 Julkisen palvelun sopimuksen sopimuslausekkeet eivät riitä sulkemaan pois liiallisen korvauksen riskiä

(503) Corsica Ferries katsoo *ensinnäkin*, että julkisen palvelun sopimusten 40 artikla, jonka tarkoituksena on varmistaa, että palveluntarjoajat maksavat takaisin liialliset, kohtuullisen voiton ylittävät korvaukset, on riittämätön, koska se rajoittuu ainoastaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun soveltamisalaan eikä sisällä kaupallisen toiminnan katteita.

(504) *Toiseksi* Corsica Ferries viittaa BRG 3 -tutkimukseen, jossa kiistetään komission alustava kanta, jolla hyväksytään kohtuullisen voiton laskeminen nykyisten ennen veroja saatujen tulojen pohjalta eikä tuensaajien pääoman tuottoasteen pohjalta sillä perusteella, että nykyisiä tuloja ennen veroja olisi helpompi seurata kirjanpitotiedoissa kuin pääoman tuottoastetta. BRG 3 -tutkimuksessa katsotaan kuitenkin, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista aiheutuvia kustannuksia koskevia tietoja ei ole helppo havaita tuensaajien tuloslaskelmista, vaan ne edellyttävät eri kustannuserien kyseenalaista kohdentamista yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen ja muiden kuin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen toimintojen kesken.

([182]) Corsica Ferries lainaa kilpailuviranomaisen 17. marraskuuta 2020 antaman lausunnon 348 kohtaa: ”tiettyjen tekijöiden pysyvyys selittää sen, miksi julkisen palvelun urakoitsijoiden saama merkittävä kilpailuetu voi edistää niiden tosiasiallista yksinoikeutta Marseillen ja Korsikan välisillä reiteillä.”

(505) *Kolmanneksi* on todettava, että julkisen palvelun sopimusten 35.1 artikla, jossa määrätään, että jakoperusteet vahvistetaan sopimusten keston ajaksi edellyttäen, että jälkikäteen tehdään tarkastus, josta käy ilmi (korvattava) ero toiminnoista seuraavien jakoperusteiden kesken, on selvästi riittämätön, koska i) toiminnan tuloksena syntyvän jakoperusteen käsitettä ei ole määritelty ([183]) eikä ii) se mahdollista itse jakoperustemekanismista aiheutuvien satunnaisvaikutusten täydellistä neutralointia. BRG 3 -tutkimuksessa huomautetaan tältä osin, että julkisen palvelun sopimusten 35.1 artiklan mukaan julkisen palvelun sopimusten tuensaajilla on oikeus pitää puolet etukäteen ja jälkikäteen lasketun korvauksen erotuksesta (enintään 5 prosenttia alkuperäisestä korvauksesta).

(506) *Neljänneksi* Corsica Ferries katsoo, että julkisen palvelun sopimusten 32 artikla, jonka tarkoituksena on kaupallisten toimintojen yhteydessä saatujen voittojen korvamerkitseminen, ei estä kaikkia liiallisia korvauksia, koska saadut voitot voidaan käyttää julkisen palvelun sopimusten saajien tekemien investointien rahoittamiseen. Näin ollen julkisen palvelun sopimuksen tuensaajat saisivat investointitukena etua, joka vastaisi sijoitettujen voittojen määrää ja olisi sääntöjenvastaista valtiontukea, joka olisi erillinen julkisen palvelun sopimusten nojalla maksetusta korvauksesta.

(507) *Lopuksi* Corsica Ferries katsoo, että lisäkorvausta, joka tuensaajille todennäköisesti maksetaan niiden alusten pääomavoitosta, ei oteta huomioon julkisen palvelun sopimusten missään lausekkeessa, ei korvausta laskettaessa eikä kohtuullisen voiton tarkastusmenetelmässä.

(508) Corsica Ferries viittaa tältä osin BRG 3 -tutkimukseen, jossa esitetään kaksi havaintoa.

(509) Julkisen palvelun sopimuksen tuensaajien saama korvaus ylittää ensinnäkin alusten taloudellisen arvon alenemisen huomattavasti. Palveluntarjoajille maksettavaan tukeen sisältyy investointikustannuskomponentti, joka vastaa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvässä palvelussa käytettävän aluksen poistoja ja/tai leasingmaksuja ja/tai vuokrakustannuksia. BRG 3 -tutkimuksen mukaan alusten taloudellinen elinikä on kuitenkin huomattavasti pidempi kuin poistoaika tai vakiovuokrausaika. ([184]) Näin ollen julkisen palvelun sopimuksen tuensaajille investointikustannuksista maksettava korvaus ylittäisi vuosittain kirjatun taloudellisen arvonmenetyksen.

(510) Toiseksi BRG 3 -tutkimuksessa todetaan, että julkisen palvelun sopimuksissa ei ole mitään valvontamekanismia niiden pääomavoittojen valvontaan, joita julkisen palvelun sopimuksen tuensaajat voivat saada aluksillaan. Vaikka julkisen palvelun sopimusten 51 artiklassa määrätään mahdollisuudesta, että Korsikan aluehallinto ostaa alukset takaisin niiden markkina-arvoa alhaisempaan hintaan (jo maksettujen tukien huomioon ottamiseksi), siinä ei edellytetä tällaisen hankinnan tekemistä. Koska aluksia pidetään julkisen palvelun sopimuksissa tuensaajien omaisuutena, tuensaajilla ei myöskään ole velvollisuutta myydä aluksiaan, vaikka Korsikan aluehallinto tarjoutuisi ostamaan ne.

(511) Kaikki tämä aiheuttaa todellisen vaaran, että tuensaajat saisivat julkisen palvelun sopimusten päättyessä alustensa arvonnousun (joka on rahoitettu kokonaan tai osittain julkisella korvauksella) vuoksi korvauksen sen korvauksen lisäksi, joka perustuu julkisen palvelun sopimusten toimintaan, jota ei ole otettu huomioon kohtuullisen voiton laskennassa (julkisen palvelun sopimusten 39 artikla) tai jota julkisen palvelun sopimusten 40 artiklan kohtuullisen voiton tarkistuslauseke ei koske.

5.1.4.4 Käyttökustannusten indeksointikaava on ilmeisen virheellinen

(512) Corsica Ferries viittaa BRG 3 -tutkimukseen, jossa todetaan virhe Ranskan viranomaisten käyttökustannusten vuosittaiseen laskentaan käyttämässä indeksointikaavassa (johdanto-osan 301 kappale).

([183]) BRG 3 -tutkimuksessa todetaan, että jotta tällä lausekkeella vältettäisiin satunnaisvaikutukset ja liialliset korvaukset, sen olisi johdettava kaupalliseen toimintaan kohdistettujen kustannusten suurentamiseen jälkikäteen, jotta liikevoitto palautuisi kohtuullisen voiton tasolle.

([184]) BRG 3 -tutkimuksessa mainitaan esimerkkinä, että Corsica Ferriesin laivastossa on yli 50 vuotta sitten käyttöön otettuja aluksia, ja että Corsica Ferriesin tietojen mukaan 31 prosenttia ro-pax-aluksista on maailmanlaajuisesti yli 40 vuotta vanhoja ja 17 prosenttia yli 50 vuotta vanhoja. BRG 3 -tutkimuksessa huomautetaan, että alusten poistoaika ja vakioleasingaika ovat sen sijaan paljon lyhyempiä. La Méridionalen vuoden 2022 tilinpäätöksessä on näin ollen esitetty aluksille 20 vuoden poistoaika ja yhden aluksen osalta 15 vuoden vuokrasopimus.

(513) BRG 3 -tutkimuksen mukaan käyttökustannusten (CFE) vuotuista määrää ei lasketa erikseen kullekin vuodelle tietyn kustannusten jakoperusteen perusteella, vaan se lasketaan vuodelle 2023 ja indeksoidaan sen jälkeen kuluttajahintaindeksiin. BRG 3 -tutkimuksen mukaan tämä kaava on virheellinen, koska siitä seuraa, että käyttökustannusten nousu vuosien N ja N + 1 välillä ei vastaa 85:ttä prosenttia näiden kahden vuoden välisestä hinnannoususta, kuten julkisen palvelun sopimuksista seuraisi, vaan 85:ttä prosenttia vuoden 2023 ja vuoden N + 1 välisestä yhteenlasketusta kumulatiivisesta hinnannoususta. Se katsoo, että vuosina 2029 ja 2030 kaavan soveltamisesta johtuva käyttökustannusten nousu ei kuvasta näiden kahden vuoden välillä havaittua hintojen nousua vaan kokonaishintojen nousua vuosina 2023–2030 eli seitsemän vuoden aikana. ([185])

5.1.5 *Altmark-tuomion neljännen kriteerin täyttymättä jääminen*

(514) Menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä esittämissään huomautuksissa Corsica Ferries viittaa kokonaisuudessaan kanteluun, jossa se katsoi, että toimenpiteet eivät olleet neljännen Altmark-kriteerin mukaisia. Corsica Ferries katsoi, että julkisen palvelun sopimusten tarjouskilpailumenettelyn vuoksi ei ollut mahdollista valita avoimin ja syrjimättömin ehdoin ehdokkaita, jotka pystyvät tarjoamaan palvelun edullisimmilla kustannuksilla. Tämä johtui etenkin kolmesta syystä.

(515) Corsica Ferries väitti *ensinnäkin*, että markkinoille pääsyn esteet suosivat usein edellisen sopimuksen palveluntarjoajia, mikä esti sitä tekemästä tarjousta. Corsica Ferries huomautti, että tässä tapauksessa on olemassa kaksi markkinoille pääsyn estettä.

(516) Se huomautti ensinnäkin, että julkisen palvelun sopimusten myöntämisen (21 päivänä joulukuuta 2022) ja palvelujen alkamispäivän (1 päivänä tammikuuta 2023) välinen aika oli erittäin lyhyt, vaikka on selvää, että meriliikenteessä näiden kahden päivämäärän välillä on välttämätöntä olla vähintään kuuden kuukauden ajanjakso, jotta varaukset voidaan avata riittävän ajoissa ja jotta alukset voidaan ottaa uudelleen käyttöön julkisen palvelun vaatimuksiin vastaamiseksi. Corsica Ferriesin mukaan näin lyhyt ajanjakso julkisen palvelun sopimusten myöntämisen ja palvelujen alkamisen välillä voi suosia ainoastaan päättyvän sopimuksen palveluntarjoajia ja rajoittaa muiden kilpailijoiden osallistumista.

(517) Toiseksi Corsica Ferries huomautti, että on olemassa teknisiä vaatimuksia, joita ei voida perustella julkisen palvelun tarpeilla, kuten tarjouskilpailuun osallistuvien ehdokkaiden määrän rajoittaminen. Corsica Ferries viittasi siihen, että ehdokkaiden oli mahdotonta ehdottaa ro-ro-alusten käyttöä ro-pax-alusten sijaan. Lisäksi ja ennen kaikkea julkisen palvelun sopimusten tarjouskilpailumenettelyssä edellytettiin Corsica Ferriesin mukaan ehdokkailta yhden tai kahden lisäaluksen käyttöä erää kohden ([186]) uudelleen aikataulutettavia ja ylimääräisiä edestakaisia matkoja koskevien vaatimusten täyttämiseksi. Nämä edestakaiset matkat tehdään julkisen palvelun sopimusten toteuttamisen aikana hankintaviranomaisen pyynnöstä vähintään viikon ennakkoilmoituksella. Corsica Ferriesin mukaan tämä tarkoitti, että ehdokkaiden oli kaikkien erien osalta otettava pysyvästi käyttöön seitsemän ylimääräistä alusta koko julkisen palvelun sopimusten toteutusjaksolle ilman ennakoitavuutta tai käyttöä koskevia takuita ja ilman että meriliikenteen harjoittaja voisi käyttää kyseisiä aluksia muihin palveluihin (koska alusten oli oltava käytettävissä milloin tahansa edestakaisten matkojen varmistamiseksi). Tämä rajoitus on tärkein syy siihen, miksi Corsica Ferries ei osallistunut julkisen palvelun sopimusten tarjouskilpailuun.

(518) *Toiseksi* Corsica Ferries katsoi, että sopimusten myöntämisperusteiden perusteella ei ollut mahdollista valita ehdokasta, joka kykenee tuottamaan palvelun edullisimmilla kustannuksilla. Corsica Ferries huomautti, että taloudellisen korvauksen myöntämisperusteen painoarvo oli vain 20 prosenttia, joten tarjouskilpailumenettely ei sen mielestä perustunut kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen hintaan.

(519) *Lopuksi* Corsica Ferries katsoi, että julkisen palvelun sopimusten tarjouskilpailuun osallistuneiden ehdokkaiden pieni määrä (yksi tai kaksi ehdokasta erää kohden) osoitti, että todellista kilpailua ei ollut.

([185]) BRG 3 -tutkimuksessa ehdotetaan, että julkisen palvelun sopimusten kaavassa CFE(n) korvataan CFE 2023:lla tai I(2023):n korvataan I(n):llä.

([186]) Corsica Ferries toteaa, että jokaisessa viidessä erässä edellytettiin kahden aluksen käyttöönottoa julkisen palvelun sopimusten mukaisten aikataulutettujen edestakaisten matkojen suorittamiseksi sekä yhtä tai kahta lisäalusta (erästä riippuen) uudelleen aikataulutettavien ja ylimääräisten edestakaisten matkojen suorittamiseen Korsikan aluehallinnon pyynnöstä koska tahansa.

(520) Toiseksi Corsica Ferries katsoi, että Ranska ei ollut analysoinut korvauksen määrän määrittämiseksi etukäteen kustannuksia, joita tyypilliselle, hyvin johdetulle ja riittävillä resursseilla varustetulle yritykselle olisi aiheutunut palvelun tarjoamisesta.

5.1.6 *Käyttöoikeussopimusdirektiivin sääntöjen noudattamatta jättäminen*

(521) Corsica Ferries huomauttaa katsoneensa kantelussa, että toimenpiteitä ei voitu pitää sisämarkkinoille soveltuvina, koska ne rikkoivat käyttöoikeussopimusdirektiivin säännöksiä. Corsica Ferriesin mukaan rikkomisia oli kaksi: yhdenvertaisen kohtelun, syrjimättömyyden ja avoimuuden periaatteiden rikkominen sekä julkisen palvelun sopimusten kohtuuttoman pitkä voimassaoloaika.

(522) Ensimmäisen rikkomisen osalta Corsica Ferries väitti ensinnäkin kohdanneensa kaksi estettä, joiden vuoksi se ei voinut osallistua kilpailuun (johdanto-osan 516 ja 517 kappale). Toiseksi se katsoi, että Ranskan viranomaiset olivat muuttaneet tarjouskilpailumenettelyssä kunkin erän vähimmäisominaisuuksia valitakseen tarjoukset, jotka eivät täyttäneet julkisen palvelun sopimusten liitteen 1 teknisiä vaatimuksia.

(523) Toisen rikkomisen osalta Corsica Ferries väitti, että julkisen palvelun sopimusten kesto ei ollut perusteltu, koska niiden sopimusten saajat eivät tehneet investointeja.

(524) Menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä esittämissään huomautuksissa Corsica Ferries kiinnitti huomiota kahteen seikkaan: i) siihen, että Ranskan viranomaiset mahdollisesti muuttivat tarjouskilpailumenettelyn vähimmäisvaatimuksia kyseisen menettelyn aikana, ja ii) julkisen palvelun sopimusten kestoon, jonka oli Corsica Ferriesin mielestä liian pitkä.

5.1.6.1 Vähimmäisominaisuuksien muuttaminen menettelyn aikana, sääntöjenvastaisten tarjousten valinta ja julkisen palvelun sopimusten myöntämismenettelyn syrjivyys

(525) Corsica Ferries huomautti kantelussa, että käyttöoikeussopimusdirektiivin 37 artiklassa edellytetään, että jos hankintaviranomainen asettaa tarjouskilpailumenettelyssä vähimmäisvaatimukset, ehdokkaiden on noudatettava niitä. Hankintaviranomaisen on puolestaan hylättävä kaikki tarjoukset, jotka eivät täytä näitä vähimmäisvaatimuksia.

(526) Corsica Ferries selitti, että julkisen palvelun sopimusten liitteessä 1 lueteltiin tekniset vaatimukset, jotka ehdokkaiden oli täytettävä kaikilta osin. Näihin teknisiin vaatimuksiin sisältyi sellaisten uudelleen aikataulutettavien ja ylimääräisten edestakaisten matkojen määrä, jotka palveluntarjoajan on suoritettava Korsikan aluehallinnon pyynnöstä. Nämä uudelleen aikataulutettavat ja ylimääräiset edestakaiset matkat oli mahdollista yhdistää samana päivänä, samalla reitillä ja useilla reiteillä samanaikaisesti, ja niiden oli täytettävä kaikki julkisten palvelun sopimusten liitteen 1 tekniset vaatimukset, mukaan lukien aikataulut ja alusten kuljetuskapasiteetti. Corsica Ferries katsoo, että ehdokkailla oli näin ollen oltava alukset, jotka täyttävät samanaikaisesti kaikki julkisen palvelun sopimusten liitteen 1 vaatimukset, mukaan lukien uudelleen aikataulutettavat ja ylimääräiset edestakaiset matkat kullekin erälle, josta ne olivat tehneet tarjouksen.

(527) Corsica Ferriesin mukaan palveluntarjoajilla ei kuitenkaan ollut kaikkia tarvittavia aluksia liikennöintiin kaikilla reiteillä, joista ne olivat tehneet tarjouksen yksin tai ryhmän jäsenenä. Tämä havainto perustui Ranskan alkuperäisiä tarjouksia koskevaan analyysiselvitykseen. Corsica Ferriesin mukaan selvityksessä todettiin, että ehdokkaat olivat itse sopineet päivästä, jona uudelleen aikataulutettavia ja ylimääräisiä edestakaisia matkoja tehtäisiin, ja lisäksi ne olivat pienentäneet tällaisten edestakaisten matkojen määrää. Ne olivat myös muuttaneet matka-aikoja talvikaudella sunnuntaisin ja maanantaisin. Lisäksi ne ottivat uudelleen aikataulutettavia ja ylimääräisiä edestakaisia matkoja varten käyttöön aluksia, jotka eivät täyttäneet kaikkia julkisen palvelun sopimusten liitteen 1 vaatimuksia.

(528) Corsica Ferriesin mukaan Ranskan viranomaiset ovat kuitenkin sopineet kilpailutuksen ehtojen vähimmäisominaisuuksien muuttamisesta neuvottelujen aikana, mikä rikkoo ehdokkaiden yhdenvertaisen kohtelun ja avoimuuden periaatteita. Tällainen muutos ei Corsica Ferriesin mukaan ollut sallittu, koska unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan hankintaviranomainen voi ainoastaan poikkeuksellisesti korjata tai täydentää vähimmäisominaisuuksia, toisin sanoen silloin, kun ”niitä on selvästi vain täsmennettävä, tai ilmeisten kirjoitus- tai laskuvirheiden korjaamiseksi ([187])”, jos kaikille tarjoajille ilmoitetaan asiasta. Käsiteltävässä asiassa näin ei kuitenkaan ole tapahtunut. Corsica Ferries väittää lisäksi joka tapauksessa, että unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä käy selvästi ilmi, että jos muutokset hyväksyttäisiin, se voitaisiin tehdä vain ennen kuin tarjoajat jättävät tarjouksensa, mikä ei myöskään päde tässä tapauksessa.

(529) Corsica Ferriesin mukaan nämä muutokset olivat sitäkin vahingollisempia, koska se oli esittänyt Korsikan aluehallinnolle erityisiä kysymyksiä, jotka liittyivät julkisen palvelun sopimusten liitteessä 1 vahvistettuihin teknisiin vaatimuksiin (kuljetuskapasiteetti, aikataulut, liikuntarajoitteisten matkustajien hytit) sekä operatiivisiin ja taloudellisiin järjestelyihin, jotka koskivat uudelleen aikataulutettavien ja ylimääräisten edestakaisten matkojen toteuttamista. Corsica Ferriesin mukaan Korsikan liikennevirasto oli vastannut, että julkisen palvelun sopimusten liitteessä 1 vahvistetut tekniset vaatimukset olivat vähimmäisominaisuus, joka jätettiin neuvottelujen ulkopuolelle, ja että ehdokkaiden tarjousten oli ehdottomasti täytettävä kaikki liitteessä 1 esitetyt tekniset vaatimukset.

(530) Lisäksi Corsica Ferries luopui tarjouksen tekemisestä sen vähimmäisominaisuuksien kumulatiivisen vaikutuksen vuoksi, koska i) ehdokkaat joutuisivat ottamaan käyttöön yhden tai jopa kaksi ylimääräistä alusta reittiä kohden uudelleen aikataulutettavia ja ylimääräisiä edestakaisia matkoja varten ii) ilman minkäänlaista varmuutta näiden ylimääräisten edestakaisten matkojen tosiasiallisesta toteuttamisesta tai niiden toteuttamispäivästä, iii) ja koska oli täsmennetty, että taloudellinen korvaus maksettaisiin ainoastaan Korsikan aluehallinnon tosiasiallisesti pyytämistä ja palveluntarjoajan suorittamista ylimääräisistä edestakaisista matkoista.

(531) Corsica Ferries katsoo menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä esittämissään huomautuksissa, että Ranskan toimittamat ja menettelyn aloittamispäätöksessä ([188]) esitetyt tiedot ovat virheellisiä.

(532) Corsica Ferries väittää, että julkisen palvelun sopimusten liitettä 1 ei kilpailutuksen ehtojen nojalla voitu muuttaa. Ehdokkailla ei näin ollen ollut oikeutta muuttaa kyseisessä liitteessä vahvistettuja teknisiä vaatimuksia. Corsica Ferries huomauttaa tässä yhteydessä, että kilpailutuksen ehdot (vähimmäisominaisuuksia koskeva 2.4 artikla ja tarjousasiakirjoja koskeva 4.1 artikla) oli laadittu samanlaisiksi kuin vuosien 2019–2020 julkisen palvelun sopimuksia myönnettäessä. Kyseisiä julkisen palvelun sopimuksia koskevassa riita-asiassa korkein hallinto-oikeus katsoi kuitenkin, että *sopimusluonnoksen liitteessä 1 olevaa palveluja koskevaa teknistä liitettä olisi tarkasteltava kilpailutuksen ehtojen 4.1 artiklan ehtojen valossa osana tarjousasiakirjoja ja siten vähimmäisominaisuuksina* ([189]).

5.1.6.2 Julkisen palvelun sopimusten liian pitkä kesto

(533) Corsica Ferries katsoi kantelussaan, että julkisen palvelun sopimuksissa ei edellytetty, että valituksi tulleet hakijat vastaisivat investoinneista. Sopimusten kesto (yli viisi vuotta) oli näin ollen käyttöoikeussopimusdirektiivin 18 artiklan säännösten vastainen. Tämän vahvisti erityisesti Corsica Ferriesin mukaan ehdokkaille asetettu velvoite varata kaikki julkisen palvelun sopimusten reittien liikennöintiin osoitetut alukset käyttöön kaikilta osin heti hakemusten jättämisen jälkeen.

(534) Menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä esittämissään huomautuksissa Corsica Ferries kiistää komission alustavan näkemyksen, jonka mukaan julkisen palvelun sopimusten kesto vaikuttaa perustellulta, kun otetaan huomioon, että i) julkisen palvelun sopimuksista seuraava käyttöoikeussopimusten saajien velvollisuus ottaa käyttöön aluksia aiheuttaa merkittävän pääomarasituksen ja ii) yli kuuden vuoden pituisia kestoja käytetään Euroopassa muissa meriliikenteen julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa.

([187]) Unionin tuomioistuimen tuomio 29.3.2012, SAG ELV Slovensko, C-599/10, ECLI:EU:C:2012:191, 40 kohta.
([188]) Menettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdanto-osan 419 ja 423 kappale.
([189]) Korkein hallinto-oikeus, 24. kesäkuuta 2019, *La Méridionale*, nro 429407.

(535) *Ensimmäisestä kohdasta* Corsica Ferries katsoo, että käyttöoikeussopimusdirektiivin johdanto-osan 52 kappaleesta ja 18 artiklasta käy ilmi, että yli viisivuotisten käyttöoikeussopimusten kesto on perusteltavissa vain, jos hankintaviranomainen edellyttää, että käyttöoikeussopimuksen saaja tekee investointeja. Jos käyttöoikeussopimuksen saaja vastaa myönnettävän julkisen palvelun kannalta välttämättömien investointien kustannuksista, käyttöoikeussopimuksen kesto on määritettävä kyseisten investointien takaisinsaantiajan perusteella. Sitä vastoin Corsica Ferriesin mukaan käyttöoikeussopimusdirektiivissä tai unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä ei ole hyväksytty yli viiden vuoden käyttöoikeussopimuksen keston perustelemista millään muulla kuin hankintaviranomaisen määräämillä investoinneilla.

(536) Corsica Ferries katsoo lisäksi, että edellä mainitut käyttöoikeussopimusdirektiivin säännökset liittyvät siihen, että periaatteessa näin määrätyt ja käyttöoikeussopimuksen saajan tekemät investoinnit palautuvat hankintaviranomaiselle toimiluvan päätyttyä. Näin ollen palveluntarjoajan käyttöoikeussopimuksessa edellytetyt investoinnit eivät ole käyttöoikeussopimuksen saajan omaa omaisuutta, joka jää sen omaisuudeksi tai sen määräysvaltaan käyttöoikeussopimuksen päättyessä. Tässä yhteydessä käyttöoikeussopimuksen kesto lasketaan siten, että käyttöoikeussopimuksen saaja saa takaisin sille määrätyt investoinnit, joista sen on pakko luopua sopimuksen päättyessä.

(537) Tämä ei kuitenkaan koske julkisen palvelun sopimuksia, koska se, että tuensaajat ottavat aluksia käyttöön, i) ei johdu Ranskan viranomaisten asettamasta investointivelvoitteesta ja ii) alukset ovat julkisen palvelun sopimuksen tuensaajien omaisuutta ja niiden omistus/käyttöoikeus säilyy tuensaajilla julkisen palvelun sopimusten päättyessä. Näissä olosuhteissa ja koska julkisen palvelun sopimuksen tuensaajille ei määrätä investointeja, julkisen palvelun sopimusten kesto ei ole perusteltu.

(538) Corsica Ferries toteaa, että julkisen palvelun sopimukset antavat tuensaajille mahdollisuuden tehdä julkisen palvelun sopimusten kirjanpidossa poistot alusten investointikustannuksista sisällyttämällä kirjanpitoon kohtuullisen sijoitetun pääoman tuoton. Käsiteltävänä olevassa asiassa on kuitenkin Corsica Ferriesin mukaan selvää, että korvausparametreissa ei otettu huomioon julkisen palvelun sopimuksen jälkeistä alusten jäännösarvoa, joka jää julkisen palvelun sopimuksen tuensaajien vapaaseen käyttöön.

(539) *Toisesta kohdasta* Corsica Ferries katsoo, että Ranskan esittämiä esimerkkejä kestoltaan yli kuuden vuoden pituisista käyttöoikeussopimuksista Euroopassa ei voida soveltaa käsiteltävänä olevaan tapaukseen. Ranska viittaa Norjan tapaukseen, jossa tehtiin kymmenen vuoden käyttöoikeussopimukset. Corsica Ferries katsoo tältä osin, että käyttöoikeussopimuksen saajalle asetettu velvollisuus investoida uusiin aluksiin oli perusteltu. Tilanne on näin ollen julkisen palvelun sopimusten osalta erilainen, koska Ranska ja komissio myöntävät, että julkisen palvelun sopimuksen tuensaajille ei määrätä investointivaatimuksia.

5.2 **Corsica Linean huomautukset**

(540) Corsica Linean huomautukset koskivat kolmea seikkaa: i) julkisen palvelun tarpeen olemassaolo, ii) julkisen palvelun sopimusten tarjouskilpailumenettelyn yhdenmukaisuus käyttöoikeussopimuksia koskevan EU:n lainsäädännön kanssa ja iii) julkisen palvelun sopimusten tuensaajille myönnetyn edun puuttuminen tai joka tapauksessa julkisen palvelun sopimusten yhdenmukaisuus Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan määräysten soveltamisesta tietyille yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottaville yrityksille korvauksena julkisista palveluista myönnettävään valtiontukeen 20 päivänä joulukuuta 2011 annetun komission päätöksen kanssa, jäljempänä '**yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskeva päätös**'. ([190])

5.2.1 *Julkisen palvelun tarpeen olemassaolo*

(541) Menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä esittämissään huomautuksissa Corsica Linea vastasi kolmeen kohtaan, jotka liittyivät julkisen palvelun tarpeen olemassaolon tutkimiseen:

— arvio sellaisen vetoautolla kuljetettavan rahdin määrällisestä kysynnästä, jolle ei myönnetä tukea, Marseillen satamasta (arviolta 80 prosenttia kyseisestä satamasta havaitusta aiemmasta liikenteestä)

— käyttöoikeussopimuksen saajien julkisen palvelun sopimusten mukaisesti määrättyjen julkisen palvelun velvoitteiden määrittely rahtiliikenteen vähimmäiskapasiteettina (tilavuutena) matkaa kohden

— Ajaccion ja Proprianon satamien vaihtokelpoisuus.

([190]) EUVL L 7, 11.1.2012, s. 3.

(542) Corsica Linea toteaa näiden kolmen seikan osalta, että se tilasi Analysis Groupilta taloudellisen tutkimuksen, jäljempänä '**Analysis-tutkimus**', joka sisälsi sen mielestä kaikki tosiseikat ja taloudelliset tiedot, joiden perusteella voitiin päätellä, että Ranska ei tehnyt mitään selvää virhettä osoittaessaan julkisen palvelun tarvetta.

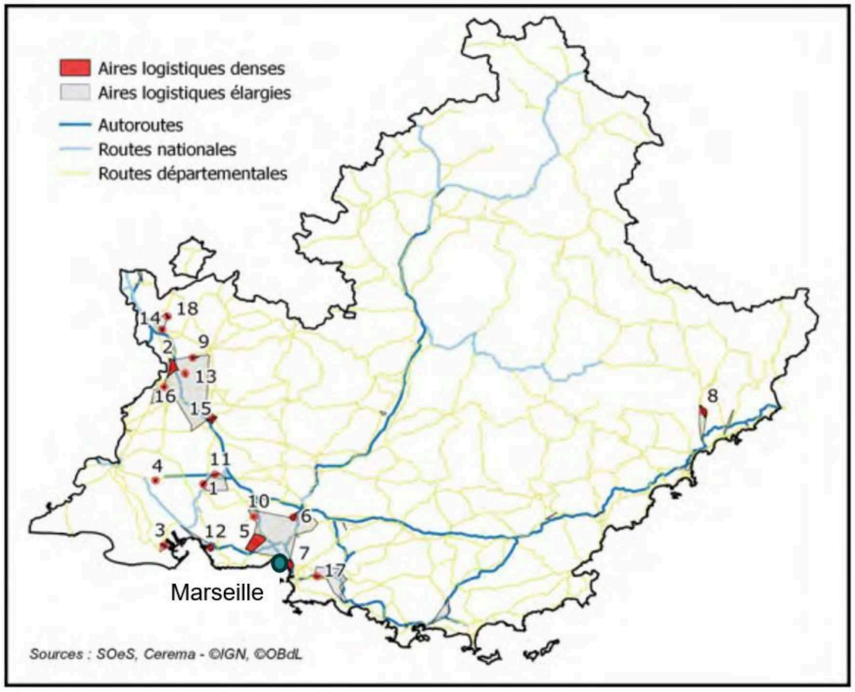
5.2.1.1 Vetoautolla kuljetettavan rahdin, jolle ei ole vaihtoehtoa Marseillen sataman lisäksi, kysynnän osuuden arvioinnissa ei ole tehty ilmeistä arviointivirhettä

(543) Corsica Linea katsoo, että Korsikaan rahtia kuljettavien liikenteenharjoittajien logistiikkakeskusten sijainti on melkeinpä ainoa ratkaiseva tekijä mantereen lähtösatamaa valittaessa.

(544) Corsica Linea tukeutuu erityisesti Analysis-tutkimukseen, jossa tarkasteltiin Provence-Alpes–Côte d'Azurin alueen 18 keskittyneimmän logistiikka-alueen sijaintia. ([191]) Näistä 18 alueesta vain yksi sijaitsi kunnassa, jonka lähin satama ei ole Marseille. Analysis-tutkimus osoittaa näin ollen, että Marseillen sataman kautta kulkevien rahtipalvelujen katoaminen pakottaisi valtaosan liikenteenharjoittajista matkustamaan kauempana olevaan satamaan ja nostaisi kuljetuskustannuksia merkittävästi, tutkimuksen arvioiden mukaan keskimäärin 11 prosenttia.

Kuva 2

Provence-Alpes-Côte d'Azurin alueen logistiikka-alueiden sijainti



* Chaque aire logistique est repérée par un numéro.

Lähde: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015, s. 87.

Merkkien selitys: *Aires logistiques denses* – Keskittyneet logistiikka-alueet

Aires logistiques élargies – Laajennetut logistiikka-alueet

Autoroutes – Moottoritiet

([191]) Analysis-tutkimuksen lähteenä käytettiin Ranskan vuoden 2015 varasto- ja logistiikka-alueiden karttojen sivua 87. Tutkimus on saatavilla osoitteessa https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015 (sivustolla käyty 18.10.2024).

Routes nationales – Päätiet

Routes départementales – Toissijaiset tiet

Chaque aire logistique est repérée par un numéro – Kukin logistiikka-alue on merkitty numerolla

(545) Analysis-tutkimuksessa määritettiin tämä 11 prosentin arvio vertaamalla Salon-de-Provencen ([192]) ja Marseillen sekä Salon-de-Provencen ja Toulonin välistä maantiematkaa ([193]). Siinä pääteltiin, että Toulonin kautta kulkeva maantiematka aiheutti liikenteenharjoittajalle 75 euron lisäkustannukset, ([194]) jotka johtuivat pääasiassa i) kahdesta Salon-de-Provencen ja Toulonin välillä peritystä tietullista (joiden kustannukset Touloniin olivat 35,10 euroa ja Marseilleen 6,90 euroa) ja ii) polttoainekustannusten kasvusta ([195]).

5.2.1.2 Ranska määritti julkisen palvelun sopimusten tavaraliikenteen vähimmäiskapasiteetin asianmukaisesti

(546) Corsica Linea toteaa, että Ranskan ei voida pätevästi osoittaa tehneen selvää virhettä julkisen palvelun sopimusten vähimmäiskuljetuskapasiteetin määrittämisessä, sillä vuoden 2023 tilastoista käy ilmi, että vähimmäiskapasiteetit pikemminkin ylittyivät säännöllisesti julkisen palvelun sopimusten ensimmäisestä täytäntöönpanovuodesta alkaen.

(547) Corsica Linea viittaa tältä osin Analysis-tutkimukseen, jossa analysoitiin Marseillesta Ajaccion ja Bastian satamiin vuonna 2023 kuukausittain kuljetetun rahdin todellisia määriä. Analyysit osoittavat, että vähimmäiskapasiteettikynnys on hyvin usein alhaisempi kuin Corsica Linean kuljettamat todelliset määrät. ([196])

5.2.1.3 Ajaccion ja Proprianon satamat eivät korvaa toisiaan

(548) Corsica Linea pitää perusteettomana Corsica Ferriesin väitettä, jonka mukaan Ajaccion ja Proprianon satamat ovat keskenään täysin vaihtokelpoiset. Corsica Linean mukaan matka-aikojen analyysi on keskeinen tekijä, jonka kilpailuviranomaiset ovat valinneet vaikutusalueen käsitteen ja kahden kilpailevan palvelun mahdollisen keskinäisen vaihtokelpoisuuden määrittelemiseksi kyseisellä vaikutusalueella.

(549) Analysis-tutkimuksen useita Proprianon sataman vaikutusalueella sijaitsevia Korsikan kuntia koskevien tietojen perusteella matkustajien pidempi matka-aika Ajaccion satamaan kuin Proprianon satamaan voi lisätä matkustajien kustannuksia huomattavasti. ([197])

([192]) Analysis-tutkimuksen mukaan Salon-de-Provencen kaupunki on kaikkien tutkittujen 18 keskitetyn logistiikka-alueen maantieteellinen keskus (koordinaattien keskiarvo).

([193]) Analysis-tutkimuksessa käytettiin maantiematkan laskemiseen Ranskan kansallisen tiekomitean kustannussimulaattorin (tiekustannusten laskemiseksi) ja Mappy-verkkosivuston (etäisyyksien laskemiseksi) viitearvoja. Analysis-tutkimuksessa on otettu huomioon i) polttoainekustannukset (arvioitu polttoaineen kulutuksesta johtuva kustannus 0,319 euroa kilometriltä), ii) kuljettajan palkkakustannukset (ajoneuvoon kohdistuvat ajohenkilöstökustannukset palveluaikatuntia kohden 17,39 euroa tunnissa), iii) tietullikustannukset, iv) kulumisesta aiheutuvat kustannukset eli huolto- ja korjauskustannukset (ajoneuvojen huolto- ja korjauskustannukset 0,083 euroa/km) ja v) renkaiden korjauskustannukset (renkaiden korjauskustannukset 0,025 euroa/km).

([194]) Vetoautolla kuljetettavan rahdin kuljetuskustannukset Provence-Alpes-Côte d'Azurin alueen maantieteellisestä keskustasta (Salon-de-Provence) ovat 116 euroa Toulonin satamaan ja 41,14 euroa Marseillen satamaan. Analysis-tutkimuksen mukaan kulkeminen Toulonin kautta Marseillen sijaan nostaa maantieliikenteen kustannukset keskimäärin 2,8-kertaisiksi.

([195]) Analysis-tutkimuksen laskelmat sisälsivät myös meriliikenteen kustannukset, mutta siinä katsottiin, että meriliikenteen hinta Toulonista ja Marseillesta oli sama eli 40 euroa juoksumetriä kohden laiturista laituriin (640 euroa kuorma-autoa kohden, jos kuorma-auton keskimääräinen pituus on 16 metriä). Meriliikenteen kustannukset on sen vuoksi tässä analyysissa määritetty nollaksi.

([196]) Analysis-tutkimuksessa todetaan, että julkisen palvelun sopimusten kynnysarvo on usein alhaisempi kuin Corsica Linean kuukausittain kuljettaman sellaisen rahdin enimmäismäärä, josta ei makseta korvausta: näin on kuutena kuukautena vuoden 2023 kahdestatoista kuukaudesta Marseille–Bastia-reitillä ja viitenä kuukautena vuoden 2023 kahdestatoista kuukaudesta Marseille–Ajaccio-reitillä.

([197]) Analysis-tutkimuksen mukaan yksisuuntaisesta matkasta Proprianosta tai sen ympäristöstä Ajaccion satamaan aiheutuisi tieliikenteestä arviolta noin 8,00 euron lisäkustannukset 5,2 litraa /100 km kuluttavalla pienellä henkilöautolla, kun polttoainekustannus on 1,99 euroa litralta.

5.2.2 *Yhdenmukaisuus EU:n käyttöoikeussopimuksia koskevien sääntöjen kanssa*

5.2.2.1 Käytettävissä oleva lyhyt aika tarjouskilpailun päättymisestä alusten käyttöönottoon ei estänyt Corsica Ferriesin hakemusta

(550) Corsica Linea katsoo, että julkisen palvelun sopimusten myöntämispäivän ja palvelujen aloittamisen välinen lyhyt aika ei olisi voinut estää Corsica Ferriesiä osallistumasta julkisen palvelun sopimusten myöntämismenettelyyn.

(551) Corsica Linea katsoo *ensinnäkin*, että *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* 6 päivänä toukokuuta 2022 julkaistussa julkisessa tarjouskilpailuilmoituksessa ilmoitettiin mahdollisille ehdokkaille, että julkisen palvelun sopimusten oli määrä alkaa 1 päivänä tammikuuta 2023. Mahdolliset ehdokkaat saivat näin ollen tiedon kahdeksan kuukautta ennen kyseisten palvelujen alkamispäivää. Lisäksi julkisen palvelun sopimusten voimaantulosta 1 päivänä tammikuuta 2023 oli ilmoitettu heti, kun Ranskan viranomaiset käynnistivät toiminnanharjoittajien kuulemisen 22 päivänä tammikuuta 2022. Corsica Linean mukaan kaikille todennäköisesti tarjouksen tekeville varustamoille ilmoitettiin julkisen palvelun sopimusten alkamispäivä tammikuussa 2022 ja viimeistään 6 päivänä toukokuuta 2022.

(552) *Toiseksi* Corsica Linea huomauttaa, että 6 päivänä toukokuuta 2022 julkaistuissa kilpailutuksen ehdoissa ilmoitettiin, että hakijoiden on jätettävä hakemuksensa ja tarjouksensa 25 päivänä heinäkuuta 2022 mennessä ja että mahdolliset neuvottelukokoukset on tarkoitus käynnistää elokuussa 2022. Näin ollen ehdokkaalla, joka jätti vakavasti otettavan tarjouksen heinäkuussa 2022 ja ennakoi pystyvänsä voittamaan tarjouskilpailun, oli lähes viisi kuukautta aikaa valmistautua alustensa käyttöönottoon reiteillä, joista se teki tarjouksen.

(553) *Lopuksi* on todettava, että Koska Ranskan viranomaiset tiesivät tarjousten jättämisen määräajan päättyessä (25 päivänä heinäkuuta 2022), että ainoastaan Corsica Linea ja La Méridionale olivat jättäneet hakemuksen ja tehneet tarjouksia, ne pystyivät käyttöoikeussopimusdirektiivin sääntöjä rikkomatta päättämään neuvottelujen jatkamisesta ja julkisen palvelun sopimusten myöntämispäivän ja voimaantulopäivän välisen ajan lyhentämisestä. Koska Corsica Ferries ei ollut hakenut julkisen palvelun sopimuksia, neuvotteluvaiheen todellinen kesto ei voinut rikkoa käyttöoikeussopimusdirektiiviä.

5.2.2.2 Uudelleen aikataulutettavat ja ylimääräiset edestakaiset matkat eivät kuuluneet vähimmäisvaatimusten soveltamisalaan

5.2.2.2.1 Uudelleen aikataulutettavat ja ylimääräiset edestakaiset matkat eivät kuuluneet vähimmäisvaatimusten soveltamisalaan

(554) Corsica Linea huomauttaa, että käyttöoikeussopimusdirektiivin 37 artiklan mukaan hankintaviranomainen voi vapaasti asettaa vähimmäisvaatimuksia ja määrittää niitä asettaessaan niiden soveltamisalan ja sisällön. Hankintaviranomaisen tarjousasiakirjoissa asettamia vähimmäisvaatimuksia voidaan tulkita ainoastaan tiukasti niiden sanamuodon mukaisesti.

(555) Nyt käsiteltävässä asiassa Corsica Linea huomauttaa, että nämä vaatimukset vahvistettiin kilpailutuksen ehtojen 2.4 artiklassa. Corsica Linean mukaan liite 1 ei voinut muodostaa kokonaisuutena vähimmäisvaatimusta, vaikka julkisen palvelun sopimusten liitteeseen 1 oli tarpeen viitata joidenkin vähimmäisvaatimusten täsmällisen soveltamisalan ymmärtämiseksi.

(556) Corsica Linean mukaan tämä päätelmä johtaa seuraaviin havaintoihin.

(557) Ylimääräisten edestakaisten matkojen osalta Corsica Linea toteaa ensinnäkin, että niitä ei mainita kilpailutuksen ehtojen 2.4 artiklassa. Siinä käsitellään vain aikatauluja ja vuorovälejä. Lisäksi ylimääräiset edestakaiset matkat esitetään julkisen palvelun sopimusten liitteessä 1 mahdollisena vaihtoehtona, jonka täytäntöönpano jää Ranskan viranomaisten harkintaan. Viittauksissa ei näin ollen esitetä mitään ominaispiirteitä, jotka liittyvät ylimääräisten edestakaisten matkojen aikatauluihin tai niiden vuoroväleihin kilpailutuksen ehtojen 2.4 artiklan vähimmäisvaatimuksessa tarkoitetulla tavalla. Corsica Linean mukaan hankintaviranomaisen ilmoitusta sopimuksen toteuttamisen aikana ilmenevästä mahdollisuudesta ei myöskään ole mahdollista rinnastaa käyttöoikeussopimuksia koskevan direktiivin 37 artiklan mukaiseen vähimmäisvaatimukseen sisällyttää ”edellytyksiä ja ominaisuuksia (erityisesti teknisiä, fyysisiä, toiminnallisia ja oikeudellisia), jotka kaikkien tarjousten olisi täytettävä tai jotka niillä olisi oltava”.

(558) Uudelleen aikataulutettavien edestakaisten matkojen osalta Corsica Linea toteaa, että kilpailutuksen ehtojen 2.4 artiklassa tai liitteessä 1 ei mainita uudelleen aikataulutettavia edestakaisia matkoja. Kyseisten määräysten perusteella ei voida näin ollen päätellä, että uudelleen aikataulutettaviin edestakaisiin matkoihin liittyisi jokin erityisominaisuus suhteessa aikatauluihin tai palvelutiheyksiin, jotka jo pelkästään muodostavat vähimmäisvaatimuksen.

(559) Koska vähimmäisvaatimuksena ei ollut ylimääräisiä edestakaisia matkoja eikä uudelleen aikataulutettavia edestakaisia matkoja, kilpailutuksen ehdoissa ei, toisin kuin Corsica Ferries väittää, voitu vaatia, että käytössä olisi aluksia niille erityisesti osoitettavia edestakaisia matkoja varten. Corsica Linean mukaan kaksi muuta syytä vahvistavat tämän.

(560) Ensinnäkin on todettava, että julkisen palvelun sopimusten 17 ja 18 artiklan (johdanto-osan 285–287 kappale) mukaan Korsikan liikenneviranomaisen tehtävänä on päättää uudelleen aikataulutettavista ja ylimääräisistä edestakaisista matkoista, mutta tähän mahdollisuuteen ei liity velvollisuutta ottaa yhtä tai useampaa alusta tällaiseen käyttöön. ([198])

(561) Toiseksi Corsica Ferriesin näkemyksellä, jonka mukaan hankintaviranomaiset olisivat edellyttäneet, että käytössä on ylimääräinen alus mahdollisen muutaman ylimääräisen tai uudelleen aikataulutettavan edestakaisen matkan toteuttamiseksi nopeasti, ei olisi ollut taloudellista järkeä, kun otetaan huomioon merkittävät lisäkorvaukset, joita olisi jouduttu maksamaan lähestulkoon käyttämättä jäävien alusten seisottamisesta.

5.2.2.2.2 Corsica Linean tarjoukset olivat kilpailutuksen ehtojen mukaiset

(562) Corsica Linea huomauttaa *ensinnäkin*, että sen lopullisilla tarjouksilla ei muutettu julkisen palvelun sopimusten liitettä 1 eikä 16 ja 17 artiklaa uudelleen aikataulutettavien ja ylimääräisten edestakaisten matkojen osalta. Corsica Linean eriä 1, 3 ja 5 koskevien lopullisten tarjousten tueksi toimitetuissa liitteissä 1 vain ehdotettiin, mihin ylimääräisiä edestakaisia matkoja voitaisiin sen meripalveluja koskevan asiantuntemuksen perusteella sijoittaa.

(563) *Toiseksi* Corsica Linea katsoo alusten kapasiteetin (matkustajien ja rahdin) osalta, että sen eri erille varaama aluskapasiteetti vastaa rahdin ja matkustajien kuljettamiseen tarvittavaa vähimmäiskapasiteettia. Corsica Linea katsoo myös, että kaikki sen alukset täyttävät liikuntarajoitteisten matkustajien hyttien vähimmäismäärää koskevan ehdon ([199]).

5.2.2.3 Julkisen palvelun sopimusten kesto on EU:n lainsäädännön mukainen

(564) Corsica Linea yhtyy komission alustavaan analyysiin julkisen palvelun sopimusten oikeutetusta kestosta. Se on toimittanut kaksi tätä kohtaa koskevaa lisähuomautusta.

(565) *Ensinnäkin* Corsica Linea katsoo, että julkisen palvelun sopimusten kesto on EU:n lainsäädännössä vahvistettujen vaatimusten mukainen. Corsica Linea viittaa tältä osin Kroatiassa ([200]) ja Norjassa ([201]), tehtyjä, lähes kymmenvuotisia julkisia meriliikenteen palvelusopimuksia koskevaan komission päätöksentekokäytäntöön.

(566) *Toiseksi* on todettava, että toisin kuin Corsica Ferries väittää, julkisen palvelun sopimusten toteuttaminen edellyttää investointeja myös käyttöoikeussopimuksen haltijoilta.

([198]) Corsica Linea korostaa tältä osin, että julkisen palvelun sopimusten 17 ja 18 artiklan mukaan on teknisten seurantakomiteoiden vastuulla ottaa huomioon sellaisen erityistarpeen esiintyminen, joka oikeuttaisi näiden välineiden käyttöönoton meriliikenteen palvelujen mukauttamiseksi uudelleen aikataulutettavien ja ylimääräisten edestakaisten matkojen muodossa, sekä mahdolliset ristiriidat toimeksisaajan laivaston käytössä.

([199]) Corsica Linea mainitsee, että Paglia Orba -aluksella oli aluksi vain yksi liikuntarajoitteisten matkustajien hytti. Corsica Linean tarjouskilpailumenettelyn aikana tekemän sitoumuksen mukaisesti tämä alus i) oli kuitenkin tarkoitus korvata jollakin laivaston seitsemästä muusta aluksesta siinä tapauksessa, että julkiseen palveluun tarvittaisiin kaksi liikuntarajoitteisen matkustajien hyttiä julkisen palvelun sopimusten 20 artiklan mukaisesti ja että ii) alukseen rakennettaisiin nopeasti toinen liikuntarajoitteisten matkustajien hytti. Corsica Linea viittaa tältä osin Bastian hallintotuomioistuimen 19. maaliskuuta 2019 antamaan tuomioon (*Société La Méridionale*, nro 1900289), jossa tunnustettiin mahdollisuus "*sitoutua*" sopimuksen täytäntöönpanoon. Vaatimukset on nyt täytetty tältä osin, ja Paglia Orbassa on kaksi liikuntarajoitteisten matkustajien hyttiä.

([200]) Komission päätökset, annettu 12 päivänä heinäkuuta 2018 asioissa SA.48119 – Kroatia – Croatian Ferries PSO (EUVL C 339, 21.9.2018, s. 1) ja SA.49523 – Kroatia – Croatian Ferries PSO 3 (EUVL C 339, 21.9.2018, s. 2).

([201]) Ks. alaviite 25.

(567) Corsica Linea huomauttaa, että palvelukäyttöoikeussopimukset (kuten julkisen palvelun sopimukset), jotka koskevat palvelun tarjoamista, olisi erotettava infrastruktuurin rakentamista tai nykyaikaistamista koskevista käyttöoikeussopimuksista, jotka koskevat infrastruktuurin rakentamista ja edellyttävät suuria investointeja. Toimiluvan haltijan tekemät investoinnit on jälkimmäisessä tapauksessa kuvattava tarkasti käyttöoikeussopimuksessa, koska sopimus koskee nimenomaan infrastruktuurin luomista. Tämä ei päde palvelusopimuksiin, joissa käyttöoikeussopimuksen saaja päättää hankintaviranomaisen valvonnassa, mitä investointeja tarvitaan sen varmistamiseksi, että palvelun asianmukaiseen tarjoamiseen ja toteuttamiseen tarvittavat aineelliset välineet ovat aina käytettävissä.

(568) Corsica Linea huomauttaa, että nyt käsiteltävässä tapauksessa ehdokkaiden oli tarjottava palvelua käyttämällä omia aluksiaan ja pidettävä yllä tehtävään varattua ja tehokasta laivastoa koko julkisen palvelun sopimusten täytäntöönpanon ajan sekä samalla noudatettava sovellettavia ympäristövaatimuksia.

(569) Corsica Linea kuvaa sovellettavan oikeudellisen kehyksen kehitystä etenkin direktiivin (EU) 2023/959 ([202]) ja asetuksen (EU) 2023/1805 ([203]) osalta.

(570) Corsica Linean mukaan direktiivissä (EU) 2023/959 säädetään, että meriliikenteen päästöoikeuksien jakojärjestelmää ja palautusvaatimuksia sovelletaan 100 prosenttiin alusten päästöistä progressiivisen aikataulun perusteella (40 prosenttia vuodesta 2024 alkaen ja 100 prosenttia vuodesta 2026 alkaen). Lisäksi asetuksessa (EU) 2023/1805 säädetään toimenpiteistä liikennealan käyttämien polttoaineiden kasvihuonekaasuintensiteetin vähentämiseksi (kahdesta prosentista vuoteen 2025 mennessä 80 prosenttiin vuoteen 2050 mennessä).

(571) Corsica Linea selittää, että näiden sääntöjen soveltaminen edellyttää investointeja vähemmän saastuttaviin aluksiin korkean verotuksen välttämiseksi. Corsica Linea arvioi, että näiden alusten ympäristönormien mukaiseksi mukauttamisesta johtuvat kustannukset ovat 12 miljoonaa euroa. Se toteaa vastaavasti myös investoineensa 145 miljoonaa euroa uuteen nesteytettyä maakaasua käyttävään alukseen, joka on tarkoitus toimittaa vuonna 2026 ja joka voitaisiin osoittaa julkisen palvelun sopimuksiin.

(572) Corsica Linea toteaa lopuksi, että siltä osin kuin tarjouksessa esitetyt alustavat toimintaa koskevat tiedot rajoittavat korvauksen määrää sopimusperusteisesti ja niillä on täysi sopimusvaikutus (julkisen palvelun sopimusten liite 9), näillä investointipäätöksillä ei ole vaikutusta korvauksen määrään. Sen mielestä palveluntarjoajien on sen vuoksi saatava tiedot palvelujen tarjoamisesta saatavista tuloista riittävän pitkältä ajalta.

5.2.3 *Julkisen palvelun sopimukset eivät ole valtiontukea tai niihin ei ainakaan sovelleta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen mukaista ilmoitusvelvollisuutta*

(573) Corsica Linea katsoo, että toimenpiteet eivät ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaista valtiontukea, koska neljä Altmark-kriteeriä, ja erityisesti neljäs niistä, täyttyvät. Toimenpiteet täyttävät joka tapauksessa kaikki yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevassa päätöksessä vahvistetut kriteerit, joten ne on vapautettu velvollisuudesta ilmoittaa niistä komissiolle.

5.2.3.1 Julkisen palvelun sopimukset täyttävät neljännen Altmark-kriteerin

(574) Toisin kuin komissio toteaa menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä tekemässään alustava analyysissa, Corsica Linea katsoo, että julkisen palvelun sopimusten myöntämismenettelyssä oli kyse aidosta kilpailupaineesta, minkä vuoksi julkisyhteisön kannalta kokonaistaloudellisesti edullisin tarjous oli mahdollista valita.

([202]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2023/959, annettu 10 päivänä toukokuuta 2023, kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa annetun direktiivin 2003/87/EY ja markkinavakausvarannon perustamisesta unionin kasvihuonekaasupäästöjen kauppajärjestelmään ja sen toiminnasta annetun päätöksen (EU) 2015/1814 muuttamisesta (EUVL L 130, 16.5.2023, s. 134, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj).

([203]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/1805, annettu 13 päivänä syyskuuta 2023, uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (EUVL L 234, 22.9.2023, s. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

(575) Corsica Linea huomauttaa *ensinnäkin*, että Corsica Ferriesin, Corsica Linean ja La Méridionalen lisäksi yksikään muu ranskalainen tai ulkomainen meriliikenteen harjoittaja ei ole ilmaissut kiinnostusta Korsikan markkinoita kohtaan joko vastaamalla Ranskan käynnistämiin tarjouskilpailuihin tai julkisiin kuulemisiin tai liikennöimällä julkisen palvelun velvoitejärjestelmän mukaisia reittejä.

(576) *Toiseksi* Corsica Linea huomauttaa, että Proprianoon suuntautuvan meriliikenteen julkisen palvelun sopimuksesta, josta Corsica Linea kilpaili La Méridionalen kanssa, oli riittävästi kilpailua, jotta alueviranomainen pystyi valitsemaan kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen. Muiden Corsica Linealle myönnettyjen erien (Bastia, L'Île-Rousse ja Ajaccio) osalta kilpailevan tarjouksen puuttuminen ei periaatteessa sulje täysin pois kilpailupaineen riittävyyttä, jotta neljännen Altmark-kriteerin voidaan katsoa täyttyvän. ([204])

(577) *Kolmanneksi* kilpailupaine oli Corsica Linean mukaan huomattava, koska oli yleisesti tiedossa, että julkisen palvelun sopimuksia hakisi todennäköisesti kolme palveluntarjoajaa (Corsica Linea, La Méridionale ja Corsica Ferries).

(578) *Neljänneksi* Korsikan liikenneviraston ja Korsikan aluehallinnon käymä neuvottelumenettely johti siihen, että pyydetyn korvauksen määrä pieneni huomattavasti Corsica Linean alkuperäisten ja lopullisten tarjousten välillä niiden erien osalta, joista se voitti tarjouskilpailun, mikä osoittaa, että Ranskan viranomaisilla oli todellista neuvotteluvoimaa.

(579) *Lopuksi* todetaan, että vaikka joistakin eristä saatiin vain yksi lopullinen tarjous, Ranskan viranomaisilla ei kuitenkaan ollut velvollisuutta hyväksyä näitä tarjouksia, jos ne olisi katsottu liian kalliiksi.

5.2.3.2 Julkisen palvelun sopimukset ovat joka tapauksessa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen mukaisia

(580) Toisin kuin komissio toteaa menettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdanto-osan 395–398 kappaleessa, Corsica Linea katsoo, että kyseiset toimenpiteet täyttävät kaikki yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen kriteerit. Se katsoo, että i) yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevaa päätöstä sovelletaan käsiteltävänä olevaan asiaan, ii) tietyt merireitit eivät ylitä ilmoitusvelvollisuudesta myönnettävän vapautuksen enimmäismäärää ja iii) julkisen palvelun sopimukset täyttävät kaikki muut yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen kriteerit.

5.2.3.2.1 Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevaa päätöstä sovelletaan yhdistettyihin palveluihin (tavaraliikenne/matkustajat)

(581) Corsica Linea kiistää komission alustavan näkemyksen, jonka mukaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevaa päätöstä sovelletaan ainoastaan meriliikenteen matkustajaliikenteeseen, koska mainitussa päätöksessä asetetaan ainoastaan kuljetettavia matkustajia koskeva kynnysarvo.

(582) Corsica Linean mukaan komission ehdottama tulkinta on selvästi vastoin tekstin sanamuotoa ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen johdanto-osan 24 kappaleessa selvennettyä päätöksen tarkoitusta. Kyseisestä johdanto-osan kappaleesta käy ilmi, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevaa päätöstä sovelletaan kaikkeen meriliikenteeseen (myös tavaraliikenteeseen). Jos komission tulkinta hyväksyttäisiin, meriliikenteen tavaraliikennepalvelut eivät hyötyisi yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevasta päätöksestä, mikä olisi vastoin yhdenvertaisen kohtelun periaatetta.

(583) Corsica Linea toteaa tältä osin, että komission päätöksentekokäytäntö mahdollistaa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen soveltamisen yhdistettyihin palveluihin, joiden osalta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevassa päätöksessä vahvistettu matkustajaliikenteen raja-arvo ei ylity. ([205])

(584) Corsica Linea katsoo lisäksi, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen viittaus yhteen matkustajamäärää koskevaan raja-arvoon on oikeutettu jo sillä perusteella, että matkustajaliikenne on enintään yleinen indikaattori tietyn reitin taloudellisesta merkityksestä. Corsica Linean mukaan on vaikea kuvitella, että tavaramääriä, jotka eivät olisi yhteismitallisia kyseisen reitin matkustajaliikenteen kanssa, voitaisiin kuljettaa samalla reitillä.

([204]) Ks. unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 16.9.2013, Iliad, T-325/10, ECLI:EU:T:2013:472, 240–254 kohta.

([205]) Corsica Linea viittaa 30. syyskuuta 2021 annettuun komission päätökseen (EU) 2022/1328, annettu 30 päivänä syyskuuta 2021, toimenpiteistä SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), jotka Italia ja Lazion alue ovat toteuttaneet Laziomarin ja sen ostajan CLN:n hyväksi (EUVL L 200, 29.7.2022, s. 154,) ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/1328/oj), 484 kohta ja sitä seuraavat kohdat.

5.2.3.2.2 Kaikki yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevassa päätöksessä säädetyt edellytykset täyttyvät

(585) Corsica Linea katsoo, että julkisen palvelun sopimukset ovat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen 4 artiklan mukaisia: se huomauttaa, että tässä tapauksessa on todellakin annettu toimeksianto, joka sisältää kaikki kyseisessä artiklassa asetetut vaatimukset, kuten komissio toteaa menettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdanto-osan 275 kappaleessa ja sitä seuraavissa kappaleissa. ([206])

(586) Corsica Linea katsoo myös, että julkisen palvelun sopimukset ovat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen 5 ja 6 artiklan mukaisia, kun otetaan huomioon, että korvauksen laskentamenetelmät ja sen varmistaminen, että liiallista korvausta ei makseta, on vahvistettu julkisen palvelun sopimuksissa, kuten komissio totesi menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä (johdanto-osan 345–377 kappale).

(587) Lopuksi Corsica Linea katsoo, että julkisen palvelun sopimukset täyttävät yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen 7 artiklassa asetetut edellytykset, sillä Ranskan viranomaiset julkaisivat TED-järjestelmässä (joka sisältää kaikki sopimukset ja käyttöoikeussopimukset jäsenvaltioissa, jotka ylittävät EU:n tasolla julkaisemista edellyttävät kynnysarvot) kaikkia julkisen palvelun sopimuksia koskevan käyttöoikeussopimuksen myöntämisilmoituksen, joka sisältää kaikki yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen 7 artiklassa vaaditut tiedot. ([207])

5.3 **La Méridionalen huomautukset**

(588) La Méridionale toteaa huomautuksissaan ensinnäkin, että julkisen palvelun sopimukset eivät ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Julkisen palvelun sopimukset täyttävät joka tapauksessa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen edellytykset, eikä niihin sovelleta vaatimusta ennakkoilmoituksesta komissiolle. Julkisen palvelun sopimukset ovat vähintään yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden mukaisia. ([208])

5.3.1 *Julkisen palvelun sopimukset eivät ole valtiontukea*

(589) La Méridionale katsoo, että julkisen palvelun sopimukset eivät antaneet sille etua, koska ne täyttävät kaikki Altmark-kriteerit, mukaan lukien ensimmäisen ja neljännen kriteerin.

5.3.1.1 Julkisen palvelun sopimukset täyttävät ensimmäisen Altmark-kriteerin

(590) La Méridionale katsoo, että julkisen palvelun sopimusten soveltamisala on julkisen palvelun tarpeen mukainen. Se katsoo, että Ranskan viranomaiset määrittivät asianmukaisesti i) vetoautolla kuljetettavan rahdin käyttäjäkysynnän ii) ja markkinoiden toimintapuutteen. Se katsoo lopuksi, että Ranska iii) oli määritellyt julkisen palvelun sopimukset tavalla, joka on oikeassa suhteessa julkisen palvelun tarpeeseen.

5.3.1.1.1 Ranska on määrittänyt käyttäjien kysynnän oikein

(591) La Méridionale katsoo, että Ranska on määrittänyt merirahti- ja matkustajaliikenteen käyttäjäkysynnän asianmukaisesti. Tämä koskee erityisesti vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetuksia, joista La Méridionale esitti useita huomautuksia.

(592) La Méridionale toteaa teettäneensä Deloittella kaksi taloudellista analyysia, jäljempänä '**Deloitten selvitys**', jotka koskivat erityisesti i) sitä, etteivät Toulonin ja Marseillen satamat ole vaihtokelpoisia vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetuksissa. La Méridionale katsoo, että Deloitten selvitys vahvistaa Ranskan viranomaisten analyysit, joiden mukaan Marseillen satama ja Toulonin satama eivät vetoautolla kuljetettavan rahdin osalta ole juurikaan vaihtokelpoisia keskenään.

(593) *Ensinnäkin* laadulliselta kannalta tarkasteltuna kerätty näyttö osoittaa, että liikenteenharjoittajat, jotka haluavat minimoida kustannuksensa, eivät pidä Toulonia vaihtoehtona Marseillelle seuraavista syistä:

— Marseillen satama sijaitsee strategisesti Rhônen laakson suulla, lähellä kaikkialla laakson alueella sijaitsevia lukuisia logistiikkakeskuksia

([206]) Corsica Linea toteaa tältä osin, että julkisen palvelun sopimusten 2 artiklassa viitataan nimenomaisesti yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevaan päätökseen.

([207]) Palveluja koskevan käyttöoikeussopimuksen tekemistä koskeva ilmoitus, EUVL S 15/2023.

([208]) La Méridionale täsmentää, että sen huomautukset koskevat ainoastaan sille erikseen tai yhdessä Corsica Linean kanssa myönnettyjä julkisen palvelun sopimuksia.

— Marseille tarjoaa liikenteenharjoittajille multimodaalisen verkon ja sijaitsee kahden merkittävän eurooppalaisen tavaraliikennekäytävän (Välimeri-akseli ja Pohjanmeri–Välimeri-akseli) risteyksessä

— Marseillen vaikutusalue kattaa koko Ranskan kaakkoisosan, ([209]) kun taas Toulonin satama on paljon paikallisempi, ja siihen kuuluu vain kolme yrityspuistoa ([210])

— Touloniin ei saa kuljettaa vaarallisia aineita, sillä ne on kielletty satamassa lähistöllä olevan sotilastukikohdan vuoksi.

(594) *Toiseksi* La Méridionale huomauttaa määrällisestä näkökulmasta, että Deloitten selvityksessä vahvistetaan Marseillen ja Toulonin satamien erittäin heikko keskinäinen vaihtokelpoisuus vetoautolla kuljetettavan rahdin osalta. Deloitten selvityksessä arvioitiin, että alle 20 prosenttia liikenteenharjoittajista valitsisi Toulonin sataman Marseillen sataman sijaan, jos hinnat nousisivat Marseillessa 5–10 prosenttia.

(595) Deloitten selvityksessä tultiin tähän johtopäätökseen käyttämällä ensin kahta tietokantaa eli i) Ranskan keskitetyt logistiikka-alueet ([211]) ja laajennetut logistiikka-alueet ([212]) vuonna 2015 ([213]) sisältävää julkista tietokantaa ja ii) La Méridionalen toimittamaa tietokantaa, jossa lueteltiin sen vetoautolla kuljetettavaa rahtia kuljettavien asiakkaiden Ranskan mantereella sijaitsevat varastot vuonna 2021. Kun eri varastot oli paikannettu näiden tietokantojen perusteella, Deloitten selvityksessä määritettiin Korsikaan suuntautuvan rahtiliikenteen kokonaiskustannukset käyttämällä merenkulun hintana Toulonin ja Marseillen satamien 35 euroa/juoksumetri ja maantiekustannuksena 1,13 euroa kilometriä kohden. ([214])

(596) Deloitten selvityksen mukaan tulokset osoittavat, että jos matkan hinta Marseillen satamasta nousisi 10 prosenttia, valtaosalle liikenteenharjoittajista olisi edelleen järkevää käyttää Marseillen satamaa. Keskimäärin vain 4,7 prosenttia liikenteenharjoittajista hyötyisi Toulonin satamaan siirtymisestä. Deloitten selvityksessä todetaan, että 80 prosentin arvio vetoautolla kuljetettavan rahdin kytköskysynnästä Marseillessa oli varovainen.

([209]) Deloitten selvityksessä viitataan Upplyn (rahdinkuljetukseen etenkin maanteitse erikoistunut yritys) verkkosivustolla oleviin, 4. heinäkuuta 2019 päivättyihin karttoihin, jotka ovat saatavilla osoitteessa market-insights.upply.com/en/the-real-map-of-the-major-hinterlands-for-container-shipping (sivustolla käyty 18.10.2024), ja Marseillen kaupunkisuunnitteluviraston selvitykseen "*Logistics in the PACA Region – Diagnostics and Challenges*", jäljempänä 'kaupunkisuunnitteluviraston selvitys' (tammikuu 2019), joka on saatavilla osoitteessa https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (s. 16) (sivustolla käyty 18.10.2024).

([210]) La Méridionale viittaa i) Marseillen kaupunkisuunnitteluviraston selvitykseen *Logistics in the PACA Region – Diagnostics and Challenges* (tammikuu 2019), joka on saatavilla osoitteessa https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (sivustolla käyty 18.10.2024), ja ii) 18. kesäkuuta 2020 päivättyyn tutkimukseen, jonka konsulttiyritys teki Varin kauppakamarin puolesta osana Toulonin lahden ja sen sisämaan satamien energiavirtojen tutkimista. Tutkimus osoittaa, että Toulonin sataman vaikutusalue rajoittuu Bandolin, Signesin ja Hyèresin kaupunkien väliselle alueelle (tutkimus saatavilla osoitteessa 0acf6059-3ee3-be1e-1214-59847ece5a39 (interreg-maritime.eu) (sivustolla käyty 18.10.2024). La Méridionalen mukaan jälkimmäisen tutkimuksen sivulla 5 olevasta kuvasta käy selvästi ilmi, että Toulonin vaikutusalueella on vain kolme keskeistä yrityspuistoa lähellä satamaa: Signesin yrityspuisto, Toulonin läntinen yrityskeskittymä ja Toulonin itäinen yrityspuisto.

([211]) Deloitten selvityksen mukaan keskitetty logistiikka-alue on alue, jolla jokainen yli 5 000 neliömetrin komponenttivarasto tai logistinen alusta on alle kahden kilometrin päässä toisesta. Kullakin logistiikka-alueella on vähintään kolme varastoa tai logistista alustaa, joiden pinta-ala on yli 5 000 neliömetriä.

([212]) Deloitten selvityksen mukaan laajennettu logistiikka-alue on alue, jolla jokainen yli 5 000 neliömetrin varasto tai logistiikka-alusta on alle kuuden kilometrin päässä toisesta. Kullakin logistiikka-alueella on vähintään kolme varastoa tai logistista alustaa, joiden pinta-ala on yli 5 000 neliömetriä.

([213]) Ranskan varastojen ja logistiikka-alueiden kartta 2015, saatavilla osoitteessa https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015 (sivustolla käyty 18.10.2024).

([214]) Deloitten selvityksessä viitataan kansallisen tiekomitean vuoden 2019 tietoihin, joiden mukaan 40 tonnin kaukoliikenteen kuorma-auton vuosikustannus on 1,13 euroa/km. Tämä sisältää kuljettajan kustannukset, ajoneuvon omistus- ja rahoituskustannukset, polttoaine-, rengas-, huolto-, tietulli- ja vinjettikustannukset sekä vakuutuskustannukset ja ajoneuvoverot.

5.3.1.1.2 Ranska analysoi markkinoiden toimintapuutetta oikein

5.3.1.1.2.1 Corsica Ferriesin yksityinen tarjonta ilman julkisen palvelun sopimuksia ei ole uskottavaa

(597) La Méridionale katsoo, että Ranskan viranomaiset analysoivat asianmukaisesti markkinoiden toimintapuutetta, joka kuvasi julkisen meriliikennepalvelun tarvetta Korsikan ja Marseillen sataman välillä.

(598) Se huomauttaa tältä osin, että Corsica Ferriesin toiminnanharjoittajien kuulemisen aikana tekemää tarjousta ei voitu pitää uskottavana, koska Corsica Ferriesin käyttämä kapasiteetti ilman julkisen palvelun sopimuksia ei vastannut Toulonin sataman kapasiteettia. Deloitten selvityksen mukaan Corsica Ferriesin ilmoittama kapasiteetti ilman julkisen palvelun sopimusta ([215]) perustui 539 prosentin käyttöasteeseen Toulonin satamassa vuosina 2023–2028 ([216]) eli rahtimäärään, joka oli yli viisinkertainen sataman nykyiseen kapasiteettiin verrattuna.

5.3.1.1.2.2 La Méridionalen vuonna 2024 julkisen palvelun velvoitejärjestelmän mukaisesti avaama Toulon–L'Île-Rousse-reitti ei anna aihetta kyseenalaistaa markkinoiden toimintapuutetta

(599) La Méridionale toteaa, että se avasi vuonna 2024 Toulonin ja Livornon (Italia) välille uuden reitin, johon kuuluu välipysähdys L'Île-Roussessa. Se huomauttaa kuitenkin, että tämä aloite ei vaikuta millään tavoin Ranskan viranomaisten päätelmiin, jotka koskevat julkisen palvelun sopimusten tekemisen perusteena olevaa markkinoiden toimintapuutetta.

(600) La Méridionale toistaa, että Korsikan ja Ranskan mantereen välisen julkisen palvelun velvoitejärjestelmän nojalla se voi vapaasti tarjota uusia palveluja julkisen palvelun sopimusten ulkopuolella. Se huomauttaa tältä osin, että omistuksen ja johdon muutos kesäkuussa 2023 johti uuden kaupallisen strategian laatimiseen, joka sisältää myös kansainvälisten reittien avaamisen. Uusi reitti Italiaan täyttää suoraan tämän tavoitteen.

(601) La Méridionale toteaa *ensinnäkin*, että tällä reitillä on vain matkustajaliikennettä ja että se on tarkoitettu ensisijaisesti matkailijoille. Näin ollen kyse ei ole rahdin tai lääketieteellisistä syistä matkustavien henkilöiden kuljettamisesta.

(602) *Toiseksi* La Méridionale toteaa, että Toulon–L'Île-Rousse-reitin ja sille osoitetun Kalliste-aluksen toimintakirjanpito pidetään erillään julkisen palvelun sopimusten puitteissa liikennöitävistä Marseille–Ajaccio- ja Marseille–Porto–Vecchio-reiteistä. Näin varmistetaan, ettei alusten poistoihin ja toimintakustannuksiin liity ristiintukemista.

(603) La Méridionale torjuu tältä osin Corsica Ferriesin menettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdanto-osan 216 kappaleessa esittämän kritiikin siitä, että Corsica Linea käyttää Kalliste-alusta, mikä olisi voinut estää La Méridionalea täyttämästä julkisen palvelun sopimusten mukaisia velvoitteitaan.

(604) La Méridionale selittää, että vaikka Corsica Linea tosiaankin käytti Kallistea heinä- ja elokuussa 2023, tämä johtui poikkeustilanteesta. Yhdellä Corsica Linean aluksella (Monte d'Oro) oli tulipalo, minkä vuoksi se jäi pois käytöstä useiksi kuukausiksi. Tämän jälkeen Corsica Linea pyysi nimenomaisesti La Méridionalea vuokraamaan Kallisten reittiensä tilapäiseen liikennöintiin.

(605) Lisäksi La Méridionale toteaa, että vaikka julkisen palvelun sopimusten liitteessä 2 (palveluohjelma) Kalliste on tosiaan osoitettu erälle 3 (Marseille–Porto-Vecchio) ja että alustava toimintaselvitys (julkisen palvelun sopimusten liite 9) perustuu tähän, kyseinen alus on mahdollista osoittaa muille reiteille julkisen palvelun sopimusten 20 artiklassa määrätyn alusten vaihtojärjestelmän mukaisesti tai tekemään Ranskan viranomaisten päätöksestä ylimääräinen edestakainen matka.

([215]) Deloitten selvityksen mukaan Corsica Ferries ilmoitti, että ilman julkisen palvelun sopimuksia se lisäisi toimintaansa Toulonissa keskimäärin 397 112 juoksumetristä vuodessa vuosina 2016–2019 keskimäärin 2 675 288 juoksumetriin vuodessa vuosina 2023–2028, mikä tarkoittaa 574 prosentin lisäystä sen tarjoukseen.

([216]) Deloitten selvityksessä tämän käyttöasteen laskenta perustuu Corsica Ferriesin vuosina 2016–2019 kuljettamien juoksumetrien vuotuisen keskimäärään (397 112 juoksumetriä), joka vastaa Varin kauppakamarin mukaan Toulonin sataman nykyistä 80 prosentin käyttöastetta, ja Corsica Ferriesin vuosina 2023–2028 ilmoittamaan vuotuiseen keskiarvoon (2 675 288 juoksumetriä), joka vastaa Toulonin sataman 539 prosentin käyttöastetta.

5.3.1.1.3 Ranskan viranomaiset määrittelivät oikeasuhteisesti julkisen palvelun velvoitteet

5.3.1.1.3.1 Rahdin kuljetuskapasiteettia koskevat vähimmäisvelvoitteet ovat oikeassa suhteessa määritettyyn julkisen palvelun tarpeeseen

(606) La Méridionale kiistää komission alustavan kannan, jonka mukaan tavaraliikenteen vähimmäiskapasiteetti määriteltiin julkisen palvelun sopimuksissa siten, että julkinen palvelu voisi milloin tahansa täyttää aiemmissa tiedoissa havaitun enimmäiskysyntähuipun.

(607) La Méridionale selittää, että Ranskan viranomaiset määrittivät tavaraliikenteen edellyttämän vähimmäiskapasiteetin heinäkuun 2030 keskimääräisen matkakohtaisen kapasiteetin perusteella, joka on suurempi kuin vuoden 2030 muiden kuukausien keskimääräinen matkakohtainen kapasiteetti. Kun otetaan huomioon liikenteen erot eri viikonpäivinä ja kuukausina, havaittua enimmäiskysyntähuippua ei voida tämän keskimääräisen kuukausikohtaisen keskiarvon perusteella saavuttaa koko ajan. La Méridionalen mukaan heinäkuun 2030 kuukausikeskiarvo ja muut kuukausikeskiarvot sisältävät matkat, joilla kysyntä ylittää valitut vähimmäiskapasiteetit.

(608) La Méridionale korostaa tältä osin, että alusten vuosien 2021 ja 2022 rahtimäärien analyysi La Méridionalen liikennöimillä reiteillä osoittaa, että julkisen palvelun sopimuksissa vahvistetut vähimmäiskapasiteetit eivät ole liian suuria, sillä ne ylittyivät merkittävällä osalla matkoista. ([217]) Kuukausi- ja päiväkohtaiset analyysit osoittavat, että vähimmäiskapasiteetti ylittyi vuosina 2021 ja 2022 säännöllisesti jokaisena kuukautena ja viikon jokaisena päivänä. Näin ollen julkisen palvelun sopimusten kapasiteettia ei voida pitää suhteettomana.

(609) Lopuksi La Méridionale selittää, että vähimmäiskapasiteetin asettaminen heinäkuulle 2030 arvioidulle tasolle on sopusoinnussa niiden rajoitusten kanssa, joita yritykset kohtaavat kalustonsa hallinnoinnissa. Kun otetaan huomioon alusten hallinnointiin liittyvät taloudelliset rajoitukset ja alusten poistoajat, ei ollut mahdollista vahvistaa kuukausi- tai edes vuosikohtaista vähimmäiskapasiteettia. La Méridionale selittää, että alusten arvo huomioon ottaen toimijoiden on vaikea vaihtaa aluksia sopimuksen aikana sekä taloudellisten että toiminnallisten syiden vuoksi. Julkisen palvelun sopimuksissa esitetyt julkisen palvelun velvoitteet sen sijaan mahdollistavat sellaisten alusten käyttöönoton, joilla pystytään tarjoamaan julkista palvelua koko julkisen palvelun sopimusten keston ajan sekä hallitsemaan enimmäishuippuja.

5.3.1.1.3.2 Kuljetettavien kuljettajien määrän vähimmäiskapasiteetti matkaa kohden on oikeassa suhteessa julkisen palvelun tarpeeseen

(610) La Méridionale katsoo, että toisin kuin Corsica Ferries väittää kantelussaan, julkisen palvelun sopimusten kuljettajien kuljettamista koskeva vähimmäiskapasiteetti ei ole suhteeton.

(611) Deloitten selvityksessä arvioitiin La Méridionalen toimittamien tietojen perusteella niiden kuljettajien tosiasiallista määrää, jotka matkustivat rahtinsa mukana La Méridionalen aluksilla vuosina 2021 ja 2022. Selvityksessä todetaan, että julkisen palvelun sopimuksissa esitetyt kuljettajien lukumäärää koskevat vähimmäiskapasiteetit eivät ole liian suuria, sillä ne ylitettiin tai saavutettiin jo merkittävällä osalla matkoista vuosina 2021 ja 2022. ([218])

5.3.1.2 Julkisen palvelun sopimukset täyttävät neljännen Altmark-kriteerin

(612) *Ensinnäkin* La Méridionale toteaa, että sopimusten myöntämisperusteet eivät vaikuttaneet Ranskan kykyyn valita ehdokas, joka kykenee tuottamaan palvelun julkisyhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin. La Méridionale katsoo, että Corsica Linea ja La Méridionale tekivät kilpailevia tarjouksia Porto-Vecchio- (erä 3) ja Proprianoreiteillä (erä 4). Molemmissa tapauksissa Ranskan viranomaiset hyväksyivät edullisimman tarjouksen.

([217]) Deloitten selvityksestä käy ilmi, että vuonna 2021 lähes kolmasosa Marseillen ja Ajaccion välisistä La Méridionalen liikennöimistä matkoista ylitti jo julkisen palvelun sopimuksissa esitetyn tavaraliikenteen vähimmäiskapasiteetin. Vuonna 2022 tämä koski 40:tä prosenttia La Méridionalen tekemistä Marseillen ja Ajaccion välisistä matkoista.

([218]) Deloitten selvityksen mukaan julkisen palvelun sopimuksissa esitetty vetoautolla kuljetettavan rahdin kuljettajien vähimmäiskapasiteetti saavutettiin tai ylitettiin 40 prosentissa La Méridionalen liikennöimistä matkoista vuonna 2021 ja 43 prosentissa Marseillen ja Ajaccion välillä vuonna 2022.

(613) *Toiseksi* La Méridionale toteaa, että kolme varustamoa (Corsica Ferries, Corsica Linea ja La Méridionale) vastasi toiminnanharjoittajien kuulemiseen, joten ehdokkaiden määrä (kaksi) oli yhdenmukainen toiminnanharjoittajien kuulemisessa saatujen vastausten määrän kanssa. Lisäksi se, että muut varustamot eivät tehneet hakemuksia, osoittaa että markkinoilla ei ollut halukkuutta toimia alhaisen kannattavuuden reiteillä, kuten Korsikalle suuntautuvilla reiteillä.

5.3.2 *Julkisen palvelun sopimukset ovat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen mukaisia*

5.3.2.1 Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevaa päätöstä sovelletaan julkisen palvelun sopimuksiin

(614) La Méridionale kiistää komission alustavan näkemyksen, jonka mukaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevaa päätöstä sovelletaan ainoastaan matkustajaliikenteen reitteihin, ei muihin meriliikennepalveluihin (erityisesti tavaraliikenteeseen). Se katsoo ensinnäkin, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevassa päätöksessä ei täsmennetä, ettei sitä voida soveltaa yhdistettyihin palveluihin, eikä komissio voi tehdä tällaista rajoittavaa tulkintaa, ja se katsoo toiseksi joka tapauksessa, että tällainen tulkinta on yhdenmukainen komission päätöksentekokäytännön kanssa. ([219])

5.3.2.2 Julkisen palvelun sopimukset ovat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen mukaisia

(615) La Méridionale katsoo, että julkisen palvelun sopimukset ovat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen 4 artiklan mukaisia: se huomauttaa, että tässä tapauksessa on todellakin annettu toimeksianto, joka sisältää kaikki kyseisessä artiklassa asetetut vaatimukset, kuten komissio toteaa menettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdanto-osan 275 kappaleessa ja sitä seuraavissa kappaleissa. ([220]) Se huomauttaa myös, että julkisen palvelun sopimusten kesto on yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen mukaisesti alle kymmenen vuotta.

(616) Corsica Linea katsoo myös, että julkisen palvelun sopimukset ovat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen 5 ja 6 artiklan mukaisia, kun otetaan huomioon, että korvauksen laskentamenetelmät ja sen varmistaminen, että liiallista korvausta ei makseta, on vahvistettu julkisen palvelun sopimuksissa, kuten komissio totesi menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä (johdanto-osan 345–377 kappale).

(617) Lopuksi Corsica Linea katsoo, että julkisen palvelun sopimukset täyttävät yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palveluja koskevan päätöksen 7 artiklassa asetetut edellytykset, sillä Ranskan viranomaiset ovat julkaisseet kaikki kyseisessä artiklassa vaaditut tiedot.

5.3.3 *Julkisen palvelun sopimukset ovat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden mukaisia*

(618) La Méridionale katsoo, että toimenpiteet ovat joka tapauksessa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden mukaisia. Se esitti huomautuksia kahdesta seikasta: toimeksiannon kesto ja julkisen palvelun sopimusten yhdenmukaisuus käyttöoikeussopimuksia koskevan EU:n lainsäädännön kanssa.

5.3.3.1 Julkisen palvelun sopimusten kesto on yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden mukainen

(619) La Méridionale katsoo, että julkisen palvelun sopimusten seitsemän vuoden kesto on EU:n lainsäädännössä vahvistettujen vaatimusten mukainen. La Méridionale katsoo, että tämä ajanjakso on kohtuullinen ja perusteltu, kun otetaan huomioon julkisen palvelun sopimusten toteuttamiseksi tehdyt tai tehtävät investoinnit, erityisesti hankittujen alusten poistokustannukset sekä lisävarusteisiin tai ympäristövaatimusten noudattamiseen liittyvät kustannukset. Se viittaa tältä osin komission päätöksentekokäytäntöön, joka koskee Italiassa ([221]) ja Norjassa ([222]) tehtyjä, lähes tai jopa yli kymmenvuotisia julkisia meriliikenteen palvelusopimuksia.

([219]) La Méridionale viittaa päätökseen (EU) 2022/1328 484 kohta ja sitä seuraavat kohdat.

([220]) La Méridionale toteaa tältä osin, että julkisen palvelun sopimusten 2 artiklassa viitataan nimenomaisesti yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevaan päätökseen.

([221]) Komission päätös (EU) 2022/448, annettu 17 päivänä kesäkuuta 2021, toimenpiteistä SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), jotka Italia on toteuttanut Siremarin ja sen ostajan Società Navigazione Sicilianan hyväksi (EUVL L 97, 24.3.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/448/oj).

([222]) Ks. alaviite 141.

5.3.3.2 Julkisen palvelun sopimukset ovat EU:n hankintalainsäädännön mukaisia

5.3.3.2.1 Julkisen palvelun sopimusten myöntämispäivän ja palvelujen alkamispäivän välisellä ajalla ei ollut syrjäytysvaikutusta

(620) La Méridionale katsoo, että julkisen palvelun sopimusten myöntämispäivän ja palvelujen alkamispäivän välinen lyhyt aika ei aiheuttanut EU:n käyttöoikeussopimuslainsäädäntöön liittyviä ongelmia.

(621) Se katsoo *ensinnäkin*, että olosuhteet poikkeavat SNCM II -tuomiossa mainituista olosuhteista, jotka komissio mainitsee menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään. La Méridionale katsookin, että *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* 6 päivänä toukokuuta 2022 julkaistussa julkisessa tarjouskilpailussa mahdollisille ehdokkaille ilmoitettiin, että julkisen palvelun sopimusten oli määrä alkaa 1 päivänä tammikuuta 2023. Mahdolliset ehdokkaat saivat näin ollen tiedon kahdeksan kuukautta ennen kyseisten palvelujen alkamispäivää. Lisäksi julkisen palvelun sopimusten voimaantulosta 1 päivänä tammikuuta 2023 oli ilmoitettu myös silloin, kun Ranskan viranomaiset käynnistivät 22 päivänä tammikuuta 2022 toiminnanharjoittajien kuulemisen, johon Corsica Ferries vastasi, eli lähes vuotta aiemmin.

(622) *Toiseksi* La Méridionale huomauttaa, että 6 päivänä toukokuuta 2022 julkaistuissa kilpailutuksen ehdoissa ilmoitettiin, että hakijoiden on jätettävä hakemuksensa ja tarjouksensa viimeistään 25 päivänä heinäkuuta 2022 mennessä ja että mahdolliset neuvottelukokoukset on tarkoitus käynnistää elokuussa 2022. Koska julkisen palvelun sopimuksia koskevat neuvottelut ja sopimusten myöntämiset ovat niin monimutkaisia, kaikille asianomaisille talouden toimijoille ilmoitettiin alusta alkaen, että julkisen palvelun sopimusten myöntämisen ja niiden voimaantulon välillä olisi noin kahden tai kolmen kuukauden ajanjakso syksyn 2022 ja 1 päivänä tammikuuta 2023 välisenä aikana. Tällainen ajanjakso oli riittävä, jotta kaikki asiasta kiinnostuneet talouden toimijat pystyivät poistamaan aluksensa käytöstä ja siirtämään ne uuteen käyttöön.

(623) La Méridionale pitää tältä osin perusteettomana Corsica Ferriesin väitteitä, joiden mukaan meriliikenteen alan varaukset on avattava vähintään kuusi kuukautta etukäteen. Se toteaa, että tavaraliikenteessä (joka on julkisen palvelun sopimusten pääasiallinen tarkoitus) varaukset tehdään käytännössä muutama päivä etukäteen, kun taas matkustajaliikennepalvelut aloitettiin sesongin ulkopuolella (1 päivänä tammikuuta), jolloin liikennettä oli vähemmän.

(624) *Kolmanneksi* on todettava, että koska Ranskan viranomaiset tiesivät tarjousten jättämisen määräajan päättyessä (25 päivänä heinäkuuta 2022), että ainoastaan Corsica Linea ja La Méridionale olivat jättäneet hakemuksen tarjouskilpailumenettelyssä, ne pystyivät käyttöoikeussopimusdirektiiviä rikkomatta päättämään neuvottelujen jatkamisesta ja julkisen palvelun sopimusten myöntämispäivän ja voimaantulopäivän välisen ajan lyhentämisestä. Koska Corsica Ferries ei tehnyt tarjousta julkisen palvelun sopimuksista teknisten vaatimusten epäselvyyteen liittyvistä syistä (ei sopimuksen myöntämisen ja voimaantulon välisen lyhyen ajanjakson vuoksi), neuvotteluvaiheen tosiasiallinen kesto ei voinut olla käyttöoikeussopimusdirektiivin vastainen.

5.3.3.2.2 Uudelleen aikataulutettavat ja ylimääräiset edestakaiset matkat eivät kuuluneet vähimmäisvaatimusten soveltamisalaan

(625) La Méridionale toistaa näkemyksenään, että käyttöoikeussopimusdirektiivin 37 artiklan mukaiset vähimmäisvaatimukset vahvistettiin kilpailutuksen ehtojen 2.4 artiklassa. La Méridionalen mukaan liite 1 ei muodostanut kokonaisuutena vähimmäisvaatimusta, vaikka joidenkin vähimmäisvaatimusten täsmällisen soveltamisalan ymmärtämiseksi oli tarpeen viitata julkisen palvelun sopimusten liitteeseen 1.

(626) La Méridionalen mukaan tämä päätelmä johtaa seuraaviin toteamuksiin.

(627) Ylimääräisten edestakaisten matkojen osalta La Méridionale toteaa ensinnäkin, että niitä ei mainita kilpailutuksen ehtojen 2.4 artiklassa. Siinä käsitellään vain aikatauluja ja vuorovälejä. Lisäksi ylimääräiset edestakaiset matkat esitetään julkisen palvelun sopimusten liitteessä 1 mahdollisena vaihtoehtona, jonka täytäntöönpano jää Ranskan viranomaisten harkintaan. Viittauksissa ei näin ollen paljasteta mitään ominaispiirteitä, jotka liittyvät ylimääräisten edestakaisten matkojen aikatauluihin tai niiden vuoroväleihin kilpailutuksen ehtojen 2.4 artiklan vähimmäisvaatimuksessa tarkoin määritellyllä tavalla.

(628) Uudelleen aikataulutettavien edestakaisten matkojen osalta La Méridionale toteaa, että niitä ei mainita kilpailutuksen ehtojen 2.4 artiklassa tai liitteessä 1.

(629) La Méridionalen mukaan uudelleen aikataulutettavat ja ylimääräiset edestakaiset matkat eivät kuuluneet julkisen palvelun sopimusten vähimmäisominaisuuksiin.

5.3.3.2.3 Uudelleen aikataulutettavissa ja ylimääräisissä edestakaisissa matkoissa noudatetaan yhdenvertaisen kohtelun, syrjimättömyyden ja läpinäkyvyyden periaatteita

(630) La Méridionale huomauttaa uudelleen aikataulutettavien edestakaisten matkojen osalta, että ne eivät ole ylimääräisiä edestakaisia matkoja, jotka lisättäisiin edestakaisten matkojen vähimmäismäärään vuodessa. Näiden edestakaisten matkojen tarkoituksena on ainoastaan optimoida liikennettä rajoitetusti ja tapauskohtaisesti. La Méridionale katsoo ennen kaikkea, että nämä edestakaiset matkat ovat Ranskan viranomaisten harkinnassa edellyttäen, että julkisen palvelun sopimusten 17 artiklaa noudatetaan. Lopuksi La Méridionale toteaa, että tätä tarkoitusta varten perustettu tekninen komitea lykkää edestakaista matkaa, jotta se voidaan siirtää ajankohtaan, jossa otetaan huomioon sekä julkisen palvelun todelliset tarpeet että toiminnanharjoittajan rajoitteet.

(631) Ylimääräisten edestakaisten matkojen osalta La Méridionale katsoo, että tällaiset edestakaiset matkat ovat hankintaviranomaisen harkinnan perusteella käytettävissä oleva vaihtoehto myös siinä tapauksessa, että merirahtiliikenteen kysyntä on huipussaan, jolloin säännölliset edestakaiset matkat eivät pystyisi vastaamaan kysyntään. La Méridionalen mukaan tämä on julkisen palvelun sopimuksiin kuuluva joustava väline, jonka avulla julkista palvelua voidaan mukauttaa käyttäjien todelliseen kysyntään 7–8 vuoden jaksolla. Lisäksi ylimääräisten edestakaisten matkojen määrä on tiukasti rajattu, ja näiden matkojen käyttöön sovelletaan julkisen palvelun sopimusten 18 artiklaa, jota ei ollut muutettu julkisen palvelun sopimusten myöntämismenettelyn päättyessä.

(632) Corsica Ferriesillä ei ollut todisteita sen oletuksensa tueksi, että toiminnanharjoittajan olisi täytynyt pitää jatkuvasti varalla aluksia, joita voitaisiin milloin tahansa ottaa käyttöön ylimääräisiä tai uudelleen aikataulutettavia edestakaisia matkoja varten. La Méridionale huomauttaa tältä osin, että vuosien 2021–2022 julkisen palvelun sopimusten (joita Corsica Ferries oli hakenut) liitteessä 1 määrättiin tästä ylimääräisten edestakaisten matkojen mekanismista lähes samoin ehdoin jo Ajaccion, Bastian ja L'Île-Roussen reiteillä. Näiden sopimusten nojalla ei kuitenkaan koskaan toteutettu ylimääräisiä edestakaisia matkoja Corsica Ferriesin väittämin ehdoin (eli pyytämällä useita aluksia samanaikaisesti). Sen vuoksi Corsica Ferriesin on täytynyt tietää, ettei pysyvästi valmiustilassa olevien vara-alusten käyttö ole taloudellisesti tai toiminnallisesti järkevää.

5.3.3.2.4 La Méridionalen tarjoukset olivat kilpailutuksen ehtojen mukaiset

(633) La Méridionale huomauttaa *ensinnäkin*, että sen lopullisissa tarjouksissa ei muutettu julkisen palvelun sopimusten liitettä 1 eikä 16 ja 17 artiklaa uudelleen aikataulutettavien ja ylimääräisten edestakaisten matkojen osalta. La Méridionalen erää 1 koskevan lopullisen tarjouksen tueksi toimitetussa liitteessä 1 esitettiin ainoastaan ehdotus ylimääräisten edestakaisten matkojen sijoittamisesta sen meriliikennepalveluja koskevan asiantuntemuksen perusteella.

(634) *Toiseksi* La Méridionale katsoo alusten kapasiteetin (matkustajien ja rahdin) osalta, että sen eri erille varaama aluskapasiteetti vastaa rahdin ja matkustajien kuljettamiseen tarvittavaa vähimmäiskapasiteettia. La Méridionale katsoo myös, että kaikki sen alukset täyttävät liikuntarajoitteisten matkustajien hyttien vähimmäismäärän.

5.4 **Stef Groupin esittämät huomautukset**

(635) Stef ja sen tytäryhtiöt (jotka muodostavat yhdessä STEF Groupin) toimivat pääasiassa lämpötilasäädellyn maanteiden tavaraliikenteen, tuore- ja kylmälogistiikkapalvelujen sekä maatalouselintarvikkeiden teollisen pakkaamisen alalla.

(636) Stef Group selittää huomautuksissaan, että Stef oli La Méridionalen ainoa osakkeenomistaja vuoden 2009 ja 31 päivän toukokuuta 2023 välisenä aikana, jolloin Stef myi La Méridionalen CMA CGM:lle. Näin ollen Stef oli La Méridionalen ainoa osakkeenomistaja, kun Ranska myönsi kaksi kyseistä toimenpidettä La Méridionalelle.

(637) Stef Group toistaa huomautuksissaan La Méridionalen huomautusten sisällön kokonaisuudessaan. Stef Group ei esitä muita tosiseikkoja tai perusteluja La Méridionalen jo esittämien lisäksi. Näin ollen Stef Groupin huomautuksia on pidettävä identtisinä La Méridionalen edellä 5.3 jaksossa esittämien huomautusten kanssa.

6. ASIANOMAISTEN ESITTÄMIÄ HUOMAUTUKSIA KOSKEVAT RANSKAN HUOMAUTUKSET

(638) Ranskan viranomaiset toimittivat Corsica Ferriesin huomautuksia koskevat huomatuksensa 25 päivänä kesäkuuta ja 11 päivänä heinäkuuta 2024 päivätyillä kirjeillä. Huomautukset koskevat julkisen palvelun tarpeen arviointia ja käyttöoikeussopimusdirektiivin noudattamista.

6.1 Julkisen palvelun tarpeen olemassaoloa koskevat huomautukset

6.1.1 *Julkiset kuulemiset eivät olleet puolueellisia*

(639) Ranskan viranomaiset toteavat aluksi, että julkisen palvelun tarpeen määrittämisessä käytetyssä menetelmässä noudatettiin periaatteita, jotka on esitetty kabotaasiasetuksessa ([223]) ja vuonna 2014 annetussa sen tulkintaa koskevassa tiedonannossa, jäljempänä '**tulkitseva tiedonanto**' ([224]). Ne lisäsivät, että myös unionin yleisen tuomioistuimen asioissa SNCM I ja SNCM II antamissa tuomioissa ([225]) asetetut SNCM-arvioinnin kriteerit otettiin huomioon.

(640) Toisin kuin Corsica Ferries väittää (johdanto-osan 399–403 kappale), Ranskan viranomaiset toteavat, ettei käyttäjien kuuleminen ollut puolueellista. Viranomaiset huomauttavat, että kuulemisista tiedotettiin suurelle yleisölle laajasti. Ne huomauttavat myös, että kuulemisen tulokset osoittavat esimerkiksi sen, että matkustajien (Korsikan asukkaiden ja ulkomailla asuvien) näkökulmasta Marseillen ja Toulonin satamat ovat keskenään täysin vaihtokelpoisia, kuten Corsica Ferries toteaa. Ne huomauttavat joka tapauksessa, että toiminnanharjoittajien kuuleminen oli yksi useista menetelmistä, joita käytettiin käyttäjien kysynnän määrittämiseksi.

(641) Toisin kuin Corsica Ferries väittää (johdanto-osan 455–468 kappale), toiminnanharjoittajien kuulemisessa ei myöskään ollut minkäänlaista menetelmää koskevaa vinoumaa. Ranska huomauttaa, että tästä kuulemisesta myös tiedotettiin laajasti ja että se oli avoin kaikille asiasta kiinnostuneille toimijoille. Ranskan viranomaiset toteavat, että Corsica Ferriesin vastausta analysoitiin yksityiskohtaisesti sen luotettavuuden ja merkityksellisyyden varmistamiseksi. Ranskan viranomaiset toteavat Corsica Ferriesin esittämästä kritiikistä, joka koskee alueellisen yhteyden määritelmän puuttumista, että toiminnanharjoittajien tarjousasiakirja sisälsi meriliikenteen matkustaja- ja tavaraliikenteen sääntelyorganisaatiota kuvaavan tausta-asiakirjan, jossa Ranskan alueellista yhteyttä koskeva lainsäädäntö oli esitetty kokonaisuudessaan.

6.1.2 *Ranska on määrittänyt käyttäjien laadullisen kysynnän oikein*

6.1.2.1 Ranska on määrittänyt lääketieteellisistä syistä matkustavien henkilöiden laadullisen kysynnän oikein

(642) Ranskan viranomaiset torjuvat ensinnäkin Corsica Ferriesin väitteen, jonka mukaan julkisen palvelun tarve koskee ainoastaan lääketieteellisistä syistä matkustavia henkilöitä, jotka saavat korvausta sairausvakuutusjärjestelmästä. Ne huomauttavat, että Gecodian raportissa osoitetaan selvästi, että jotkut lääketieteellisistä syistä matkustavat henkilöt käyttävät erityisesti meriliikennettä ja että Marseillen satamaan on erityinen yhteys.

(643) Ranskan viranomaiset kumoavat myös Corsica Ferriesin väitteen, jonka mukaan ei ole olemassa oikeudellisia tai sääntelyyn liittyviä rajoitteita, joiden vuoksi kuljetuskustannusten korvaaminen riippuisi saapumissataman ja terveydenhuoltoyksikön välisestä etäisyydestä. Ne huomauttavat, että korvaus maksetaan CSS:n R. 322-10-5 §:n mukaisesti Marseillen sataman ja terveydenhuoltolaitoksen välisen lyhimmän reitin perusteella.

(644) Ranskan viranomaiset katsovat joka tapauksessa, että lääketieteellisistä syistä matkustavien henkilöiden maakuljetusolosuhteet eivät ole samat Marseillessa ja Toulonissa. Ranska huomauttaa, että lääketieteellisistä syistä matkustavia henkilöitä kuljetetaan sairaalahoitoon ja siihen liittyviin konsultaatioihin, jotka ovat samana päivänä kuin potilas saapuu mantereelle. Tähän ryhmään voi näin ollen kuulua heikkokuntoisia henkilöitä, joiden on noudatettava tiettyjä aikatauluja (lääkärinkäynnit). Näin ollen lähes tunnin kauemmin kestävä matka Toulonista Marseillen hoitolaitoksiin sekä ruuhkautumiseen ja junan tai linja-auton myöhästymiseen liittyvät riskit ja siitä mahdollisesti aiheutuvat merkittävät kustannukset (yöpyminen hotelleissa, taksimaksut) voisivat vaikeuttaa lääketieteellisistä syistä matkustavien henkilöiden matkaa entisestään.

([223]) Kabotaasiasetuksen 4 artikla.

([224]) Komission tiedonanto "Komission tulkinta palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) annetusta neuvoston asetuksesta (ETY) N:o 3577/92" (COM(2014) 232 final, 22.4.2014).

([225]) Unionin tuomioistuimen tuomio 1.3.2017, SNCM I ja SCNM II, viite sama kuin edellä.

6.1.2.2 Ranska on määrittänyt vetoautolla kuljetettavan rahdin laadullisen kysynnän oikein

(645) Ranskan viranomaiset katsovat *ensinnäkin*, että väittämällä, että komissio perusti arvionsa Marseillen ja Toulonin satamien keskinäisestä vaihtokelpoisuudesta vetoautolla kuljetettavan rahdin osalta vain Toulonin sataman saturaatioon ja julkisten käyttäjien kuulemisen tuloksiin, Corsica Ferries rajoittaa käsitystään käytetystä menetelmästä mielivaltaisesti ja osittain.

(646) Siitä, että Toulonin satamassa ei ole vaaraa vetoautolla kuljetettavan rahdin kapasiteetin saturaatiosta (436–438 kappale) Ranskan viranomaiset toteavat ensinnäkin, että Varin kauppakamarin vastauksessa todetaan selvästi Toulonin sataman kapasiteetin olevan rajallinen. Ranskan viranomaiset toimittivat huomautuksissaan lisätietoja Toulonin sataman saturaatioasteesta. Viranomaiset katsovat, että jos Marseillen ja Ajaccion/Bastian välisillä reiteillä kirjattu päivittäinen liikenne siirtyisi Toulonin satamaan, kysyntä ylittäisi vuonna 2029 sataman kapasiteetin 177 päivänä vuodessa. ([226])

(647) Siltä osin kuin on kyse tavaraliikennettä koskevasta käyttäjien kuulemisesta ja Corsica Ferriesin tältä osin esittämistä väitteistä (johdanto-osan 439–443 kappale), joissa arvostellaan erityisesti kyseisestä kuulemisesta saatujen tietojen merkityksellisyyttä, Ranskan viranomaiset toistavat, että käyttäjien kuuleminen on yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden nojalla pätevä näyttö.

(648) *Toiseksi* Ranskan viranomaiset toteavat, että Corsica Ferries ei kiistä liikenteenharjoittajille Marseillesta Touloniin siirtymisestä aiheutuvia lisäkustannuksia (johdanto-osan 443 kappale) ja että kaikissa Corsica Ferriesin, Corsica Linean ja La Méridionalen esittämissä analyyseissa vahvistetaan logistiikkakeskusten sijaitsevan pääasiassa Marseillen ympäristössä ja Rhônen laaksossa.

(649) Ranskan viranomaiset toimittavat myös lisäkustannuksista päivitetyn määrällisen arvion, joka perustui kansallisen tiekomitean, jäljempänä '**CNR**', laskemien tuotantokustannusten uusimpaan viitearvoon (joulukuu 2023). Ranskan viranomaisten mukaan tämä arvio vahvistaa, että liikenteenharjoittajalle, jonka logistiikkakeskukset sijaitsevat Marseillen lähellä, aiheutuu Toulonin sataman kautta tehtävästä matkasta noin 40 prosentin lisäkustannukset verrattuna matkaan Marseillen sataman kautta.

(650) Ranska huomauttaa myös, että Corsica Ferriesin toimittamassa BRG 2 -tutkimuksessa (ks. johdanto-osan 443 kappale), jossa analysoidaan ylimääräiset tieliikennekustannukset, on useita menetelmävirheitä. BRG 2 -tutkimus perustuu 12 juoksumetrin viitearvoon, kun taas tavallisen puoliperävaunullisen rekan (vetoauto + perävaunu) pituus on lähes 17 juoksumetriä. Toiseksi BRG 2 -tutkimuksessa Toulonin osalta käytetty meriliikenteen hinta ei sisällä veroa ja käsittelykuluja eikä siten ole todellisuudessa maksettava hinta. BRG 2 -tutkimuksessa ei myöskään oteta huomioon useita tekijöitä, jotka suurentavat tieliikenteen lisäkustannuksia. Laskenta perustuu esimerkiksi 60 kilometrin lisämatkaan tietä pitkin, kun tämä lisämatka on todellisuudessa yli 70 kilometriä.

(651) Marseillen sataman vetoautolla kuljetettavan rahdin kysynnän vaihtokelpoisuuden arvioinnin osalta Ranskan viranomaiset korostavat *kolmanneksi* vastauksena Corsica Ferriesin huomautuksiin (johdanto-osan 444–445 kappale), että lokakuussa 2020 julkaistussa kertomuksessa, johon Corsica Ferries viittaa, todettiin, että vetoautolla kuljetettavan rahdin maantieteellisen laajuuden arviointi ei sulkenut pois mahdollisuutta, että vetoautolla kuljetettavasta rahdista osa voitaisiin kuljettaa toisen mantereen sataman kautta, jos tätä varten esitettiin vakuuttavampia todisteita erityisesti lähettäjien ja liikenteenharjoittajien kanssa käydyn laajemman julkisen kuulemisen avulla. Nyt käsiteltävässä tapauksessa Ranskan viranomaiset järjestivät kuitenkin laajempia julkisia kuulemisia, joten lokakuussa 2020 annetussa kertomuksessa esitetyt päätelmät eivät enää ole merkityksellisiä.

(652) *Lopuksi* Ranskan viranomaiset kumoavat Corsica Ferriesin väitteen, jonka mukaan Marseillen ja Toulonin satamat ovat käyttäjille keskenään täysin vaihtokelpoiset ajoneuvolla kuljetettavan rahdin kuljettajien matkustamisen osalta (johdanto-osan 449 kappale). Ranskan viranomaiset toteavat ensinnäkin, että Corsica Ferries ei esitä mitään näyttöä tämän näkemyksensä tueksi. Ranskan viranomaiset lisäävät, että yksikään liikenteenharjoittaja, meriliikenteen harjoittaja tai satamaviranomainen ei ottanut tätä eroa esiin julkisissa kuulemisissa.

([226]) Kapasiteetin raja-arvon arvioidaan olevan 80 kuorma-autoa päivässä ympäri vuoden, lukuun ottamatta heinä- ja elokuuta, jolloin kapasiteetin raja-arvon arvioidaan olevan 40 kuorma-autoa päivässä, koska matkustajaliikenne ja kevyt ajoneuvoliikenne lisääntyvät kesäkuukausina.

6.1.3 *Ranska on määrittänyt käyttäjien määrällisen kysynnän oikein*

6.1.3.1 Ranska on tunnistanut lääketieteellisistä syistä matkustavien henkilöiden määrällisen kysynnän oikein

(653) Toisin kuin Corsica Ferries väittää (johdanto-osan 428–431 kappale), Ranskan viranomaiset toteavat, että lääketieteellisistä syistä matkustavien henkilöiden 10 prosentin osuus meriliikenteestä Korsikan ja mantereen välillä on varovainen oletus.

6.1.3.2 Ranska määritti oikein vetoautolla kuljettavan rahdin ja muun kuin vetoautolla kuljetettava rahdin määrällisen kysynnän

(654) Ranskan mukaan Corsica Ferries väittää, että saman 2,3 prosentin vuotuisen kasvuvauhdin käyttäminen kaikilla julkisen palvelun sopimusten kattamilla reiteillä on seurausta tavaraliikenteen ja siten vetoautolla kuljetettavan rahdin ja sen kuljettajien kysynnän yliarvioinnista (johdanto-osan 453–454 kappale). Ranskan viranomaiset toteavat, että arvioitu rahtikysyntä perustuu aiempiin tietoihin (2010–2019). Nämä tiedot ovat riittävän laajoja, jotta niissä voidaan ottaa huomioon Korsikan talouden laskukaudet ja dynaamisemmat kaudet.

(655) Ranskan viranomaiset huomauttavat, että vuosina 2010–2019 Korsikalla oli kaksi kasvukautta (2010–2012, 2016–2018) ja kaksi pysähtyneisyyden kautta (2013–2015, 2019), ja että tavaravirrat heijastavat näitä vaihteluita. Ranskan viranomaiset toteavat myös, että viitetietona käytetään Korsikan ja Ranskan mantereen välisen tavaraliikenteen yleistä kasvua. Ranskan viranomaiset toteavat lopuksi, että ympäristö-, suunnittelu- ja asuntoasioista vastaavan alueellisen viranomaisen tiedot osoittavat liikenteen lisääntyneen kaikissa satamissa vuosina 2000–2019, ja niiden aikana tapahtunut vaihtelu vastaa talouskasvua. Ranskan viranomaiset pitävät näin ollen Corsica Ferriesin päätelmiä perusteettomina ja katsovat, että arvioitu rahtikysyntä on varovainen ja konservatiivinen arvio.

6.1.4 *Ranska on määrittänyt markkinoiden toimintapuutteen oikein*

(656) Toisin kuin Corsica Ferries väittää (johdanto-osan 455–468 kappale), Ranskan viranomaiset toteavat, että oli valittu ennakoiva menettelytapa, johon kuului vaihtoehtoinen arvio yksityisestä tarjonnasta siinä tapauksessa, että Korsikan ja Marseillen välille ei tehdä julkisen palvelun sopimusta.

(657) Lisäksi Ranskan viranomaiset toteavat Välimeren liikennettä koskevien viimeaikaisten havaintojen perusteella, että Marseillen satamalla ei ole juurikaan mahdollisuuksia houkutella matkustajia, jotka matkustaisivat erityisesti Korsikan toissijaisiin satamiin tai toissijaisista satamista. Esimerkiksi vuoteen 2030 mennessä vetoautolla kuljetettavan rahdin (jonka osalta Marseillea ei voida korvata) määrän arvioidaan olevan noin 170 000 juoksumetriä Marseille-Bastia-reitillä, 120 000 juoksumetriä Marseille-Ajaccio-reitillä ja alle 50 000 juoksumetriä toissijaisten satamien osalta, mikä on paljon vähemmän kuin avointen markkinoiden reiteillä kirjattu liikenne tai julkisen palvelun sopimusten mukaisesti Välimeren läntisillä saarilla kirjattu liikenne. Yleisesti ottaen Ranskan viranomaisten mukaan avoimilla markkinoilla ei ole yhtään päivittäistä reittiä eikä julkisen palvelun velvoitejärjestelmää, jonka matkustaja- ja rahtikanta olisi näin pieni.

6.1.5 *Ranska valitsi julkisen interventiovälineen, joka on välttämätön ja oikeasuhteinen julkisen palvelun tarpeeseen nähden*

(658) Ranskan viranomaiset viittaavat menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä esittämiinsä huomautuksiin (johdanto-osan 358–361 kappale) osoittaakseen, että julkisen palvelun sopimuksiin sisältyvää rahdinkuljetuksen vähimmäiskapasiteettia ei ole arvioitu liian suureksi.

(659) Lisäksi Ranskan viranomaiset huomauttavat, että vuoden 2023 kuljettajaliikennettä koskevat tiedot osoittavat, että kuljettajia koskeva vähimmäiskapasiteetti oli säännöllisin väliajoin pienempi kuin seuraavilla reiteillä kuljetettujen kuljettajien tosiasiallinen määrä:

— Ajaccio–Marseille: 199 matkaa

— Bastia–Marseille: 84 matkaa

— L'Île-Rousse–Marseille: 176 matkaa

— Porto-Vecchio–Marseille: 170 matkaa

— Propriano–Marseille: 118 matkaa.

(660) Ranskan viranomaiset huomauttavat lopuksi, että ylimääräisiä matkoja ei ole tarkoitettu yleisen liikenteen vaan epäsäännöllisten huippujen hoitamiseen.

6.2 **EU:n hankintalainsäädännön noudattamista koskevat huomautukset**

6.2.1 *Julkisen palvelun sopimusten kesto on käyttöoikeussopimusdirektiivin puitteiden mukainen*

(661) Corsica Ferriesin väitteistä (johdanto-osan 535 kappale) poiketen Ranska selittää, että julkisen palvelun sopimusten kesto määritettiin käyttöoikeussopimusdirektiivin mukaisesti ottaen huomioon tulevien toimeksisaajien meriliikennepalvelun tarjoamiseksi tarvittaviin aluksiin tekemät investoinnit. Nämä kustannukset sisältävät pääomakustannukset siltä osin kuin toimija omistaa aluksensa, tai leasingmaksut, jos tämä vuokraa alukset. Ranskan viranomaiset katsovat näin ollen, että sopimusten kesto on perusteltu kilpailutavoitteiden kannalta, koska lyhyempi ajanjakso olisi estänyt toimijoita tekemästä tarjouksia. Ranskan viranomaiset katsovat myös, että niiden kesto täyttää mukautuvuutta koskevat tavoitteet, koska alusten on noudatettava standardeja erityisesti kasvihuonekaasupäästöjä koskevien sääntöjen osalta.

(662) Corsica Ferriesin väitteistä, jotka koskivat hankintaviranomaisen investointien tuoton puuttumista käyttöoikeussopimuksen päättyessä (johdanto-osan 536 ja 537 kappale), Ranska katsoo, että tällainen väite ei vastaa käyttöoikeussopimusten todellista tilannetta matkustaja- ja rahtiliikenteen alalla, koska alusten liikennöinti ei ole osa palautettaviin hyödykkeisiin liittyvää menettelytapaa. Näin ollen tämä näkemys ei liity julkisen palvelun sopimusten kestoon.

(663) Corsica Ferriesin väitteistä, joiden mukaan korvauksessa ei oteta huomioon alusten jäännösarvoa sopimusten päättyessä (johdanto-osan 538 kappale), Ranska katsoo, että tätä arvoa ei pitäisi ottaa huomioon toimeksisaajille maksettavassa korvauksessa, koska alukset ovat toimeksisaajien omia hyödykkeitä, eivät Korsikan aluehallinnon tai Korsikan liikenneviraston kokonaan omistamia, veloituksetta palautettavia hyödykkeitä. Ranska selittää, että alusten investointikustannukset määritetään julkisen palvelun sopimusten 34 artiklan mukaisesti sen laivaston perusteella, jonka toimeksisaaja on osoittanut liikennöimään julkisen palvelun sopimuksen kattamia reittejä. Korsikan liikenneviraston näistä investoinneista maksama korvaus on tarkoitettu kattamaan toimeksisaajalle aiheutuneet kustannukset – vähennettynä mahdollisilla avustuksilla ja näille investoinneille myönnetyllä julkisella rahoituksella – jotka vastaavat palveluun osoitetun aluksen poistoja ja/tai leasingmaksuja ja/tai vuokrauskustannuksia.

(664) Lisäksi Corsica Ferries kiistää Ranskan viranomaisten yli viisi vuotta kestäviä toimilupia koskevien esimerkkien merkityksen etenkin Norjan rannikkoliikenteen osalta (johdanto-osan 539 kappale). Ranska selvensi vastauksessaan, että tämä esimerkki on täysin merkityksellinen, koska EFTAn valvontaviranomainen vahvisti seitsemän vuoden toimiluvan kaudelle 2012–2019 ja jatkoi sitä kymmenellä vuodella kaudelle 2021–2030. Jakson pidentämistä perusteltiin alusten käyttöiällä, joka on huomattavasti yli kymmenen vuotta.

(665) Lisäksi Ranskan viranomaiset huomauttavat, että Corsica Ferries nosti kesäkuussa 2022 Bastian hallinto-oikeudessa julkisen palvelun sopimusten kestoa koskevan kanteen sopimuksen tekoa edeltävien välitoimien yhteydessä ja väitti niiden keston olevan suhteeton, koska toimeksisaajille ei ollut suunniteltu investointeja. Bastian tuomioistuin hylkäsi kanteen ja korkein hallinto-oikeus hyväksyi ratkaisun eikä antanut valituslupaa.

(666) Lopuksi Ranska selittää teknisten eritelmien (aluskapasiteetti, matkustajien määrä ja liikuntarajoitteisten matkustajien hyttien määrä) noudattamisesta, että kaikilla Korsikaan vuosina 2015–2022 liikennöineillä yrityksillä oli aluksia, jotka olivat julkisen palvelun sopimuksissa esitettyjen teknisten eritelmien mukaisia. Erityisesti Corsica Ferries on yksi Euroopan suurimmista suurkapasiteettisia aluksia (ro-pax-aluksia) liikennöivistä varustamoista. Sen kokonaiskapasiteetti matkustajien tai rahdin osalta on lähes yhtä suuri tai suurempi kuin Korsikan reiteillä toimivien varustamojen (esim. Moby Lines, Corsica Linea ja La Méridionale).

6.2.2 *Vähimmäisvaatimusten soveltamisalaa koskevat väitteet ovat perusteettomia*

(667) Ranskan viranomaiset toteavat, että on olennaisen tärkeää erottaa selkeästi toisistaan kilpailutuksen ehtojen 2.4 artikla, jossa esitetään tyhjentävä ja muuttumaton luettelo vähimmäisominaisuuksista, ja julkisen palvelun sopimusten liite 1, jossa vähimmäiskapasiteetit esitetään yksityiskohtaisesti kuvailematta niitä vähimmäisominaisuuksiksi. Liitteessä 1 esitetään tekniset seikat, joiden luonne riippuu siitä, sisällytetäänkö ne kilpailutuksen ehtojen 2.4 artiklaan: Ranska selittää, että kyseessä on vähimmäisvaatimus, jos kyseisessä artiklassa mainitaan jokin osatekijä, jota sitten täsmennetään liitteessä 1.

(668) Lisäksi Ranska toteaa, että Bastian hallintotuomioistuin analysoi vuosien 2019–2020 julkisen palvelun sopimusten yhteydessä ainoastaan vähimmäisominaisuuksiin liittyviä vaatimuksia seuraavasti: *"Nämä alusten kapasiteettia koskevat tekniset vaatimukset ovat kilpailutuksen ehtojen 2.4 artiklassa lueteltuja sopimuksen vähimmäisvaatimuksia*" (19 päivänä maaliskuuta 2019, nro 1900289). Ranskan mukaan korkein hallinto-oikeus vahvisti tämän perustelun 24 päivänä kesäkuuta 2019 antamallaan päätöksellä ja totesi seuraavaa: *"sopimusluonnoksen liitteessä 1 esitettyä palveluja koskevaa teknistä liitettä, jossa vaaditaan vähintään neljäkymmentä kylmäajoneuvojen pistorasiaa jokaista matkaa kohden, oli tarkasteltava kilpailutuksen ehtojen 4.1 artiklan ehtojen mukaisesti tarjousasiakirjojen osana ja näin ollen myös selvityksenä odotetuista vähimmäisominaisuuksista. Välitoimista päättänyt tuomioistuin ei näin ollen tehnyt oikeudellista virhettä."* Toisin kuin Corsica Ferries väittää, korkein hallinto-oikeus ei Ranskan mukaan katsonut, että liite 1 olisi kokonaisuudessaan vähimmäisvaatimus.

(669) Ranskan viranomaiset toistavat myös, että julkisen palvelun sopimusten liitettä 1 ei muutettu, mikä tarkoittaa, ettei vähimmäisominaisuuksia eikä vähimmäiskapasiteettia ymmärretty väärin. Tarjoukset olivat näin ollen näiden vähimmäisominaisuuksien ja -kapasiteettien mukaisia.

(670) Vähimmäisvaatimusten selkeyden osalta Ranskan viranomaiset viittaavat 20 päivänä heinäkuuta 2022 annettuun Bastian hallintotuomioistuimen määräykseen (johdanto-osan 274 kappale), jossa todetaan, että tiedot uudelleen aikataulutettavista ja ylimääräisistä edestakaisista matkoista olivat riittäviä, jotta *"ehdokkaat pystyivät arvioimaan toimeksisaajien velvoitteiden laajuutta ja tekemään tarjouksen"*. ([227])

7. **TOIMENPITEIDEN ARVIOINTI**

7.1 **SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun valtiontuen olemassaolo**

(671) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltion myöntämä tai valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

7.1.1 *Yrityksen olemassaolo*

(672) Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan ([228]) komission on ensin selvitettävä, ovatko palveluntarjoajat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaisia yrityksiä. Yrityksen käsitteeseen kuuluvat kaikki taloudellista toimintaa harjoittavat yksiköt riippumatta niiden oikeudellisesta muodosta tai rahoitustavasta. Taloudellista toimintaa on kaikki toiminta, jossa tavaroita tai palveluja tarjotaan tietyillä markkinoilla. ([229])

(673) Julkisen palvelun sopimukset koskevat korvausta, joka kyseisten julkisen palvelun sopimusten saajille (Corsica Linea ja La Méridionale) maksetaan merirahti- ja matkustajaliikennepalvelujen tarjoamisesta Korsikan ja Ranskan mantereen välillä. Corsica Linea ja La Méridionale harjoittavat näin ollen taloudellista toimintaa. Näin ollen ne ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaisia yrityksiä.

([227]) Hallintotuomioistuin katsoi muun muassa, että tarjousasiakirjat sisälsivät tietoasiakirjoja Korsikan ja mantereen välisistä meriliikennepalveluista, kuten toimeksisaajien vuosikertomukset vuosilta 2017, 2018 ja 2019, joissa esitettiin analyysi palvelujen laadusta.

([228]) Tuomio 18.6.1998, komissio v. Italia, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, ja tuomio 23.4.1991, Höfner ja Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, 21 kohta.

([229]) Tuomio 16.6.1987, komissio v. Italia, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, 7 kohta; tuomio 18.6.1998, komissio v. Italia, C-35/96, viite sama kuin edellä, 36 kohta.

7.1.2 *Toimenpiteiden luokittelu valtion toimenpiteiksi ja valtion varojen käyttäminen*

7.1.2.1 Toimenpiteiden luokittelu valtion toimenpiteiksi

(674) Vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenee, että jäsenvaltioiden alueviranomaisten niiden asemasta tai nimityksestä riippumatta toteuttamat toimenpiteet kuuluvat samalla tavalla kuin keskushallintoviranomaisten toteuttamat toimenpiteet SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan, jos tämän määräyksen soveltamisedellytykset ovat täyttyneet. ([230])

(675) Komissio huomauttaa nyt käsiteltävässä asiassa, että Korsikan liikennevirasto eli tarkasteltavana olevat toimenpiteet myöntänyt viranomainen kuuluu kokonaan Korsikan aluehallintoon, joka puolestaan on valtion sisäinen yksikkö (johdanto-osan 82 kappale). Korsikan liikennevirasto, jonka puheenjohtaja on Korsikan aluehallinnon jäsen (johdanto-osan 82 kappale), on toimintaansa harjoittaessaan Korsikan aluehallinnon valvonnassa (johdanto-osan 83 kappale). Korsikan aluehallinto myös nimittää Korsikan liikenneviraston johtajan, ja liikenneviraston päätökset (talousarviopäätökset mukaan lukien) tekee hallintokomitea, joka koostuu Corse-du-Sudin ja Haute-Corsen osastojen edustajista sekä pääasiassa Korsikan alueparlamentin vaaleilla valituista edustajista (johdanto-osan 82 kappale). Itse julkisen palvelun sopimusten myöntämisestä äänestettiin Korsikan alueparlamentissa (johdanto-osan 280 kappale).

(676) Näin ollen toimenpide johtuu valtiosta.

7.1.2.2 Valtion varojen käyttö

(677) Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan paikallis- ja alueviranomaisten varoja on pidettävä SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuina valtion varoina. ([231])

(678) Kuten johdanto-osan 84 kappaleessa mainitaan, julkisen palvelun sopimukset rahoitetaan alueellisen yhteyden avustuksella, jonka kansallinen hallitus maksaa Korsikan aluehallinnolle, joka puolestaan siirtää sen lakisääteisesti Korsikan liikennevirastolle. Julkisen palvelun sopimukset rahoitetaan näin ollen valtion sisäisen yksikön, Korsikan aluehallinnon, varoista.

(679) Näin ollen komissio katsoo, että julkisen palvelun sopimusten rahoitukseen käytetään valtion varoja.

7.1.3 *Edun olemassaolo*

(680) Jotta voidaan arvioida, onko valtion toimenpide tukea yritykselle, on määritettävä, saako kyseessä oleva yritys taloudellista etua, jonka avulla se voi välttyä maksamasta kustannuksia, jotka sen tavallisesti olisi maksettava omista varoistaan, tai saako se etua, jota se ei olisi saanut tavanomaisissa markkinaolosuhteissa. ([232])

(681) Koska tarkasteltavana olevat toimenpiteet myönnetään julkisen palvelun siirtämiseksi, ne ovat tuensaajalle etua, ellei kyseinen korvaus täytä kumulatiivisesti neljää Altmark-kriteeriä. ([233])

(682) Edellä esitetyn perusteella komissio tutkii, täyttävätkö julkisen palvelun sopimukset kaikki Altmark-kriteerit.

7.1.3.1 Altmark-kriteerit

(683) Yhteisöjen tuomioistuin katsoi Altmark-tuomiossa, että julkisen palvelun korvauksesta ei aiheudu valikoivaa etua eikä se ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaista tukea, jos neljä kumulatiivista edellytystä täyttyvät:

— edunsaajayrityksen tehtäväksi on tosiasiassa annettava julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen ja nämä velvoitteet on määriteltävä selvästi (kriteeri 1)

— ne parametrit, joiden perusteella korvaus lasketaan, on etukäteen vahvistettava objektiivisesti ja läpinäkyvästi (kriteeri 2)

([230]) Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 12.5.2011, Région Nord-Pas-de-Calais, T-267/08 ja T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, 108 kohta.
([231]) Edellisessä alaviitteessä mainitun tuomion 109 kohta.
([232]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 14.2.1990, Ranska v. komissio, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, 44–45 kohta.
([233]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 24.7.2003, Altmark Trans GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, 87–93 kohta.

— korvaus ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen, jotta voidaan kattaa kaikki ne kustannukset tai osa niistä kustannuksista, joita julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen aiheuttaa, kun otetaan huomioon kyseisestä toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto (kriteeri 3)

— kun julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä vastaavaa yritystä ei tietyssä konkreettisessa tapauksessa valita sellaisessa julkisia hankintoja koskevassa menettelyssä, jossa on mahdollista valita se ehdokas, joka kykenee tuottamaan kyseiset palvelut julkisyhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin, tarvittavan korvauksen taso on määritettävä tarkastelemalla sellaisia kustannuksia, joita hyvin johdetulle ja asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisen kannalta riittävillä kuljetusvälineillä varustetulle keskivertoyritykselle aiheutuisi kyseisten velvoitteiden täyttämisestä (kriteeri 4).

7.1.3.2 Altmark-tuomion neljännen kriteerin täyttyminen

7.1.3.2.1 Tarjoaja on valittu tarjouskilpailumenettelyssä, jossa valitaan ehdokas, joka kykenee tuottamaan nämä palvelut julkisyhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin

(684) Julkisessa hankintamenettelyssä ei ole kyse valtiontuesta vain, jos siinä sallitaan sellaisen tarjoajan valinta, joka pystyy tuottamaan kyseiset palvelut julkisyhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin.

(685) Komission tiedonannossa ”Euroopan unionin valtiontukisääntöjen soveltamisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta myönnettävään korvaukseen”, jäljempänä ’**yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskeva tiedonanto**’ ([234]), esitetään perusteet sen arvioimiseksi, onko neljäs Altmark-kriteeri täyttynyt.

(686) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon 66 kohdassa todetaan, että tarjouspyynnön ominaispiirteiden osalta kilpailullinen neuvottelumenettely tai neuvottelumenettely, johon liittyy hankintailmoituksen julkaiseminen, jättävät hankintaviranomaiselle laajan harkintavallan, ja ne voivat rajoittaa kiinnostuneiden toimijoiden osallistumista. Sen vuoksi niitä voidaan pitää riittävinä täyttämään neljännen Altmark-kriteerin vain poikkeustapauksissa.

(687) Komissio toteaa nyt käsiteltävässä asiassa, että Ranska myönsi kyseiset toimenpiteet neuvottelumenettelyllä (277 ja 278 kappale). Näin ollen tällaisen menettelyn ei periaatteessa voida katsoa takaavan julkisyhteisölle yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon mukaisesti mahdollisimman vähäisiä kustannuksia.

(688) Nyt käsiteltävässä tapauksessa ei myöskään ole mitään sellaista, minkä perusteella julkisen palvelun sopimuksiin liittyvän tarjouskilpailumenettelyn voitaisiin katsoa olevan poikkeustapaus, joka poikkeaa tästä olettamasta.

(689) Ensinnäkin menettely liittyy Korsikalle suuntautuvaan meriliikenteeseen, jossa ei ole koskaan ollut vapaata kilpailua julkisen palvelun velvoitejärjestelmän asettamien rajoitusten ja aiempien peräkkäisten julkisen palvelun sopimusten olemassaolon vuoksi (johdanto-osan 60 ja 61 kappale). Tällainen tilanne rajoittaakin todennäköisesti Korsikaan suuntautuvien meriliikennepalvelujen kaupallista tarjontaa ja kilpailua, eikä se todennäköisesti takaa palvelun tuottamista julkisyhteisölle mahdollisimman vähäisin kustannuksin.

(690) Toiseksi, kuten Corsica Ferries huomauttaa (johdanto-osan 518 kappale), tarjousten taloudelliseen korvaukseen liittyvien ratkaisuperusteiden painoarvo oli vain 20 prosenttia, kun taas tarjousten tekniseen arvoon liittyvien perusteiden painoarvo oli 60 prosenttia (johdanto-osan 271 kappale). Komissio huomauttaa, että näitä teknisiä kriteerejä ei ole määritelty siten, että ne mahdollistaisivat tehokkaan kilpailun, joka minimoisi tarjouskilpailun voittajille koituvan edun, koska näillä kriteereillä mitattiin pääasiassa ehdokkaiden kapasiteettia ja laatua asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisessä (aikataulut, kaluston mukauttaminen käyttäjien tarpeisiin, ammattimaisille ja yksityisille käyttäjille tarjottavien palvelujen laatu) sen sijaan, että olisi edistetty tehokasta kilpailua korvauksen määrän minimoimiseksi.

([234]) EUVL C 8, 11.1.2012, s. 4.

(691) Lisäksi komissio toteaa, että julkisen palvelun sopimusten hankintamenettely ei johtanut riittävään avoimeen ja todelliseen kilpailuun, koska ehdokkaita oli vain vähän kutakin erää kohden (johdanto-osan 276 kappale). Corsica Linean ja La Méridionalen väitteet, joiden mukaan kilpailupaine oli merkittävä, koska ”*on yleisesti tiedossa*”, että kolme toimijaa (Corsica Linea, La Méridionale ja Corsica Ferries) pystyivät osallistumaan tarjouskilpailuun (johdanto-osan 577 ja 614 kappale), ovat puhtaasti spekulatiivisia ja lisäksi todistamattomia, koska Corsica Ferries ei osallistunut julkisen palvelun sopimuksen hakumenettelyyn. Myöskään se, että ehdokkaiden (Corsica Linea ja La Méridionale) määrä vastaa toimijoiden kuulemiseen osallistuneiden toimijoiden määrää, ei itsessään riitä osoittamaan riittävän avoimen ja aidon kilpailun olemassaoloa (johdanto-osan 613 kappale). Lisäksi komission oma toteamus, jonka mukaan yksikään näistä kolmesta toimijasta ei ilmaissut kiinnostusta Korsikan markkinoihin (johdanto-osan 575 kappale), paljastaa, että julkisen palvelun sopimuksen hankintamenettely aiheutti vain vähäistä kilpailua, kuten La Méridionale on todennut (johdanto-osan 613 kappale). Lisäksi Corsica Ferries ei kiinnostuksestaan huolimatta tehnyt tarjousta, joka olisi voinut lisätä kilpailupainetta julkisen palvelun sopimuksen tarjouskilpailumenettelyn aikana (johdanto-osan 273 kappale). Näin ollen Corsica Linean väitteet, joiden mukaan i) neuvottelumenettelyllä vähennettiin ehdokkaiden alun perin ehdottaman taloudellisen korvauksen määrää (johdanto-osan 578 kappale) ja ii) Ranskan viranomaisilla ei ollut velvollisuutta hyväksyä näiden ehdokkaiden tarjouksia (johdanto-osan 579 kappale), eivät sinänsä riitä osoittamaan, että Korsikan liikennevirasto olisi saanut meriliikennepalveluja julkisyhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin.

(692) Komissio toteaa lopuksi, että menettelyissä, joissa jätetään vain yksi tarjous, tarjousta ei voida pitää riittävänä takaamaan julkisyhteisön kannalta vähäisimpiä kustannuksia. ([235]) Käsiteltävänä olevassa asiassa kaikista julkisen palvelun sopimuksista saatiin vain yksi hakemus Proprianoa ja Porto-Vecchiota koskevia palveluja lukuun ottamatta (joista saatiin vain kaksi hakemusta). Corsica Linea ei selitä tältä osin, miksi kilpailevan tarjouksen puuttuminen kolmesta erästä ei mahdollista riittävän paineen poissulkemista käsiteltävänä olevassa asiassa (johdanto-osan 576 kappale). Vastaavasti erissä 3 (Porto-Vecchio) ja 4 (Propriano) se seikka, että Ranskan viranomaiset hyväksyivät edullisimman tarjouksen molemmissa tapauksissa, ei osoita, että sopimukseen johtanut tarjous oli sinänsä tarjous, jonka kustannukset julkisyhteisölle olivat vähäisimmät.

(693) Näistä huomioista seuraa, että julkisen palvelun sopimusten tarjouskilpailumenettely ei antanut julkisyhteisölle takeita siitä, että kyseiset palvelut olisi hankittu vähäisimmillä kustannuksilla.

7.1.3.2.2 Korvaus, joka määritetään niiden kustannusten perusteella, joita tyypilliselle, hyvin johdetulle ja riittävästi resursoidulle yritykselle aiheutuisi julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä

(694) Komissio huomauttaa, että Altmark-tuomiossa vahvistettua neljättä kriteeriä, joka perustuu tavanomaisen, hyvin johdetun ja riittävästi resursoidun yrityksen kustannusten analyysiin, on käytettävä, kun julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä vastaavaa yritystä ei valita julkisia hankintoja koskevassa menettelyssä.

(695) Ranskan viranomaiset eivät ole toimittaneet mitään todisteita tai tietoja, jotka osoittaisivat, että julkisen palvelun sopimusten perusteella maksettava korvaus määriteltäisiin niiden kustannusten perusteella, joita tyypilliselle, hyvin johdetulle ja riittävästi resursoidulle yritykselle aiheutuisi sille asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä. Asianomaiset osapuolet eivät esittäneet tätä kohtaa koskevia huomautuksia.

(696) On myös huomattava, että julkisen palvelun sopimuksissa ei viitata kustannuksiin, joita hyvin johdetulle keskivertoyritykselle, jolla on riittävät resurssit, aiheutuisi sille osoitettujen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä. Asiakirjoissa olevien tietojen perusteella on päinvastoin käynyt ilmi, että korvaus määritettiin vasta julkisen palvelun sopimuksen tarjouskilpailumenettelyn päätyttyä neuvotteluissa julkisen palvelun sopimusten saajien ja Korsikan liikenneviraston kesken, eikä kyseisten neuvottelujen aikana viitattu kyseisen korvauksen määrän määrittämiseksi kustannuksiin, joita aiheutuisi hyvin johdetulle keskivertoyritykselle, jolla olisi riittävät välineet täyttää sille asetetut julkisen palvelun velvoitteet.

([235]) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskeva tiedonanto, 68 kohta.

(697) Koska Ranskan viranomaiset eivät ole toimittaneet mitään yksilöityjä todisteita, komission on mahdollista päätellä vain, että julkisen palvelun sopimusten perusteella maksettavaa korvausta ei määritelty niiden kustannusten perusteella, joita tyypilliselle, hyvin johdetulle ja riittävästi resursoidulle yritykselle aiheutuisi sille asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä.

(698) Näin ollen julkisen palvelun sopimukset eivät täytä neljättä Altmark-kriteeriä.

7.1.3.3 Päätelmä edun olemassaolosta

(699) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että julkisen palvelun sopimuksista seurasi tuensaajille taloudellista etua, jota ne eivät olisi saaneet tavanomaisissa markkinaolosuhteissa.

7.1.4 *Julkisen palvelun sopimusten valikoivuus*

(700) Jos komissio havaitsee, että tietystä toimenpiteestä aiheutuu suora tai välillinen etu, komission tehtävänä on vielä osoittaa, että kyseinen etu koskee erityisesti yhtä tai useampaa yritystä.

(701) Valikoivuusvaatimuksen merkitys kuitenkin vaihtelee sen mukaan, pidetäänkö kyseistä toimenpidettä yleisenä tukijärjestelmänä vai yksittäisenä tukena. Jälkimmäisessä tapauksessa taloudellisen edun toteaminen mahdollistaa lähtökohtaisesti sen, että toimenpide oletetaan valikoivaksi. ([236])

(702) Nyt käsiteltävässä tapauksessa kaikki julkisen palvelun sopimukset myönnettiin kunkin tuensaajan kanssa tehtyjen kahdenvälisten sopimusten perusteella.

(703) Nämä julkisen palvelun sopimukset ovat näin ollen yksittäisiä toimenpiteitä, ja niiden on sen vuoksi katsottava olevan valikoivia kyseisten tuensaajien hyväksi.

7.1.5 *Jäsenvaltioiden välisen kaupan este ja julkisen palvelun sopimusten aiheuttama EU:n sisäisen kilpailun vääristyminen*

(704) Tuet, joiden tarkoituksena on vapauttaa yritys sellaisista menoista, joista se olisi normaalisti vastannut juoksevassa hallinnossaan tai tavanomaisessa toiminnassaan, lähtökohtaisesti vääristävät kilpailuolosuhteita. ([237]) On todettu, että tukien myöntäminen yritykselle, joka harjoittaa toimintaa yhteisön markkinoilla, on aina omiaan vääristämään kilpailua ja vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

(705) Jäsenvaltion sisäinen meriliikenne (meriliikenteen kabotaasi) on ollut avoinna kaikille yhteisön liikenteenharjoittajille 1 päivänä tammikuuta 1993 alkaen ([238]). Kyseisen päivämäärän jälkeen yritykselle, joka kuljettaa matkustajia ja/tai rahtia jäsenvaltiossa, myönnetty tuki on voinut muodostaa esteen jäsenvaltioiden väliselle kaupalle. Tässä tapauksessa julkisen palvelun sopimuksilla myönnetään korvaus merirahti- ja henkilöliikennepalvelujen tarjoamisesta Korsikalle suuntautuvien meriliikennepalvelujen tarjoamisen yhteydessä. Korvaus vaikuttaa todennäköisesti jäsenvaltioiden väliseen kauppaan myös siksi, että Korsikalla on yhteyksiä Italiaan.

(706) On muistettava, että Corsica Linea ja La Méridionale liikennöivät Manner-Ranskan ja Korsikan välisillä reiteillä kilpaillen suoraan Corsica Ferriesin kaltaisten toimijoiden kanssa, mutta mahdollisesti myös sellaisten meriliikenneyritysten kanssa, jotka tarjoavat tai todennäköisesti tarjoavat meriliikennepalveluja Korsikalle tai sieltä pois (johdanto-osan 45 kappale). Näin on sitäkin selvemmin, kun otetaan huomioon Korsikan sekä Manner-Ranskan ja -Italian välinen merkittävä matkustajaliikenne (johdanto-osan 56 kappale). Komissio toteaa näin ollen, että toimenpiteet vahvistavat todennäköisesti Corsica Linean ja La Méridionalen asemaa suhteessa kilpaileviin meriliikenneyrityksiin Euroopan unionissa ja voivat näin vääristää kilpailua.

(707) Siksi toimenpiteet todennäköisesti vääristävät sisämarkkinoilla käytävää kilpailua ja vaikuttavat jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

([236]) Tuomio 4.6.2015, MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, 60 kohta.
([237]) Ks. tuomio 19.9.2000, Saksa v. komissio, C-156/98, EU:C:2000:467, 30 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.
([238]) Ks. kabotaasiasetus.

7.1.6 *Päätelmät valtiontuen olemassaolosta*

(708) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että julkisen palvelun sopimusten perusteella toimijoille myönnetty korvaus on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaista valtiontukea.

7.2 **Toimenpiteiden sääntöjenmukaisuus**

(709) SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan ja neuvoston asetuksen (EU) 2015/1589 ([239]) 2 artiklan 1 kohdan mukaan ”jollei SEUT-sopimuksen 109 artiklan tai sen muiden asiaa koskevien määräysten nojalla annetuissa asetuksissa toisin säädetä, asianomaisen jäsenvaltion on riittävän ajoissa ilmoitettava komissiolle kaikista suunnitelmistaan myöntää uutta tukea”.”. Kyseisen asetuksen 3 artiklan mukaan ””tukea, josta on 2 artiklan 1 kohdan mukaisesti ilmoitettava, ei saa ottaa käyttöön ennen kuin komissio on tehnyt, tai sen katsotaan tehneen, päätöksen tällaisen tuen hyväksymisestä””.

(710) Komissio toteaa, että vaikka Ranskan viranomaiset ilmoittivat 27 päivänä joulukuuta 2022 suunnitelmistaan tehdä julkisen palvelun sopimuksia 1 päivänä tammikuuta 2023 ja 31 päivänä joulukuuta 2030 väliseksi ajaksi, ne panivat ne kuitenkin täytäntöön 1 päivänä tammikuuta 2023 ilman, että komissio teki tai sen katsottiin tehneen päätöksen niiden hyväksymisestä. Kyseiset toimenpiteet rikkovat näin ollen lähtökohtaisesti asetuksen (EU) 2015/1589 2 artiklan 1 kohtaa.

(711) Komissio toteaa, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen nojalla jäsenvaltiot voidaan tietyissä tapauksissa vapauttaa SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesta ilmoitusvelvollisuudesta.

(712) Tältä osin on tarpeen tutkia, kuuluvatko julkisen palvelun sopimukset yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen soveltamisalaan, jotta voidaan määrittää, onko toimenpiteet vapautettu SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesta ilmoitusvelvollisuudesta.

(713) Komissio huomauttaa ensinnäkin, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan ilmoitusvelvollisuutta koskevasta yleisestä säännöstä poiketen asetuksen tai päätöksen säännöksiä, joilla myönnetään vapautus ilmoitusvelvollisuudesta, ja siinä säädettyjä edellytyksiä on tulkittava suppeasti. ([240])

(714) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen soveltamisala määritellään sen 2 artiklassa. Päätöksen 2 artiklan d alakohdan mukaan julkisen palvelun korvauksena saarten meriyhteyksistä myönnettävää valtiontukea ei vapauteta ilmoitusvaatimuksesta, jos keskimääräinen vuotuinen matkustajamäärä kyseisillä reiteillä ylitti 300 000 matkustajaa kahtena yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun myöntämisvuotta edeltävänä tilikautena.

(715) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen 2 artiklan d alakohdassa viitataan ainoastaan meriliikenteen matkustajaliikenteeseen, eikä siinä viitata meriliikenteen tavaraliikenteeseen. Ilmoitusvelvollisuutta koskevan vapautuspäätöksen soveltamisen tiukan tulkinnan periaate (johdanto-osan 713 kappale) huomioon ottaen komissio katsoo, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista, jotka liittyvät merirahtiliikenteeseen tai yhdistettyihin palveluihin (matkustajat/rahti), maksettavan korvauksen ei voida katsoa kuuluvan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen soveltamisalaan, koska siinä ei nimenomaisesti viitata merirahtiliikenteeseen. ([241])

(716) Koska julkisen palvelun sopimukset liittyvät yhdistettyihin palveluihin, julkisen palvelun sopimusten saajille myönnetty korvaus ei kuulu yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen soveltamisalaan.

(717) Asianomaisten osapuolten huomautukset eivät vaikuta tähän päätelmään.

([239]) Neuvoston asetus (EU) 2015/1589, annettu 13 päivänä heinäkuuta 2015, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EUVL L 248, 24.9.2015, s. 9, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

([240]) Unionin tuomioistuimen tuomio 21.7.2016, Dilly’s Wellnesshotel, C-493/14, ECLI:EU:C:2016:577, 37 ja 38 kohta ja unionin tuomioistuimen tuomio 5.3.2019, Eesti Pagar AS, C-349/17, ECLI:EU:C:2019:172, 60 kohta.

([241]) Ks. analogisen tulkinnan osalta 19.10.2023 annetun tuomion SAD Trasporto locale, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, 23–29 kohta, jotka koskevat valtiontuesta ilmoittamista koskevasta velvollisuudesta vapauttamisesta annetun asetuksen soveltamisalaa, kun kyseessä on korvauksen maksaminen julkisen palvelun velvoitteista maanteiden kuljetuspalvelujen osalta.

(718) Ensinnäkin on todettava, että päinvastoin kuin Corsica Linea väittää (johdanto-osan 582 kappale), merirahtiliikenteen jättäminen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen soveltamisalan ulkopuolelle ei ole ristiriidassa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen tekstin eikä sen tarkoituksen kanssa, sellaisena kuin sitä on tulkittu kyseisen päätöksen johdanto-osan 24 kappaleessa. Yhdessäkään yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen artiklassa ei mainita merirahtiliikennettä. Johdanto-osan 24 kappaleessa täsmennetään ainoastaan säännöt, joita sovelletaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen rahoittamiseen lento- ja meriliikenteen alalla myönnettävään valtiontukeen, ja selvennetään, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevassa päätöksessä määritellään edellytykset, joiden täyttyessä tällainen tuki voidaan vapauttaa SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdassa määrätystä ilmoitusvelvollisuudesta, jos sitä koskevaa alakohtaista sääntöä ei ole. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen soveltamisalan määrittelevässä 2 artiklan d alakohdassa ei kuitenkaan mainita merirahtiliikennettä. Corsica Linea ei myöskään perustele, miksi merirahtiliikenteen jättäminen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen ulkopuolelle olisi vastoin yhdenvertaisen kohtelun periaatetta.

(719) Väite, jonka mukaan viittaus ainoastaan matkustajamäärään on perusteltu, koska matkustajaliikenne on yleinen indikaattori tietyn reitin taloudellisesta merkityksestä (johdanto-osan 584 kappale), ei myöskään osoita, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskeva päätös koskisi nimenomaisesti merirahtiliikennettä. Komissio toteaa päinvastoin, että julkisen palvelun sopimusten päätarkoitus on tavaraliikenne, ja henkilöliikenne rajoittuu niissä lääketieteellisistä syistä matkustavien henkilöiden ja kuljettajien kuljettamiseen (lukuun ottamatta Marseillen ja Proprianon välistä reittiä), joiden määrä on rajallinen.

(720) Lopuksi huomautus, jonka mukaan komission päätöksentekokäytäntö viittaa siihen, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevaa päätöstä sovelletaan yhdistettyihin palveluihin, ei ole merkityksellinen (johdanto-osan 583 kappale), koska vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan komission päätöksentekokäytäntö ei sido komissiota. ([242])

(721) Sen vuoksi yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevaa päätöstä ei voida soveltaa nyt käsiteltävässä asiassa. Tästä seuraa, että Ranskan viranomaiset panivat toimenpiteet täytäntöön sääntöjenvastaisesti ja asetuksen (EU) 2015/1589 3 artiklan ja SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti.

7.3 **Toimenpiteiden soveltuvuus sisämarkkinoille**

7.3.1 *SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden soveltaminen*

(722) Silloin kun julkisesta palvelusta maksettava korvaus on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaista valtiontukea, tällaiseen korvaukseen sovelletaan SEUT-sopimuksen 106, 107 ja 108 artiklaa.

(723) Oikeusperusta, jonka perusteella yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja varten myönnetyn valtiontuen soveltuvuutta sisämarkkinoille arvioidaan, on SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohta. Nyt käsiteltävässä asiassa kyseessä oleva valtiontuki koskee korvauksen myöntämistä julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun yhteydessä. Sen vuoksi on aiheellista tutkia tuen yhteensopivuutta SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan ja erityisesti kyseisen artiklan soveltamista koskevien erityissääntöjen kanssa.

(724) Nyt käsiteltävässä asiassa SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan soveltamista koskevat erityissäännöt esitetään yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevissa puitteissa. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 11 kohdassa todetaan, että ”[yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen] *soveltamisalan ulkopuolelle jäävä valtiontuki voidaan julistaa SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan mukaiseksi, jos se on välttämätöntä kyseessä olevan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamiseksi eikä vaikuta kaupan kehitykseen tavalla, joka on ristiriidassa unionin etujen kanssa*”, ja että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden ”*2.2–2.10 jaksossa vahvistettujen edellytysten on täytyttävä tämän tasapainon saavuttamiseksi*”.

(725) Komissio toteaa, että myös Ranskan viranomaiset ilmoittivat julkisen palvelun sopimuksista yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden perusteella.

(726) Ottaen huomioon, että kyseessä olevat toimenpiteet eivät kuulu yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen soveltamisalaan (ks. johdanto-osan 721 kappale), jäljempänä olevissa jaksoissa esitetään komission analyysi toimenpiteiden yhdenmukaisuudesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevissa puitteissa vahvistettujen edellytysten kanssa.

([242]) Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 20.9.2011, Regione autonoma della Sardegna, T-394/08, ECLI:EU:T:2011:493, 190 kohta.

(727) On myös huomattava, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 8 kohdan mukaisesti niissä vahvistettuja periaatteita sovelletaan julkisesta palvelusta maksettaviin korvauksiin meriliikenteen alalla sanotun kuitenkaan rajoittamatta unionin alakohtaiseen lainsäädäntöön sisältyvien tiukempien erityissäännösten soveltamista. Meriliikenteen alalla sovellettavassa kabotaasiasetuksessa, sellaisena kuin sitä tulkitaan tulkitsevassa tiedonannossa, vahvistetaan edellytykset, joiden täyttyessä jäsenvaltio voi tehdä sopimuksia julkisesta palvelusta sellaisten laivanvarustamojen kanssa, jotka harjoittavat aikataulunmukaista liikennettä saarille ja saarilta, sekä maksaa laivanvarustajille korvausta tällaisista palveluista. Näin ollen komissio analysoi toimenpiteiden yhdenmukaisuutta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden kanssa, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kabotaasiasetuksen erityissäännösten soveltamista.

7.3.2 *Varsinaisen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun olemassaolo*

(728) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 12 kohdan mukaan tuki on myönnettävä varsinaisiin ja oikein määriteltyihin SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuihin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviin palveluihin. Jäsenvaltiolla on velvollisuus näyttää toteen, että julkisen palvelun laajuus on määritelty oikein ([243]); kuten yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 13 kohdassa todetaan, komissio voi arvioinnissaan ainoastaan tarkistaa, ettei tässä määrittelyssä ole tehty ilmeistä virhettä.

(729) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 13 kohdassa todetaan, että jäsenvaltiot eivät voi liittää erityisiä julkisen palvelun velvoitteita palveluihin, joita tavanomaisissa markkinaolosuhteissa toimivat yritykset jo tarjoavat tai voivat tarjota tyydyttävästi ja valtion määrittämillä yleisen edun mukaisilla ehdoilla, joihin kuuluvat muun muassa hinta, objektiiviset laatuominaisuudet, jatkuvuus ja palvelun saatavuus.

(730) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 14 kohdassa korostetaan, että jäsenvaltioiden olisi osoitettava, että ne ovat harkinneet asianmukaisella tavalla julkisen palvelun tarvetta käyttämällä julkista kuulemista tai muita asianmukaisia välineitä käyttäjien ja palveluntarjoajien etujen huomioon ottamiseksi.

(731) Kuten johdanto-osan 727 kappaleessa todetaan, kabotaasiasetuksessa sallitaan jäsenvaltioiden tehdä sopimuksia aikataulunmukaisen liikenteen harjoittamisesta saarille ja saarilta julkisena palveluna korvausta vastaan. Kabotaasiasetuksen mukaisella julkisen palvelun sopimuksella tarkoitetaan sopimusta riittävän julkisen liikennepalvelun tarjoamiseksi. Tällainen sopimus voi käsittää erityisesti:

— jatkuvuutta, säännöllisyyttä, kapasiteettia ja laatua koskevat standardeja

— täydentäviä liikennepalveluja

— liikennepalveluja määrätyin hinnoin ja ehdoin, erityisesti tietyille matkustajaryhmille tai tietyille reiteille tarkoitettuja palveluja ja

— liikenteen mukauttamisen vastaamaan todellisia tarpeita.

(732) Unionin yleisen tuomioistuimen 1 päivänä maaliskuuta 2017 antamissa tuomioissa T-366/13 ([244]), jäljempänä 'SNCM I -tuomio', ja T-454/13 ([245]), jäljempänä 'SNCM II -tuomio', selvennettiin jäsenvaltioiden velvollisuuksia julkisen palvelun laajuuden määrittelyn osalta ja sitä, missä muodossa julkinen toimenpide on toteutettava, jotta voidaan varmistaa kyseisen palvelun tarjoaminen. Unionin yleinen tuomioistuin vahvisti erityisesti, että julkisen palvelun sopimuksen on laajuudeltaan vastattava julkisen palvelun tarvetta, joka käy ilmi siitä, että i) palveluille tai osalle niistä on käyttäjien taholta kysyntää eivätkä ii) markkinoiden toimijat vastaa tähän kysyntään ilman julkisen vallan vahvistamaa tätä koskevaa velvoitetta, ja johon vastatessaan iii) kansallisten viranomaisten on suosittava lähestymistapaa, jolla haitataan vähiten sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan kannalta olennaisia vapauksia. ([246])

([243]) Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 15.11.2018, Stichting Woonlinie, T-202/10 RENV II ja T-203/10 RENV II, ECLI:EU:T:2018:795, 79–83 kohta.
([244]) Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 1.3.2017, SNCM I, viite sama kuin edellä.
([245]) Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 1.3.2017, SNCM II, viite sama kuin edellä.
([246]) Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 1.3.2017, SNCM II, 134 kohta.

(733) Nyt käsiteltävässä asiassa on tarpeen arvioida, täyttävätkö julkisen palvelun sopimukset laajuudeltaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevissa puitteissa ja kabotaasiasetuksessa, sellaisena kuin sitä tulkitaan tulkitsevassa tiedonannossa, vahvistetut edellytykset. Tätä varten komissio tutkii, vastataanko julkisen palvelun sopimuksilla julkisen palvelun tarpeeseen ja ovatko nämä sopimukset se toimintatapa, jolla haitataan vähiten sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan kannalta olennaisia vapauksia.

7.3.2.1 Julkisen palvelun tarve

(734) Kuten unionin yleinen tuomioistuin katsoi SNCM II -tuomiossa, meriliikenteen kabotaasin alalla voidaan todeta olevan tarve julkiselle palvelulle vain silloin, kun on osoitettu, että käyttäjien taholta on kysyntää tietylle palvelulle eivätkä markkinat vastaa tähän kysyntään. Unionin yleisen tuomioistuimen mukaan julkisen palvelun tarve voidaan arvioida muun muassa markkinatutkimuksilla, julkisilla kuulemisilla tai hankepyynnöillä. ([247])

(735) Edellä tarkoitetut edellytykset vastaavat olennaisilta osin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 14 ja 13 kohdassa vahvistettuja edellytyksiä (yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 14 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on otettava huomioon käyttäjien etu käyttämällä julkista kuulemista tai muita asianmukaisia välineitä ja 13 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on oltava varmoja, että markkinoilla on toimintapuute).

(736) Edellä esitetystä seuraa ensinnäkin, että jos palveluille tai osalle niistä *ei ole kysyntää käyttäjien taholta*, julkiselle palvelulle ei voi olla tarvetta. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 14 kohdassa edellytetään tältä osin, että käyttäjien etu otetaan asianmukaisesti huomioon käyttämällä julkisia kuulemisia tai muita asianmukaisia välineitä. Markkinoiden toimintapuutetta koskevan analyysin lähtökohtana on sekä laadullisen että määrällisen kysynnän selvittäminen käyttäjien keskuudessa. Julkisen palvelun tarpeen määrittämiseksi käyttäjäkysyntää verrataan toimijoiden kaupalliseen tarjontaan ilman jäsenvaltion suunnittelemaa julkisen palvelun velvoitetta.

(737) Vastaavasti on todettava, että jos *markkinoilla ei ole toimintapuutetta*, julkiselle palvelulle ei voi olla tarvetta. Markkinoiden toimintapuutetta koskeva analyysi on kaksivaiheinen. Ensinnäkin on tutkittava, millaisia palveluja markkinat tarjoaisivat ilman suunniteltua julkisen palvelun velvoitetta. Tältä osin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 14 kohdassa todetaan, että palveluntarjoajien etu on otettava asianmukaisesti huomioon käyttämällä julkisia kuulemisia tai muita asianmukaisia välineitä. Tämän jälkeen on tutkittava, riittäisikö tällainen tarjonta vastaamaan käyttäjäkysyntään.

(738) Kuten Corsica Ferries aivan oikein huomauttaa (johdanto-osan 455 ja 456 kappale), markkinoiden tarjontaa määritettäessä ei pidä ottaa huomioon vain markkinoiden nykyistä tarjontaa, vaan asiaa on tarkasteltava dynaamisesti arvioimalla markkinoiden tarjontaa tulevaisuudessa. Toisin sanoen tarkastellessaan, onko markkinoilla toimintapuute, jäsenvaltioiden on vahvistettava, ovatko nykyinen *ja* mahdollinen tuleva tarjonta (eli palvelut, jotka toimijat voisivat uskottavasti tarjota kohtuullisessa ajassa ilman suunniteltua julkisen palvelun velvoitetta) riittämättömät vastaamaan käyttäjien keskuudessa määritettyyn kysyntään.

(739) Toisin kuin Corsica Ferries väittää (johdanto-osan 457 kappale), komissiolla ei kuitenkaan ole velvollisuutta tutkia yksityiskohtaisesti jäsenvaltion suorittamaa markkinoiden toimintapuutetta koskevaa analyysia. Kuten johdanto-osan 728 kappaleessa todetaan, komissio voi arvioinnissaan ainoastaan tarkastaa, ettei analyysissa ole tehty ilmeistä virhettä.

(740) Nyt käsiteltävässä asiassa Ranskan viranomaiset tutkivat, oliko Korsikalle suuntautuvia meriliikennepalveluja koskevat julkisen palvelun sopimukset tarpeen pitää voimassa. Määrittämiensä julkisen palvelun tarpeiden perusteella ne päättelivät, että sopimukset olisi pidettävä voimassa. Jäljempänä olevissa alajaksoissa esitetään komission analyysi kustakin Ranskan määrittämästä julkisen palvelun tarpeesta.

7.3.2.1.1 Korsikalla ja muualla asuvien matkustajien tarve meriliikennepalveluille Marseillen ja Proprianon välillä

(741) Tässä alajaksossa komissio tutkii, i) vastaako Korsikalla asuvien ja muualla asuvien matkustajien meriliikennepalvelujen tarve Marseillen ja Proprianon välisellä reitillä kysyntää näiden käyttäjien keskuudessa ja onko Ranska osoittanut tämän kysynnän olemassaolon asianmukaisesti ja ii) voisiko yksityinen tarjonta kattaa tämän kysynnän.

([247]) Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 1.3.2017, SNCM II, 135 kohta.

7.3.2.1.1.1 Käyttäjäkysyntä

7.3.2.1.1.1.1 Laadullinen kysyntä

1) Laadullisen kysynnän määrittämiseen käytettyjen välineiden asianmukaisuus

(742) Komissio toteaa, että Ranskan viranomaiset käyttivät useita välineitä määrittääkseen liikennepalvelujen kysynnän matkustajien keskuudessa Korsikalle suuntautuvilla meriliikennereiteillä, muun muassa Marseillen ja Proprianon välisellä reitillä.

(743) Ensinnäkin Ranskan viranomaiset järjestivät useita julkisia kuulemisia kerätäkseen tietoa kysynnästä näiden matkustajien keskuudessa.

(744) Ensimmäiseksi järjestettiin käyttäjien kuuleminen (johdanto-osan 93 kappale), jossa kaikkia liikennepalvelujen käyttäjiä pyydettiin vastaamaan Marseillen ja Korsikan satamien välisten meriliikennepalvelujen käyttöä koskevaan yleiseen kyselylomakkeeseen. Kyselylomakkeen liitteenä oli useita asiakirjoja, joissa käyttäjille i) kerrottiin yleisesti Korsikalle suuntautuvista meriliikennepalveluista sekä kuvattiin ii) toimenpiteet, joita Ranskan viranomaiset olivat toteuttaneet julkisen palvelun tarpeen määrittämiseksi, ja iii) Ranskan alustavasti määrittelemät käyttäjäryhmät (johdanto-osan 95 kappale). Komissio katsoo, että nämä tiedot olivat riittävät, jotta käyttäjät saattoivat ymmärtää kuulemisen asiayhteyden. Lisäksi käyttäjien kuuleminen oli avoinna kuukauden ajan, mikä on kohtuullinen aika. Kuuleminen ja sen tausta-asiakirjat olivat yleisön saatavilla CdC:n verkkosivustolla, ja niistä levitettiin tietoa paikallisessa ja alueellisessa lehdistössä (johdanto-osan 94, 95 ja 366 kappale), jotta varmistettiin mahdollisimman laaja yleisö.

(745) Kyselylomake sisälsi noin 20 kysymystä, joiden avulla pyrittiin arvioimaan käyttäjien tarpeita kullakin Marseillen ja Korsikan satamien välisellä merireitillä, mukaan lukien Marseillen ja Proprianon välisellä reitillä. Kuten 3.4.2.1.1.1.1 jaksossa esitetty kysymysten yksityiskohtainen kuvaus osoittaa, Ranskan viranomaiset pystyivät keräämään kysymysten avulla tietoa matkustajien tarpeista lähtö- ja saapumisaikojen, lipputyyppien (auto, hytti), vuorovälien ja hintojen suhteen (ks. johdanto-osan 105 kappale) kunkin Korsikan ja Manner-Ranskan välisen reitin osalta, Marseillen ja Proprianon välinen reitti mukaan lukien. Lisäksi kyselylomake sisälsi useita kysymyksiä mantereen satamien keskinäisestä korvattavuudesta (käyttäjien näkökulmasta) (ks. johdanto-osan 106 kappale) sekä meriliikenteen korvattavuudesta lentoliikenteellä (ks. johdanto-osan 107 kappale).

(746) Suurin osa kysymyksistä oli monivalintakysymyksiä, ja lisäksi useisiin kysymyksiin oli mahdollista antaa myös jokin muu vastaus. Suurimpaan osaan kysymyksistä Ranskan viranomaiset hyväksyivät vapaamuotoisen vastauksen (johdanto-osan 109 kappale). Näin ollen kyselylomake oli riittävän avoin, jotta vastaajien oli mahdollista esittää erilaisia näkemyksiä. Monivalintakysymyksiin ehdotetut vastaukset olivat selkeitä, uskottavia ja monipuolisia. Näin ollen Corsica Ferriesin huomautus, jonka mukaan kyselylomake oli liian rajoittava (johdanto-osan 401 kappale), olisi hylättävä.

(747) Komissio kiinnitti menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä huomiota mahdolliseen metodologiseen vääristymään ([248]), joka johtui siitä, että kyselylomake oli suunnattu ensisijaisesti Marseillen sataman ja Korsikan välisten meriliikenneyhteyksien käyttäjille. Perusteellisen analyysin jälkeen komissio kuitenkin toteaa, ettei kyselylomakkeessa ollut tällaista vääristymää, sillä useissa kysymyksissä käyttäjiltä kysyttiin, voisivatko he käyttää Marseillen sataman sijaan jotakin muuta mantereella sijaitsevaa satamaa matkustaessaan Korsikan ja mantereen välillä (johdanto-osan 106 kappale). Tällä tavoin Ranskan viranomaiset pystyivät selvittämään, i) vertasivatko käyttäjät Marseillen reitillä tarjolla olevia yhteyksiä Toulonin ja Nizzan reiteillä tarjolla oleviin yhteyksiin vuorovälien ja matkan tarkoituksen osalta, ii) siirtyisivätkö käyttäjät käyttämään Toulonin ja Nizzan reittejä, jos lippujen hinnat Marseillen reitillä nousisivat, ja iii) olivatko käyttäjät jo käyttäneet Toulonin ja/tai Nizzan reittiä matkustaessaan Korsikan ja mantereen välillä ja mistä syystä. Tällä tavoin Ranskan viranomaiset saivat käsityksen Manner-Ranskan satamien keskinäisestä korvattavuudesta ja erityisesti Marseillen sataman korvattavuudesta Toulonin ja Nizzan satamilla.

(748) Corsica Ferriesin huomautus kysymysten sanamuodosta (ks. johdanto-osan 400 kappale) olisi näin ollen hylättävä. Toisin kuin Corsica Ferries väittää, muita mantereen satamia kuin Marseillen satamaa koskevien kysymysten tarkoituksena ei ollut pelkästään saada selville, miksi vastaaja käytti Marseillen satamaa eikä jotakin muuta satamaa, vaan käyttäjiltä kysyttiin myös, miksi he olivat valinneet Marseillen sataman sijaan Toulonin ja/tai Nizzan sataman.

([248]) Menettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdanto-osan 283 kappale.

(749) On myös muistettava, että aiemmin julkisen palvelun sopimuksia on tehty vain Marseillen ja Korsikan satamien välisille reiteille (ks. johdanto-osan 69 kappale). Ranskan oli siis perusteltua selvittää, oliko Marseillen ja Korsikan satamien väliset julkisen palvelun sopimukset tässä tapauksessa tarpeen pitää voimassa, ottamalla selvää käyttäjien nykyisistä tarpeista näillä reiteillä ja selvittämällä, voisivatko muut palvelut (lentoliikenne tai meriliikennepalvelut muista mantereen satamista) täyttää heidän tarpeensa Marseillen ja Korsikan välisten meriliikennepalvelujen ehtoja vastaavin ehdoin. Corsica Ferries ei selitä, miten eri kyselylomakkeiden käyttäminen Toulonin ja Korsikan sekä Nizzan ja Korsikan välisten reittien käyttäjien näkemysten selvittämiseen olisi voinut johtaa Ranskan viranomaisten tekemistä päätelmistä poikkeaviin johtopäätöksiin.

(750) Komissio toteaa myös, että käyttäjien kuulemiseen saatiin suuri määrä vastauksia (lähes tuhat vastausta ([249])), joten Ranskan viranomaisilla oli käytettävissään merkittävä määrä käyttäjiltä suoraan saatuja huomioita. Corsica Ferries ei siis voi väittää, että saatujen vastausten määrä oli riittämätön (johdanto-osan 402 kappale), kun otetaan huomioon matkustajien kokonaismäärä Korsikan ja Manner-Ranskan välisillä merireiteillä. Corsica Ferries ei mainitse, kuinka paljon vastauksia olisi vähintään pitänyt saada, jotta käyttäjien kuulemisesta saatuja tietoja voidaan hyödyntää. Esimerkiksi Ranskassa noin 1 000 henkilön otos katsotaan kyselyjen yhteydessä yleisesti riittäväksi, jotta virhemarginaali on pieni koko Ranskan osalta (Ranskassa on reilut 67 miljoonaa asukasta). ([250]) Joka tapauksessa käyttäjien kuuleminen oli vain yksi monista välineistä, joita Ranskan viranomaiset käyttivät laadullisen kysynnän määrittämiseen matkustajien keskuudessa.

(751) Corsica Ferriesin väitteestä, jonka mukaan Corsica Linea yritti vaikuttaa kyselylomakkeisiin annettaviin vastauksiin kehottamalla työntekijöitään valitsemaan ne vastaukset, jotka auttaisivat varmistamaan julkisen palvelun sopimuksen säilymisen (ks. johdanto-osan 403 kappale), komissio toteaa, että kyseessä on erittäin vakava syytös, jonka aiheena oleva teko voisi kansallisen lainsäädännön nojalla johtaa hallinnolliseen ja/tai rikosoikeudelliseen menettelyyn. Sen vuoksi tällaisten väitteiden tueksi on esitettävä selkeitä, konkreettisia ja luotettavia todisteita. Corsica Ferries ei kuitenkaan toimittanut huomautustensa yhteydessä tällaisia todisteita. Corsica Ferries toimitti erään Corsica Linean työntekijän vastaanottaman sähköpostiviestin, mutta kyseinen viesti sisälsi vain linkin käyttäjien kuulemiseen. Siinä ei mainittu kyseisen työntekijän asemaa, viestin vastaanottajia tai mahdollisia liitteitä, minkä vuoksi komissio ei voi arvioida viestin tosiasiallista laajuutta.

(752) Toisessa, satamille suunnatussa kuulemisessa satamaviranomaisia pyydettiin esittämään huomautuksia Korsikalle suuntautuvista meriliikennepalveluista, jotta Ranskan viranomaiset saisivat tietoa erityisesti kilpailun tasosta meriliikennepalvelujen markkinoilla sekä satamien kapasiteetista (ks. johdanto-osan 116–119 kappale). Kuten johdanto-osan 96 kappaleessa todetaan, tämä kuuleminen oli avoinna kuukauden ajan, mikä oli kohtuullinen aika. Satamaviranomaisille suunnattu kyselylomake oli riittävän jäsennelty, jotta Ranskan viranomaiset saivat kattavan ja yksityiskohtaisen kuvan asianomaisten satamien toiminnasta. Ranskan viranomaiset saivat kyselyn avulla tietoa myös käyttäjäkysynnästä (esimerkiksi satamien markkina-alueista, meriliikenteen käyttäjien käytettävissä olevista tiloista ja palveluista ja satamien esteettömyydestä) sekä palveluista, joita markkinoilla voitaisiin uskottavasti tarjota ilman julkisen palvelun sopimusta (vastauksissa kuvattiin kattavasti palvelut ja kapasiteetti, joita satamat tarjoavat varustamoille). Ranskan viranomaiset saivat vastauksen kyselylomakkeeseen Marseillen, Toulonin ja Nizzan satamilta (johdanto-osan 120 kappale) sekä Korsikan satamilta Korsikan kauppakamarin kautta (johdanto-osan 124 kappale).

(753) Näin ollen Ranskan viranomaiset järjestivät julkisia kuulemisia, joiden avulla ne pystyivät ottamaan huomioon käyttäjien edut.

(754) Julkisten kuulemisten lisäksi Ranskan viranomaiset myös tilasivat riippumattomalta taloudelliselta konsulttiyritykseltä (Gecodia) julkisia kuulemisia täydentävän tutkimuksen käyttäjäkysynnästä (johdanto-osan 90 kappale). Tämä tutkimus tehtiin samaan aikaan, kun kuulemiset järjestettiin. Tutkimuksen päätelmät esitetään Gecodian raportissa. Komissio toteaa, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 14 kohdan mukaan riippumattoman taloudellisen konsulttiyrityksen tekemä tutkimus tietyn palvelun kysynnästä käyttäjien keskuudessa voi olla asianmukainen väline kyseisen palvelun käyttäjien etujen huomioon ottamiseksi, erityisesti silloin, kun tällainen tutkimus täydentää julkista kuulemista.

([249]) Vastauksista 300 koski erityisesti Marseillen ja Proprianon välistä reittiä.

([250]) https://www.vie-publique.fr/questions-reponses/269387-les-sondages-dopinion-foire-aux-questions-faq (sivustolla käyty 18.10.2024).

(755) Edellä esitetyt seikat osoittavat, että Ranska käytti useita välineitä – joita komissio pitää yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 14 kohdassa tarkoitetulla tavalla asianmukaisina – kyseessä olevien palvelujen käyttäjien etujen huomioon ottamiseksi.

2) Ranskan päätelmät laadullisesta kysynnästä käyttäjien keskuudessa Marseillen ja Proprianon välisellä reitillä

(756) Seuraavaksi komissio tarkastelee Ranskan viranomaisten päätelmiä, joiden mukaan i) meriliikennettä ei voi matkustajien näkökulmasta korvata lentoliikenteellä ja jotka koskevat ii) eroa Korsikalla ja muualla asuvien matkustajien välillä, iii) Marseillen sataman maantieteellistä korvattavuutta Toulonin ja Nizzan satamilla sekä iv) Proprianon sataman maantieteellistä korvattavuutta Korsikan muilla satamilla.

a) Päätelmä, jonka mukaan meriliikenne ei ole korvattavissa lentoliikenteellä

(757) Komissio toteaa, että Ranskan viranomaisten mukaan mantereen ja Korsikan välisen meriliikenteen käyttäjäkysyntää ei merireitistä riippumatta voida vastaavissa olosuhteissa kattaa lentoliikennepalveluilla. Ranska sulki pois mahdollisuuden korvata meriliikenne lentoliikenteellä useiden tekijöiden vuoksi. Yhteenveto näistä tekijöistä esitetään johdanto-osan 127–131 kappaleessa.

(758) Komissio toteaa näistä tekijöistä erityisesti, että käyttäjien kuulemisen tulokset viittaavat siihen, etteivät meri- ja lentoliikenne ole keskenään korvattavissa, koska suurin osa vastaajista teki vain vähän tai ei lainkaan vertailua lento- ja meriliikenteen välillä. Tämä koski erityisesti Marseillen ja Proprianon välistä reittiä. Lisäksi komissio toteaa, että suuri osa matkustajista ottaa auton mukaansa matkustaessaan Korsikalle laivalla, minkä myös Corsica Ferries vahvisti huomautuksissaan (ks. johdanto-osan 420 kappale). Lisäksi Gecodian raportin mukaan myös matka-aikaan liittyvät rajoitteet ja vuorotiheydet ovat yksi syy siihen, etteivät meri- ja lentoliikenne ole keskenään korvattavissa, sillä matka-ajat näiden kahden liikennemuodon välillä vaihtelevat suuresti (1 tunti lentokoneella, 6–12 tuntia laivalla) ja lentoja on tarjolla huomattavasti tiheämmin kuin meriyhteyksiä.

(759) Tämän näytön perusteella komissio katsoo, ettei analyysi vaikuta ilmeisen virheelliseltä. Yksikään asianomaisista osapuolista ei myöskään esittänyt tästä asiasta huomautuksia. Ranskan viranomaiset saattoivat siis sulkea pois mahdollisuuden korvata Korsikalle suuntautuvat meriliikenneliikennepalvelut lentoliikenteellä ilman, että arviointi oli ilmeisen virheellinen.

b) Korsikalla ja muualla asuvien matkustajien erot

(760) Komissio toteaa Ranskan katsovan Gecodian raportin perusteella, että Korsikan ja mantereen välillä matkustavat jakautuvat kahteen ryhmään eli Korsikalla asuviin ja muualla asuviin matkustajiin, ja nämä ryhmät eroavat toisistaan kysynnän osalta (johdanto-osan 132–135 kappale).

(761) Ranska selittää, että näiden kahden ryhmän erottelu perustuu CdC:n määräämään erityishinnoitteluun, jota varustamot soveltavat Korsikalla asuvien matkustajien lippujen hintoihin. Kyseiset kaksi käyttäjäryhmää eroavat toisistaan myös käyttäytymisen osalta: ne käyttävät meriliikennepalveluja eri tavalla (Korsikalla asuvat matkustajat matkustavat säännöllisemmin ympäri vuoden ja suosivat yön yli -vuoroja), ja ne myös käyttävät eri lähtö- ja kohdesatamia Manner-Ranskassa (Korsikalla asuvat matkustajat eivät pidä Marseillea ja Nizzaa toisiaan korvaavina satamina, toisin kuin muualla asuvat matkustajat).

(762) Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä komissio katsoi alustavasti, ettei käyttäjien erottelu kahteen ryhmään vaikuttanut johtuvan ilmeisestä virheestä. Ranskan toimittaman näytön perusteellisen analyysin jälkeen komissio ei kuitenkaan katso, että mikään edellä esitetyistä seikoista oikeutti erottelemaan käyttäjät kahteen ryhmään.

(763) Ensinnäkin väite, jonka mukaan Korsikalla asuvat matkustajat maksavat vuoden 2019 julkisen palvelun velvoitejärjestelmän perusteella alennetun hinnan matkoistaan, ei itsessään osoita, että kyseiset kaksi ryhmää käyttäisivät meriliikennepalveluja eri tavalla. Lipun hinta määräytyy käyttäjän asuinpaikan eikä sen perusteella, miten hän käyttää palvelua. Alennettu hinta johtuu ennen kaikkea CdC:n poliittisesta tahdosta vähentää Korsikalla asuvien matkustajien ryhmän kohtaamia rajoitteita, jotka johtuvat Korsikan saariasemasta, eikä se osoita, että Korsikalla asuvat matkustajat käyttäytyisivät eri tavalla kuin muualla asuvat. Myöskään väite, jonka mukaan varustamot voivat soveltaa Korsikalla asuviin matkustajiin erityishinnoittelua omasta aloitteestaan, ei ole merkityksellinen, sillä i) käsiteltävänä olevassa asiassa tarkastellaan Korsikan ja Manner-Ranskan välillä eikä muilla maantieteellisillä alueilla tarjottavia meriliikennepalveluja ja ii) vuoden 2019 julkisen palvelun velvoitejärjestelmä edellyttää varustamoita soveltamaan Korsikalla asuviin matkustajiin halvempia hintoja kaikilla Korsikan reiteillä, eli varustamot eivät voi itse päättää asiasta.

(764) Tarkasteltaessa väitteitä, joiden mukaan i) Korsikalla asuvat matkustajat matkustavat reiteillä ympäri vuoden (kun taas muualla asuvat matkustavat reiteillä pääasiassa kesällä) ja ii) käyttävät yön yli -vuoroja useammin kuin muualla asuvat matkustajat (jotka matkustavat mieluummin päivällä), on selvää, että tämä näyttö ei ole yksiselitteisen vakuuttavaa. Ensiksi mainitun seikan osalta käyttäjien kuuleminen osoittaa, että suurin osa (niin Korsikalla kuin muualla asuvista) vastaajista matkustaa reiteillä – Marseillen ja Proprianon välinen reitti mukaan lukien – 2–5 kertaa vuodessa (ks. johdanto-osan 112 kappale), eli kyseiset kaksi matkustajaryhmää matkustavat yhtä tiuhaan, vaikkakin yleensä eri vuodenaikoina. Jälkimmäisen seikan osalta komissio toteaa, että kuten Ranskan viranomaiset itse totesivat, päätelmä, jonka mukaan Korsikalla asuvat matkustavat useammin yöllä kuin muualla asuvat, koskee ainoastaan Toulonin ja Korsikan välisiä reittejä. Sitä vastoin Nizzan ja Korsikan välisillä reiteillä Korsikalla ja muualla asuvien matkustajien osuudet yöllä matkustavista ovat lähes yhtä suuret. ([251]) Joka tapauksessa käyttäjien kuulemisen tulokset osoittavat selvästi, että kaikki käyttäjät (sekä Korsikalla että muualla asuvat) merireitistä riippumatta ovat tyytyväisiä kuulemisen ajankohtana voimassa olleisiin lähtö- ja saapumisaikoihin Korsikalla, ja nämä ajat vahvistavat, että muualla asuvat suosivat yön yli -vuoroja (johdanto-osan 112 kappale).

(765) Yleisemmin ottaen käyttäjien kuulemisen tulokset vahvistavat suurelta osin sen, että meriliikennepalvelujen kysynnässä (Korsikalla tai muualla asuvien) matkustajien keskuudessa ei ole juurikaan eroja, myöskään Marseillen ja Proprianon välisellä reitillä (ks. johdanto-osan 112 kappale). ([252])

(766) Näin ollen komissio katsoo Ranskan viranomaisten sille toimittamien tietojen perusteella, ettei Korsikalla ja muualla asuvien matkustajien tarpeissa Korsikalle suuntautuvien meriliikennepalvelujen käytön suhteen ole selkeitä eroja. Korsikalle suuntautuvien meriliikennepalvelujen kysyntä matkustajien keskuudessa on sen sijaan hyvin samanlaista.

(767) Komissio toteaa kuitenkin, että Ranskan viranomaiset tarkastelivat kysyntää Korsikalla ja muualla asuvien matkustajien keskuudessa markkinoiden toimintapuutetta koskevassa analyysissa kokonaisuutena (ks. taulukko 16). Marseillen ja Proprianon välistä reittiä koskevassa julkisen palvelun sopimuksessa ei myöskään määrätä kumpaakaan matkustajaryhmää koskevasta erityisestä julkisen palvelun velvoitteesta, vaan sopimuksessa molemmat ryhmät ovat samassa asemassa eikä kummallakaan niistä todeta olevan nimenomaan kyseistä ryhmää koskevaa julkisen palvelun tarvetta.

(768) Näin ollen Ranskan viranomaiset tekivät ilmeisen arviointivirheen matkustajaryhmien erottelussa, mutta tämä virhe ei kuitenkaan aseta kyseenalaiseksi Marseillen ja Proprianon välisellä reitillä todettua julkisen palvelun tarvetta.

c) Päätelmä Marseillen sataman maantieteellisestä korvattavuudesta muilla mantereella sijaitsevilla satamilla

(769) Mantereella sijaitsevan lähtö- tai tulosataman valinnasta (ks. johdanto-osan 135 kappale) komissio toteaa, että Ranskan viranomaisten mukaan Korsikalla asuvat matkustajat eivät tee eroa Marseillen ja Toulonin satamien välillä. Toisin sanoen Korsikalla asuva matkustaja, joka matkustaa Korsikalta mantereelle tai toisin päin, voi käyttää joko Marseillen tai Toulonin satamaa saavuttaakseen lopullisen määränpäänsä. Sitä vastoin Marseillen ja Nizzan satamat eivät Ranskan mukaan ole Korsikalla asuvien matkustajien mielestä korvattavissa toisillaan heidän

([251]) Ks. alaviite 78.

([252]) Korsikan lähtö- ja saapumisaikojen sekä vuorotiheyden lisäksi komissio toteaa käyttäjien kuulemisen tulosten osalta, että i) Korsikalla ja muualla asuvilla matkustajilla on samat tarpeet auton mukaan ottamisen ja hytin suhteen ja ii) he kannattavat samoja vuorotiheyksiä Marseillen ja Korsikan välisillä reiteillä.

matkustaessaan Korsikalta mantereelle tai toisin päin, sillä niiden välinen etäisyys on 200 kilometriä. Näin ollen Korsikalta mantereelle tai toisin päin matkustavien Korsikalla asuvien matkustajien osalta todetun kysynnän oli katsottava tarkoittavan matkustajakysyntää Marseillen/Toulonin ja Korsikan välillä, ja Korsikan ja Manner-Ranskan välisten liikennepalvelujen markkinoiden toimintapuutteen analyysia oli tarkasteltava siten, että Marseillen ja Toulonin reittejä tarkasteltiin yhdessä.

(770) Muualla asuvien matkustajien osalta Ranska väittää, että nämä matkustajat eivät tee eroa mantereella sijaitsevien kolmen sataman välillä ja että nämä kolme satamaa ovat täysin korvattavissa keskenään, mutta ei kuitenkaan ole toimittanut mitään erityisiä perusteluja tämän päätelmän tueksi. Tämän vuoksi määrällinen kysyntä muualla asuvien matkustajien taholta oli laskettava mantereella sijaitsevien kolmen sataman perusteella yhteensä, ja Korsikan ja Manner-Ranskan välisten liikennepalvelujen markkinoiden toimintapuutteen analyysia oli tarkasteltava siten, että Marseillen, Toulonin ja Nizzan reittejä tarkasteltiin yhdessä.

(771) Komissio toteaa myös, että käyttäjien kuulemisen tulosten mukaan suurin osa matkustajista (niin Korsikalla kuin muualla asuvista) vertailee Korsikan ja Marseillen sekä Korsikan ja mantereen muiden satamien välillä saatavilla olevia yhteyksiä ja että vuonna 2019 suuri osa heistä käytti Marseillen lisäksi vähintään yhtä muuta mantereella sijaitsevaa satamaa matkustaessaan Korsikan ja mantereen välillä (johdanto-osan 113 ja 114 kappale). Jos lipun hinta Marseillen reitillä nousisi, merkittävä enemmistö vastaajista siirtyisi käyttämään Toulonin reittiä ja pieni osa heistä matkustaisi myös Nizzaan. Komissio kuitenkin huomauttaa, että Marseille–Propriano-reitin osalta vertailuja tehdään harvemmin (johdanto-osan 113 kappale), ja näin olisi myös siinä tapauksessa, että lipun hinta Marseillen reitillä nousisi (johdanto-osan 114 kappale). Tulokset osoittavat myös, että muualla asuvat matkustajat vertailevat Korsikan ja mantereen eri satamien välillä saatavilla olevia yhteyksiä harvemmin kuin Korsikalla asuvat matkustajat.

(772) Lisäksi komissio toteaa, että Toulonin ja Marseillen satamat kertoivat satamien kuulemisen yhteydessä kilpailevansa selkeästi keskenään matkustajameriliikenteen markkinoilla ja että niiden markkina-alue kattaa koko Ranskan. Nizzan sataman ja Marseillen tai Toulonin sataman välinen kilpailu näyttää olevan vähäisempää, koska Nizzan satama houkuttelee pääasiassa alueellisia asiakkaita (johdanto-osan 121 ja 122 kappale). Näiden kolmen sataman viranomaiset eivät kuitenkaan maininneet mitään erityisiä infrastruktuurirajoitteita, jotka vaikeuttaisivat matkustajaliikenteen palvelemista (johdanto-osan 123 kappale), joskaan Toulonin satamaviranomainen ei infrastruktuurin korkean käyttöasteen vuoksi pysty takaamaan päivittäisiä tai viikoittaisia edestakaisia matkoja Korsikalle.

(773) Komissio toteaa myös, että Marseillen ja Toulonin kaupunkien välinen etäisyys on noin 60 kilometriä ja että matka niiden välillä kestää niin maanteitse kuin rautateitse keskimäärin alle tunnin (johdanto-osan 25 kappale). Kaupunkien väliset yhteydet ovat erinomaiset, sillä niiden välillä kulkee suuri moottoritie ja tiheästi liikennöiviä junia. Nizza puolestaan sijaitsee huomattavasti kauempana Toulonista ja Marseillesta. Sen etäisyys näihin kaupunkeihin on yli 150 kilometriä, ja matka Toulonin ja Nizzan välillä kestää maanteitse tai rautateitse keskimäärin vähintään 1 tunnin 45 minuuttia tai jopa kaksi tuntia, vaikka kaupunkien välillä on runsaasti tieinfrastruktuuria ja rautatieyhteyksiä.

(774) Komissio toteaa tältä osin, että yli 100 kilometrin tai yli tunnin pituinen matka kahden sataman välillä voi viitata siihen, että käyttäjien näkökulmasta ne eivät periaatteessa kilpaile keskenään. Komissio katsoo, että esimerkiksi lentoaseman maantieteellinen markkina-alue ulottuu noin 100 kilometrin tai noin 60 minuutin säteelle mitattuna matka-aikana autolla, linja-autolla, junalla tai suurnopeusjunalla . ([253])

(775) Näistä havainnoista voidaan tehdä jäljempänä esitettävät päätelmät.

(776) Komissio katsoo, että Marseillen ja Toulonin satamat ovat sekä Korsikalla että muualla asuvien matkustajien näkökulmasta keskenään korvattavissa. Näiden satamien välinen etäisyys on alle 100 kilometriä, ja matka-aika niiden välillä kestää alle tunnin. Lisäksi näiden kaupunkien välillä on hyvin toimivat ja säännölliset maantie- ja rautatieyhteydet. Käyttäjien ja satamien kuulemiset myös osoittavat kyseisten satamien kilpailevan voimakkaasti keskenään matkustajaliikenteen markkinoilla. ([254]) Näin ollen Ranskan viranomaiset eivät tältä osin tehneet ilmeistä arviointivirhettä.

([253]) Komission tiedonanto ”Suuntaviivat valtiontuesta lentoasemille ja lentoyhtiöille” (EUVL C 99, 4.4.2014, s. 3), 2.2 kohta.
([254]) Myös kilpailuviranomainen näyttää tekevän tämän päätelmän lausunnossaan (297–305 kohta).

(777) Sitä vastoin Marseillen ja Nizzan satamien osalta komissio katsoo sille toimitettujen tietojen perusteella, että näiden satamien keskinäisestä korvattavuudesta Korsikalla ja muualla asuvien matkustajien näkökulmasta ei ole riittävää näyttöä. ([255])

(778) Ensinnäkin komissio toteaa, että Marseillen ja Nizzan välinen etäisyys on reilusti yli 100 kilometriä ja matka niiden välillä kestää reilusti yli tunnin. Sen vuoksi Marseillen satama vaihtoehtona Nizzan satamalle on periaatteessa suljettava pois. Toiseksi on todettava, että käyttäjien ja satamien kuulemisten tulokset vahvistavat, etteivät Nizzan ja Marseillen satamat ole keskenään korvattavissa. Myös Nizzan satama itse huomautti, että sen markkina-alue kattaa vain sen lähialueen, toisin kuin kahden muun mantereella sijaitsevan sataman, joiden markkina-alue kattaa koko maan. Kolmanneksi on niin, että Gecodian raportissa ei mainita mitään perusteluja siinä esitetyn päätelmän tueksi, jonka mukaan muualla asuvien matkustajien mielestä kaikki kolme mantereella sijaitsevaa satamaa ovat keskenään korvattavissa (toisin kuin Korsikalla asuvien matkustajien mielestä).

(779) Kaikkien Ranskan toimittamien tietojen perusteella komissio katsoo, että Nizzan satama ei selvästikään näytä korvaavan Marseillen satamaa Korsikalla tai muualla asuvien matkustajien mielestä.

(780) Komissio kuitenkin katsoo, ettei tämä ilmeinen virhe tässä tapauksessa vaikuta Marseillen ja Proprianon välisen julkisen henkilöliikennepalvelun tarpeen arviointiin.

(781) Komissio toteaa ensinnäkin määrällisen kysynnän (eli kuljetettavien matkustajien määrän) arvioinnista, että Ranska ei yliarvioinut määrällistä kysyntää Manner-Ranskan ja Proprianon sataman välillä matkustavien taholta, sillä historiallisesti Proprianon satamasta on ollut liikenneyhteys vain Marseilleen, ei Toulonin tai Nizzan satamaan. Näin ollen Proprianon sataman ja Manner-Ranskan välillä matkustavien kokonaismäärä on sama kuin matkustajamäärä Marseille–Propriano-reitillä. Ranskan viranomaiset arvioivat kysynnän aiempien, vuosia 2016–2021 koskevien tietojen perusteella (johdanto-osan 150 kappale), eli kyseisessä arviossa otettiin huomioon vain aiempi liikenne Marseillen ja Proprianon välillä. Näin ollen Ranskan viranomaiset ottivat julkisen palvelun tarpeen arvioinnissa huomioon vain kysynnän Marseillen ja Proprianon välillä, joten tässä tapauksessa sillä ei ollut merkitystä, sisällytettiinkö Toulonin ja Nizzan satamat julkisen palvelun piiriin.

(782) Todettakoon toiseksi, että kyseinen virhe ei vaikuttanut myöskään markkinoiden toimintapuutetta koskevaan analyysiin, sillä tämä analyysi osoitti joka tapauksessa, ettei yksikään toimija ollut halukas tarjoamaan kaupallisia palveluja Proprianon sataman ja Manner-Ranskan välillä (johdanto-osan 828 kappale). Näin ollen markkinoilla oli joka tapauksessa täydellinen toimintapuute riippumatta siitä, missä määrin Manner-Ranskan satamien oletettiin olevan korvattavissa keskenään Proprianon reitin osalta.

d) Päätelmä, jonka mukaan Proprianon satama ei ole maantieteellisesti korvattavissa muilla Korsikan satamilla

(783) Matkustajien Korsikalla käyttämistä lähtö- ja kohdesatamista komissio toteaa, että Ranskan viranomaiset eivät analysoineet erikseen Korsikan satamien keskinäistä maantieteellistä korvattavuutta käyttäjien näkökulmasta ja nimenomaan Proprianon sataman korvattavuutta Korsikan muilla satamilla. Sitä vastoin Corsica Ferries väitti kantelussa, että Ajaccion ja Proprianon satamat ovat matkustajien näkökulmasta täysin korvattavissa keskenään. Komissio katsoi menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä alustavasti, että kyseiset satamat eivät näyttäneet olevan keskenään korvattavissa, kun otetaan huomioon niiden välinen pitkä matkustusaika ja matkan topografiset erityispiirteet. ([256])

(784) Ranskan viranomaiset toimittivat muodollisen tutkintamenettelyn aikana useita tähän seikkaan liittyviä todisteita, jotka niiden mukaan osoittavat, ettei Proprianon satama ole korvattavissa Ajaccion satamalla tai yleisemmin Korsikan muilla satamilla (2.1, 2.2 ja 4.1.3 jakso). Myös jotkin asianomaiset osapuolet esittivät tähän liittyvää näyttöä: Corsica Ferries väitti Ajaccion ja Proprianon satamien olevan keskenään korvattavissa, kun taas Corsica Linea kiisti tämän.

([255]) Koska Toulonin ja Nizzan satamien keskinäinen korvattavuus ei ole tämän päätöksen kannalta merkityksellinen seikka, komissio ei tarkastele sitä, etenkin kun otetaan huomioon, etteivät Ranskan viranomaiset ole toimittaneet mitään näyttöä kyseisten satamien korvattavuuden arvioimiseksi.

([256]) Menettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdanto-osan 300 kappale.

(785) Komissio toteaa ensinnäkin, että sille toimitettujen tietojen perusteella Proprianon satama sijaitsee hyvin kaukana Bastian ja L'Île-Roussen satamista (johdanto-osan 36 ja 37 kappale). Sen vuoksi Proprianon sataman ei voida katsoa olevan korvattavissa näillä kahdella muulla satamalla.

(786) Ajaccion ja Porto-Vecchion satamista komissio toteaa, että näiden satamien etäisyys Proprianoon on noin 70 kilometriä. Molemmissa tapauksissa matka-aika on kuitenkin lähes 1 tunti 30 minuuttia autolla ja 1 tunti 45 minuuttia linja-autolla ja päivittäisiä julkisia liikenneyhteyksiä on tarjolla suhteellisen vähän (johdanto-osan 36 ja 37 kappale). Näin ollen pitkät matka-ajat sulkevat periaatteessa pois Ajaccion ja Porto-Vecchion satamat vaihtoehtoina Proprianon satamalle.

(787) Lisäksi komissio toteaa, että, kuten Ranskan viranomaiset ovat huomauttaneet (johdanto-osan 361 kappale), Proprianon sekä Ajaccion ja Porto-Vecchion väliseen matka-aikaan vaikuttavat mutkaiset tiet, jotka lisäävät – erityisesti Korsikalla yleisten – liikenneonnettomuuksien riskiä. Myös tieliikennekuolemat ovat saarella yleisiä (johdanto-osan 18 kappale). Edellä mainitut maantieteelliset rajoitteet lisäävät myös polttoainekustannuksia, kuten Corsica Linea aivan oikein toteaa huomautuksissaan (johdanto-osan 549 kappale): polttoainekustannukset ovat Korsikalla erityisen korkeat (johdanto-osan 21 kappale), minkä lisäksi Proprianon alue kärsi vuonna 2022 korkeasta inflaatiosta, joka nosti paikallisväestön päivittäisiä elinkustannuksia (johdanto-osan 23 kappale). Nämä Ranskan viranomaisten toimittamat objektiiviset tiedot, joissa on yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 14 kohdan mukaisesti otettu huomioon käyttäjien etu, tukevat päätelmää, jonka mukaan ei vaikuta ilmeisen virheelliseltä katsoa, että Proprianon satama ei ole käyttäjien näkökulmasta korvattavissa Ajaccion ja Porto-Vecchion satamilla.

(788) Komissio toteaa myös, että vaikka käyttäjien kuulemisessa ei erikseen kysytty Korsikan satamien keskinäisestä maantieteellisestä korvattavuudesta, kuulemisen tulokset antavat kuitenkin osviittaa aiheesta. Vaikka matkustajat yleensä vertailevatkin Manner-Ranskan eri satamien ja Korsikan välisiä yhteyksiä, kuten johdanto-osan 113 ja 114 kappaleessa todetaan, kuulemisessa tältä osin annetut vastaukset kuitenkin vaihtelevat reiteittäin. Vaikuttaa siltä, että suurin osa (yli 60 prosenttia) Marseille–Propriano-reittiä käyttävistä vastaajista ei vuonna 2019 käyttänyt muiden mantereella sijaitsevien satamien ja Korsikan välisiä vaihtoehtoisia meriliikennereittejä (kuten Toulon–Ajaccio- tai Toulon–Porto-Vecchio -reittejä) ja yli 50 prosenttia näistä vastaajista ei koskaan vertaile mantereen satamien ja Proprianon välisillä reiteillä tarjolla olevia yhteyksiä, toisin kuin muilla reiteillä matkustavat.

(789) Kun otetaan huomioon, että Proprianon satama on yhteydessä vain yhteen mantereella sijaitsevaan satamaan (Marseilleen), nämä tulokset osoittavat entistäkin selkeämmin, että käyttäjät eivät vertaile Marseille–Propriano-reittiä Korsikan ja mantereen muiden satamien välisiin reitteihin, kuten Toulon–Ajaccio- tai Toulon–Porto-Vecchio -reitteihin, joita he voisivat käyttää matkustaakseen Proprianoon tai Proprianosta mantereelle.

(790) Kaikkien edellä esitettyjen seikkojen perusteella komissio katsoo, etteivät Ranskan viranomaiset tehneet ilmeistä virhettä katsoessaan tässä tapauksessa, ettei Proprianon satama ole käyttäjien näkökulmasta korvattavissa Ajaccion tai Porto-Vecchion satamilla. ([257])

(791) Corsica Ferriesin esittämät huomautukset, joissa ainoastaan kiistetään se, että Ajaccion ja Proprianon satamat eivät ole keskenään korvattavissa, eivät muuta tätä päätelmää.

(792) Corsica Ferries toteaa ensinnäkin, että Proprianon ja Ajaccion välinen etäisyys on vain 70 kilometriä eikä sillä ole merkitystä matkustajille, joista suurin osa käyttää omaa ajoneuvoaan (johdanto-osan 420 kappale). Corsica Ferries siis perustelee väitteensä näiden kahden sataman keskinäisestä korvattavuudesta yksinomaan niiden välisellä etäisyydellä. Tämä etäisyys on kuitenkin vain yksi niistä tekijöistä, joilla on merkitystä arvioitaessa, missä määrin kyseiset satamat ovat korvattavissa keskenään.

([257]) Tästä on muistettava, että käyttäjien kuulemisen yhteydessä esitettyyn kyselylomakkeeseen sisältyi kysymyksiä meriliikennepalvelujen käytöstä koko reitillä (esimerkiksi Marseille–Ajaccio-reitillä), eli kyselyssä otettiin huomioon käyttäjien tarpeet ja mieltymykset sekä heidän käyttäessään Marseillen ja Korsikan satamia lähtösatamana että heidän käyttäessään niitä tulosatamana. Myös lento- ja meriliikenteen keskinäisestä korvattavuudesta esitetyt kysymykset koskivat sekä mantereelta että Korsikalta lähteviä käyttäjiä. Näin ollen ainoa näkökohta, josta ei kysytty käyttäjien kuulemisessa ja jota ei käsitelty Gecodian raportissa, oli kysymys Korsikan satamien keskinäisestä maantieteellisestä korvattavuudesta, mutta Ranskan viranomaisten toimittaman näytön perusteella ei voida kuitenkaan päätellä, että tämän kysymyksen puuttuminen kyselylomakkeesta olisi ollut ilmeinen virhe.

(793) Toiseksi Corsica Ferries väittää, että noin tunnin pituisen matkustusajan ei pitäisi katsoa tarkoittavan, että kyseiset kaksi satamaa eivät ole keskenään korvattavissa (johdanto-osan 421 kappale). Ajaccion ja Proprianon satamien välinen matka-aika ei kuitenkaan ole noin 1 tunti vaan huomattavasti pidempi eli 1 tunti 30 minuuttia maanteitse ja 1 tunti 45 minuuttia linja-autolla (johdanto-osan 36 ja 37 kappale). ([258])

(794) Corsica Ferries huomauttaa tässä yhteydessä, että Ranskan viranomaiset katsoivat Marseillen ja Nizzan sekä Toulonin ja Nizzan olevan keskenään korvattavissa, vaikka matka-ajat näiden satamien välillä ovat pidemmät (johdanto-osan 422 kappale). Komissio kuitenkin katsoo, ettei Manner-Ranskan satamien keskinäistä maantieteellistä korvattavuutta koskeva analyysi ole merkityksellinen arvioitaessa Korsikan satamien keskinäistä maantieteellistä korvattavuutta, sillä Korsikan satamien keskinäistä korvattavuutta tarkasteltaessa on otettava huomioon Korsikan olosuhteet ja erityispiirteet. Joka tapauksessa komissio katsoo johdanto-osan 780 kappaleessa esitetyistä syistä, että Gecodian raportissa esitetty analyysi Manner-Ranskan satamien keskinäisestä korvattavuudesta ei ollut riittävän perusteellinen.

(795) Kolmanneksi Corsica Ferries toteaa, että puolessavälissä matkaa Ajacciosta Proprianoon asuvat vastaajat (erityisesti Grosseto-Prugnan asukkaat) katsoivat Ajaccion ja Proprianon satamien olevan keskenään korvattavissa (johdanto-osan 423 kappale). Komissio kuitenkin huomauttaa, että tietyn sataman markkina-aluetta analysoitaessa on otettava huomioon kaikki kyseisellä alueella sijaitsevat käyttäjät, ei pelkästään niitä, jotka asuvat markkina-alueen rajalla ja siten saattavat käyttää myös toisen markkina-alueen palveluja. Kaikille markkina-alueille on määritettävä rajat, joiden läheisyydessä käyttäjät voivat käyttää myös yhtä tai useampaa muuta infrastruktuuria tai palvelua. ([259]) Joka tapauksessa on todettava, ettei Corsica Ferries osoita, että Grosseto-Prugnan asukkaat muodostaisivat suurimman tai edes merkittävän osan Proprianon sataman meriliikennepalveluja käyttävistä matkustajista.

(796) Neljänneksi komissio toteaa, kuten se totesi myös menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä ([260]), että se, että normaalisti Proprianosta mantereelle matkustavat joutuvat matkustamaan Ajaccioon päästäkseen mantereelle niinä päivinä, joina Proprianon satamasta ei ole tarjolla edestakaisia yhteyksiä, ei johdu matkustajien omasta valinnasta, vaan heidän on pakko matkustaa Ajaccioon, koska Proprianossa ei ole tarjolla palveluja, mitä Corsica Ferries ei kiistänyt. Toisin kuin Corsica Ferries väittää (johdanto-osan 424 kappale), tätä seikkaa ei näin ollen voida pitää merkityksellisenä näiden kahden sataman keskinäistä korvattavuutta arvioitaessa.

(797) Sillä, että Ranskan viranomaiset itse myönsivät kansallisen tuomioistuimen tilaaman asiantuntijalausunnon yhteydessä vuonna 2018 Proprianon ja Ajaccion satamien olevan henkilöliikenteen osalta korvattavissa keskenään (johdanto-osan 425 kappale), ei ole merkitystä siltä osin kuin tämä liittyy muihin kuin nyt käsiteltävässä asiassa tarkasteltaviin toimenpiteisiin. Muistutettakoon, että kyseinen lausunto koski Proprianon ja Ajaccion satamien keskinäistä korvattavuutta vuosien 2007–2013 julkisen palvelun sopimuksen nojalla tarjotun ylimääräisen palvelun osalta. Kyseessä oli kesäkaudella tarjottava palvelu, jonka rahoitus todettiin sisämarkkinoille soveltumattomaksi valtiontueksi (johdanto-osan 67 kappale).

(798) Corsica Ferriesin väitteet, joiden mukaan kyseinen lausunto koski i) Korsikalle suuntautuvia meriliikennepalveluja ja tarkasteltavana olevien julkisen palvelun sopimusten kaltaisia julkisen palvelun velvoitteita sekä ii) viimeaikaista ajanjaksoa, jonka aikana meriliikennepalvelujen markkinoilla ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia (johdanto-osan 426 kappale), ovat virheellisiä. Tarkasteltavana olevat julkisen palvelun sopimukset eivät koske ylimääräistä palvelua, kuten vuosien 2007–2013 julkisen palvelun sopimus.

([258]) Corsica Ferries väittää myös, että matka-aika Grosseto-Prugnaan, joka sijaitsee puolessavälissä matkaa Ajacciosta Proprianoon, on 40 minuuttia Ajacciosta ja 45 minuuttia Proprianosta. Kokonaismatka-ajaksi arvioidaan siis 85 minuuttia eli 1 tunti 25 minuuttia.

([259]) Jos esimerkiksi oletetaan, että kaksi infrastruktuuria sijaitsee lähes 400 kilometrin etäisyydellä toisistaan, puolivälissä tätä matkaa (eli 200 kilometrin päässä molemmista näistä infrastruktuureista) olevat käyttäjät voisivat katsoa kyseisten infrastruktuurien olevan korvattavissa keskenään, kun oletetaan, että muut tekijät eivät vaikuta korvattavuuteen. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että nämä kaksi infrastruktuuria olisivat pelkästään tästä syystä keskenään korvattavissa.

([260]) Menettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdanto-osan 301 kappale.

(799) Corsica Ferriesin huomautustensa liitteessä 8 toimittamassa kirjeessä ei myöskään esitetä mitään tosiseikkoja tai oikeudellista näyttöä syistä, joiden vuoksi oikeudellinen asiantuntija totesi Ajaccion ja Proprianon satamien olevan keskenään korvattavissa, minkä vuoksi komissio ei voi ottaa tätä näyttöä huomioon analyysissaan. Kirjeessä mainitaan ainoastaan, että osapuolet *olivat yhtä mieltä* kyseisten satamien keskinäisestä korvattavuudesta. Nyt käsiteltävässä asiassa Ranskan viranomaiset kuitenkin kiistävät Ajaccion ja Proprianon satamien olevan korvattavissa keskenään (4.1.3 jakso), ja ne ovat toimittaneet näkemyksensä tueksi useita objektiivisia todisteita, joita komission on SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan nojalla tarkasteltava. Mikään Corsica Ferriesin huomautuksissaan esittämistä todisteista ei osoita, että Ranskan toimittamat tiedot, joiden mukaan Ajaccion ja Proprianon satamat eivät ole keskenään korvattavissa, olisivat ilmeisen virheellisiä.

e) Laadullista matkustajakysyntää koskevat päätelmät

(800) Kaikkien edellä esitettyjen seikkojen perusteella voidaan todeta, että Ranskan viranomaiset käyttivät yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 14 kohdan mukaisesti asianmukaisia välineitä määrittääkseen laadullisen kysynnän matkustajien keskuudessa Marseillen ja Proprianon välisellä reitillä.

(801) Kyseiset välineet mahdollistivat meriliikennepalvelujen käyttäjien tarpeiden määrittämisen, vaikka Ranskan viranomaiset tekivätkin virheen erotellessaan Korsikalla ja muualla asuvat matkustajat kahteen ryhmään siitä huolimatta, että kysyntä näiden kahden ryhmän taholta vaikutti pitkälti samanlaiselta. Tämä virhe ei kuitenkaan vaikuta Ranskan viranomaisten tekemään analyysiin julkisen palvelun tarpeesta Marseille–Propriano-reitillä.

(802) Ranskan viranomaiset myös arvioivat asianmukaisesti Marseillen ja Toulonin satamien keskinäistä maantieteellistä korvattavuutta käyttäjien näkökulmasta, kun taas Marseillen ja Nizzan satamien keskinäistä korvattavuutta ne eivät analysoineet perusteellisesti. Tämä virhe ei kuitenkaan vaikuta julkisen palvelun tarvetta koskevaan analyysiin Marseillen ja Proprianon välisen reitin osalta.

(803) Ranskan viranomaisten toimittama näyttö on myös riittävän uskottavaa, jotta voidaan sulkea pois ilmeisen virheen mahdollisuus sen päätelmän osalta, että Proprianon satama ei ole korvattavissa Korsikan muilla satamilla.

7.3.2.1.1.1.2 Määrällinen kysyntä

(804) Komissio toteaa, että selvittääkseen matkustajien kysynnän määrän kullakin Marseillen ja Korsikan välisellä merireitillä, mukaan lukien Marseille–Propriano-reitillä, Ranskan viranomaiset laativat vuosiksi 2023–2030 ennusteita vuoden 2019 tietojen perusteella (vuosina 2020 ja 2021 covid-19-pandemia vaikutti matkustaja-kysyntään) (johdanto-osan 150 kappale). ([261]) Toisin sanoen Ranskan viranomaiset valitsivat viitevuodeksi viimeisimmän vuoden, jolloin matkustajameriliikennepalvelujen markkinat toimivat normaalisti. Komission mukaan tähän valintaan ei liity ilmeistä virhettä.

(805) Lisäksi Ranskan viranomaiset käyttivät tarkasteltavana olevan ajanjakson tulevan kysynnän arvioimiseksi virallisiin lähteisiin perustuvaa keskimääräistä kasvuastetta. Kyseessä oli ekologisesta siirtymästä vastaavan ministeriön julkaisema, vuonna 2021 saatavilla olleiden tietojen perusteella laskettu liikenteen kysynnän keskimääräinen vuotuinen kasvuaste vuoteen 2030 asti (johdanto-osan 150 kappale). Komissio toteaa, että tämä keskimääräinen vuotuinen kasvuaste on laskettu muun muassa sitä varten, että paikallisviranomaiset voivat laatia liikenne-ennusteita liikennehankkeiden yhteydessä, kuten tässä tapauksessa. Ranskan viranomaiset voivat siis käyttää tätä keskimääräistä vuotuista kasvuastetta ilman, että ne tekivät ilmeistä virhettä, etenkin kun otetaan huomioon, että kasvuaste oli mukautettu Korsikan erityistilanteeseen, jota käsiteltiin ekologisesta siirtymästä vastaavan ministeriön tutkimuksissa.

(806) Asianomaiset osapuolet eivät esittäneet huomautuksia tästä seikasta.

([261]) Komissio toteaa myös, että vuoden 2022 tiedot eivät olleet vielä saatavilla, kun Ranskan viranomaiset tekivät julkisen palvelun tarvetta koskevan analyysinsa.

(807) Näin ollen Ranska ei tehnyt ilmeistä arviointivirhettä analysoidessaan matkustajaliikenteen määrällistä kysyntää Marseillen ja Proprianon välisellä reitillä.

7.3.2.1.1.2 Markkinoiden toimintapuutteen olemassaolo

7.3.2.1.1.2.1 Markkinoiden tarjonnan määrittäminen ilman julkisen palvelun sopimusta

1) Ranskan markkinoiden tarjonnan määrittämiseksi käyttämien välineiden asianmukaisuus

(808) Komissio toteaa, että Ranskan viranomaiset toteuttivat liikennöitsijöiden kuulemisen, jossa kaikkia asiasta kiinnostuneita meriliikenteen harjoittajia pyydettiin kertomaan, millaisia palveluja ne tarjoaisivat ilman Korsikan ja Manner-Ranskan välistä liikennettä koskevaa julkisen palvelun sopimusta. Liikennöitsijöiden kuuleminen kesti viisi viikkoa, ja se oli saatavilla CdC:n verkkosivustolla, jolla kaikkien halukkaiden liikennöitsijöiden oli mahdollista osallistua siihen (johdanto-osan 97 kappale).

(809) Liikennöitsijöiden kuuleminen sisälsi kyselylomakkeen, jossa liikennöitsijöitä pyydettiin kuvailemaan, millaisia kaupallisia palveluja ne tarjoaisivat. Kyselylomakkeen liitteenä oli useita asiakirjoja, joissa liikennöitsijöille i) kerrottiin yleisesti Korsikalle suuntautuvista meriliikennepalveluista, kuvattiin ii) toimenpiteet, joita Ranskan viranomaiset olivat toteuttaneet julkisen palvelun tarpeen määrittämiseksi, sekä iii) Ranskan alustavasti yksilöimät käyttäjäryhmät ja iv) esiteltiin lyhyesti käyttäjien kuulemisen tulokset (johdanto-osan 98 kappale). Nämä tiedot olivat riittävät, jotta liikennöitsijät saattoivat ymmärtää kuulemisen asiayhteyden.

(810) Kyselylomakkeessa liikennöitsijöitä pyydettiin erityisesti kuvailemaan, millaisia kaupallisia palveluja ne tarjoaisivat (johdanto-osan 163–165 kappale), jotta Ranskan viranomaiset saisivat käsityksen esimerkiksi liikennöitävien reittien lukumäärästä, reittien vuorotiheydestä, käytettävien alusten kapasiteetista ja ominaisuuksista, lähtö- ja saapumisajoista, aluksella tarjottavista palveluista, siitä, mihin aikaan vuodesta palveluja tarjottaisiin, ja mahdollisista pysähdyksistä satamassa. Komissio toteaa, että kysymykset vastasivat käyttäjien kuulemisessa esitettyjä kysymyksiä, jotka koskivat esimerkiksi aikatauluja, vuorotiheyttä, hyttejä, alusten kapasiteettia, vuodenaikoja ja lähtö-/tulosatamia.

(811) Näin ollen Ranskan viranomaiset pystyivät vertaamaan liikennöitsijöiden esittämää tarjontaa käyttäjäkysyntään määrittääkseen siten julkisen palvelun tarpeen. Sen vuoksi ei pidä paikkaansa, että kyselylomakkeessa liikennöitsijöitä pyydettiin kuvaamaan vain palveluja, joita ne tarjoaisivat alueellisen yhteyden tarpeen täyttämiseksi, kuten Corsica Ferries väittää (johdanto-osan 461 kappale). Päinvastoin, kyselylomakkeessa pyydettiin kuvaamaan kattavasti sekä olemassa oleva että mahdollinen tarjonta, jonka liikennöitsijät todennäköisesti toteuttaisivat markkinoilla ilman julkisen palvelun sopimusta. Lisäksi komissio toteaa, että Corsica Ferries valitti liikennöitsijöiden kuulemiseen antamassaan vastauksessa kysymysten yksityiskohtaisuudesta (johdanto-osan 169 kappale).

(812) Edellä esitetyn perusteella on myös selvää, ettei Corsica Ferriesillä ole perusteita väittää, etteivät Ranskan viranomaiset laatineet avointa ja objektiivista vaihtoehtoista skenaariota (johdanto-osan 459 kappale).

(813) Lisäksi komissio toteaa, että Ranskan viranomaiset toteuttivat myös satamien kuulemisen, jonka avulla ne keräsivät merkityksellisiä tietoja satamien varustamoille tarjoamasta kapasiteetista ja palveluista (johdanto-osan 752 kappale).

(814) Näin ollen Ranskan viranomaiset toteuttivat asianmukaisia julkisia kuulemisia palveluntarjoajien etujen huomioon ottamiseksi yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 14 kohdan mukaisesti.

2) Ranskan päätelmät markkinoiden tarjonnasta

(815) Komissio toteaa, että liikennöitsijöiden kuulemiseen vastasi kolme toimijaa (johdanto-osan 166 kappale). Corsica Linea ja La Méridionale totesivat, että ne eivät tarjoaisi kaupallisia palveluja ilman julkisen palvelun sopimusta (johdanto-osan 167 kappale). Corsica Ferries esitti Ranskan viranomaisille kaupallisen tarjonnan, jonka se toteuttaisi ilman julkisen palvelun sopimusta (johdanto-osan 170–173 kappale).

(816) Corsica Ferries väittää käytännössä huomautuksissaan, ettei Corsica Linean ja La Méridionalen vastaus ollut uskottava ja että Ranskan viranomaisten olisi sen vuoksi pitänyt analysoida niiden vastauksia yksityiskohtaisemmin (johdanto-osan 464 ja 465 kappale).

(817) Alkuun komissio toteaa, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 14 kohdan ja kabotaasiasetuksen 4 artiklan, sellaisena kuin sitä tulkitaan oikeuskäytännössä (SNCM II -tuomiossa), mukaan jäsenvaltioilla on laaja harkintavalta sen suhteen, mitä välineitä ne käyttävät mahdollisen markkinoiden toimintapuutteen arvioimiseksi. Ne voivat toteuttaa julkisen kuulemisen (johdanto-osan 737 kappale) kerätäkseen toimijoiden näkemyksiä markkinoiden kyvystä vastata viranomaisten määrittämään kysyntään. Yksikään asianomainen osapuoli ei kiistänyt tätä seikkaa.

(818) Komissio toteaa, että käsiteltävänä olevassa asiassa Ranskan viranomaiset järjestivät liikennöitsijöille suunnatun julkisen kuulemisen, jonka kysymysten avulla viranomaiset pystyivät keräämään täsmällistä ja kattavaa tietoa siitä, millaisia Korsikalle suuntautuvia meriliikennepalveluja markkinoilla tarjottaisiin vuoden 2019 julkisen palvelun velvoitejärjestelmän nojalla ilman julkisen palvelun sopimusta (3.4.2.2.1 jakso).

(819) Jäsenvaltion järjestäessä kattavan ja täsmällisen julkisen kuulemisen toimijat voivat itse valita, osallistuvatko ne kuulemiseen, ja jos ne päättävät osallistua, niiden on tehtävä se vilpittömän mielen periaatteen mukaisesti. Toimijoiden on toisin sanoen annettava jäsenvaltiolle paikkansapitävät ja täydelliset tiedot, jotta jäsenvaltio voi arvioida mahdollisimman perusteellisesti, millaisia palveluja markkinoilla tarjottaisiin ilman julkisen palvelun velvoitetta.

(820) Nyt käsiteltävässä asiassa komissio toteaa Corsica Linean ja La Méridionalen markkinoilla tarjoamien *olemassa olevien palvelujen* osalta Ranskan viranomaisten ja asianomaisten osapuolten toimittamien tietojen perusteella, että julkisen palvelun sopimusten tekopäivänä (20 päivänä joulukuuta 2022) Corsica Linea ja La Méridionale eivät tarjonneet yhdelläkään Korsikan ja Manner-Ranskan välisellä reitillä muita kuin julkisen palvelun sopimuksiin sisältyviä kaupallisia palveluja. Kyseiset yritykset tarjosivat tuolloin kansainvälisiä kaupallisia meriliikennepalveluja ainoastaan Ranskan ja Pohjois-Afrikan välillä. Corsica Ferries ei esittänyt huomautuksissaan mitään näyttöä, joka olisi kumonnut tämän, vaan se toimitti ainoastaan tietoja palveluista, joita Corsica Linea ja La Méridionale tosiasiallisesti tarjosivat vuosina 2023 ja 2024 eli julkisen palvelun sopimusten tekopäivän jälkeen (johdanto-osan 465 kappale). Näin ollen Ranskan viranomaiset eivät voineet perustaa analyysiaan olemassa oleviin yksityisiin palveluihin, joita Corsica Linea tai La Méridionale tarjosivat.

(821) Tässä yhteydessä tarkasteltiin myös *mahdollisia palveluja*, joita La Méridionale ja Corsica Linea olisivat voineet tarjota. Corsica Ferriesin toimittamassa BRG 1 -tutkimuksessa todetaan tästä, että Corsica Linea toimitti kesäkuussa 2022 OTC:lle liikennesuunnitelman, jossa se ilmoitti aikomuksestaan toteuttaa vuoden 2023 aikana 19 edestakaista matkaa Marseillen ja Proprianon välillä, viisi edestakaista matkaa Marseillen ja Ajaccion välillä ja kymmenen edestakaista matkaa Marseillen ja L'Île-Roussen välillä. On kuitenkin selvää, että i) liikennesuunnitelma ei koskenut La Méridionalea, ii) se toimitettiin yli kolme kuukautta liikennöitsijöiden kuulemisen ja sen jälkeen, kun Ranska oli määrittänyt julkisen palvelun tarpeen (julkisen palvelun sopimuksia koskevat tarjouskilpailumenettelyt oli käynnistetty jo 6 päivänä toukokuuta 2022), iii) ja se koski pelkästään vuodelle 2023 suunniteltuja palveluja, kun taas liikennöitsijöiden kuulemisen tavoitteena oli arvioida markkinoiden tarjontaa vuosina 2023–2028. Kun otetaan huomioon nämä seikat, kyseisen liikennesuunnitelman olemassaolo ei yksinään riitä osoittamaan, etteivät Corsica Linean kuulemiseen antamat vastaukset olleet uskottavia. Joka tapauksessa on todettava, ettei Corsica Ferries osoittanut, miten kyseinen liikennesuunnitelma (joka lisäksi koskee hyvin pientä määrää kertaluonteisia edestakaisia matkoja) olisi voinut vaikuttaa Ranskan viranomaisten tekemään markkinoiden toimintapuutetta koskevaan analyysiin.

(822) Ranskan viranomaisia ei myöskään voi arvostella siitä, että ne eivät analysoineet liikennöitsijöiden kuulemiseen saatuja vastauksia perusteellisesti, jos niillä ei tuolloin ollut näyttöä siitä, että vastaukset olivat ilmeisen virheellisiä. Corsica Ferriesin viittaus kilpailuviranomaisen lausunnon 369 kohtaan (johdanto-osan 464 kappale) ei ole tältä osin merkityksellinen, sillä kyseisessä kohdassa ei esitetä mitään näyttöä ilmeisestä virheestä. Ensinnäkin kyseisessä lausunnossa käsiteltiin julkisen palvelun tarpeen määrittämistä vuosien 2019–2020 julkisen palvelun sopimusten yhteydessä eikä tarkasteltavana olevia toimenpiteitä. Toiseksi lausunnossa ehdotettiin vaihtoehtoisen menetelmän käyttämistä julkisen kuulemisen sijaan. Kuten johdanto-osan 814 kappaleessa todetaan, nyt käsiteltävässä asiassa liikennöitsijöiden kuuleminen oli kuitenkin asianmukainen väline markkinoiden toimintapuutteen arvioimiseksi, eikä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevissa puitteissa edellytetty, että Ranskan viranomaiset olisivat käyttäneet sitä varten muita välineitä.

(823) Lisäksi se, että Corsica Linea ja La Méridionale antoivat liikennöitsijöiden kuulemisessa samanlaiset vastaukset, ei vielä osoita, että kyseisiin toimijoihin olisi vaikuttanut eturistiriita tai että ne olisivat koordinoineet vastauksensa. Myöskään se seikka, että Corsica Linea ja La Méridionale ovat päättyvän sopimuksen palveluntarjoajia, ei itsessään ole syy epäillä kyseisten toimijoiden liikennöitsijöiden kuulemisessa antamien vastausten uskottavuutta tai jopa estää niitä osallistumasta kyseiseen kuulemiseen (johdanto-osan 466 kappale). Väitteestä, jonka mukaan Corsica Linean ei olisi pitänyt osallistua kuulemiseen osakkeenomistajistaan johtuvan eturistiriidan vuoksi (johdanto-osan 462 ja 463 kappale), komissio toteaa, ettei Corsica Ferriesin huomautuksissa esitetä mitään näyttöä siitä, että Corsica Linean osakkeenomistajat olisivat *"Korsikalle suuntautuvien rahtiliikennepalvelujen tärkeimpiä käyttäjiä"*. Lisäksi komissio toteaa, ettei direktiivin 2006/123/EY 14 artiklassa kielletä kilpailevia toimijoita osallistumasta julkiseen kuulemiseen, kuten ne tekivät tässä tapauksessa. Joka tapauksessa on todettava, ettei Corsica Ferries osoittanut, miten se, että Corsica Lineaa olisi kielletty osallistumista liikennöitsijöiden kuulemiseen, olisi muuttanut Ranskan viranomaisten päätelmää markkinoiden toimintapuutteesta.

(824) Toisin kuin Corsica Ferries väittää (johdanto-osan 467 kappale), Corsica Linean ja La Méridionalen vastaukset eivät myöskään olleet pelkästään yleisiä ja abstrakteja lausuntoja ilman asiayhteyttä tai kuulemista. Komissio huomauttaa, että liikennöitsijöiden kuulemisessa Corsica Lineaa ja La Méridionalea pyydettiin kuvaamaan yksityiskohtaisesti palvelut, joita ne tarjoaisivat markkinoilla ilman julkisen palvelun sopimusta. Koska kyseiset toimijat totesivat, että ne eivät tarjoaisi mitään kaupallisia palveluja, ne eivät voineet antaa yksityiskohtaisia tietoja palveluista, joita ne tarjoaisivat ilman julkisen palvelun sopimuksia.

(825) Edellä esitetyn perusteella Ranskan viranomaiset eivät tehneet ilmeistä arviointivirhettä määrittäessään, millaisia Korsikalle suuntautuvia matkustajameriliikennepalveluja markkinoilla tarjottaisiin ilman julkisen palvelun sopimusta.

7.3.2.1.1.2.2 Markkinoiden toimintapuutetta koskeva analyysi

(826) Komissio toteaa, Ranskan viranomaisten päätelleen, että markkinoilla oli täydellinen toimintapuute Proprianon sataman sekä (keskenään korvattavissa olevien) Marseillen ja Toulonin satamien välisillä reiteillä, sillä Corsica Ferries ei tarjoaisi lainkaan kaupallisia palveluja Marseillen/Toulonin ja Proprianon välisellä reitillä (johdanto-osan 169 ja 174 kappale).

(827) Corsica Ferries ei kiistänyt huomautuksissaan Ranskan viranomaisten tulkintaa sen kaupallisesta tarjonnasta. Se ainoastaan katsoo, että Ajaccion ja Proprianon satamat ovat keskenään korvattavissa ja että siten palvelut, joita se tarjoaisi Ajaccion sataman ja mantereen välisellä reitillä, olisivat riittävät vastaamaan kysyntään Proprianon ja mantereen välisellä reitillä. Komissio kuitenkin hylkää tämän väitteen johdanto-osan 783–799 kappaleessa esitetyistä syistä.

(828) Edellä esitetyn perusteella Ranskan viranomaiset eivät tehneet ilmeistä arviointivirhettä todetessaan, että markkinoiden toiminta oli puutteellista Proprianon ja Marseillen satamien välisellä reitillä.

7.3.2.1.1.3 Päätelmä Marseillen ja Proprianon välisen matkustajameriliikenneyhteyden tarpeellisuudesta

(829) Kaikkien edellä esitettyjen seikkojen perusteella Ranskan viranomaiset eivät tehneet ilmeistä arviointivirhettä todetessaan, että Proprianon ja Marseillen välisellä reitillä oli tarve julkiselle palvelulle, sillä Ranskan viranomaisten vahvistamaa ja määrittämää liikennepalvelujen kysyntää ei olisi voitu kattaa määritetyllä markkinoiden tarjonnalla.

7.3.2.1.2 Lääketieteellisistä syistä matkustavien meriliikennepalvelujen tarve

(830) Tässä alajaksossa komissio tutkii, i) vastaako lääketieteellisistä syistä matkustavien meriliikennepalvelujen tarve Korsikan eri satamien ja Marseillen sataman välisillä reiteillä kysyntää näiden käyttäjien taholta ja ovatko Ranskan viranomaiset osoittaneet tämän kysynnän olemassaolon asianmukaisesti ja ii) voisiko markkinoiden tarjonta kattaa tämän kysynnän ilman Ranskan viranomaisten tätä varten laatimaa julkisen palvelun sopimusta.

7.3.2.1.2.1 Käyttäjäkysyntä

7.3.2.1.2.1.1 Laadullinen kysyntä

1) Laadullisen kysynnän määrittämiseen käytettyjen välineiden asianmukaisuus

(831) Komissio toteaa, että Ranskan viranomaiset käyttivät useita välineitä määrittääkseen meriliikennepalvelujen kysynnän lääketieteellisistä syistä matkustavien keskuudessa.

(832) Ensinnäkin Ranskan viranomaiset järjestivät useita julkisia kuulemisia kerätäkseen tietoa kysynnästä lääketieteellisistä syistä matkustavien keskuudessa.

(833) Ensimmäiseksi järjestettiin käyttäjien kuuleminen (johdanto-osan 93 kappale), jossa kaikkia lääketieteellisistä syistä matkustavia pyydettiin vastaamaan mantereen ja Korsikan välisten meriliikennepalvelujen käyttöä koskevaan kyselylomakkeeseen. Kyselylomake sisälsi samat osiot kuin kaikille liikennepalvelujen käyttäjille lähetetty kyselylomake (johdanto-osan 744–746 kappale), minkä lisäksi siinä kysyttiin tarkemmin lääketieteellisistä syistä matkustavien tarpeista ja mieltymyksistä (johdanto-osan 108 kappale). Tämän ansiosta käyttäjien kuulemisen avulla voitiin ottaa asianmukaisesti huomioon myös lääketieteellisistä syistä matkustavien etu. Komission analyysi, jossa se tarkastelee käyttäjien kuulemista, esitetään johdanto-osan 746–751 kappaleessa. Kuuleminen ei ollut kuitenkaan lääketieteellisistä syistä matkustavien osalta onnistunut, sillä Ranskan viranomaiset saivat kyselylomakkeeseen vain pienen määrän vastauksia (johdanto-osan 111 kappale).

(834) Toisessa, satamille suunnatussa kuulemisessa satamaviranomaisia pyydettiin esittämään huomautuksia meriliikennepalveluista, jotta Ranskan viranomaiset saisivat tietoa erityisesti kilpailun tasosta meriliikennepalvelujen markkinoilla sekä asianomaisten satamien kapasiteetista (johdanto-osan 116–119 ja 752 kappale).

(835) Julkisten kuulemisten lisäksi Ranskan viranomaiset myös tilasivat riippumattomalta taloudelliselta konsulttiyritykseltä (Gecodia) julkisia kuulemisia täydentävän tutkimuksen käyttäjäkysynnästä (johdanto-osan 90 ja 754 kappale). Tämä tutkimus tehtiin samanaikaisesti kuulemisten kanssa. Tutkimuksen päätelmät esitetään Gecodian raportissa, jossa käsitellään myös kysyntää lääketieteellisistä syistä matkustavien keskuudessa. Koska käyttäjien kuulemisen avulla ei saatu tietoa kysynnästä lääketieteellisistä syistä matkustavien keskuudessa, Ranskan viranomaiset määrittivät kysynnän näiden käyttäjien keskuudessa yksinomaan Gecodian raportin perusteella. Gecodian raporttia varten oli kerätty runsaasti tietoa erityisesti terveys- ja sosiaaliturvavirastoilta laadullisen (ja määrällisen) kysynnän arvioimiseksi.

(836) Edellä esitetyt seikat osoittavat, että Ranska käytti useita välineitä – joita komissio pitää yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 14 kohdassa tarkoitetulla tavalla asianmukaisina – kyseessä olevien palvelujen käyttäjien etujen huomioon ottamiseksi.

2) Ranskan päätelmät laadullisesta kysynnästä

(837) Seuraavaksi komissio tarkastelee Ranskan päätelmiä, joiden mukaan i) meriliikennettä ei voi lääketieteellisistä syistä matkustavien näkökulmasta korvata lentoliikenteellä ja jotka koskevat ii) Marseillen sataman maantieteellistä korvattavuutta Toulonin ja Nizzan satamilla sekä iii) Korsikan satamien keskinäistä maantieteellistä korvattavuutta.

a) Päätelmä, jonka mukaan meriliikenne ei ole korvattavissa lentoliikenteellä

(838) Komissio toteaa, että Ranskan viranomaisten mukaan mantereen ja Korsikan välisen meriliikenteen käyttäjäkysyntää ei merireitistä riippumatta voida vastaavissa olosuhteissa kattaa lentoliikennepalveluilla. Ranskan viranomaiset sulkivat pois mahdollisuuden korvata meriliikenne lentoliikenteellä useiden tekijöiden vuoksi. Yhteenveto näistä tekijöistä esitetään johdanto-osan 127–131 kappaleessa.

(839) Komissio toteaa, että meriliikenteen korvaaminen lentoliikenteellä on lääketieteellisistä syistä matkustavien osalta poissuljettu siltä osin kuin lääkäri on määrännyt potilaan käyttämään meriliikennettä tämän terveydentilan ja itsenäisen suoriutumiskyvyn perusteella (johdanto-osan 141 ja 142 kappale).

(840) Näin ollen komissio katsoo, ettei tässä arvioinnissa tehty ilmeistä virhettä. Asianomaiset osapuolet eivät esittäneet huomautuksia tästä asiasta.

b) Päätelmä, jonka mukaan mantereella sijaitsevat satamat eivät ole maantieteellisesti korvattavissa keskenään

(841) Komissio toteaa ensinnäkin, että lääketieteellisistä syistä matkustavalla henkilöllä on tarve meriliikennepalveluille silloin, kun i) henkilö asuu Korsikalla, ii) hänen on matkustettava mantereelle saadakseen sellaista hoitoa, jota ei ole saatavilla Korsikan saarella (johdanto-osan 143 ja 144 kappale), ja iii) lääkäri on määrännyt hänet käyttämään liikennemuotona laivaa (johdanto-osan 141 ja 142 kappale). Tämän perusteella komissio toteaa, että lääketieteellisistä syistä matkustavilla on kiireellinen tarve matkustaa Manner-Ranskaan saadakseen asiaankuuluvaa hoitoa.

(842) Lisäksi komissio toteaa, että saadakseen korvauksen matkakuluistaan lääketieteellisistä syistä matkustavien on täytettävä tietyt CSS:ssä säädetyt edellytykset (johdanto-osan 137–139 kappale). Sovellettavassa lainsäädännössä (CSS:n R.310-10-5 §:ssä) säädetään erityisesti, että matkakulukorvaus lasketaan potilaan alkuperäisen hoitopaikan ja lähimmän määrätyn hoitoa antavan laitoksen välisen etäisyyden perusteella. Toisin sanoen lääketieteellisistä syistä matkustavien on käytettävä lyhintä reittiä heidän Korsikalla sijaitsevan hoitopaikkansa ja määrätyn hoitoa mantereella antavan laitoksen välillä. Kuten Ranskan viranomaiset totesivat, näissä olosuhteissa on kohtuullista katsoa, että lääketieteellisistä syistä matkustaville näiden kahden paikan välisellä etäisyydellä on suuri merkitys ja että näin ollen he käyttävät kohdesatamanaan yleensä sitä mantereella sijaitsevaa satamaa, joka on lähimpänä heidän määränpäänään olevaa hoitoa antavaa laitosta. Tästä syystä lääketieteellisistä syistä matkustavat eivät näytä olevan halukkaita vertailemaan mantereen eri satamiin tarjolla olevia yhteyksiä, minkä vuoksi näiden käyttäjien kannalta mitkään mantereella sijaitsevat satamat eivät ole keskenään korvattavissa.

(843) Komissio toteaa myös, että sosiaaliturvalaitoksilta (sairausvakuutuskassat) saatujen tietojen perusteella potilaiden on valtaosassa tapauksista matkustettava hoitoa varten meriteitse Marseilleen, missä sijaitsee suurin osa lääkärien määräämistä hoitoa antavista laitoksista (johdanto-osan 147 ja 148 kappale). Näin ollen Ranskan viranomaisten toimittamat tiedot vahvistavat, että kysyntä lääketieteellisistä syistä matkustavien keskuudessa on keskittynyt Korsikan ja Marseillen sataman väliselle reitille.

(844) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, etteivät Ranskan viranomaiset tehneet ilmeistä arviointivirhettä todetessaan, että lääketieteellisistä syistä matkustavat eivät erityistarpeidensa vuoksi katso mantereella sijaitsevien satamien, kuten Marseillen ja Toulonin satamien, olevan keskenään korvattavissa.

(845) Corsica Ferriesin esittämät huomautukset eivät muuta tätä päätelmää.

(846) Ensinnäkin Corsica Ferries katsoo, että Ranskan viranomaisten toteama julkisen palvelun tarve ei rajoitu pelkästään niihin lääketieteellisistä syistä matkustaviin, jotka voivat hakea korvausta matkakuluistaan sosiaaliturvalaitokselta, vaan julkisen palvelun tarve koskee kaikkia lääketieteellisistä syistä matkustavia, myös niitä, jotka eivät voi hakea sosiaaliturvalaitokselta korvausta matkakuluistaan ja joiden matkustamiseen lakisääteiset rajoitukset eivät vaikuta (johdanto-osan 407–409 kappale). Corsica Ferries huomauttaa, että on monia tapauksia, joissa henkilö matkustaa lääketieteellisistä syistä mutta sosiaaliturvalaitos ei korvaa matkakuluja.

(847) Komissio kuitenkin huomauttaa, ettei Corsica Ferries toimittanut tarkempia tietoja näistä ”lukuisista tapauksista”, joissa henkilö matkustaa lääketieteellisistä syistä mutta sosiaaliturvalaitos ei korvaa matkakuluja, eikä täsmentänyt niiden lukumääriä. Corsica Ferries ei myöskään selittänyt, miten Ranskan viranomaiset olisivat voineet määrittää, minkä matkojen kuluista sosiaaliturvalaitokselta voidaan hakea korvausta, selventääkseen siten meriliikennepalvelujen kysyntää lääketieteellisistä syistä matkustavien keskuudessa. Näin ollen edellä kuvattu väite on puhtaasti spekulatiivinen. Näissä olosuhteissa Ranskan viranomaisia ei voida arvostella siitä, että ne olisivat tehneet ilmeisen arviointivirheen olettaessaan, että lääketieteellisistä syistä matkustavat noudattavat näiden matkojen osalta CSS:n sääntöjä, joita sovelletaan matkakulujen korvaamiseen.

(848) Toiseksi Corsica Ferries katsoo – esittämättä näyttöä väitteensä tueksi –, että CSS:n R. 322-10-5 §:ää, jonka perusteella Ranskan viranomaiset sulkivat pois mantereella sijaitsevien satamien keskinäisen maantieteellisen korvattavuuden käyttäjien näkökulmasta, ei sovelleta laivojen reittiliikenteeseen, eli lääketieteellisistä syistä matkustavien ei ole pakko matkustaa lähimpään määrättyyn hoitoa antavaan laitokseen (johdanto-osan 410–416 kappale), vaan heidän on yksinkertaisesti valittava edullisin matka etäisyydestä riippumatta. Näin ollen he voivat matkustaa joko Marseillen tai Toulonin satamaan.

(849) CSS:n R. 322-10-5 §:ssä todetaan, että ”korvaus R. 322-10 §:n 1 momentin b–f kohdassa tarkoitetuista matkakuluista lasketaan potilaan alkuperäisen hoitopaikan ja lähimmän määrätyn hoitoa antavan laitoksen välisen etäisyyden perusteella”. Kuten johdanto-osan 137 kappaleessa todetaan, CSS:n R. 322-10 §:n 1 momentin f kohdan mukaan ”matkustamaan joutuvan vakuutetun tai edunsaajan matkakulut katetaan [– –] 1. jotta hän saa hoitoa tai hänelle tehdään hänen terveydentilansa perusteella aiheellisia tutkimuksia seuraavissa tapauksissa: [– –] d) kuljetus yli 150 kilometrin päähän R. 322-10-4 §:ssä ja R. 322-10-5 §:ssä säädetyin edellytyksin”. CSS:n R. 322-10-1 §:ssä säädetään seuraavaa: ”sairausvakuutus kattaa matkat seuraavilla kulkumuodoilla: 1) ambulanssi, 2) ammattimainen liikennepalvelu, jossa potilas matkustaa istuen, kevyt sairaankuljetusajoneuvo tai taksi, 3) julkinen maaliikenne, aikataulun mukainen ilma- tai meriliikenne tai henkilökohtaiset liikennevälineet.”

(850) Edellä mainituista pykälistä käy selvästi ilmi, että toisin kuin Corsica Ferries väittää, lääketieteellisistä syistä matkustavat, jotka matkustavat Korsikalta mantereelle (eli yli 150 kilometrin päähän) jollakin CSS:n R. 322-10-1 §:ssä tarkoitetuista liikennemuodoista (joihin lukeutuu myös aikataulun mukainen meriliikenne) voivat saada korvauksen matkakuluistaan vain, jos ne ovat CSS:n R. 322-10-5 §:n mukaiset (eli perustuvat potilaan alkuperäisen hoitopaikan ja lähimmän määrätyn hoitoa antavan laitoksen väliseen etäisyyteen). Näin ollen Corsica Ferries ei voi perustellusti väittää, että CSS:n R. 322-10-5 §:ää ei sovelleta aikataulun mukaisiin laivamatkoihin. Tästä seuraa, että lääketieteellisistä syistä matkustavien on periaatteessa matkustettava lähimpään määrättyyn hoitoa antavaan laitokseen myös silloin, kun he käyttävät matkaan aikataulun mukaista meriliikennepalvelua. Näin ollen Ranskan viranomaiset eivät tehneet ilmeistä virhettä todetessaan, että lääketieteellisistä syistä matkustaville etäisyydellä on suuri merkitys ja että he käyttävät sitä mantereella sijaitsevaa satamaa, joka on lähimpänä heidän lopullista määränpäätään.

(851) Se, että Corsica Ferries oli ainoa yritys, joka kuljetti matkustajia covid-19-pandemiaan liittyvien sulkutoimien aikana (johdanto-osan 417 kappale), ei ole merkityksellinen seikka. Kuten Corsica Ferries itsekin myöntää, kyseessä oli poikkeuksellinen ajanjakso, jonka aikana vain ne henkilöt, joille myönnettiin Ranskan lainsäädännön mukainen erityinen matkustuslupa (hoitotyöntekijät, sotilashenkilöstö, palomiehet ja teknisen alan työntekijät), voivat matkustaa, eikä matkustuslupaa välttämättä myönnetty kaikille lääketieteellisistä syistä matkustaville. Corsica Ferries ei tältä osin osoita, että se olisi kuljettanut lääketieteellisistä syistä matkustavia. On joka tapauksessa todettava, että tämä seikka ei osoita mantereella sijaitsevien satamien olevan käyttäjien näkökulmasta maantieteellisesti korvattavissa keskenään sikäli, että lääketieteellisistä syistä matkustavat eivät voineet valita kohdesatamaansa mantereella, koska Marseillen reitillä ei liikennöity. Näin ollen ei voida päätellä, että Toulonin ja Marseillen satamat olisivat käyttäjien näkökulmasta välttämättä korvattavissa keskenään, jos käyttäjille ei ole tarjolla laivayhteyttä Marseillen satamaan ja heidän on sen vuoksi matkustettava Toulonin satamaan. Kun otetaan huomioon, että i) matkakulujen korvausjärjestelmä edellyttää, että lääketieteellisistä syistä matkustavat valitsevat lähimmän sataman (Marseille), ja että ii) valtaosa määrätyistä hoitoa antavista laitoksista sijaitsee Marseillessa (mitä Corsica Ferries ei kiistä), Ranska ei tehnyt ilmeistä arviointivirhettä todetessaan, että matkustajien keskuudessa on erityistä kysyntää siihen mantereen satamaan suuntautuville liikennepalveluille, joka sijaitsee lähimpänä heille määrättyä hoitoa antavaa laitosta.

(852) Kolmanneksi Corsica Ferries katsoo, että matkustaminen Marseillessa sijaitsevaan terveydenhuoltoyksikköön Toulonin kautta ei ole este lääketieteellisistä syistä matkustaville, koska näiden kahden kaupungin välinen automatka kestää vain 45 minuuttia (johdanto-osan 418 kappale). Komissio viittaa tältä osin johdanto-osan 850 kappaleeseen. Corsica Ferries olettaa lisäksi joka tapauksessa virheellisesti, että i) kaikilla lääketieteellisistä syistä matkustavilla on oma ajoneuvo mukana, vaikka näin ei välttämättä ole, ja että ii) kaikki lääketieteellisistä syistä matkustavat kykenevät vaivatta matkustamaan Toulonin satamasta hoitopaikkaansa Marseillessa 12 tunnin laivamatkan jälkeen, ottamatta huomioon potilaiden terveydentilaa ja itsenäistä suoriutumiskykyä, kuten Ranskan viranomaiset perustellusti mainitsevat (johdanto-osan 644 kappale). Näin ollen olettamukset, joita Corsica Ferries esittää lääketieteellisistä syistä matkustavista henkilöistä, vaikuttavat spekulatiivisilta, koska heidän terveydentilansa tai itsenäisen suoriutumiskykynsä voivat vaikeuttaa tilannetta.

c) Päätelmä, jonka mukaan Korsikan satamat eivät ole maantieteellisesti korvattavissa keskenään

(853) Matkustajien Korsikalla käyttämistä lähtö- ja tulosatamista komissio toteaa, että Ranskan viranomaiset eivät analysoineet erikseen Korsikan satamien keskinäistä maantieteellistä korvattavuutta käyttäjien näkökulmasta.

(854) Niiden tietojen perusteella, jotka Ranskan viranomaiset toimittivat muodollisen tutkintamenettelyn aikana ja jotka olivat niiden saatavilla toimenpiteiden myöntämisajankohtana (4.1.3 jakso), komissio kuitenkin toteaa, että tämän analyysin puuttuminen ei tässä tapauksessa vaikuttanut Ranskan viranomaisten tekemään julkisen palvelun tarpeen arviointiin.

(855) Komissio katsoo johdanto-osan 783–790 kappaleessa esitetyistä syistä, ettei Proprianon satama ole korvattavissa Ajaccion ja Porto-Vecchion satamilla.

(856) Komissio toteaa myös, että muiden Korsikan satamien väliset etäisyydet ja matka-ajat ovat huomattavasti pidemmät (johdanto-osan 36 ja 37 kappale), mikä johtuu erityisesti johdanto-osan 16–18 kappaleessa kuvatuista Korsikan erityispiirteistä. Tämä koskee Korsikan pohjoisosassa sijaitsevia kahta satamaa (L'Île-Rousse ja Bastia) ja Korsikan eteläosassa sijaitsevia kolmea satamaa (Porto-Vecchio, Propriano ja Ajaccio) sekä matkaa Ajaccion ja Porto-Vecchion välillä. Näiden paikkojen väliset etäisyydet ovat selvästi yli 100 kilometriä ja matkat niiden välillä kestävät selvästi yli tunnin käytetystä liikennevälineestä riippumatta. Välimatka Bastian ja L'Île-Roussen välillä on vain 70 kilometriä, mutta matka kestää vähintään puolitoista tuntia henkilöautolla ja 1 tunnin ja 45 minuuttia joukkoliikennevälineillä. Lisäksi komissio toteaa, että kuten Korsikan kauppakamari huomautti (johdanto-osan 39 ja 125 kappale), Bastian satama on poikkeuksellisen ruuhkainen, mikä voi myös olla osasyynä siihen, etteivät nämä kaksi satamaa ole keskenään korvattavissa.

(857) Näin ollen nämä satamat eivät lähtökohtaisesti ole korvattavissa keskenään. Näin on sitäkin suuremmalla syyllä, kun otetaan huomioon, että lääketieteellisistä syistä matkustaville etäisyydellä on erityisen suuri merkitys sekä lääketieteellisistä syistä johtuvien matkakulujen korvausjärjestelmän että terveydentilaansa tai itsenäisen suoriutumiskykyynsä liittyvän haavoittuvan aseman vuoksi. Tästä syystä he saattavat suosia Korsikalla lähimpänä kotiaan sijaitsevaa satamaa minimoidakseen matka-ajan ja matkan kustannukset.

(858) Edellä esitettyjen seikkojen huomioon ottaminen ei viittaa ilmeiseen arviointivirheeseen. Asianomaiset osapuolet eivät myöskään esittäneet huomautuksia tästä asiasta.

(859) Näin ollen Ranskan viranomaiset eivät tehneet ilmeistä virhettä todetessaan, etteivät mitkään Korsikan satamista ole lääketieteellisistä syistä matkustavien näkökulmasta keskenään korvattavissa.

d) Päätelmät määrällisestä kysynnästä lääketieteellisistä syistä matkustavien keskuudessa

(860) Koko Ranskan viranomaisten toimittama näyttö osoittaa, että ne pystyivät määrittämään meriliikennepalvelujen laadullisen kysynnän lääketieteellisistä syistä matkustavien keskuudessa kullakin Marseillen sataman ja Korsikan eri satamien välisellä reitillä eikä tässä arvioinnissa tehty ilmeistä virhettä.

7.3.2.1.2.1.2 Määrällinen kysyntä lääketieteellisistä syistä matkustavien keskuudessa

(861) Ranskan viranomaiset arvioivat määrällisen kysynnän sekä aiempien tietojen että vuosia 2023–2030 koskevien ennusteiden perusteella.

(862) Ranskan viranomaiset määrittivät aiempien vuosien kysynnän lääketieteellisistä syistä matkustavien keskuudessa kolmessa vaiheessa.

(863) Ensimmäiseksi ne määrittivät, kuinka moni Korsikalla asuva potilas matkusti vuosina 2016–2019 mantereelle saadakseen sellaista hoitoa, jota ei ollut saatavilla Korsikalla. Koska tietoja näistä potilasmääristä ei ollut suoraan saatavilla, määrät arvioitiin Gecodian raportissa likimääräisesti terveysviranomaisten toimittamien julkisten tietojen perusteella (johdanto-osan 154 kappale). Komissio toteaa tästä, että potilasmäärät arvioitiin konkreettisten tietojen perusteella ja että Ranskan viranomaisten tekemät oletukset olivat varovaisia ja kohtuullisia.

(864) Keskimääräisessä vuotuisessa kysynnässä on otettu huomioon myös lääketieteellisistä syistä matkustavien saattajat. Komissio toteaa, että arvioitu määrä vastaa Ranskan viranomaisten sosiaaliturvalaitoksilta keräämiä tietoja (johdanto-osan 155 kappale). Näin ollen Corsica Ferries ei voi väittää, ettei Ranskan viranomaisten arvio saattajien määrästä perustu objektiivisiin tietoihin (johdanto-osan 429 kappale). Myöskään Ranskan oletus, jonka mukaan alle 19-vuotiaiden ja yli 75-vuotiaiden mukana on aina saattaja, ei ole ilmeisen ristiriidassa saattajien matkakulujen lakisääteisen korvausjärjestelmän kanssa, toisin kuin Corsica Ferries väittää (johdanto-osan 430 kappale). ([262])

([262]) Corsica Ferries viittasi tässä yhteydessä CSS:n R. 322-10-7 §:ään, jonka mukaan *vakuutetun tai edunsaajan saattajalle julkisen liikennevälineen käytöstä aiheutuneet kulut korvataan edellyttäen, että vakuutettu tai edunsaaja tarvitsee tilansa vuoksi kolmannen osapuolen apua tai hän on alle 16-vuotias*. Näissä olosuhteissa ei ole ilmeinen virhe katsoa, että yli 75-vuotiaiden ja alle 19-vuotiaiden mukana on aina saattaja, sillä nämä kaksi ikäryhmää tarvitsevat matkustaessaan erityisen todennäköisesti apua kolmannelta osapuolelta.

(865) Toisessa vaiheessa Ranskan viranomaiset pyrkivät arvioimaan niiden lääketieteellisistä syistä matkustavien määrän, jotka matkustivat mantereelle laivalla. Tätä varten käytettiin kahta arviointimenetelmää. Ensimmäiseksi meriliikennepalveluja käyttävien lääketieteellisistä syistä matkustavien määrä määritettiin empiirisesti matkakulujen korvaamista koskevien ennakkolupahakemusten perusteella. Tätä varten tarkasteltiin lääketieteellisistä syistä matkustavien sosiaaliturvalaitoksille vuosina 2020 ja 2021 toimittamia hakemuksia, joita oli yhteensä 15 237. Näistä 15 237 hakemuksesta 4 prosenttia koski laivamatkoja (johdanto-osan 157 kappale). Toisessa menetelmässä Korsikan ja Manner-Ranskan välillä lääketieteellisistä syistä matkustavien arvioidusta kokonaismäärästä (65 000 henkilöä) vähennettiin ne, jotka olivat matkustaneet lentokoneella (ja joiden määrä oli sairausvakuutuskassan tiedossa), jolloin saatiin selville niiden lääketieteellisistä syistä matkustavien määrä, jotka olivat matkustaneet laivalla. Tässä menetelmässä arvioitiin, että lääketieteellisistä syistä matkustaneista 30 prosenttia matkusti laivalla (johdanto-osan 158 kappale). Lopulta Ranskan viranomaiset päättivät sovittaa nämä kaksi menetelmää yhteen määrittäessään, että 10 prosenttia lääketieteellisistä syistä matkustaneiden arvioidusta kokonaismäärästä (65 000 henkilöä) matkusti laivalla (johdanto-osan 159 kappale).

(866) Toisin kuin Corsica Ferries väittää (johdanto-osan 431 kappale), Ranskan viranomaisten lopullinen arvio ei ole ilmeisen virheellinen. Arvio perustuu kahteen asianmukaiseen menetelmään, joista molemmissa on käytetty konkreettisia ja luotettavia tietoja. Koska lääketieteellisistä syistä matkustavien arvioiduissa määrissä oli merkittävä ero, Ranskan viranomaiset saattoivat kohtuudella tehdä varovaisen lopullisen arvion, jonka mukaan lääketieteellisistä syistä matkustaneiden arvioidusta vuotuisesta kokonaismäärästä 10 prosenttia matkusti laivalla, mikä on selvästi pienempi luku kuin edellä kuvatuilla kahdella menetelmällä määritettyjen prosenttiosuuksien keskiarvo (30 prosentin ja 4 prosentin keskiarvo on 17 prosenttia). Corsica Ferries ei selittänyt lainkaan huomautuksissaan, miksi Ranskan viranomaisten toinen arviointimenetelmä (jolla laivalla matkustaneiden osuudeksi määritettiin 30 prosenttia) oli sen mielestä virheellinen tai epäasianmukainen. Väittäessään, että Ranskan viranomaisten olisi pitänyt käyttää ensimmäisellä menetelmällä määritettyä arviota (4 prosenttia), Corsica Ferries sivuuttaa Ranskan viranomaisten toisen arviointimenetelmän, joka on aivan yhtä kohtuullinen kuin ensimmäinenkin, ja tulkitsee väärin Ranskan viranomaisten käyttämän menetelmän.

(867) Lopuksi Ranskan viranomaiset jakoivat kysynnän kutakin Korsikan satamaa kohti MCO-ryhmän toimenpiteiden alueellisen jakauman (ainoat julkiset tiedot, jotka Ranskan viranomaisilla oli käytettävissään lääketieteellisistä syistä matkustavien lähtöpaikan arvioimiseksi) perusteella (johdanto-osan 160 kappale). Komissio toteaa tältä osin, että nämä tiedot vastaavat aiempien vuosien matkustajajakaumaa Korsikan eri satamien välillä (taulukko 11). Ranskan viranomaiset jakoivat kysynnän myös kutakin mantereella sijaitsevaa satamaa kohti sairausvakuutuskassoilta saatujen tietojen perusteella. Nämä tiedot oli eritelty tarkemmin departementin (Bouches-du-Rhône, Var, Alpes-Maritimes) ja siten kunkin mantereella sijaitsevan sataman mukaan. Nämä arviot ovat kohtuullisia, eivätkä ne sisällä ilmeisiä virheitä.

(868) Tulevan kysynnän osalta Ranskan viranomaiset arvioivat, että kysyntä pysyy vuosina 2023–2030 vakaana eli vuoden 2019 tasolla. Tässä arviossa on otettu huomioon sekä Korsikan väestön ikääntyminen (ja siten lääketieteellisistä syistä tehtävien matkojen lisääntyminen) että Korsikan terveydenhuoltopalvelujen laajeneminen (ja siten lääketieteellisistä syistä tehtävien matkojen väheneminen). Koska nämä vastakkaiset arviot kumoavat toisensa, arvioitu tuleva kysyntä ei sisällä ilmeisiä virheitä. Asianomaiset osapuolet eivät esittäneet huomautuksia tästä asiasta.

(869) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, etteivät Ranskan viranomaiset tehneet ilmeistä arviointivirhettä määrittäessään kysynnän lääketieteellisistä syistä matkustavien keskuudessa.

7.3.2.1.2.2 Markkinoiden toimintapuutteen olemassaolo

7.3.2.1.2.2.1 Markkinoiden tarjonnan määrittäminen ilman julkisen palvelun sopimusta

(870) Komissio viittaa tältä osin johdanto-osan 815–825 kappaleessa esitettyihin perusteluihin, jotka pätevät markkinoiden tarjonnan määrittämiseen myös suhteessa lääketieteellisistä syistä matkustavien keskuudessa todettuun kysyntään.

7.3.2.1.2.2.2 Markkinoiden toimintapuutetta koskeva analyysi

(871) Komissio toteaa ensinnäkin, että Ranskan viranomaiset päättelivät, että markkinoilla oli täydellinen toimintapuute Proprianon ja Marseillen satamien välisellä reitillä, sillä Corsica Ferries ei tarjoaisi lainkaan kaupallisia palveluja Marseillen ja Proprianon välisellä reitillä.

(872) Lisäksi komissio huomauttaa Ranskan viranomaisten katsoneen, että Marseillen ja neljän muun Korsikan sataman välisellä reitillä Corsica Ferries tarjoaisi vain satunnaisia palveluja, sillä se tarjoaisi L'Île-Roussen ja Porto-Vecchion reiteillä vain kolme edestakaista matkaa kuukaudessa, vaikka kysyntä näillä reiteillä edellyttäisi kolmea edestakaista matkaa viikossa, sekä Ajaccion ja Bastian reiteillä kaksi edestakaista matkaa viikossa, vaikka käyttäjäkysyntään vastaaminen edellyttäisi vähintään viittä edestakaista matkaa viikossa.

(873) Komissio toteaa, etteivät Ranskan viranomaiset tehneet markkinoiden toimintapuutetta koskevassa analyysissaan ilmeistä virhettä siltä osin kuin ne totesivat, ettei markkinoiden tarjonta riittäisi kattamaan koko kysyntää lääketieteellisistä syistä matkustavien taholta kaikilla Marseillen sataman ja Korsikan eri satamien välisillä reiteillä.

7.3.2.1.2.3 Päätelmä julkisen palvelun tarpeesta lääketieteellisistä syistä matkustavien kuljettamiseksi Marseillen sataman ja Korsikan eri satamien välisillä reiteillä

(874) Kaikki edellä esitetyt seikat osoittavat Ranskan todenneen aivan oikein, että kaikilla Marseillen sataman ja Korsikan eri satamien välisillä reiteillä on julkisen palvelun tarve, sillä määritetty markkinoiden tarjonta ei riittäisi kattamaan Ranskan toteamaa ja määrittämää liikennepalvelujen kysyntää.

7.3.2.1.3 Vetoautolla kuljetettavan rahdin ja vetoautottoman rahdin merikuljetuksen tarve

(875) Tässä alajaksossa komissio tutkii, vastaako vetoautolla kuljetettavan rahdin ja vetoautottoman rahdin merikuljetuksen tarve kullakin Marseillen sataman ja Korsikan eri satamien välisellä reitillä i) näiden käyttäjien taholta tulevaa kysyntää, jonka Ranska on asianmukaisesti osoittanut ja ii) johon ei voida vastata yksityiset palveluntarjoajat eivät voisi vastata ilman Ranskan tätä varten laatimaa julkisen palvelun sopimusta.

7.3.2.1.3.1 Käyttäjäkysyntä

7.3.2.1.3.1.1 Laadullinen kysyntä

1) Laadullisen käyttäjäkysynnän määrittämiseen käytettyjen välineiden asianmukaisuus

(876) Komissio toteaa, että Ranskan viranomaiset käyttivät useita välineitä määrittääkseen vetoautolla kuljetettavan rahdin ja vetoautottoman rahdin merikuljetusten kysynnän käyttäjien keskuudessa.

(877) Ensinnäkin Ranskan viranomaiset järjestivät useita julkisia kuulemisia kerätäkseen tietoa kysynnästä merikuljetusten käyttäjien keskuudessa.

(878) Ensimmäiseksi järjestettiin käyttäjien kuuleminen (s. johdanto-osan 93 kappale), jossa kaikkia tavaraliikennepalvelujen käyttäjiä pyydettiin vastaamaan mantereen ja Korsikan välisten meriliikennepalvelujen käyttöä koskevaan kyselyyn. Komissio kuvailee tätä kuulemista yleisesti johdanto-osan 744 kappaleessa.

(879) Tavaraliikennepalvelujen käyttäjille suunnattu kyselylomake sisälsi noin 20 kysymystä, joiden avulla pyrittiin arvioimaan näiden käyttäjien tyytyväisyyttä Korsikan ja mantereen välisiin palveluihin sekä näiden käyttäjien tarpeita kullakin Marseillen sataman ja Korsikan eri satamien välisellä merireitillä. Kuten 3.4.3.1.1.1.1 jaksossa esitetty kysymysten yksityiskohtainen kuvaus osoittaa, Ranskan viranomaiset pystyivät keräämään kysymysten avulla tietoa käyttäjien profiilista, niiden tottumuksista ja mieltymyksistä lähtö- ja saapumisaikojen suhteen, kuljetustarpeista, mahdollisista satamien tai alusten tilanpuutteesta johtuvista vaikeuksista sekä meriliikennepalvelujen vuorovälejä ja hintoja koskevista näkemyksistä (johdanto-osan 185 kappale). Lisäksi kyselylomake sisälsi useita kysymyksiä mantereen satamien keskinäisestä korvattavuudesta (ks. johdanto-osan 186 kappale).

(880) Johdanto-osan 746 kappaleessa esitetyistä syistä komissio katsoo, että myös tämä kyselylomake oli riittävän avoin, jotta vastaajien oli mahdollista esittää erilaisia näkemyksiä. Monivalintakysymyksiin ehdotetut vastaukset olivat selkeitä, uskottavia ja monipuolisia. Näin ollen Corsica Ferriesin tätä kohtaa koskevat huomautukset (johdanto-osan 401 kappale) ovat perusteettomia. Myöskään huomautukset menetelmää koskevasta vinoumasta, jonka väitettiin vaikuttaneen käyttäjien kuulemiseen, eivät ole vakuuttavia johdanto-osan 747–749 kappaleessa esitetyistä syistä.

(881) Komissio toteaa kuitenkin, että vaikka Ranskan viranomaiset toteuttivat asianmukaisen kuulemisen, kyselylomakkeeseen vastasi vain viisi rahdinkuljettajaa eikä annettuja vastauksia sen vuoksi voitu hyödyntää (johdanto-osan 188 kappale).

(882) Sen vuoksi Ranskan viranomaiset valitsivat noin 20 toimijan otoksen, johon valittuja toimijoita se kuuli suoraan (puhelimitse). Kyseisten toimijoiden yhteenlaskettu markkinaosuus Korsikan ja Manner-Ranskan välisestä tavaraliikenteestä oli suurelta osin edustava (johdanto-osan 189 kappale). Osana puhelimitse toteutettua kuulemista Ranskan viranomaiset kysyivät käyttäjiltä niiden meriliikennepalvelujen käytöstä kaikilla Marseillen, Toulonin ja Nizzan satamista lähtevillä reiteillä eivätkä pelkästään Marseillesta lähtevillä reiteillä, kuten käyttäjien kuulemisessa oli alun perin suunniteltu (johdanto-osan 189 kappale). Tämän suoran kuulemisen ansiosta Ranskan viranomaiset pystyivät täydentämään käyttäjien kuulemisen yhteydessä toimitettuun kyselylomakkeeseen annettuja vastauksia, joita saatiin vain vähän.

(883) Vastoin Corsica Ferriesin väitettä (johdanto-osan 402 kappale) Ranskan viranomaisten menetelmää ei ole syytä arvostella avoimuuden puutteesta esitettyjen kysymysten ja haastateltujen toimijoiden henkilöllisyyden osalta. Ensinnäkään väitettyä avoimuuden puutetta ei ole vahvistettu, koska puhelimitse tehty kysely oli sama kuin käyttäjien kuulemisessa esitetty kyselylomake, joka oli julkinen ja kaikkien saatavilla. Näin ollen kysymysten sisältö oli Corsica Ferriesin saatavilla. Toiseksi on todettava haastateltujen toimijoiden henkilöllisyydestä, että tämä tieto ei vaikuta olevan merkityksellinen, kun otetaan huomioon, että haastatellut toimijat edustivat huomattavaa osaa Korsikan ja mantereen välisestä tavaraliikenteestä. Joka tapauksessa se, että jotkin toimijat saattoivat olla toisen toimeksisaajan osakkeenomistajia – mitä ei ole todistettu –, ei ole riittävä syy sulkea näitä toimijoita julkisen kuulemisen ulkopuolelle, sillä ne ovat siitä huolimatta kaikkien muiden käyttäjien tavoin merirahtiliikennepalvelujen käyttäjiä ja niillä on siksi oikeus ilmaista vapaasti tarpeensa ja mieltymyksensä julkisessa kuulemisessa.

(884) Toisessa, satamille suunnatussa kuulemisessa satamaviranomaisia pyydettiin esittämään huomautuksia meriliikennepalveluista, jotta Ranskan viranomaiset saisivat tietoa erityisesti kilpailun tasosta meriliikennepalvelujen markkinoilla sekä asianomaisten satamien kapasiteetista. Lisäksi kysely sisälsi vetoautolla kuljetettavaa rahtia ja vetoautotonta rahtia koskevia kysymyksiä (johdanto-osan 192–195 kappale). Komissio kuvailee satamille suunnattua kuulemista johdanto-osan 752 kappaleessa.

(885) Näin ollen Ranskan viranomaiset toteuttivat julkisia kuulemisia, joiden avulla voitiin ottaa huomioon käyttäjien etu yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 14 kohdan mukaisesti.

(886) Julkisten kuulemisten lisäksi Ranskan viranomaiset myös tilasivat riippumattomalta taloudelliselta konsulttiyritykseltä (Gecodia) julkisia kuulemisia täydentävän tutkimuksen käyttäjäkysynnästä (johdanto-osan 90 kappale). Tämä tutkimus tehtiin samanaikaisesti kuulemisten kanssa. Komissio katsoo johdanto-osan 754 kappaleessa esitetyistä syistä, että tällainen tutkimus on asianmukainen väline käyttäjäkysynnän määrittämiseksi.

(887) Edellä esitetyt seikat osoittavat, että Ranska käytti kyseessä olevien palvelujen käyttäjien etujen huomioon ottamiseksi useita välineitä, joita komissio pitää yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 14 kohdassa tarkoitetulla tavalla asianmukaisina.

2) Ranskan päätelmät laadullisesta käyttäjäkysynnästä

(888) Seuraavaksi komissio tarkastelee Ranskan päätelmiä, jotka koskevat i) rahdin jaottelua vetoautolla kuljetettavaan ja vetoautottomaan rahtiin, ii) Marseillen sataman maantieteellistä korvattavuutta Toulonin ja Nizzan satamilla vetoautottoman rahdin ja iii) vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetusten käyttäjien näkökulmasta sekä iv) Korsikan satamien keskinäistä maantieteellistä korvattavuutta vetoautottoman rahdin ja vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetusten käyttäjien näkökulmasta.

a) Rahdin jaottelu vetoautolla kuljetettavaan ja vetoautottomaan rahtiin

(889) Komissio toteaa, että Ranskan viranomaiset jaottelevat rahdin vetoautolla kuljetettavaan ja vetoautottomaan rahtiin pääasiassa vetoautottoman rahdin käsittelyyn liittyvien ja logististen rajoitteiden vuoksi. Niiden takia vetoautoton rahti edellyttää erityisiä satamalaitteita ja tiettyä logistiikkaketjua, toisin kuin vetoautolla kuljetettava rahti (johdanto-osan 205–207 kappale). Nämä näkökohdat on kohtuullista ottaa huomioon, eikä tämä näkemys sen vuoksi ole ilmeisen virheellinen. Tästä jaottelusta voidaan myös päätellä, että vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetusten kysyntä on suoraan yhteydessä kuorma-autonsa mukana matkustavien kuljettajien matkustajapalvelujen kysyntään.

(890) Komissio toteaa myös, että kaikki satamaviranomaiset jaottelevat rahdin samalla tavalla (johdanto-osan 197 kappale).

(891) Komissio kuitenkin toteaa, että Corsica Ferries ilmaisi liikennöitsijöiden kuulemiseen antamassaan vastauksessa olevansa eri mieltä rahdin jaottelusta ja pitävänsä sitä keinotekoisena (johdanto-osan 236 kappale). Corsica Ferries katsoi erityisesti, että rahdin jaottelu edellä kuvattuihin rahtityyppeihin ei riipu yritysten tarjonnasta vaan kunkin liikenteenharjoittajan koosta, organisaatiosta ja omista valinnoista. Tässä yhteydessä on kuitenkin huomautettava, että Ranskan viranomaiset vahvistivat kyseisen jaottelun olemassaolon nimenomaan Corsica Ferriesin toimittamien tietojen perusteella (johdanto-osan 889 kappale).

(892) Näin ollen Ranskan viranomaiset eivät tehneet ilmeistä virhettä jaotellessaan rahdin edellä kuvattuihin rahtityyppeihin.

(893) Corsica Ferries totesi huomautuksissaan myös (johdanto-osan 393 ja 447–450 kappale), että vetoautolla kuljetettava rahti olisi jaoteltava edelleen kahteen ryhmään sen mukaan, matkustaako kuljettaja rahdin mukana. Se, että jaottelussa ei ole otettu tätä huomioon, vääristää väistämättä arviota Korsikan laivaliikenteessä matkustavien kuljettajien määrästä. Väitteidensä tueksi Corsica Ferries viittaa BRG 1 -tutkimukseen.

(894) Komissio kuitenkin toteaa, ettei BRG 1 -tutkimus sisällä mitään konkreettisia tietoja tällaisen jaottelun olemassaolosta. Siinä ei etenkään mainita menetelmää, jota Ranskan viranomaisten olisi pitänyt käyttää jaotellakseen vetoautolla kuljetettavan rahdin kahteen ryhmään sen mukaan, matkustaako kuljettaja sen mukana. BRG 1 -tutkimuksessa ei myöskään esitetä arvioita vetoautolla kuljetettavan rahdin määristä eriteltynä sen mukaan, matkustaako kuljettaja rahdin mukana, eikä siinä viitata muihin selvityksiin tai tutkimuksiin, joissa vetoautolla kuljetettava rahti olisi jaoteltu tällä tavalla. Esimerkiksi kilpailuviranomaisen lausunnon mukaan rahti jaotellaan vain vetoautolla kuljetettavaan ja vetoautottomaan rahtiin. ([263])

(895) Koska edellä tarkoitetun jaottelun käytöstä ei ole konkreettista näyttöä, BRG 1 -tutkimuksen päätelmien perusteella ei voida katsoa, että Ranskan viranomaiset olisivat tehneet ilmeisen virheen. Komissio myös katsoo, että Corsica Ferriesillä oli mahdollisuus esittää erityistä näyttöä sekä käyttäjien kuulemisessa (vapaamuotoisessa vastauksessa) että liikennöitsijöiden kuulemisessa selventääkseen Ranskan viranomaisille tällaista mahdollista rahdin jaottelua sen mukaan, matkustaako kuljettaja rahdin mukana, mitä se ei kuitenkaan tehnyt (johdanto-osan 236 kappale).

b) Mantereella sijaitsevien satamien keskinäinen maantieteellinen korvattavuus vetoautottoman rahdin merikuljetusten kannalta

(896) Vetoautottoman rahdin osalta Ranskan viranomaiset totesivat, että tällaisen rahdin merikuljetusten kysyntä kohdistuu yksinomaan Marseillen satamaan.

(897) Komissio toteaa tämän päätelmän perustuvan erityisesti seuraaviin neljään seikkaan: i) Marseillen satama on ainoa, jossa on riittävät laitteet ja käsittelyalueet vetoautottoman rahdin vastaanottamiseksi; sen ainoa vaihtoehto on Toulon-Brégaillonin satama, jonka infrastruktuuri on kuitenkin aivan liian rajallinen, jotta kaikki vetoautoton rahtiliikenne tai edes merkittävä osa siitä voisi kulkea sen kautta, ii) käyttäjien kuuleminen osoittaa selvästi, että Marseillen satama ja muut mantereen satamat eivät ole keskenään korvattavissa, iii) mantereen satamien satamaviranomaisten mukaan Marseillen satama on ainoa, joka pystyy hoitamaan vetoautotonta rahtiliikennettä laajamittaisesti, ja iv) vetoautottoman rahdin siirtämiseen Marseillen satamasta mantereen muihin satamiin liittyisi merkittäviä lisäkustannuksia ja logistisia rajoitteita, jotka vaikuttaisivat tämän rahtiliikenteen sujuvuuteen (johdanto-osan 210–214 kappale).

(898) Komissio katsoo kaikkien näiden seikkojen osoittavan, etteivät Marseillen satama ja Toulonin ja Nizzan satamat ole maantieteellisesti korvattavissa keskenään vetoautottoman rahdin merikuljetusten kannalta.

([263]) Johdanto-osan 20 kappaleessa tarkoitettu kilpailuviranomaisen lausunto, 295 kohta.

(899) Satamaviranomaisten toimittamista tiedoista käy selvästi ilmi, että Marseillen satamalla on huomattava määrä kapasiteettia kuljetusten hoitamiseksi kuhunkin Korsikan satamaan (johdanto-osan 199 kappale). Myös Toulon-Brégaillonin terminaali pystyy käsittelemään tätä rahtiliikennettä, mutta sen kapasiteetti on rajallisempi, koska sillä on vain yksi laituripaikka. Komissio panee myös merkille Toulonin satamaviranomaisen lausunnon, jonka mukaan kyseisen sataman markkina-alue rajoittuu vain välittömään sisämaahan (johdanto-osan 198 kappale). Myös käyttäjien kuuleminen osoittaa, etteivät Marseillen ja Toulonin satamat ole missään tapauksessa korvattavissa keskenään (johdanto-osan 190 kappale). Lisäksi komissio panee merkille vetoautottoman rahdin logistiikkaketjun erityisjärjestelyt: liikenteenharjoittajat (joista suurin osa sijaitsee Marseillen pohjois- ja länsipuolella) tekevät saman päivän aikana useita edestakaisia matkoja sataman ja logistiikkakeskustensa välillä (johdanto-osan 206 kappale). Siirtyminen Touloniin aiheuttaisi liikenteenharjoittajille epäilemättä merkittäviä lisäkustannuksia, jotka hyvin todennäköisesti siirrettäisiin Korsikalla olevien loppukuluttajien maksettavaksi. Tämä lisäisi entisestään talousvaikeuksia, joita Korsikan maantieteellinen eristäytyneisyys aiheuttaa korsikalaisille talouden toimijoille ja kuluttajille (johdanto-osan 20–23 kappale).

(900) Komissio toteaa, ettei yksikään asianomaisista osapuolista esittänyt tätä asiaa koskevia huomautuksia.

(901) Näin ollen komissio päättelee, etteivät Ranskan viranomaiset tehneet ilmeistä virhettä todetessaan, että vetoautottoman rahdin merikuljetuksille oli kysyntää yksinomaan kunkin Korsikan sataman ja Marseillen sataman välisillä reiteillä.

c) Mantereella sijaitsevien satamien keskinäinen maantieteellinen korvattavuus vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetusten kannalta

(902) Vetoautolla kuljetettavan rahdin osalta Ranskan viranomaiset totesivat, että Toulonin ja Marseillen satamat ovat osittain korvattavissa keskenään. Ranskan viranomaisten mukaan osa vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetusten käyttäjistä on kuitenkin sitä mieltä, ettei Marseillen satamalle ole vaihtoehtoja. Ranskan viranomaiset perustelevat tämän päätelmänsä seuraavilla seikoilla.

(903) *Ensinnäkin* satamien kuulemisessa tuotiin esille Toulonin ja Nizzan satamien kapasiteettiin liittyvät rajoitteet (johdanto-osan 217 kappale). Komissio toteaa tältä osin, että kaikki kolme mantereella sijaitsevaa satamaa pystyvät ottamaan vastaan vetoautolla kuljetettavaa rahtia, mutta Toulonin ja Nizzan satamaviranomaiset toivat esille tiettyjä niiden satamiin liittyviä kapasiteettirajoitteita (johdanto-osan 199 kappale). Varin kauppakamari huomautti, että Toulon-Port de Commerce on Toulonin sataman terminaaleista ainoa, joka pystyy ottamaan vastaan vetoautolla kuljetettavaa rahtia ([264]), mutta kyseinen terminaali on jo nyt hyvin ruuhkainen (kapasiteetista keskimäärin lähes 80 prosenttia on käytössä) koko vuoden ajan (mikä johtuu paikallisesta julkisesta politiikasta) ja erityisesti kesällä (kapasiteetti riittää noin kymmenen perävaunun käsittelemiseen päivässä). Nizzan satama puolestaan totesi, että se pystyy ottamaan vastaan vetoautolla kuljetettavaa rahtia ilman rajoitteita, mutta se on keskittynyt ensisijaisesti matkustajaliikenteeseen.

(904) Edellä esitetyt seikat osoittavat, että Corsica Ferriesin huomautukset, joiden mukaan Toulonin satama ei ole ruuhkautunut (johdanto-osan 437 kappale), ovat perusteettomia, kun otetaan huomioon Varin kauppakamarin lausunnot, jotka se antoi Ranskan viranomaisille satamien kuulemisessa. Ranskan viranomaisia ei voida arvostella siitä, että ne käyttivät näitä tietoja arvioidessaan, missä määrin Toulonin ja Marseillen satamat ovat keskenään korvattavissa, etenkin kun Varin kauppakamarin toimittamat tiedot olivat selkeitä ja yksiselitteisiä.

(905) Näiden seikkojen valossa se, että vuonna 2014 Toulonin satama pystyi ottamaan vastaan yli kaksi kertaa nykyistä enemmän vetoautolla kuljetettavaa rahtia, ei ollut merkityksellistä tässä tapauksessa. Vastaavasti myöskään sillä, että Corsica Ferries varmisti Varin kauppakamarilta tämän tiedon paikkansapitävyyden, ei ole merkitystä, sillä se ei silti osoita, että Ranskan viranomaiset olisivat tulkinneet väärin Varin kauppakamarin satamien kuulemisessa antamat vastaukset.

(906) *Toiseksi* Ranskan viranomaiset tukeutuivat käyttäjien kuulemisen tuloksiin selittäessään, miksi satamat ovat vain osittain korvattavissa keskenään (johdanto-osan 218 kappale). Nämä tulokset osoittavat vastaajien katsovan laajalti, ettei Toulonin tai Nizzan satama ole verrattavissa Marseillen satamaan (johdanto-osan 190 ja 191 kappale).

([264]) Brégaillonin terminaaleja ei ole tarkoitettu matkustajaliikenteelle, ja Seyne-sur-Merin terminaali on varattu risteilyaluksille.

(907) Corsica Ferries kuitenkin kyseenalaistaa rahtiliikennepalvelujen käyttäjien puhelinkyselyssä antamien vastausten uskottavuuden siltä osin kuin haastateltavat olivat Corsica Linean osakkeenomistajia ja siten käyttäjien kuulemisen suhteen eturistiriitatilanteessa (johdanto-osan 441 kappale). Lisäksi Corsica Ferries väittää, että vastaukset olivat yleisluonteisia ja perusteettomia väitteitä ja että haastateltavien otoksen edustavuus oli kyseenalainen (johdanto-osan 440 kappale).

(908) Komissio huomauttaa ensinnäkin, että haastatellut käyttäjät vastasivat niille esitettyihin kysymyksiin osana käyttäjien kuulemista eikä Corsica Ferries kiistänyt käyttäjien kuulemisessa esitettyjen kysymysten merkityksellisyyttä. ([265]) Sen vuoksi ei voida katsoa, että vastaajat esittivät *"yleisluonteisia ja perusteettomia väitteitä"*, kuten Corsica Ferries väittää. Kun otetaan huomioon haastateltujen käyttäjien edustamat rahtimäärät, ei myöskään voida katsoa, ettei haastateltujen käyttäjien otos olisi ollut edustava (johdanto-osan 189 kappale).

(909) Komission mielestä myöskään se, että yksi merirahtiliikenteen käyttäjistä on Corsica Linean osakkeenomistaja, ei yksinään ole syy sulkea kyseistä käyttäjää sellaisen julkisen kuulemisen ulkopuolelle, jonka tarkoituksena on määrittää tietyn liikennepalvelun käyttäjien tarpeet ja mieltymykset, vaan kaikilla asianomaisen palvelun käyttäjillä on oikeus vastata tällaiseen julkiseen kuulemiseen. Nyt käsiteltävän asian osalta komissio toteaa, että Ranskan toimittamien tietojen perusteella jotkin käyttäjistä ([266]) olivat Corsica Linean osakkeenomistajia, mutta eivät kaikki ([267]).

(910) Komissio huomauttaa myös, että sen lisäksi, että haastatellut käyttäjät olivat rahtimäärien perusteella tärkeimmät liikenteenharjoittajat, ne käyttivät kaikkia Korsikan ja Manner-Ranskan välisiä reittejä, myös Toulonin ja Nizzan satamista Korsikalle suuntautuvia reittejä, joilla Corsica Linea ei liikennöi. Julkinen kuuleminen ei myöskään koskenut pelkästään Corsica Linean vaan kaikkien Korsikan ja Manner-Ranskan välisillä reiteillä liikennöivien meriliikenteen harjoittajien tarjoamien rahtiliikennepalvelujen käyttöä. Tältä osin komissio huomauttaa, että käyttäjien tarpeet eivät välttämättä vastaa meriliikenteen harjoittajien etuja: suurin osa haastatelluista käyttäjistä esimerkiksi toivoi, että tarjolle tulisi pelkkä rahtiliikennepalvelu (ro-ro), joka vastaisi paremmin niiden erityistarpeita, mutta yksikään Korsikan ja Manner-Ranskan välillä liikennöivistä kolmesta toimijasta ei suunnittele tällaisen palvelun tarjoamista (johdanto-osan 191 kappale). Komissio toteaa joka tapauksessa, että käyttäjien kuuleminen on yksi Ranskan viranomaisten käyttämistä lähteistä, joiden perusteella ne katsovat Toulonin ja Marseillen satamien olevan merirahtiliikenteen kannalta osittain korvattavissa keskenään.

(911) *Kolmanneksi* Ranskan viranomaiset huomauttivat, että vetoautolla kuljetettavan rahdin siirtäminen Marseillen satamasta mantereen muihin satamiin aiheuttaisi merkittäviä lisäkustannuksia vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetusten käyttäjille, joiden logistiikkakeskukset sijaitsevat pääasiassa Marseillen länsipuolella ja Rhônen liikennekäytävän varrella (johdanto-osan 219 kappale).

(912) Tältä osin komissio toteaa, että Ranskan viranomaiset toimittivat useita todisteita siitä, että kyseiset logistiikkakeskukset sijaitsevat pääasiassa Marseillen länsipuolella ja Rhônen liikennekäytävän varrella (johdanto-osan 213 kappale) ja että sen vuoksi Marseillen satama on niiden kannalta periaatteessa helpommin saavutettavissa kuin mantereen muut satamat. Myös Corsica Linean (johdanto-osan 544 kappale) ja La Méridionalen (johdanto-osan 593–595 kappale) analyysit sekä Corsica Ferriesin kantelu (johdanto-osan 433 kappale) vahvistavat tämän. Näin ollen Corsica Ferriesin väite, jonka mukaan Ranskan viranomaiset eivät esittäneet mitään näyttöä väitteensä tueksi (johdanto-osan 442 kappale), on perusteeton.

(913) Komissio toteaa myös, että Ranskan viranomaiset toimittivat konkreettisia todisteita arvioiduista lisäkustannuksista, joita liikenteenharjoittajille aiheutuisi, jos merkittävä osa kuljetuksista siirrettäisiin Marseillen satamasta Toulonin satamaan. Nämä luvut on määritetty etenkin kansallisen tiekomitean julkaisemien tietojen perusteella. Myös asianomaiset osapuolet toimittivat samansuuntaisia tietoja, jotka kaikki osoittavat, että kuljetusten siirtäminen aiheuttaisi lisäkustannuksia, joskin arviot näiden kustannusten suuruudesta vaihtelevat – Corsica Ferriesin mukaan ne olisivat suuruudeltaan 5 prosenttia kokonaistuotantokustannuksista (johdanto-osan 443 kappale), kun taas Corsica Linea arvioi niiden suuruudeksi 11 prosenttia (johdanto-osan 544 kappale). La Méridionale ei pidä taloudellisesti järkevänä, että suurin osa rahdinkuljettajista, jotka ovat lähempänä Marseillea kuin Toulonia, siirtyisi käyttämään Toulonin satamaa. Se myös vahvisti tästä aiheutuvat ylimääräiset tieliikennekustannukset (johdanto-osan 595 ja 596 kappale).

([265]) Corsica Ferriesin esittämä arvostelu liittyy siihen, ettei Toulonin ja Nizzan reittien osalta toimitettu erillistä kyselylomaketta.
([266]) [– –].
([267]) Esimerkiksi [– –].

(914) Corsica Ferries myöntää, että sataman vaihtamisesta aiheutuisi ylimääräisiä tieliikennekustannuksia, mutta sen mukaan sen Toulonin sataman käyttäjiltä perimä meriliikennepalvelujen hinta, joka on alhaisempi kuin sen kilpailijoiden Marseillen sataman käyttäjiltä perimä hinta, kompensoi kyseiset lisäkustannukset (johdanto-osan 443 kappale).

(915) Komissio toteaa, että BRG 2 -tutkimuksessa käytetään Toulonin osalta vuoden 2023 keskimääräistä rahdin hintaa (32,40 euroa/jm), kun taas Marseillen osalta käytetään vuoden 2019 julkisen palvelun velvoitejärjestelmän sallimaa rahdin enimmäishintaa (42,50 euroa/jm) (johdanto-osan 62 kappale). Tämä analyysi vaikuttaa kuitenkin useista syistä virheelliseltä. Ensinnäkin tutkimus perustuu vuoden 2023 tietoihin, jotka siten koskevat julkisen palvelun sopimusten myöntämisen jälkeistä ajanjaksoa. Toiseksi tutkimuksessa tarkastellaan vääriä parametreja: siinä verrataan keskenään Corsica Ferriesin Toulonin satamassa tosiasiallisesti soveltamaa markkinahintaa ja Marseillen satamassa sovellettavaa vuoden 2019 julkisen palvelun velvoitejärjestelmän mukaista lakisääteistä enimmäishintaa. Jotta tämä vertailu olisi merkityksellinen, analyysin olisi kuitenkin perustuttava molempien satamien osalta vuoden 2019 julkisen palvelun velvoitejärjestelmän mukaisiin merikuljetusten enimmäishintoihin, sillä tämä vastaa enimmäishintaa, jonka meriliikenteen harjoittajat voisivat saavuttaa hypoteettisessa skenaariossa, jossa julkisen palvelun sopimukset eivät olisi voimassa. Lisäksi – kuten Ranskan viranomaiset huomauttivat (johdanto-osan 650 kappale) – BRG 2 -tutkimuksessa Toulonin osalta käytetty merikuljetusten hinta ei sisällä veroja ja käsittelykuluja eikä se siten vastaa käyttäjien tosiasiallisesti maksamaa hintaa.

(916) Näin ollen komissio päättelee Ranskan ja kaikkien asianomaisten osapuolten toimittamien tietojen perusteella, että jos vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetusten käyttäjät – joiden logistiikkakeskukset sijaitsevat pääasiassa Marseillen sataman läheisyydessä tai Rhônen liikennekäytävän varrella – siirtyisivät käyttämään Toulonin satamaa, niille aiheutuisi tästä ylimääräisiä tieliikennekustannuksia. Ei ole osoitettu, että merikuljetusten alhaisempi hinta Toulonin satamassa kompensoisi selvästi nämä lisäkustannukset. Näin ollen Ranskan viranomaisten oli aiheellista päätellä, että tämä tekijä todennäköisesti rajoittaa sitä, missä määrin Marseillen ja Toulonin satamat ovat korvattavissa keskenään.

(917) Komissio toteaa myös, että Toulonin ja Nizzan satamien vastauksista käy ilmi, että niiden markkina-alue rajoittuu niitä ympäröivään sisämaahan, kun taas Marseillen sataman asiakaskunta on valtakunnallinen, kuten myös Ranskan viranomaiset päättelivät (johdanto-osan 197, 198 ja 219 kappale). Myös La Méridionalen tältä osin toimittamat lisätiedot (johdanto-osan 593 kappale) ovat yhdenmukaisia Ranskan viranomaisten päätelmien kanssa. Näin ollen Corsica Ferriesin tältä osin esittämät huomautukset (johdanto-osan 442 kappale) on hylättävä.

(918) Komissio huomauttaa lopuksi tästä seikasta, että kun otetaan huomioon, että Korsikalla asuvat loppukuluttajat (kuten kaupat, yksityishenkilöt ja yritykset) ovat riippuvaisia rahtiliikennepalveluista (esimerkiksi tavarakuljetukset yrityksille) ja hyötyvät niistä, on niiden etujen mukaista pyrkiä rajoittamaan saaren eristäytyneestä sijainnista johtuvia kustannuksia, jotka tuodaan selkeästi esille erilaisissa Korsikan elinkustannuksia koskevissa tutkimuksissa ja tilastoissa (johdanto-osan 20–23 kappale). On myös syytä huomata, että Korsika tuo paljon enemmän tavaroita kuin vie, mikä tarkoittaa sen olevan mantereesta riippuvainen (johdanto-osan 19 kappale). Sen vuoksi Korsikalle tuotujen tavaroiden hintojen nousu voisi vaikuttaa saaren talouteen ja sen asukkaisiin, ja ylimääräiset tieliikennekustannukset saattaisivat vaikuttaa korsikalaisten loppukuluttajien maksamiin tavaroiden hintoihin tavallistakin voimakkaammin.

(919) *Lopuksi* Ranskan viranomaiset totesivat, etteivät Marseillen satamaan kohdistuneet hintashokit, joiden seurauksena hinnat muuttuivat pysyvästi, johtaneet liikenteen siirtymiseen merkittävässä määrin Marseillen satamasta Toulonin ja Nizzan satamiin (johdanto-osan 220 kappale). Tämä seikka viittaa siihen, etteivät Marseillen satama ja Toulonin ja Nizzan satamat ole keskenään korvattavissa, eivätkä asianomaiset osapuolet kiistäneet sitä.

(920) Kaiken edellä esitetyn perusteella voidaan todeta, etteivät Ranskan viranomaiset tehneet ilmeistä virhettä katsoessaan, että Toulonin ja Marseillen satamat ovat käyttäjien näkökulmasta osittain korvattavissa keskenään ja että näin ollen vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetusten käyttäjien keskuudessa on olemassa kysyntää, joka kohdistuu nimenomaan Marseillen satamaan.

(921) Johdanto-osan 433 ja 434 kappaleessa esitetyt Corsica Ferriesin huomautukset eivät vaikuta edellä esitettyyn päätelmään. Corsica Ferries ei osoittanut missään vaiheessa, miten vetoautolla kuljetettavan rahdin kuljettajan tilanne olisi sama kuin omalla autollaan matkustavan matkustajan tilanne. Myöskään se, että Corsica Ferries kuljettaa yhtä paljon kuljettajia Marseillen satamasta kuin Toulonin satamasta, ei ole ristiriidassa Ranskan päätelmän kanssa, jonka mukaan nämä kaksi satamaa ovat vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetusten kannalta osittain korvattavissa keskenään. Ranska ei kiistä sitä, että Korsikalle suuntautuvat vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetukset jakaantuvat puoliksi Toulonin ja Marseillen satamien kesken, vaan se ainoastaan väittää, että vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetusten käyttäjät suosivat omaa logistiikka-keskustaan lähinnä sijaitsevia satamia ja että tämän vuoksi jotkin sellaiset käyttäjät, joiden logistiikkakeskus sijaitsee lähellä Marseillen satamaa, eivät näe vaihtoehtoja kyseiselle satamalle.

d) Korsikan satamien keskinäinen maantieteellinen korvattavuus vetoautolla kuljetettavan ja vetoautottoman rahdin merikuljetusten kannalta

(922) Komissio toteaa rahdinkuljetuksia varten käytettävien Korsikan lähtö- ja kohdesatamien osalta, että Ranskan viranomaiset eivät analysoineet erikseen Korsikan satamien keskinäistä maantieteellistä korvattavuutta vetoautolla kuljetettavan ja vetoautottoman rahdin merikuljetusten käyttäjien näkökulmasta.

(923) Niiden tietojen perusteella, jotka Ranskan viranomaiset toimittivat muodollisen tutkintamenettelyn aikana ja jotka olivat niiden saatavilla toimenpiteiden myöntämisajankohtana, komissio kuitenkin toteaa, että tämän analyysin puuttuminen ei tässä tapauksessa vaikuttanut Ranskan viranomaisten tekemään julkisen palvelun tarpeen arviointiin.

(924) *Ensinnäkin* komissio toteaa, että Korsikan satamien väliset etäisyydet ja kulku satamien välillä periaatteessa sulkevat pois maantieteellisen korvattavuuden. Komissio viittaa tässä yhteydessä johdanto-osan 36, 774, 785 ja 856 kappaleeseen.

(925) *Toiseksi* komissio huomauttaa, että Korsikan satamat ovat yleisesti ottaen ruuhkautuneita, kuten Korsikan kauppakamari totesi (johdanto-osan 201 kappale). Korsikan kauppakamari nosti esille erityisesti Bastian, Ajaccion ja Porto-Vecchion satamien tilanteen ja totesi, että nämä satamat ovat erittäin ruuhkautuneita tai niiden kapasiteetti on lähes kokonaan käytössä. Tämän seurauksena entistä suurempi osa rahdista jää satamaan, minkä lisäksi nämä haitat vaikuttavat raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen liikennöintiin sekä aiheuttavat viivästyksiä, jotka haittaavat merirahtiliikennepalvelujen käyttäjiä (johdanto-osan 208 kappale). Näin ollen Ranska voi perustellusti väittää, että nämä seikat rajoittavat liikenteen siirtämistä yhteen tai useampaan muuhun satamaan, erityisesti Bastian, Ajaccion ja Porto-Vecchion satamiin, ja että sekä palvelujen käyttäjien että viranomaisten kannalta merirahtiliikenne on tarpeen jakaa Korsikan eri satamiin.

(926) *Kolmanneksi* komissio toteaa, että Korsikan pitkien etäisyyksien, liikenneolosuhteiden ja tieinfrastruktuurin erityispiirteiden (johdanto-osan 16–19 kappale) vuoksi merirahtiliikenteen käyttäjille myös aiheutuu ylimääräisiä tieliikennekustannuksia, jotka puolestaan voivat lisätä yksityishenkilöille ja ammattimaisille toimijoille koituvia tuontikustannuksia Korsikalla. Lisäksi komissio toteaa, että erityisesti suuren onnettomuusriskin ja saaren eristäytyneestä sijainnista johtuvien kustannusten vuoksi on käyttäjien ja saaren asukkaiden edun mukaista rajoittaa raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen liikennöintiä Korsikassa.

(927) Kaikista edellä esitetyistä syistä komissio on sitä mieltä, ettei ollut ilmeisen virheellistä katsoa, että Korsikan satamat eivät ole merirahtiliikenteen käyttäjien näkökulmasta keskenään korvattavissa. Yksikään asianomainen osapuoli ei kiistänyt tätä näkemystä.

7.3.2.1.3.1.2 Määrällinen kysyntä

(928) *Ensinnäkin* siitä, missä määrin Toulonin ja Marseillen satamat ovat vetoautolla kuljetettavan rahdin kannalta keskenään korvattavissa, komissio toteaa, että se ilmaisi menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään epäilyksensä niistä lähteistä, joiden perusteella Ranskan viranomaiset arvioivat, että käyttäjät, joiden kuljettamat määrät vastasivat 80:tä prosenttia Marseillen sataman ja Korsikan satamien välisen vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetusten aiempien vuosien kysynnästä, eivät pitäneet Toulonin satamaa vaihtoehtona Marseillen satamalle. Komissio pyysi Ranskaa ja asianomaisia osapuolia esittämään huomautuksia tästä asiasta.

(929) Ranskan viranomaiset esittivät huomautuksissaan kolme analyysia, jotka yleisesti ottaen vahvistavat niiden alkuperäisen arvion Marseillen ja Toulonin satamien keskinäisestä korvattavuudesta kysynnän kannalta (johdanto-osan 337–346 kappale). Kaikki huomautuksia esittäneet asianomaiset osapuolet ottivat kantaa myös tähän kysymykseen (johdanto-osan 444, 445, 543 ja 591–596 kappale).

— Ensimmäisessä Ranskan viranomaisten esittämässä analyysissa tarkasteltiin rahdinkuljettajien päätoimipaikkojen, varastojen ja logistiikkakeskusten sijainteja. Ranskan mukaan rahdinkuljettajat suosivat Marseillen satamaa sen välittömän läheisyyden vuoksi. Vuosina 2018–2021 Marseillen lähellä sijaitsevien rahdinkuljettajien osuus kaikista vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetuksista Marseillen ja Korsikan välillä oli 80 prosenttia. Ranskan mukaan tämä osoittaa, että nämä kaksi satamaa ovat vain rajallisesti (rahtimääristä noin 20 %:n osalta) korvattavissa keskenään.

— Toisessa analyysissa määritettiin useiden Corsica Linean ja La Méridionalen asiakkaiden logistiikkakeskusten sijainti. Tästä analyysista käy ilmi, että 83 prosenttia Corsica Linean kuljettamasta ja 88 prosenttia La Méridionalen kuljettamista vetoautolla kuljetettavan rahdin määristä on peräisin Marseillen sataman lähellä sijaitsevista logistiikkakeskuksista. Tämä analyysi siis vahvistaa ensimmäisen analyysin tulokset.

— Kolmannessa analyysissa esitettiin yksityiskohtaisia tietoja suuresta määrästä rahdinkuljettajia, jotka olivat käyttäneet aiemmin Marseillen ja Toulonin satamia vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetuksissa. Analyysissa tarkasteltiin kunkin näiden rahdinkuljettajien logistiikkakeskuksen etäisyyttä Marseillen ja Toulonin satamiin sekä niiden vuosina 2017–2019 ja 2021 Marseillen ja/tai Toulonin kautta kuljettaman vetoautolla kuljetettavan rahdin osuuksia (juoksumetrien perusteella).

(930) Komissio toteaa, että kahdessa ensimmäisessä analyysissa keskitytään yksinomaan vetoautolla kuljetettavan rahdin aiempien vuosien kuljetuksiin Marseillen ja Korsikan välillä. Näissä analyyseissa tarkastellaan vain Marseillen satamaan saapuneen vetoautolla kuljetettavan rahdin lähtöpaikkaa, eivätkä ne vahvista, että rahdinkuljettajat, joiden logistiikkakeskusta lähinnä sijaitseva satama on Marseillen satama, käyttäisivät ainoastaan Marseillen satamaa mutta eivät Toulonin satamaa. Sen sijaan, että näissä analyyseissa tarkasteltaisiin satamien tosiasiallista käyttöä, niissä oletetaan, että rahdinkuljettajien on käytettävä Marseillen satamaa, jos niiden päätoimipaikka, varasto tai logistiikkakeskus sijaitsee lähellä Marseillea, vaikka Ranskan viranomaisten olisi nimenomaan osoitettava tämän olettamuksen paikkansapitävyys. Sen vuoksi komissio katsoo, etteivät nämä kaksi analyysia osoita, että Marseillen ja Toulonin satamat ovat vetoautolla kuljetettavan rahdin kannalta vain osittain (20 prosentin osalta) korvattavissa keskenään, kuten väitetään.

(931) Sitä vastoin kolmas analyysi, josta käy ilmi, miten rahdinkuljettajat tosiasiallisesti käyttävät näitä kahta satamaa, voidaan ottaa huomioon. Komissio katsoo myös, että tässä analyysissa esitetyt tiedot ovat riittävän edustavia, sillä ne kattavat noin 65 prosenttia Korsikan satamien ja Marseillen ja Toulonin satamien välillä vuosina 2017–2019 ja 2021 kuljetetun vetoautolla kuljetettavan rahdin määrästä (johdanto-osan 341 kappale).

(932) Komissio toteaa kolmannen analyysin perusteella, että suurin osa rahdinkuljettajista käyttää tosiasiallisesti vain logistiikkakeskustaan lähimpänä olevaa satamaa, kuten johdanto-osan 344 kappaleessa todetaan. Analyysi osoittaa erityisesti, että aiempina vuosina (juoksumetreinä mitattuna) noin 79 prosenttia vetoautolla kuljetetusta rahdista, jonka lähtöpaikkana oli jokin Marseillen lähellä sijaitsevista logistiikkakeskuksista, kuljetettiin Marseillen sataman kautta (tai olisi kuljetettu, elleivät kapasiteettirajoitteet olisi estäneet tätä). Näin ollen komissio katsoo, etteivät Ranskan viranomaiset vaikuta tehneen ilmeistä virhettä olettaessaan vetoautolla kuljetettavan rahdin kysynnän arvioinnin yhteydessä, että 80 prosenttia aiempien vuosien kysynnästä on kohdistunut yksinomaan Marseillen satamaan, ja katsoessaan, etteivät Marseillen ja Toulonin satamat ole korvattavissa keskenään.

(933) Näin ollen Corsica Ferriesin väite, jonka mukaan Ranskan viranomaisten määrittämä prosenttiosuus, jonka osalta Marseillen ja Toulonin satamat ovat vetoautolla kuljetettavan rahdin kannalta korvattavissa keskenään, ei perustu objektiivisiin ja todennettavissa oleviin tietoihin (johdanto-osan 444 kappale), on hylättävä. Ainakaan mikään merkityksellinen määrällinen analyysi ei tue tätä väitettä. Komissiota ja Ranskan viranomaisia eivät myöskään sido CdC:n aiemmat päätelmät näiden satamien keskinäisestä korvattavuudesta vetoautolla kuljetettavan rahdin kannalta, kuten Corsica Ferries väittää (johdanto-osan 445 kappale), kunhan Ranskan viranomaiset pystyvät osoittamaan objektiivisten ja todennettavissa olevien tietojen perusteella, että julkisen palvelun sopimusten arvioinnin perustana käytetyt oletukset ovat perusteltuja, kuten tässä tapauksessa.

(934) *Toiseksi* komissio toteaa vetoautolla kuljetettavan ja vetoautottoman rahdin merikuljetusten kysynnän arvioinnista ensinnäkin, että oli asianmukaista käyttää aikaisempia tietoja perustana Marseillen ja Korsikan välisen merirahtiliikenteen odotetun kysynnän arvioimiseksi (johdanto-osan 223 ja 228 kappale). Ranskan viranomaiset arvioivat kysynnän tulevaa kehitystä vuoteen 2030 asti kymmenen vuoden ajanjakson (2010–2019) kattavien aikaisempien tietojen perusteella.

(935) Näin ollen Ranskan viranomaisten valitsemiin parametreihin ei liity ilmeistä arviointivirhettä.

(936) *Kolmanneksi* komission toteaa vetoautolla kuljetettavan rahdin kuljettajiin liittyvän kysynnän arvioinnista, että Ranska katsoi kuljettajiin liittyvän kysynnän olevan suhteessa vetoautolla kuljetettavan rahdin määrään. Ranska laski vuosien 2023–2030 tulevan kysynnän vuosina 2018–2021 kuljetettujen kuljettajien lukumäärän ja rahdin juoksumetrimäärän suhdeluvun perusteella (johdanto-osan 230 kappale).

(937) Toisin kuin Corsica Ferries väittää (johdanto-osan 446–454 kappale), tällainen arviointitapa perustuu konkreettisiin ja objektiivisiin aikaisempiin tietoihin, eikä siihen liity ilmeistä virhettä.

(938) Ranskan viranomaisilla ei ensinnäkään ollut johdanto-osan 894 ja 895 kappaleessa esitetyistä syistä velvollisuutta jaotella vetoautolla kuljetettavaa rahtia sen mukaan, matkustaako kuljettaja rahdin mukana.

(939) Toiseksi Ranskan viranomaiset eivät käyttäneet vuosien 2023–2030 kysyntää arvioidessaan vuoden 2030 odotettavissa olevaa kuljettajien ja rahdin juoksumetrimäärän suhdelukua, vaan ne arvioivat kuljettajien määrän kunakin vuonna vuosina 2023–2030 kuljettajien ja rahdin keskimääräisen juoksumetrimäärän vuosien 2018–2021 suhdeluvun sekä vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetusten tulevan kysynnän perusteella.

(940) Kolmanneksi on todettava, että Ranskan viranomaiset eivät laskeneet suhdelukua väärin vaan pyöristivät kyseisen suhdeluvun kahden desimaalin tarkkuuteen, kun taas Corsica Ferriesin käyttämässä suhdeluvussa oli kolme desimaalia. Ranskan ei kuitenkaan voida väittää tehneen ilmeisestä virhettä pelkästään siksi, että se pyöristi kyseisen suhdeluvun. Joka tapauksessa pyöristämisestä johtuva kysynnän yliarviointi (11 prosenttia Marseillen ja Ajaccion ja 7 prosenttia Marseillen ja Bastian välisen reitin osalta) ei ole ilmeinen arviointivirhe.

(941) Lisäksi on syytä muistaa, että 2,3 prosentin kasvuvauhti, jota Ranskan viranomaiset käyttivät vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetusten kysynnän arvioimiseksi vuodesta 2019 eteenpäin ja vuosina 2023–2030, perustuu rahtiliikenteen keskimääräiseen kasvuvauhtiin vuosina 2010–2019 kaikilla viidellä Marseillen ja Korsikan satamien välisellä reitillä. On kuitenkin syytä huomata, että vaikka Ranskan viranomaiset pystyivät laskemaan aiemman rahtiliikenteen kasvuvauhdin kunkin reitin osalta, tämä oli vain yksi käytettävissä olevista menetelmistä. Corsica Ferries ei selittänyt, miksi Ranskan viranomaisten käyttämä menetelmä oli ilmeisen epäasianmukainen tulevan kysynnän laskemiseksi kullakin näistä merireiteistä tai miten jokin toinen menetelmä olisi voinut johtaa erilaiseen tulokseen.

(942) Corsica Ferries ei voi myöskään väittää, ettei 2,3 prosentin kasvuvauhti perustu tuoreisiin ja objektiivisiin tietoihin, eikä sillä ole myöskään perusteita väittää vaihtoehtoisesti, että vuosien 2018–2023 tiedot osoittaisivat liikenteen vähentyneen. Ensinnäkin tämä 2,3 prosentin kasvuvauhti perustuu rahtiliikenteen keskimääräiseen vuotuiseen kasvuvauhtiin vuosina 2010–2019 eli ennen covid-19-pandemiaa (2020–2021) ja Venäjän Ukrainassa käymän hyökkäyssodan alkamista (2022). Ranskan viranomaisten käyttämät tiedot koskevat siis viimeistä ajanjaksoa, jona Korsikan ja mantereen välisten meriliikennepalvelujen markkinat toimivat normaalisti. Lisäksi väite on ristiriidassa toisen Corsica Ferriesin esittämän huomautuksen kanssa, jonka mukaan Ranskan viranomaisten olisi pitänyt tarkastella analyysissaan vuoden 2014 rahtiliikennetietoja eli tietoja ajalta ennen Corsica Linean tuloa markkinoille (johdanto-osan 394 kappale). Väite on ristiriidassa myös Corsica Linean omien, liikennöitsijöiden kuulemisen yhteydessä annettujen vastausten kanssa. Näiden vastausten mukaan Corsica Ferries valmistautui tarjoamaan vuosina 2023–2030 huomattavasti enemmän kapasiteettia kuin se oli tarjonnut vuosina 2016–2019 ja myös enemmän kuin rahtipalveluille oli ollut yhteensä kysyntää vuonna 2019, mikä viittaa siihen, että Corsica Ferries ennakoi liikenteen kasvavan tulevina vuosina. ([268])

([268]) Kuten edellä olevasta taulukosta 3 käy ilmi, Korsikan ja mantereen välillä kuljetetun rahdin määrä oli yhteensä 2,2 miljoonaa juoksumetriä. Kuten taulukosta 20 käy ilmi, Corsica Ferries aikoi tuoda markkinoille lähes 3,3 miljoonaa juoksumetriä kuljetuskapasiteettia vuosina 2023–2030 (ilman toimenpiteitä), mikä vahvistaa, että yritys näytti ennakoivan liikenteen lisääntymistä.

7.3.2.1.3.2 Markkinoiden toimintapuutteen olemassaolo

7.3.2.1.3.2.1 Markkinoiden tarjonnan määrittäminen ilman julkisen palvelun sopimusta

(943) Komissio viittaa tältä osin johdanto-osan 815–825 kappaleessa esitettyihin perusteluihin, jotka pätevät markkinoiden tarjonnan määrittämiseen myös vetoautolla kuljetettavan ja vetoautottoman rahdin merikuljetus-palvelujen käyttäjien keskuudessa todetun kysynnän kannalta.

7.3.2.1.3.2.2 Markkinoiden toimintapuutetta koskeva analyysi

(944) Komissio toteaa ensinnäkin Ranskan viranomaisten päätelleen, että markkinoiden toiminta Proprianon ja Marseillen satamien välisellä reitillä oli täysin puutteellista, sillä Corsica Ferries ei tarjoaisi lainkaan kaupallisia palveluja tällä reitillä.

(945) Lisäksi komissio huomauttaa Ranskan viranomaisten katsoneen, että Marseillen ja neljän muun Korsikan sataman välisellä reitillä Corsica Ferries tarjoaisi vain satunnaisia palveluja, sillä se tarjoaisi L'Île-Roussen ja Porto-Vecchion reiteillä vain kolme edestakaista matkaa kuukaudessa, vaikka kysyntä näillä reiteillä edellyttäisi kolmea edestakaista matkaa viikossa, sekä Ajaccion ja Bastian reiteillä kaksi edestakaista matkaa viikossa, vaikka käyttäjäkysyntään vastaaminen edellyttäisi vähintään viittä edestakaista matkaa viikossa.

(946) Komissio toteaa, etteivät Ranskan viranomaiset tehneet markkinoiden toimintapuutetta koskevassa analyysissaan ilmeistä virhettä siltä osin kuin ne totesivat, ettei markkinoiden tarjonta riitä kattamaan koko kysyntää vetoautolla kuljetettavan ja vetoautottoman rahdin merikuljetusten käyttäjien taholta kaikilla Marseillen sataman ja Korsikan eri satamien välisillä reiteillä.

7.3.2.1.3.3 Päätelmä julkisen palvelun tarpeesta vetoautolla kuljetettavan ja vetoautottoman rahdin kuljettamiseksi Marseillen sataman ja Korsikan eri satamien välisillä reiteillä

(947) Kaikki edellä esitetyt seikat osoittavat Ranskan todenneen aivan oikein, että kaikilla Marseillen sataman ja Korsikan eri satamien välisillä reiteillä on tarve vetoautolla kuljetettavan ja vetoautottoman rahdin julkiselle kuljetus palvelulle, sillä määritetty markkinoiden tarjonta ei riittäisi kattamaan Ranskan toteamaa ja määrittämää liikennepalvelujen kysyntää.

7.3.2.2 Valtion toimenpiteen oikeasuhteisuus

(948) Koska Ranskan viranomaiset perustelivat valtion toimenpiteen tarpeen osoittamalla, että Korsikan ja Manner-Ranskan väliselle julkiselle meriliikennepalvelulle on useita todellisia tarpeita, eivätkä ne tehneet tältä osin ilmeistä arviointivirhettä, seuraavaksi on tutkittava, onko kyseinen toimenpide oikeasuhteinen ottaen huomioon sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan kannalta olennaiset vapaudet.

7.3.2.2.1 Toimenpiteen oikeudellisen välineen oikeasuhteisuus

(949) Komissio toteaa, että Ranskan viranomaisten mukaan julkisen palvelun sopimus oli ainoa mahdollinen oikeudellinen väline, jolla pystyttiin takaamaan palvelu, joka täyttäisi Ranskan viranomaisten määrittämät julkisen palvelun tarpeet (johdanto-osan 249–253 kappale). Ranskan viranomaiset väittivät erityisesti, että markkinoiden toimintapuute määritettiin jo vuoden 2019 julkisen palvelun velvoitejärjestelmän yhteydessä ja ettei tällainen järjestelmä riittänyt täyttämään julkisen palvelun tarvetta. Lisäksi ne väittivät, että vuoden 2019 julkisen palvelun velvoitejärjestelmän nojalla voidaan asettaa vain rajallisia julkisen palvelun velvoitteita. Tämä koskee erityisesti lähtö- ja saapumisaikoja, jotka ovat kuitenkin yksi niistä seikoista, joiden perusteella kysyntä matkustajien (johdanto-osan 112 kappale) ja rahtiliikennepalvelujen käyttäjien (johdanto-osan 190 ja 191 kappale) taholta määritettiin.

(950) Komissio ei katso, että edellä esitettyjen seikkojen huomioon ottaminen olisi ilmeinen virhe. Kuten Ranskan viranomaiset aivan oikein huomauttivat, voimassa on jo yksi Korsikan ja mantereen välisiä meriliikennepalveluja koskeva julkisen palvelun velvoitejärjestelmä, ja liikennöitsijöiden kuulemisen tavoitteena oli määrittää palvelut, jotka markkinat olisivat valmiita tarjoamaan vuoden 2019 julkisen palvelun velvoitejärjestelmän mukaisesti. Tämä palvelutarjonta osoittautui kuitenkin riittämättömäksi, minkä vuoksi oli tarpeen säätää lisäjärjestelmästä, jolla taattaisiin julkisen palvelun tarpeen täyttämiseksi tarvittavien palvelujen tarjoaminen. ([269])

(951) Näin ollen Ranskan viranomaisilla ei ollut muuta vaihtoehtoa kuin vahvistaa vuoden 2019 julkisen palvelun velvoitejärjestelmää säätämällä päivittäisistä meriliikenneyhteyksistä Marseillen sataman ja Ajaccion ja Bastian satamien välillä, viikoittaisista meriliikenneyhteyksistä L'Île-Roussen ja Porto-Vecchion satamiin sekä pakollisesta viikoittaisesta meriliikenneyhteydestä Proprianoon. Vaikka Ranskan viranomaiset ovat jo todenneet vuoden 2019 julkisen palvelun velvoitejärjestelmän osalta markkinoiden toimintapuutteen, järjestelmän ehtojen tiukentaminen olisi kuitenkin entisestään rajoittanut toimijoiden vapautta tarjota meriliikennepalveluja Korsikan ja mantereen välillä, kun kaikkien toimijoiden, jotka olisivat olleet kiinnostuneita tarjoamaan Marseillen ja Korsikan satamien välisiä meriliikennepalveluja, olisi pitänyt noudattaa vuoden 2019 julkisen palvelun velvoitejärjestelmään sisältyviä tiukennettuja vaatimuksia voidakseen harjoittaa tällaista toimintaa. Komissio toteaa, että näissä olosuhteissa julkisen hankintamenettelyn kautta myönnettävä julkisen palvelun sopimus rajoittaa palvelujen tarjoamisen vapautta vähemmän siltä osin kuin se todennäköisesti minimoi toimijoille vuoden 2019 julkisen palvelun velvoitejärjestelmässä asetettavat rajoitukset ja mahdollistaa kilpailun markkinoilla.

(952) Lisäksi komissio huomauttaa, että vuoden 2019 julkisen palvelun velvoitejärjestelmä ei myöskään mahdollistanut korvauksen maksamista, koska tällaista korvausta ei olisi voitu rajoittaa pelkästään Marseillen ja Korsikan välisiin reitteihin vaan se olisi pitänyt maksaa kaikkien Manner-Ranskan ja Korsikan välisten reittien osalta, jotta olisi voitu varmistaa vuoden 2019 julkisen palvelun velvoitejärjestelmän syrjimättömyys. ([270]) Kuten Ranskan viranomaiset huomauttivat (johdanto-osan 252 kappale), tällainen vaihtoehto olisi kuitenkin aiheuttanut huomattavan taloudellisen rasitteen julkiselle talousarviolle (eivätkä jäsenvaltioiden talousarviot ole ehtymättömiä) eikä siltikään olisi ollut takeita siitä, että todettujen julkisen palvelun tarpeiden täyttämiseksi tarvittavat palvelut olisi tosiasiallisesti tarjottu. ([271]) Julkisen palvelun velvoitejärjestelmässä asetetaan velvoitteita toimijoille, jotka päättävät tarjota palveluja, mutta siinä ei määrätä palvelujen tarjoamisesta.

(953) Lisäksi on syytä huomata, että kabotaasiasetuksen mukaan julkisen palvelun velvoitejärjestelmässä ei saa asettaa lähtö- ja saapumisaikoja koskevia velvoitteita ([272]), vaikka todettu laadullinen kysyntä edellyttää vaatimusten asettamista niiden osalta.

(954) Näin ollen Ranskan viranomaisten oli perusteltua käyttää julkisen palvelun sopimusta todettujen julkisen palvelun tarpeiden täyttämiseksi. Asianomaiset osapuolet eivät esittäneet huomautuksia tästä asiasta.

7.3.2.2.2 Julkisen palvelun tarpeen täyttämiseksi asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden oikeasuhteisuus

(955) Koska viranomaisten oli perusteltua käyttää julkisen palvelun sopimuksia, seuraavaksi on tarkasteltava niiden julkisen palvelun velvoitteiden oikeasuhteisuutta, joita näissä sopimuksissa asetettiin Ranskan toteaman julkisen palvelun tarpeen täyttämiseksi.

(956) *Ensinnäkin* komissio toteaa, että Ranskan viranomaiset katsoivat tarpeelliseksi tehdä julkisen palvelun sopimuksen lääketieteellisistä syistä matkustavien, vetoautolla kuljetettavan rahdin ja sen kuljettajien (niiden käyttäjien osalta, jotka eivät näe mitään vaihtoehtoa Marseillen satamalle) sekä vetoautottoman rahdin kuljettamiseksi meritse Marseillen sataman ja kunkin Korsikan sataman välillä. Lisäksi Ranska katsoo, että Marseillen ja Proprianon välisen reitin osalta julkisen palvelun sopimuksen on katettava myös matkustajaliikenne (johdanto-osan 255 kappale).

([269]) Ks. tältä osin yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 20.2.2001, Analir ym., C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, 66 kohta.
([270]) Ks. edellisessä alaviitteessä mainitun tuomion 38 kohta.
([271]) Ks. edellinen alaviite, tuomion 65 kohta.
([272]) Ks. kabotaasiasetuksen tulkitsevan tiedonannon 5.3.1 jakso.

(957) Komissio toteaa tältä osin, että edellä lueteltujen velvoitteiden perusteena on yksinomaan Ranskan viranomaisten toteama markkinoiden toimintapuute (3.4.3.2.2 ja 3.4.2.2.2 jakso). Näin ollen julkisen palvelun sopimusten tarkoitus rajoittuu pelkästään todettuun julkisen palvelun tarpeeseen. Asianomaiset osapuolet eivät esittäneet huomautuksia tästä asiasta.

(958) *Toiseksi* Ranskan viranomaiset määrittivät julkisen palvelun velvoitteiksi saapumis- ja lähtöajat, joita kullakin julkisen palvelun sopimusten kattamalla reitillä on noudatettava. Myös nämä velvoitteet perustuvat kysyntään, jonka Ranskan viranomaiset määrittivät matkustajien ja rahtiliikenteen osalta (matkustajat suosivat yön yli -vuoroja, ja rahti on toimitettava Korsikalle aikaisin aamulla, minkä lisäksi laivan on pysähdyttävä päivän aikana satamaan riittävän pitkäksi aikaa, jotta vetoautot ehtivät kuljettaa tavaraa sataman ja logistiikkakeskusten tai jakelupisteiden välillä). Tämä huomioon ottaen lähtö- ja saapumisaikoja koskevat velvoitteet vaikuttavat oikeasuhteisilta. Asianomaiset osapuolet eivät esittäneet huomautuksia tästä asiasta.

(959) *Kolmanneksi* komissio toteaa, että Ranskan viranomaiset määrittivät useita julkisen palvelun velvoitteita julkisen palvelun sopimuksilla varmistettavien vuorovälien osalta (johdanto-osan 257–261 kappale).

(960) Komissio toteaa ensinnäkin, että Ranskan viranomaiset määrittivät vuotuisen vähimmäisvuorovälin. Vähimmäisvuoroväliä koskevan velvoitteen tarkoituksena on varmistaa säännölliset ja riittävät palvelut Marseillen sataman ja Korsikan välillä läpi vuoden. Palveluntarjoajien on tehtävä vuosittain 365 edestakaista matkaa Marseillen ja Ajaccion sekä Marseillen ja Bastian välisillä reiteillä ja lisäksi 156 edestakaista matkaa kolmella muulla reitillä.

(961) Komissio toteaa, että nämä vuorovälit täyttävät todetun julkisen palvelun tarpeen. Kuten käyttäjien kuulemisesta käy ilmi, matkustajat ja rahtiliikennepalvelujen käyttäjät olivat tyytyväisiä vuosien 2021–2022 julkisen palvelun sopimuksissa määrättyihin vuoroväleihin, jotka vastasivat kuin Ranskan viranomaisten vuosien 2023–2030 julkisen palvelun sopimuksissa määräämiä vuorovälejä (johdanto-osan 69 kappale). Lisäksi komissio huomauttaa yleisesti, että Korsikan eristäytynyt sijainti edellyttää säännöllisiä yhteyksiä Manner-Ranskaan erityisesti lääketieteellisistä syistä matkustavien vuoksi, sillä he saattavat tarvita meriliikennepalveluja terveydentilansa takia milloin tahansa. Sama koskee rahtiliikennettä (sekä vetoautolla kuljetettavan että vetoautottoman rahdin kuljetuksia), sillä korsikalaiset ammattimaiset toimijat ja yksityishenkilöt tarvitsevat saaren rajallisen varastointikapasiteetin vuoksi säännöllisiä tavarantoimituksia (johdanto-osan 22 kappale). Näin ollen käyttäjien kuulemisen tulokset ovat linjassa Korsikan sosioekonomisten erityispiirteiden kanssa.

(962) Komissio toteaa vielä, että Korsikan kahden suurimman kaupunkialueen, Ajaccion ja Bastian, satamiin, jotka ovat matkustaja- ja tavaraliikenteen kannalta tärkeimmät satamat Korsikassa (2.3.1 ja 2.3.2 jakso), liikennöidään tiheämmin, kun taas kolmeen muuhun satamaan, joiden kautta kulkee vähemmän liikennettä, liikennöidään harvemmin.

(963) Velvoite tarjota vuosittain tietty määrä edestakaisia matkoja on jaettu kahteen julkisen palvelun velvoitteeseen, joilla varmistetaan tietty vähimmäismäärä kiinteitä edestakaisia matkoja viikossa sekä näiden kiinteiden viikoittaisten edestakaisten matkojen lisäksi siirrettäviä edestakaisia matkoja edestakaisten matkojen vuotuisen määrän puitteissa. Komissio katsoo, että uudelleen aikataulutettavat edestakaiset matkat, joista päättää OTC, ovat joustava väline tarjonnan mukauttamiseksi kysyntään. Jos OTC esimerkiksi toteaa, että edestakaisen matkan odotettavissa oleva kysyntä tiettynä päivänä on hyvin vähäistä, se voi päättää siirtää kyseisen matkan kiireisemmälle päivälle, kunhan liikennöitsijä noudattaa julkisen palvelun sopimuksissa määrättyjä viikoittaisia vuorovälejä. Tältä osin komissio toteaa, että OTC:n johtama julkisen palvelun sopimusten tekninen seurantakomitea (johdanto-osan 290 kappale) kokoontuu viikoittain muun muassa tarkastellakseen liikennepalvelujen kysyntää.

(964) Näin ollen noudatettaviin vähimmäisvuoroväleihin liittyvillä julkisen palvelun velvoitteilla on kaksi tavoitetta: varmistaa liikennepalvelujen säännöllisyys (kummallakin julkisen palvelun sopimuksella varmistettavien viikoittaisten vähimmäisvuorovälien avulla) ja optimoida Korsikalle suuntautuvat meriliikennepalvelut (uudelleen aikataulutettavien edestakaisten matkojen avulla).

(965) Komissio toteaa, että noudatettavat viikoittaiset vähimmäisvuorotiheydet vastaavat käyttäjäkysyntää (johdanto-osan 112, 190 ja 191 kappale). Ranska asetti julkisen palvelun velvoitteeksi Marseillen ja Ajaccion sekä Marseillen ja Bastian välisillä reiteillä päivittäiset edestakaiset matkat sesonkiaikaan (sesongin ulkopuolella lähes päivittäin) ja kolmella muulla reitillä kolme edestakaista matkaa viikossa. Vuorotiheydet on siis mukautettu vuodenajan (sesonkiaika / muut vuodenajat) ja reitin (Ajaccion ja Bastian reiteillä liikennöidään tiheämmin, kolmeen muuhun Korsikan satamaan suuntautuvilla reiteillä harvemmin) mukaan.

(966) Kaiken edellä esitetyn perusteella voidaan todeta, etteivät Ranskan viranomaiset tehneet ilmeistä virhettä määrittäessään kussakin julkisen palvelun sopimuksessa vaadittavan vähimmäisvuorovälin. Asianomaiset osapuolet eivät esittäneet huomautuksia tästä asiasta.

(967) Lisäksi komissio toteaa, että vaadittujen vuotuisten edestakaisten matkojen lisäksi Marseillen ja Ajaccion, Marseillen ja Bastian sekä Marseillen ja L'Île-Roussen välisiä reittejä koskevissa julkisen palvelun sopimuksissa määrätään myös ylimääräisistä edestakaisista matkoista. Näiden ylimääräisten matkojen tarkoituksena on vastata vuoden aikana esiintyviin poikkeuksellisiin kysyntähuippuihin ja minimoida laivojen seisottaminen satamassa. Komissio toteaa, että näillä ylimääräisillä edestakaisilla matkoilla (jotka on tarkoitettu ainoastaan tavaraliikennettä varten) vastataan rahtiliikennepalvelujen käyttäjäkysyntään. Tämä käyttäjäryhmä on valittanut erityisesti siitä, ettei Marseillen satamassa ole tilaa lastata rahtia aluksiin (johdanto-osan 190 ja 191 kappale), mikä pitää aiempien liikennetietojen perusteella paikkansa. Lisäksi komissio toteaa, että Korsikan satamaviranomainen ilmoitti kasvavasta ongelmasta, joka johtuu siitä, että perävaunuja joudutaan jättämään Korsikan satamiin, ja pyysi viranomaisia järjestämään ylimääräisiä edestakaisia matkoja liikenteen jakamiseksi eri vuoroille (johdanto-osan 201 kappale). Komissio toteaa myös, että ylimääräisten edestakaisten matkojen määrä vuodessa on suhteellisen pieni ja että nämä matkat toteutetaan vain tarvittaessa ja yksinomaan OTC:n harkinnan mukaan edellyttäen, että ennalta määritellyt edellytykset täyttyvät (johdanto-osan 287 kappale) ja että julkisen palvelun sopimusten tekninen seurantakomitea todentaa, että matkoille on tarvetta (johdanto-osan 290 kappale). Ylimääräiset edestakaiset matkat on suunniteltu toteutettaviksi edellä mainituilla kolmella reitillä, koska niillä liikenteen kysyntähuiput ovat todennäköisimpiä.

(968) Edellä esitettyjen seikkojen osalta komissio katsoo, että ylimääräisillä edestakaisilla matkoilla, jotka suunnitellaan ja joita säännellään Marseillen ja Ajaccion, Marseillen ja Bastian sekä Marseillen ja L'Île-Roussen välisten reittien julkisen palvelun sopimuksissa ennalta määritetyin edellytyksin, vastataan käyttäjien ja merikuljetuspalvelujen tarjoajien kysyntään. Näin ollen Ranska ei tehnyt ilmeistä arviointivirhettä asettaessaan tällaisia edestakaisia matkoja koskevia julkisen palvelun velvoitteita.

(969) Corsica Ferriesin tältä osin esittämät huomautukset eivät vaikuta edellä esitettyyn päätelmään. Toisin kuin Corsica Ferries väittää (johdanto-osan 470 kappale), kabotaasiasetuksessa ei kielletä Ranskaa määräämästä uudelleen aikataulutettavia ja ylimääräisiä edestakaisia matkoja julkisen palvelun sopimuksissa asetettujen edellytysten mukaisesti. Ensinnäkin uudelleen aikataulutettavat edestakaiset matkat ovat osa liikennöitsijöille asetettuja vuotuisia vuorovälejä koskevia velvoitteita, joiden perusteena on nimenomaan sellainen käyttäjäkysyntä, jota markkinoiden tarjonta ei kata. Myös ylimääräisillä edestakaisilla matkoilla vastataan käyttäjien ja palveluntarjoajien kysyntään, ja niiden tarkoituksena on vastata asianmukaisesti todettuihin poikkeuksellisiin liikenteen kysyntähuippuihin. Lisäksi uudelleen aikataulutettavat ja ylimääräiset edestakaiset matkat toteutetaan ennalta määritellyin edellytyksin. Näitä edestakaisia matkoja järjestetään erityisesti silloin, kun julkisen palvelun tarve on poikkeuksellisen suuri (ylimääräiset edestakaiset matkat) tai liian vähäinen (uudelleen aikataulutettavat edestakaiset matkat). Näin ollen siirrettävät ja ylimääräiset edestakaiset matkat katsotaan välineeksi, jonka avulla voidaan mukautua julkisen palvelun tarpeen muutoksiin kahdeksan vuoden pituisten julkisen palvelun sopimusten voimassaoloaikana. Ei siis voida sanoa, että tällaiset edestakaiset matkat toteutettaisiin "ilman edellytyksiä tai perusteluja". Myöskään sillä, että julkisen palvelun sopimuksissa ei määritetä päiviä, joina uudelleen aikataulutettavat ja ylimääräiset edestakaiset matkat on toteutettava, ei ole merkitystä, sillä nämä edestakaiset matkat ovat lähtökohtaisesti joustavia ja ne toteutetaan todetun julkisen palvelun tarpeen mukaan.

(970) Myös Corsica Ferriesin väite, jonka mukaan nämä edestakaiset matkat vaikuttavat tarpeettomilta sen takia, että määrätyt viikoittaiset vähimmäisvuorovälit ovat jo riittävät julkisen palvelun tarpeen täyttämiseksi (johdanto-osan 471 kappale), on merkityksetön. Tässä väitteessä on nimenomaan jätetty huomioimatta käyttäjäkysyntä, aiemmat liikennetiedot sekä tällaisten edestakaisten matkojen tarkoitus. Myöskään väitettä, jonka mukaan palveluntarjoajat ovat jo etukäteen suunnitelleet uudelleen aikataulutettavat ja ylimääräiset edestakaiset matkat, ei voida hyväksyä. Ensinnäkin uudelleen aikataulutettavat edestakaiset matkat ovat määritelmän mukaan palveluntarjoajan etukäteen suunnittelemia edestakaisia matkoja (palveluntarjoajien on toteutettava julkisen palvelun sopimuksissa vahvistettu vuotuinen määrä edestakaisia matkoja), joiden aikataulua OTC voi muuttaa liikenteen optimoimiseksi tarpeen mukaan. Toiseksi on todettava, että – kuten Ranskan, Corsica Linean ja La Méridionalen huomautuksista käy ilmi – palveluntarjoajat suunnittelivat ylimääräiset edestakaiset matkat alustavasti, mutta OTC:llä on kaikissa tapauksissa yksinomainen toimivalta päättää niiden toteuttamisesta.

(971) Myöskään Corsica Ferriesin huomautukset, joiden mukaan palveluntarjoajat ovat laiminlyöneet Ranskan asettamien julkisen palvelun velvoitteiden noudattamisen (johdanto-osan 472 kappale), eivät aseta kyseenalaiseksi näiden velvoitteiden oikeasuhteisuutta todettuun julkisen palvelun tarpeeseen nähden.

(972) Edellä esitetystä seuraa, etteivät Ranskan viranomaiset tehneet ilmeistä arviointivirhettä määritellessään vuotuisia ja viikoittaisia vuorovälejä koskevat velvoitteet tai edellyttäessään ylimääräisiä ja uudelleen aikataulutettavia edestakaisia matkoja.

(973) *Lopuksi* komissio toteaa, että Ranskan viranomaiset katsoivat välttämättömäksi ja julkisen palvelun tarpeeseen nähden oikeasuhteiseksi asettaa vähimmäiskuljetuskapasiteettia koskevia velvoitteita julkisen palvelun sopimusten mukaisiin toimiin käytettäville aluksille (johdanto-osan 262 ja 263 kappale). Nämä velvoitteet koskevat sekä rahti- että matkustajaliikennettä.

(974) Tavaraliikenteen osalta Ranskan viranomaiset vahvistivat kussakin julkisen palvelun sopimuksessa vähimmäiskuljetuskapasiteetin, jonka ne laskivat heinäkuun 2030 odotettavissa olevan keskimääräisen juoksumetrimäärän perusteella. Tämä ajankohta vastaa kuukautta, jolloin tavaraliikenteen määrän odotettiin olevan suurimmillaan julkisen palvelun sopimusten voimassaoloaikana (johdanto-osan 266 kappale). Tältä osin kuitenkin muistutetaan, että kuten johdanto-osan 331 kappaleessa todetaan, komissio esitti menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä epäilyjä tämän rahtia koskevan vähimmäiskuljetuskapasiteetin oikeasuhteisuudesta todettuihin julkisen palvelun tarpeisiin nähden.

(975) Corsica Ferries esitti samat epäilyt. Se väittää huomautuksissaan, että rahdin vähimmäiskuljetuskapasiteetti olisi pitänyt laskea todetun julkisen palvelun tarpeen täyttämiseksi (johdanto-osan 469 kappale) vuosien 2023–2030 arvioidun keskimääräisen kysynnän eikä heinäkuun 2030 odotetun kysynnän perusteella. ([273]) Ranska kuitenkin pitää Corsica Linean ja La Méridionalen tavoin näitä epäilyksiä perusteettomina (5.2.1.2 ja 5.3.1.1.3.1 jakso sekä johdanto-osan 347–357, 546, 547 ja 606–611 kappale).

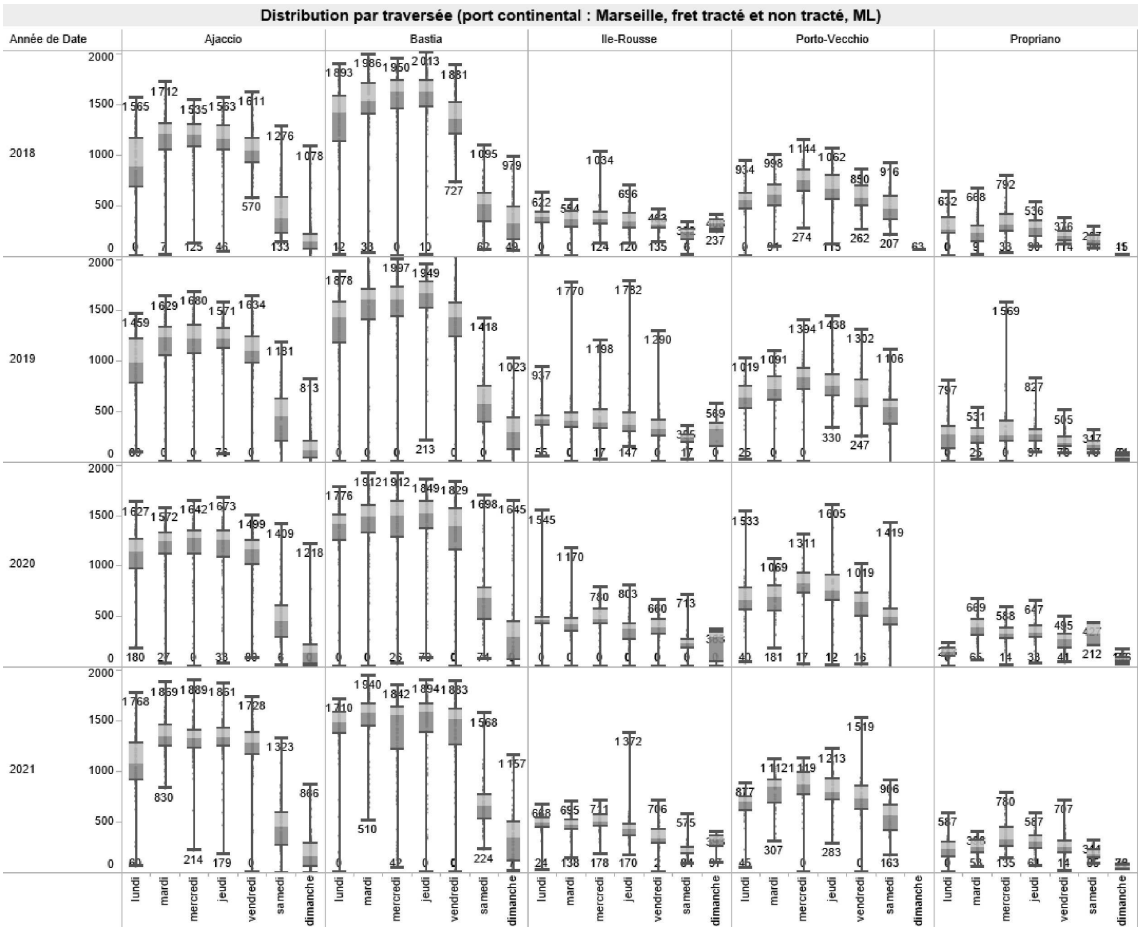
(976) Komissio huomauttaa ensinnäkin, että kuten Ranskan viranomaisten toimittamat tiedot osoittavat, rahtiliikennepalvelujen kysyntä matkaa kohti vaihtelee kaikilla Marseillen ja Korsikan välisillä reiteillä huomattavasti kuukauden ja viikonpäivän mukaan (kaavio 3 ja kaavio 4). Esimerkiksi Marseillen ja Ajaccion välisellä reitillä rahtiliikennepalvelujen kysyntä matkaa kohti voi vaihdella saman kuukauden aikana 20 juoksumetristä 1 680 juoksumetriin (nämä luvut koskevat maaliskuuta 2019). Vastaavasti eri viikkoina palvelujen kysyntä matkaa kohti voi vaihdella nollasta juoksumetristä 1 680 juoksumetriin (nämä luvut koskevat vuoden 2019 keskiviikkopäiviä). ([274])

([273]) Kaudelle 2023–2030 ennakoitu keskimääräinen kysyntä matkaa kohti on laskettu jakamalla vuotuinen julkisen palvelun tarve (taulukko 21) julkisen palvelun sopimuksissa määrätyllä vuotuisten edestakaisten matkojen määrällä (taulukko 23).

([274]) Kuten Ranskan viranomaiset selittivät, tämä rahtiliikennepalvelujen kysynnän vaihtelu riippuu tosiasiallisesta kysynnästä liikenteenharjoittajien taholta. Merikuljetus tapahtuu yleensä liikenteenharjoittajan pyytämänä päivänä, eikä meriliikenteen harjoittajilla ole juurikaan mahdollisuuksia muuttaa käyttäjän pyytämää kuljetuspäivämäärää. Merkittävä osa Korsikalle kuljetettavasta rahdista koostuu saaren supermarketteihin toimitettavista tuoretuotteista. Nämä ovat pilaantuvia tuotteita, jotka on siksi toimitettava tiettynä ajankohtana. Sen vuoksi kuljetukset varataan hyvin lyhyellä varoitusajalla, useimmiten lähtöpäivänä ja aikaisintaan muutama päivä etukäteen. Tiettyjen tavaroiden (ei-pilaantuvat tuotteet, suuret teollisuuslaitteet, siirtokuljetukset) osalta kuljetukset voidaan varata yli viikko etukäteen, mutta Ranskan viranomaisten mukaan tämä on paljon harvinaisempaa.

Kaavio 3

Vetoautottoman ja vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetukset Korsikan ja Marseillen välisillä reiteillä. Liikenteen jakautuminen viikonpäivää kohti (jm)



Lähde: Ranskan viranomaisten 27.7.2023 toimittamat huomautukset.

Merkkien selitys:

— *Distribution par traversée (port continental : Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* – Rahdin jakauma vuoroittain (mantereen satama: Marseille, vetoautolla kuljetettava ja vetoautoton rahti, jm)

— *Année de Date* – viitevuosi

— *Lundi* – maanantai

— *Mardi* – tiistai

— *Mercredi* – keskiviikko

— *Jeudi* – torstai

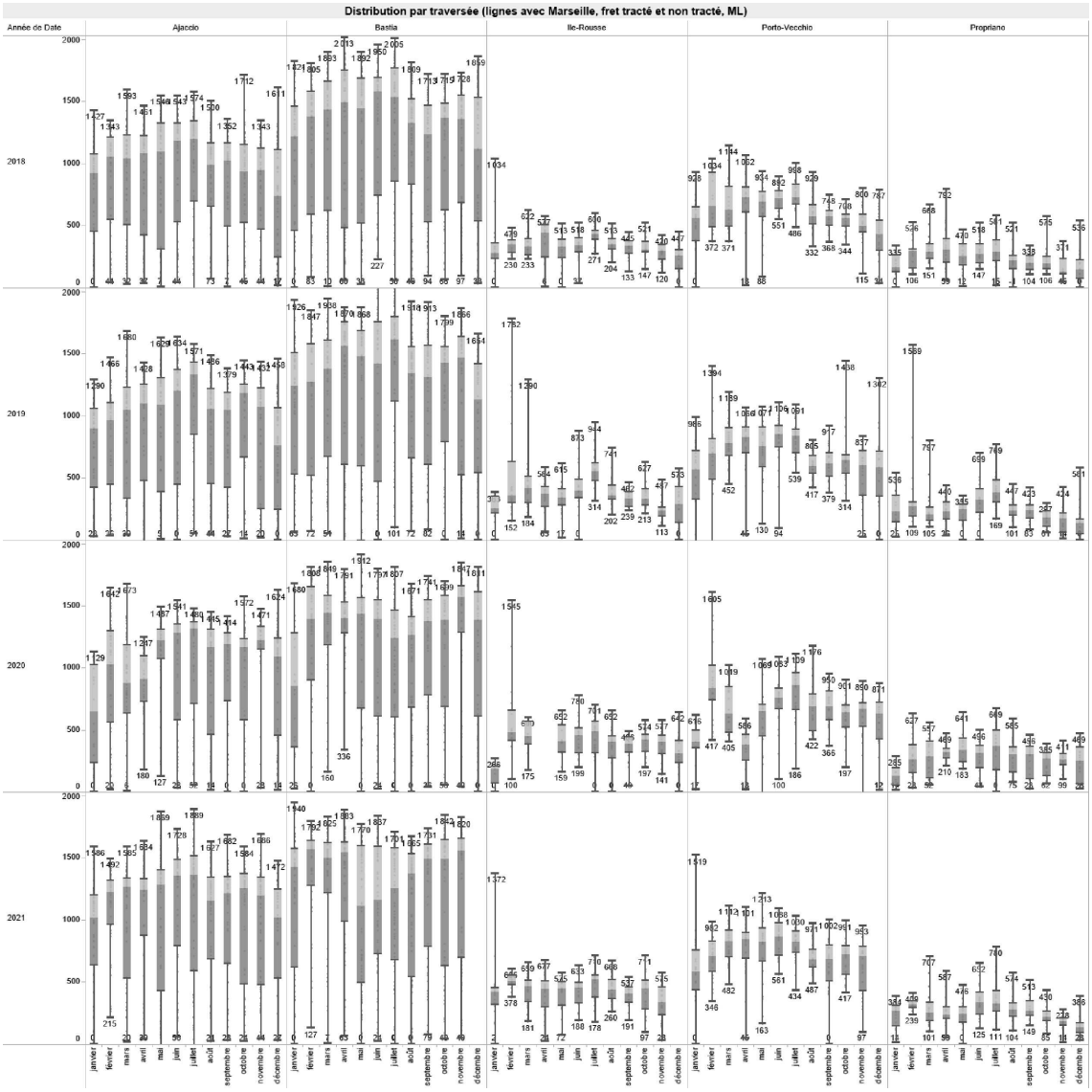
— *Vendredi* – perjantai

— *Samedi* – lauantai

— *Dimanche* – sunnuntai

Kaavio 4

Vetoautoton ja vetoautolla kuljetettava rahti (yhteenlaskettuna, mukaan lukien se osuus rahdista, jonka osalta Marseillen satama olisi korvattavissa jollakin toisella satamalla) Korsikan ja Marseillen välisillä reiteillä. Liikenteen jakautuminen kuukausittain (jm)



Lähde: Ranskan viranomaisten 27.7.2023 toimittamat huomautukset.

Merkkien selitys:

— *Distribution par traversée (lignes avec Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* – Rahdin jakauma vuoroittain (Marseillen reitit, vetoautolla kuljetettava ja vetoautoton rahti, jm)

— *Année de Date* – viitevuosi

— *Janvier* – tammikuu

— *Février* – helmikuu

— *Mars* – maaliskuu

— *Avril* – huhtikuu

— *Mai* – toukokuu

— *Juin* – kesäkuu

— *Juillet* – heinäkuu

— *Août* – elokuu

— *Septembre* – syyskuu

— *Octobre* – lokakuu

— *Novembre* – marraskuu

— *Décembre* – joulukuu

(977) Ranskan viranomaiset pitävät julkisen palvelun sopimuksissa määrättyä vuorokohtaista rahdin vähimmäiskuljetuskapasiteettia oikeasuhteisena, koska rahtiliikennepalvelujen kysyntä jakautuu niin laajasti. Tältä osin todettiin erityisesti, että – kuten taulukosta 31 ilmenee – jos vuorokohtainen rahdin vähimmäiskuljetuskapasiteetti olisi laskettu aikaisempien tietojen mukaisen keskimääräisen vuorokohtaisen kysynnän perusteella, kuten Corsica Ferries ehdotti, rahtiliikennepalvelujen arvioitua kysyntää ei voitaisi kattaa lukuisilla vuoroilla (mukaan lukien uudelleen aikataulutettavilla edestakaisilla matkoilla) Ranskan viranomaisten toimittamien tietojen mukaan kysyntä ylittäisi odotetun vähimmäiskapasiteetin joka toisella Marseillen sataman ja Ajaccion, Bastian ja Porto-Vecchion välisellä reitillä ajettavalla vuorolla (joka neljännellä Marseillen ja Proprianon sekä Marseillen ja L'Île-Roussen välisellä reitillä ajettavalla vuorolla), mikä on merkittävä määrä.

(978) Komissio toteaa myös, että tällaisen menetelmän käyttö merkitsisi sitä, että merkittävää osaa rahtiliikenteeseen liittyvästä julkisen palvelun tarpeesta ei voitaisi täyttää. Ranskan viranomaisten toimittamien tietojen perusteella on todennäköistä, että 17–25 prosenttia rahtiliikennepalvelujen vuotuisesta tarpeesta jäisi täyttämättä. Tämä pahentaisi entisestään Marseillen sataman ja Korsikan satamien välisillä reiteillä jo havaittuja kapasiteettiongelmia, kuten käyttäjät ja palveluntarjoajat huomauttivat (johdanto-osan 350 kappale).

(979) Lisäksi on syytä huomata, että julkisen palvelun sopimuksissa määrätty rahdin vähimmäiskuljetuskapasiteetti ei kaikissa olosuhteissa riitä kattamaan edes Ranskan viranomaisten ennakoimaa rahtipalvelujen kysyntää. Ranskan viranomaiset katsoivat, että aikaisempien (vuoden 2019) liikennetietojen perusteella kysyntä saattaisi ylittää julkisen palvelun sopimuksissa määrätyn rahdin vähimmäiskuljetuskapasiteetin useilla vuoroilla, erityisesti Marseille–Ajaccio- sekä Marseille–Bastia-reitillä. Tämä riski on myös yksi niistä tekijöistä, joiden vuoksi julkisen palvelun sopimuksissa on tarpeen määrätä ylimääräisistä edestakaisista matkoista.

(980) Lisäksi komissio toteaa yleisesti ottaen, että jäsenvaltion on perusteltua varmistaa, että julkisen palvelun velvoitteet määritetään siten, että julkinen palvelu pystyy vastaamaan ennustettuun kysyntään jopa päivittäin, kuten La Méridionale perustellusti huomauttaa (johdanto-osan 609 kappale). SEUT-sopimuksen 14 artiklan mukaan EU:n ja jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvät palvelut toimivat sellaisten periaatteiden pohjalta ja sellaisin edellytyksin, että ne voivat täyttää tehtävänsä. Corsica Ferriesin ehdottama ratkaisu aiheuttaisi kuitenkin merkittävän riskin siitä, että julkisen palvelun sopimusten nojalla määrätyt yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvät palvelut eivät pystyisi täyttämään todettuihin julkisen palvelun tarpeisiin liittyviä tehtäviään. Komissio viittaa tässä yhteydessä myös La Méridionalen esittämään huomautukseen, joka koskee liikennöitsijöiden mahdollisia operatiivisia rajoituksia, jotka jäsenvaltioiden on otettava huomioon julkisen palvelun velvoitteita määrittäessään (johdanto-osan 609 kappale).

(981) Edellä esitetyistä syistä komissio toteaa, etteivät julkisen palvelun sopimuksissa määrätyt rahdin vähimmäiskuljetuskapasiteettia koskevat velvoitteet ole ilmeisen kohtuuttomia todettuihin julkisen palvelun tarpeisiin nähden.

(982) Toisin kuin Corsica Ferries väittää (johdanto-osan 475 kappale), vuorokohtaista rahdin vähimmäiskuljetuskapasiteettia laskettaessa ei olisi ollut asianmukaista ottaa huomioon ylimääräisiä edestakaisia matkoja. Rahdin vähimmäiskuljetuskapasiteettiin liittyvien julkisen palvelun velvoitteiden tavoitteena on tarjota kapasiteetiltaan riittävä liikennepalvelu julkisen palvelun sopimuksissa edellytettyjen vuotuisten vuorovälien puitteissa (perusliikenne) ja odotettu kysyntä huomioon ottaen, lukuun ottamatta poikkeuksellisia kysyntähuippuja. Ylimääräiset edestakaiset matkat puolestaan tehdään tarvittaessa eli niitä ei välttämättä toteuteta lainkaan, ja niiden ainoa tarkoitus on vastata poikkeuksellisiin kysyntähuippuihin. Ylimääräisiä edestakaisia matkoja järjestetään vain poikkeuksellisissa olosuhteissa ja osana tarkasti määriteltyä menettelyä, joka edellyttää ylimääräisten tarpeiden määrittämistä etukäteen. Näin ollen Ranskan viranomaisten oli perusteltua määrittää rahdin vähimmäiskuljetuskapasiteetti siten, että liikennöitsijä pystyisi vastaamaan perusliikenteeseen liittyviin tarpeisiin sekä tarjoamaan samanaikaisesti ylimääräisten edestakaisten matkojen takaaman joustavuuden, jonka avulla se pystyisi reagoimaan poikkeuksellisiin ja odottamattomiin kysyntähuippuihin.

(983) Matkustajaliikenteen osalta Ranskan viranomaiset määrittivät julkisen palvelun sopimuksissa vähimmäiskuljetuskapasiteetin kunkin sellaisen matkustajaryhmän osalta, jonka oli todettu tarvitsevan julkista meriliikennepalvelua (Korsikalla asuvat ja muualla asuvat Marseille–Proprianon-reitillä sekä lääketieteellisistä syistä matkustavat ja vetoautolla kuljetettavan rahdin kuljettajat kaikilla reiteillä).

(984) Ensinnäkin komissio toteaa, että Marseille–Propriano-reittiä koskevassa julkisen palvelun sopimuksessa määritetty Korsikalla asuvien ja muualla asuvien matkustajien vuorokohtainen vähimmäiskuljetuskapasiteetti laskettiin vuoden 2030 odotetun kokonaismatkustajakysynnän perusteella. Matkustajakysynnän odotettiin olevan asianomaisen julkisen palvelun sopimuksen voimassaoloaikana suurimmillaan kyseisenä vuonna, jolloin se olisi hieman suurempi (+1 prosenttia) kuin vuonna 2019. Tämä päätelmä ei sisällä ilmeistä arviointivirhettä.

(985) Lääketieteellisistä syistä matkustavien vuorokohtaisen vähimmäiskuljetuskapasiteetin osalta Ranskan viranomaiset katsoivat, että kysyntä näiden matkustajien keskuudessa pysyisi vuosina 2023–2030 vuoden 2019 arvioidun liikennemäärän tasolla (johdanto-osan 161 kappale). Tämä päätelmä ei sisällä ilmeistä arviointivirhettä siltä osin kuin kuljetuskapasiteettia koskevat velvoitteet on asetettu sen oletuksen perusteella, että liikennemäärä pysyy vakaana, ja tämä oletus vastaa varovaista arviota liikenteen kehityksestä.

(986) Kuljettajien vuorokohtaisesta vähimmäiskuljetuskapasiteetista muistutetaan, että Ranskan viranomaiset katsoivat, että kuljettajien ja vetoautolla kuljetettavan rahdin juoksumetrimäärän suhdeluku kullakin merireitillä vastaisi vuosina 2018–2021 toteutunutta keskimääräistä suhdelukua (johdanto-osan 230 kappale). Näin ollen vuoden 2030 odotettu kysyntä kuljettajien keskuudessa on suoraan yhteydessä vetoautolla kuljetettava rahdin arvioituun määrään vuonna 2030.

(987) Komissio katsoo, että kuljettajien ja vetoautolla kuljetettavan rahdin juoksumetrimäärän aikaisempi suhdeluku on asianmukainen tapa arvioida julkisia rahtiliikennepalveluja käyttävien kuljettajien määrä. Koska komissio katsoo, ettei julkisen palvelun sopimuksissa määrätty rahdin vähimmäiskuljetuskapasiteetti ole kohtuuton todettuun julkisen palvelun tarpeeseen nähden (johdanto-osan 981 kappale), samaa arviointia on sovellettava myös kuljettajien vähimmäiskuljetuskapasiteettiin.

(988) Corsica Ferriesin huomautukset, joiden mukaan palveluntarjoajille asetettiin kohtuuton velvollisuus tarjota aina yli 12 matkustajapaikkaa matkaa kohden, mikä sulki pois ro-ro-alusten käytön (johdanto-osan 476–479 kappale), on hylättävä. Kuten johdanto-osan 829, 874 ja 947 kappaleessa todetaan, komissio katsoo, etteivät Ranskan viranomaiset tehneet ilmeistä virhettä määrittäessään julkisen palvelun tarpeen henkilöliikenteen osalta. Lisäksi, kuten johdanto-osan 984–986 kappaleessa todetaan, komissio katsoo, että matkustajien vähimmäiskuljetuskapasiteettiin liittyvät julkisen palvelun velvoitteet ovat oikeasuhteisia täytettävään julkisen palvelun tarpeeseen nähden. Vähimmäiskuljetuskapasiteettia ei määritetty käytettävän alustyypin vaan yksinomaan täytettävän julkisen palvelun tarpeen perusteella. Julkisen palvelun sopimukset eivät myöskään sisällä käytettäviä alustyyppejä koskevia vaatimuksia. On syytä huomata, että esimerkiksi L'Île-Roussen ja Porto-Vecchion reittejä koskevissa julkisen palvelun sopimuksissa ei edes edellytetä yli 12 matkustajapaikan vähimmäiskuljetuskapasiteettia. Näin ollen ei voida väittää, että julkisen palvelun sopimuksissa asetettaisiin kohtuuton vaatimus käyttää ro-pax-aluksia ro-ro-alusten sijaan.

7.3.2.2.3 Päätelmä valtion toimenpiteen ja julkisen palvelun sopimuksissa määrättyjen julkisen palvelun velvoitteiden oikeasuhteisuudesta

(989) Kaiken edellä esitetyn perusteella todetaan, ettei julkisen palvelun sopimusten ja niihin sisältyvien julkisen palvelun velvoitteiden käyttö ole ilmeisen kohtuutonta julkisen palvelun tarpeeseen nähden, ja siten ne muodostivat sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan kannalta olennaisia vapauksia vähiten rajoittavan menettelyn.

7.3.3 *Julkisen palvelun velvoitteet ja korvauksen laskentamenetelmän täsmentävä toimeksiantoasiakirja*

(990) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 15 ja 16 kohdan mukaan vastuu yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamisesta on annettava kyseiselle yritykselle yhdellä tai useammalla asiakirjalla, jonka muodosta jokainen jäsenvaltio voi itse päättää. Asiakirjassa tai asiakirjoissa on kuvattava erityisesti

— julkisen palvelun velvoitteiden sisältö ja kesto

— asianomainen yritys ja tarvittaessa alue

— toimeksiantavan viranomaisen yritykselle mahdollisesti myöntämien yksin- tai erityisoikeuksien luonne

— korvausmenetelmä ja korvauksen laskennassa, seurannassa ja tarkistamisessa käytettävät parametrit, ja

— järjestelyt liiallisten korvausten välttämiseksi ja takaisin perimiseksi.

(991) Nyt käsiteltävän asian osalta komissio toteaa seuraavaa:

— Julkisen palvelun velvoitteiden sisältö esitetään julkisen palvelun sopimusten 17, 18 ja 23 artiklassa ja liitteessä 1. Julkisen palvelun sopimusten kesto eli kahdeksan vuotta määritellään niiden 3 artiklassa.

— Palveluntarjoajaksi nimetty yritys mainitaan julkisen palvelun sopimusten sivulla 2, johon se merkitään sopimuspuolena. Julkisen palvelun sopimusten maantieteellinen soveltamisala määritellään 1 artiklassa.

— Julkisen palvelun sopimuksissa ei myönnetä erityis- tai yksinoikeuksia.

— Korvausmenetelmä ja korvauksen laskennassa, seurannassa ja tarkistamisessa käytettävät parametrit kuvataan julkisen palvelun sopimusten 30–39 artiklassa ja liitteessä 9.

— Järjestelyt liiallisten korvausten välttämiseksi ja takaisin perimiseksi esitetään julkisen palvelun sopimusten 40 artiklassa.

(992) Näin ollen komissio katsoo, että julkisen palvelun sopimukset täyttävät yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 15 ja 16 kohdan vaatimukset. Asianomaiset osapuolet eivät esittäneet huomautuksia tästä asiasta.

7.3.4 *Toimeksiannon kesto*

(993) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 17 kohdan mukaan toimeksiannon kesto olisi perusteltava objektiivisilla kriteereillä kuten tarpeella kuolettaa kiinteä käyttöomaisuus, joka ei ole siirrettävissä. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun toimeksiannon kesto ei periaatteessa saisi ylittää sitä ajanjaksoa, joka tarvitaan kyseisen palvelun tuottamiseksi välttämättömien merkittävimpien omaisuuserien kuolettamiseksi.

(994) Komissio toteaa ensinnäkin, että kabotaasiasetuksen tulkitsevan tiedonannon mukaan asetuksessa ei määritetä julkisen palvelun sopimusten enimmäiskestoa. Kuten tiedonannossa todetaan, yli viisi (jos sopimus on käyttöoikeussopimuksia koskevassa direktiivissä tarkoitettu käyttöoikeussopimus) tai kuusi vuotta kestävät julkista palvelua koskevat sopimukset voivat olla oikeasuhteisia edellyttäen, että i) ne perustellaan objektiivisin syin, kuten tarpeella saada takaisin investoinnit, jotka on tehty meriliikenteen kabotaasipalvelun toteuttamiseksi tavanomaisissa toimintaolosuhteissa (esimerkiksi investoinnit aluksiin tai infrastruktuuriin), ja ii) ne eivät johda markkinoiden sulkeutumiseen. ([275])

([275]) Komissio huomauttaa, että kuten tiedonannossa ”Yhteisön suuntaviivat meriliikenteen valtiontuelle” todetaan, meriliikenteen kabotaasin alan julkisia palveluhankintoja koskevan sopimusten kesto olisi rajoitettava kohtuulliseen muttei liian pitkään aikaan, joka on tavallisesti noin kuusi vuotta (komission tiedonanto C(2004) 43 ”Yhteisön suuntaviivat meriliikenteen valtiontuelle” (EUVL C 13, 17.1.2004, s. 3), 9 kohta. Tulkitsevassa tiedonannossa, joka koskee palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamista meriliikenteeseen, todetaan kuitenkin seuraavaa: ”[Komission] vuodesta 2003 saaman kokemuksen perusteella joissain tapauksissa kuuden vuoden rajoitus kuitenkin estää laivanvarustajia osallistumasta tarjouskilpailuun, sillä ne katsovat keston olevan liian lyhyt saadakseen takaisin palvelun toteuttamiseksi tehdyt investoinnit. Vastaavasti viranomaiset katsovat, että lyhytkestoiset sopimukset saattavat saada laivanvarustajat luopumaan mittavammista investoinneista, mikä puolestaan heikentää innovaatiota ja palvelun laadun mahdollisia parannuksia. [– –] Näin ollen komissio katsoo, että yli viisi (jos sopimus on käyttöoikeussopimuksia koskevassa direktiivissä tarkoitettu käyttöoikeussopimus) tai kuusi vuotta kestävät julkista palvelua koskevat sopimukset voivat olla oikeasuhteisia edellyttäen, että 1) ne perustellaan objektiivisin syin, kuten tarpeella saada takaisin investoinnit, jotka on tehty meriliikenteen kabotaasipalvelun toteuttamiseksi tavanomaisissa toimintaolosuhteissa (esimerkiksi investoinnit aluksiin tai infrastruktuuriin), ja 2) ne eivät johda markkinoiden sulkeutumiseen. Komission kokemuksen ja viranomaisten toimittamien tietojen perusteella enintään 12 vuotta kestävät sopimukset voivat olla perusteltuja, jotta merkittävä osa uuden keskivertoaluksen kustannuksista voidaan merkitä poistoiksi ja samalla mahdollistaa markkinoiden asianmukainen toiminta. Tämä ei kuitenkaan rajoita tapauskohtaista arviointia.”

(995) Lisäksi käyttöoikeussopimusten tekemisestä annetun direktiivin 18 artiklan 2 kohdassa säädetään, että käyttöoikeussopimuksen keston *"laskelmaa varten huomioon otettaviin investointeihin on sisällytettävä sekä alkuinvestoinnit että käyttöoikeussopimuksen kuluessa tehdyt lisäinvestoinnit"*.

(996) Ranskan viranomaiset perustelevat keston (seitsemän vuotta ja yksi valinnainen vuosi) sillä, että palveluntarjoajalla olisi mahdollisuus saada takaisin alusten osto- tai leasingkustannukset sekä kustannukset, joita palveluntarjoajalle aiheutuu niiden saattamisesta (erityisesti turvallisuutta ja vihreää siirtymää) koskevien sovellettavien säännösten mukaisiksi. Tämä kesto on välttämätön palveluntarjoajan investointien edistämiseksi käyttöoikeussopimuksen voimassaoloaikana.

(997) Komissio huomauttaa, että vaikka julkisen palvelun sopimukset eivät suoraan edellytä investointeja, palveluntarjoajien on kuitenkin kyettävä hankkimaan (ostamaan tai vuokraamaan) aluksia, mikä muodostaa merkittävän pääomarasitteen. Komissio panee myös merkille merkittävät investoinnit direktiivillä (EU) 2023/959 ([276]) ja asetuksella (EU) 2023/1805 ([277]) täytäntöön pantujen viimeisimpien ympäristövaatimusten noudattamiseksi. Kuten johdanto-osan 571 kappaleessa todetaan, Corsica Linea arvioi, että sille aiheutuu 12 miljoonaa euroa kustannuksia sen alusten saattamisesta ympäristövaatimusten mukaisiksi.

(998) Markkinoiden sulkeutumisen estämisestä komissio toteaa, että CdC käytti avointa hankintamenettelyä ja teki julkisen palvelun sopimukset reittikohtaisesti. Sen sijaan, että CdC olisi tehnyt yhden sopimuksen seitsemäksi vuodeksi (ja yhdeksi valinnaiseksi vuodeksi), se teki viisi erillistä, samanpituista ja samanlaisia palveluja koskevaa sopimusta, jotta Manner-Ranskan ja Korsikan välisiä meriliikennepalveluja tarjoavien toimijoiden joukko olisi mahdollisimman monipuolinen. Lisäksi sopimusten keston tarkoituksena oli tehdä tarjouskilpailusta houkuttelevampi mahdollisille tarjoajille ja siten edistää kilpailua. Komissio katsoo, että jos sopimusten kesto olisi ollut lyhyempi, mahdollisten tarjoajien olisi ollut vaikeaa harjoittaa taloudellista toimintaa siten, että ne olisivat voineet saada tarvittavat investoinnit takaisin. Komissio myös toteaa, että kantelija tarjoaa edelleen meriliikennepalveluja Nizzasta ja Toulonista Korsikalle. Lisäksi komissio toteaa, että Euroopassa on tehty myös meriliikennettä koskevia julkisen palvelun sopimuksia, joiden kesto on yli kuusi vuotta (esimerkiksi Kroatiassa ([278]) (6+4 vuotta) ja Italiassa ([279]) (12 vuotta)). Näiden tietojen perusteella komissio ei pidä tässä tapauksessa todennäköisenä, että sopimusten kesto johtaisi markkinoiden sulkeutumiseen.

(999) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että julkisen palvelun sopimusten kesto, joka on seitsemän vuotta (uusittavissa yhdeksi vuodeksi) täyttää oikeasuhteisuutta koskevat vaatimukset, erityisesti kun otetaan huomioon sopimusten edellyttämät investoinnit ja se, ettei tällainen kesto todennäköisesti johtaisi markkinoiden sulkeutumiseen.

7.3.5 *Direktiivin 2006/111/EY noudattaminen*

(1000) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 18 kohdan mukaan tuki voidaan katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan perusteella ainoastaan silloin, kun viranomainen noudattaa soveltuvin osin komission direktiiviä 2006/111/EY ([280]), jäljempänä '**avoimuutta koskeva direktiivi**'. Tuen, joka ei ole kyseisen direktiivin mukainen, katsotaan vaikuttavan kaupan kehitykseen tavalla, joka olisi ristiriidassa unionin etujen kanssa SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdassa tarkoitetulla tavalla.

(1001) Avoimuutta koskevan direktiivin 2 artiklan d alakohdan mukaan yrityksellä, joka on velvollinen pitämään erillistä kirjanpitoa, tarkoitetaan muun muassa kaikkia yrityksiä, joille on uskottu yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottaminen SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan mukaisesti ja jotka saavat julkisen palvelun velvoitteesta jossain muodossa korvauksia ja joilla on muita toimintoja.

([276]) Direktiivi (EU) 2023/959 (viite sama kuin edellä).
([277]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/1805 (viite sama kuin edellä).
([278]) Komission päätös, annettu 12 päivänä heinäkuuta 2018, asioissa SA.48119 (2017/N) ja SA.49523 (2017/N) – Kroatia – yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu – rannikon säännöllinen julkinen meriliikenne lauttareiteillä nro 431, 432, 632 ja 635, C(2018) 4375 final (EUVL C 339, 21.9.2018, s. 1).
([279]) Päätös (EU) 2022/448.
([280]) Komission direktiivi 2006/111/EY, annettu 16 päivänä marraskuuta 2006, jäsenvaltioiden ja julkisten yritysten välisten taloudellisten suhteiden avoimuudesta sekä tiettyjen yritysten taloudellisen toiminnan avoimuudesta (EUVL L 318, 17.11.2006, s. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

(1002) Nyt käsiteltävän asian osalta komissio toteaa, että Corsica Linea ja La Méridionale on katsottava avoimuutta koskevassa direktiivissä tarkoitetuiksi yrityksiksi, jotka ovat velvollisia pitämään erillistä kirjanpitoa.

(1003) Yrityksiin, jotka ovat velvollisia pitämään erillistä kirjanpitoa, sovelletaan seuraavassa lueteltuja avoimuutta koskevan direktiivin säännöksiä.

(1004) Avoimuutta koskevan direktiivin 1 artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden yritysten, jotka ovat velvollisia pitämään erillistä kirjanpitoa, taloudellinen rakenne ja organisaatiorakenne näytetään oikein erillisessä kirjanpidossa siten, että seuraavat seikat selkeästi ilmenevät:

— eri toiminnoista syntyvät tulot ja menot

— yksityiskohtaiset tiedot menetelmistä, joilla tulot ja menot kohdistetaan eri toiminnoille.

(1005) Lisäksi avoimuutta koskevan direktiivin 4 artiklan 1 kohdassa säädetään, että ”[– –] jäsenvaltioiden on toteutettava tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että yrityksillä, jotka ovat velvollisia pitämään erillistä kirjanpitoa

— on erillinen juokseva kirjanpito eri toiminnoista;

— on siinä asianmukaisesti kaikki tulot ja menot soveltaen johdonmukaisesti objektiivisesti perusteltuja kustannuslaskennan periaatteita;

— on selkeät tiedot erillisen kirjanpidon perustana olevista kustannuslaskennan periaatteista”.

(1006) Nyt käsiteltävän asian osalta komissio toteaa, että julkisen palvelun sopimusten 30 artiklasta käy ilmi, että toimeksisaajilla on erillinen juokseva kirjanpito yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tarjoamisesta ja muista toiminnoista ja että niiden kirjanpidosta käyvät ilmi näihin eri toimintoihin liittyvät tulot ja menot (johdanto-osan 293 kappale).

(1007) Lisäksi – kuten 7.3.8 jaksossa kuvataan – komissio toteaa tässä vaiheessa, että Ranskan viranomaiset esittivät yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamiseen sekä kaupalliseen toimintaan liittyvät tulot ja menot asianmukaisesti selkeästi määriteltyjen, johdonmukaisesti sovellettujen ja objektiivisesti perusteltujen kustannuslaskennan periaatteiden mukaisesti. Myös menetelmät, joilla tulot ja menot on kohdennettu eri toimintoihin, kuvataan yksityiskohtaisesti julkisen palvelun sopimuksissa.

(1008) Näin ollen julkisen palvelun sopimukset ovat avoimuutta koskevan direktiivin mukaiset. Asianomaiset osapuolet eivät esittäneet huomautuksia tästä asiasta.

7.3.6 *Julkisia hankintoja koskevien EU:n sääntöjen noudattaminen*

(1009) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 19 kohdan mukaan tuki voidaan katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan perusteella ainoastaan silloin, kun vastuullinen viranomainen on noudattanut tai sitoutuu noudattamaan sovellettavia julkisia hankintoja koskevia unionin sääntöjä, kun se antaa palvelun tuottamisen asianomaisen yrityksen tehtäväksi. Niihin sisältyvät kaikki avoimuutta ja yhdenvertaista ja syrjimätöntä kohtelua koskevat vaatimukset, jotka ovat seurausta suoraan SEUT-sopimuksesta ja mahdollisesti unionin sekundaarilainsäädännöstä. Tuen, joka ei ole näiden sääntöjen ja vaatimusten mukainen, katsotaan vaikuttavan kaupan kehitykseen tavalla, joka olisi ristiriidassa unionin etujen kanssa SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdassa tarkoitetulla tavalla.

(1010) Tämä vaatimus toistetaan kabotaasiasetuksen tulkitsevassa tiedonannossa ([281]). Kyseisessä tiedonannossa asetetaan myös tarjouskilpailumenettelyn valintaa koskevia ehtoja ([282]). Tiedonannon mukaan avoimen tarjouspyyntömenettelyn aloittaminen on periaatteessa helpoin tapa varmistaa syrjimättömyys. Tarjouskilpailumenettely, johon sisältyy neuvottelua mahdollisten tarjoajien kanssa, voi täyttää syrjintäkiellon periaatteen edellyttäen, että hankintaviranomaisen ja tarjouksen jättäneiden varustamoiden väliset neuvottelut käydään puolueettomasti, oikeudenmukaisesti ja avoimesti. Kuten kabotaasiasetuksen tulkitsevassa tiedonannossa todetaan, komissio katsoo, että sopimuksen tekeminen ilman tarjouskilpailua ei täytä kyseisen asetuksen 4 artiklassa vahvistettuja syrjintäkiellon ja avoimuuden periaatteita. Samoin hankintamenettely, joka on suunniteltu siten, että rajoitetaan kohtuuttomasti mahdollisten tarjoajien määrää, ei vastaa syrjintäkiellon ja avoimuuden periaatteita.

(1011) Kabotaasiasetuksen tulkitsevassa tiedonannossa todetaan myös, että jotta varmistetaan edellä esitettyjen periaatteiden noudattaminen, hankintamenettelyn käynnistämisen ja liikennepalvelujen aloituspäivän välisen ajan tulisi lisäksi olla asianmukainen ja riittävän pitkä. Liian lyhyt aika, joka ei riittävästi vastaa sopimuksen mukaisten kabotaasipalvelujen tarpeita (esimerkiksi markkinoiden koon sekä palvelujen laatu- ja säännöllisyysvaatimusten osalta), voisi hyödyttää senhetkistä laivanvarustajaa. Tämä rikkoisi yhdenvertaisen kohtelun periaatetta.

(1012) Seuraavaksi komissio tutki, noudattiko asiasta vastaava viranomainen julkisia hankintoja koskevia EU:n sääntöjä eli tässä tapauksessa käyttöoikeussopimusdirektiiviä, kun se antoi palvelun tuottamisen asianomaisten yritysten tehtäväksi.

(1013) Corsica Ferries väittää kantelussaan, että käyttöoikeussopimusdirektiiviä on rikottu kahdella tavalla. Ensimmäisen rikkomisen osalta Corsica Ferries väitti kohdanneensa esteitä, joiden vuoksi se ei voinut osallistua kilpailuun. Se mainitsi tällaisiksi esteiksi erityisesti menettelyn hyvin lyhyet määräajat (johdanto-osan 522 kappale). ([283]) Lisäksi se väitti, että Ranskan viranomaiset muuttivat perusteettomasti tarjouskilpailumenettelyn vähimmäissisältöä voidakseen valita tarjouksia, jotka eivät täyttäneet julkisen palvelun sopimusten liitteen 1 teknisiä vaatimuksia erityisesti uudelleen aikataulutettavien ja ylimääräisten edestakaisten matkojen osalta.

(1014) Toisesta rikkomisesta (johdanto-osan 523 kappale) Corsica Ferries väitti, ettei julkisen palvelun sopimusten kesto ollut perusteltu, koska palveluntarjoajien ei tarvinnut tehdä investointeja. Tältä osin komissio viittaa päätöksen 7.3.4 jaksoon.

7.3.6.1 Tarjouskilpailumenettelyn kesto

(1015) Tässä jaksossa komissio tutkii, onko tarjouskilpailumenettelyn kesto käyttöoikeussopimusdirektiivin mukainen seuraavien kahden ajanjakson osalta: i) menettelyn alkamisen (6 päivänä toukokuuta 2022) ja julkisen palvelun sopimusten tosiasiallisen voimaantulopäivän (1 päivänä tammikuuta 2023) välinen aika ja ii) julkisen palvelun sopimusten tekopäivän (21 päivänä joulukuuta 2022) ja niiden voimaantulopäivän (1 päivänä tammikuuta 2023) välinen aika.

(1016) Käyttöoikeussopimusdirektiivin mukaan vähimmäismääräaika hakemusten ja tarjousten jättämiselle on 30 päivää ([284]) alkaen käyttöoikeussopimusta koskevan ilmoituksen julkaisupäivästä. Nyt käsiteltävässä tapauksessa noudatettiin tätä vähimmäismääräaikaa (hakemusten jättämisen määräaika oli 25 päivänä heinäkuuta 2022).

([281]) Tiedonannon 5.4.1 jakso.

([282]) Tiedonannon 5.4.2 jakso.

([283]) Corsica Ferriesin väitteen mukaan myös ro-pax-alusten käyttöä koskeva vaatimus muodosti markkinoille pääsyn esteen (johdanto-osan 517 kappale). Komissio kuitenkin huomauttaa, että yrityksillä, jotka liikennöivät Korsikalle vuosina 2015–2022, myös Corsica Ferriesillä, on aluksia, jotka vastaavat kokoluokaltaan nykyisten julkisen palvelun sopimusten määräyksiä. Komissio myös katsoo, että julkisen palvelun sopimuksissa asetetut kapasiteettiehdot ovat julkisen palvelun tarpeen vuoksi perusteltuja, kuten 7.3.2.1.1.3, 7.3.2.1.2.3 ja 7.3.2.1.3.3 jaksossa todetaan. Näin ollen nämä ehdot eivät voi muodostaa markkinoille pääsyn estettä.

([284]) Käyttöoikeussopimusdirektiivin 39 artikla.

(1017) Käyttöoikeussopimusdirektiivissä ei kuitenkaan säädetä vähimmäis- tai enimmäisajasta käyttöoikeussopimuksen tekemisen ja tällaisen sopimuksen voimaantulon välillä. Sen vuoksi on tarpeen arvioida, onko todennäköistä, että tarkasteltavana olevan menettelyn määräajat rikkoivat avoimuutta, syrjimättömyyttä ja yhdenvertaista kohtelua koskevia periaatteita.

(1018) Seuraavaksi komissio tutkii olemassa olevan oikeuskäytännön ([285]) ja meriliikennealan käytäntöjen valossa Corsica Ferriesin väitteitä, joiden mukaan menettelyssä asetetut määräajat muodostivat esteen uusille tulokkaille.

(1019) Komissio toteaa, että vuosien 2021–2022 julkisen palvelun sopimusten voimassaolo päättyi 31 päivänä joulukuuta 2022. Uusien julkisen palvelun sopimusten voimaantulosta 1 päivänä tammikuuta 2023 oli ilmoitettu tammikuussa 2022 osana CdC:n toteuttamaa liikennöitsijöiden kuulemista, johon myös Corsica Ferries osallistui. OTC julkaisi hankintailmoituksen 6 päivänä toukokuuta 2022 eli kahdeksan kuukautta ennen vuosien 2023–2030 julkisen palvelun sopimusten voimaantuloa.

(1020) Lisäksi komissio toteaa, että 6 päivänä toukokuuta 2022 julkaistun hankintailmoituksen jälkeen yksikään mahdollinen tarjoaja ei pyytänyt aikataulun muuttamista, vaikka aikataulu oli ollut menettelyn alusta alkaen tiedossa (johdanto-osan 374 kappale).

(1021) Corsica Ferriesin mukaan menettelyn aikataulu muodosti esteen, jonka vuoksi se ei voinut osallistua tarjouskilpailuun. Se totesi erityisesti, että meriliikenteen alalla varauksia aletaan ottaa vastaan vähintään kuusi kuukautta etukäteen eikä uusien palveluntarjoajien siten ollut mahdollista hankkia tarjouskilpailun määräajassa aluksia, joiden matkustajapaikka- ja hyttikapasiteetti vastaa vähimmäisvaatimuksia. Jotta Corsica Ferries olisi voinut siirtää Toulonin ja Korsikan, Nizzan ja Korsikan ja Italian ja Korsikan välisillä reiteillä liikennöivän laivastonsa Marseillen ja Korsikan välisille reiteille, sen olisi näin ollen pitänyt sulkea varausten teko kyseisillä reiteillä vähintään kuusi kuukautta etukäteen.

(1022) Komissio kuitenkin toteaa, että La Méridionalen ja Corsica Linean huomautusten mukaan varausten vastaanottamiseen riittää huomattavasti lyhyempi ajanjakso kuin Corsica Ferriesin mukaan. Julkisen palvelun sopimusten saajat selittivät, että rahtiliikenteen (jonka tarjoaminen on sopimusten päätarkoitus) osalta suurin osa varauksista on säännöllisten asiakkaiden tekemiä ja ne tehdään muutama päivä etukäteen tai samana päivänä. Henkilöliikenteen osalta todettiin, että julkisen palvelun sopimukset tulivat voimaan sesongin ulkopuolella, jolloin liikennettä on vähemmän. Esimerkiksi La Méridionale totesi, että se alkoi ottaa vastaan varauksia erien 1 ja 3 (Ajaccio ja Porto-Vecchio) osalta 21 päivänä joulukuuta 2022 eikä tämä estänyt sen toiminnan aloittamista normaalisti.

(1023) Komissio toteaa, että OTC ilmoitti menettelyn alustavasta aikataulusta 28 päivänä huhtikuuta 2022 annetussa Korsikan alueparlamentin päätöksessä 22/050. Kyseisen aikataulun mukaisesti hakemusten vastaanottamisen määräaika oli 25 päivänä heinäkuuta 2022, neuvottelut oli määrä aloittaa elokuussa 2022 ja julkisen palvelun sopimukset oli määrä myöntää ja tarjouskilpailun voittaja tai voittajat oli määrä valita ja sille tai niille oli määrä ilmoittaa valinnasta lokakuussa 2022.

(1024) Tämän aikataulun mukaan arvioitu aika julkisen palvelun sopimusten tekemisen ja niiden voimaantulon (1 päivänä tammikuuta 2023) välillä oli hieman yli kaksi kuukautta, mikä on yli kaksi kertaa pidempi aika kuin SNCM II -tuomiossa vahvistetussa oikeuskäytännössä (johdanto-osan 372 kappale).

(1025) Lisäksi komissio huomauttaa, että OTC ja CdC totesivat hakemusten vastaanottopäivänä 25 päivänä heinäkuuta 2022 vastaanottaneensa vain Corsica Linean ja La Méridionalen hakemukset, jotka jättivät hakemukset joko omissa nimissään tai konsortiona, mutta ei uusien tulokkaiden hakemuksia. Näin ollen OTC ja CdC saattoivat todeta 25 päivänä heinäkuuta 2022, ettei alkuperäisen aikataulun lykkääminen ja julkisen palvelun sopimusten tekemisen ja niiden voimaantulon välisen ajanjakson lyhentäminen olisi johtanut markkinoiden sulkeutumiseen mahdollisilta uusilta tulokkailta.

(1026) Edellä esitetyn perusteella ja kun otetaan huomioon erityisesti myöntämismenettelyn aikataulu ja se, ettei aikataulun muuttamista koskevia pyyntöjä esitetty, sekä meriliikenteen alan varauskäytännöt, komissio katsoo, että kaikilla mahdollisilla osallistujilla oli kohtuullisesti aikaa i) laatia hakemuksensa ja tehdä tarjous sekä ii) kohdentaa laivastonsa niille reiteille, joista ne tekivät tarjouksen.

([285]) Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 1.3.2017, SNCM II, viite sama kuin edellä.

7.3.6.2 Vähimmäisvaatimukset sekä uudelleen aikataulutettavat ja ylimääräiset edestakaiset matkat

(1027) Tässä jaksossa komissio tutkii, oliko myöntämismenettely seuraavien seikkojen osalta käyttöoikeussopimusdirektiivin mukainen: i) vähimmäisvaatimusten soveltamisala, ii) julkisen palvelun sopimusten yhdenmukaisuus vähimmäisvaatimusten kanssa ja iii) yhdenvertaisen kohtelun periaatteen ja syrjimättömyysperiaatteen noudattaminen uudelleen aikataulutettavien ja ylimääräisten edestakaisten matkojen osalta.

7.3.6.2.1 Vähimmäisvaatimusten soveltamisala

(1028) Vähimmäisvaatimusten osalta käyttöoikeussopimusdirektiivin 37 artiklassa säädetään, että valitun tarjouksen on oltava hankintaviranomaisen asettamien vähimmäisvaatimusten mukainen ja että näitä vaatimuksia ei saa muuttaa neuvottelujen kuluessa. Kilpailutuksen ehtojen 2.4 artiklassa (ks. johdanto-osan 270 kappale) sopimusten *vähimmäissisältö* määritellään seuraavasti:

— ”Korsikalla asuvilta matkustajilta ja rahdinkuljetuksesta veloitettavat enimmäishinnat

— alusten kuljetuskapasiteetti

— aikataulut ja vuorovälit

— sopimuksen kesto [ja]

— OTC:n maksaman taloudellisen korvauksen enimmäismäärä.”

(1029) Kilpailutuksen ehtojen liitteessä 1 (palveluja koskeva tekninen liite, johdanto-osan 285 kappale) todetaan, että meriliikennepalvelujen ominaisuudet ovat ”vähimmäisvaatimuksia”.

(1030) Ranska selvensi aloittamispäätöksestä esittämissään huomautuksissa, että vähimmäisvaatimukset vahvistettiin kilpailutuksen ehtojen 2.4 artiklassa (johdanto-osan 379 kappale) ja että liitteessä 1 kuvattiin ainoastaan i) alusten kuljetuskapasiteettia ja ii) aikatauluja ja vuorovälejä koskevat vähimmäisvaatimukset (johdanto-osan 380 kappale).

(1031) Komissio toteaa, että kilpailutuksen ehtojen 2.4 artiklassa esitetään luettelo, jossa luetellaan vain vähimmäisominaisuudet ilman tarkempia tietoja niiden määritelmistä tai vähimmäisarvoista. Vähimmäisominaisuuksien tarkka sisältö käy ilmi muista tarjouskilpailuasiakirjoista (johdanto-osan 379 kappale).

(1032) Sovelletut i) alusten kuljetuskapasiteettia ja ii) aikatauluja ja vuorovälejä koskevat yksityiskohtaiset vähimmäisominaisuudet esitetään liitteessä 1, jäljempänä ’palveluja koskeva tekninen liite’, jossa vahvistetaan i) matkustajien ja rahdin vähimmäiskuljetuskapasiteetti sekä ii) vähimmäisvuorovälit ja -aikavälit. Corsica Ferries väittää, että kaikki liitteessä 1 mainitut seikat ovat vähimmäisominaisuuksia, ja viittaa erityisesti korkeimman hallinto-oikeuden 24. kesäkuuta 2019 antamaan tuomioon. ([286]) On Euroopan unionin tuomioistuimen tehtävä tulkita EU:n oikeutta, mutta tältä osin huomautetaan, että kyseisellä tuomiolla vahvistettiin Bastian hallintotuomioistuimen 19 päivänä maaliskuuta 2019 antama määräys, ja vaikuttaa siltä, että tässä määräyksessä todettiin matkustajien ja rahdin Korsikan ja mantereen välisiä merikuljetuksia kaudella 2019–2020 koskevan julkisen palvelun sopimuksen myöntämismenettelyn osalta, että vain sellaisia liitteessä vahvistettuja teknisiä vaatimuksia, jotka liittyvät kilpailutuksen ehtojen artikloissa lueteltuihin sopimuksen vähimmäisominaisuuksiin, on myös pidettävä vähimmäisominaisuuksina. ([287])

(1033) Corsica Ferriesin mukaan tarjoukset eivät täyttäneet käyttöoikeussopimusdirektiivissä tarkoitettuja vähimmäisvaatimuksia liitteessä 1 kuvattujen uudelleen aikataulutettavien ja ylimääräisten edestakaisten matkojen osalta.

([286]) Korkein hallinto-oikeus, 24. kesäkuuta 2019, La Méridionale, nro 429407, 3 kohta.
([287]) Bastian hallintotuomioistuin, 19. maaliskuuta 2019, La Méridionale, nro 1900289, 12 kohta.

(1034) Uudelleen aikataulutettavia edestakaisia matkoja ei kuitenkaan mainita lainkaan kilpailutuksen ehtojen 2.4 artiklassa tai liitteessä 1. Näin ollen niiden ei voida katsoa kuuluvan käyttöoikeussopimusdirektiivissä tarkoitettuihin vähimmäisvaatimuksiin. Ylimääräisten edestakaisten matkojen osalta liitteessä 1 mainitaan ainoastaan enimmäismäärä matkoja, jotka hankintaviranomainen voi määrätä tarvittavien julkisten palvelujen tarjoamiseksi tietyillä reiteillä. Liitteessä 1 ei kuitenkaan käsitellä ylimääräisten edestakaisten matkojen muita ominaisuuksia, kuten esimerkiksi vahvisteta niiden päivämääriä. ([288])

(1035) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, etteivät uudelleen aikataulutettavat ja ylimääräiset edestakaiset matkat kuuluneet käyttöoikeussopimusdirektiivissä tarkoitettuihin vähimmäisvaatimuksiin.

7.3.6.2.2 Julkisen palvelun sopimusten yhdenmukaisuus vähimmäisvaatimusten kanssa

(1036) Corsica Ferries väitti myös, että Ranskan viranomaiset muuttivat vähimmäisominaisuuksia.

(1037) Ranskan viranomaiset kiistävät, että vähimmäisominaisuuksia olisi muutettu väitetyllä tavalla neuvottelujen aikana. Komissio tarkisti allekirjoitetut julkisen palvelun sopimukset ja totesi, että vähimmäisominaisuudet ovat samat kuin kilpailutuksen ehtojen 2.4 artiklassa ja tarjouskilpailuasiakirjoissa.

(1038) Tarkistettuaan, täyttivätkö tarjouskilpailun voittaneet tarjoukset vähimmäisvaatimukset, komissio totesi niiden olevan kilpailutuksen ehtojen 2.4 artiklassa ja tarjousasiakirjoissa vahvistettujen ominaisuuksien mukaisia. ([289])

(1039) Lisäksi kaikki tarjouskilpailun voittaneet tarjoukset täyttivät liitteessä 1 esitetyt tekniset vaatimukset. Vain yhdestä Corsica Linean aluksesta (Paglia Orba) puuttui toinen liitteessä 1 mainituista kahdesta liikuntarajoitteisille matkustajille tarkoitetuista hyteistä. Vaikka oletettaisiin, että liikuntarajoitteisille matkustajille tarkoitettujen hyttien määrää koskeva tekninen vaatimus olisi käyttöoikeussopimusdirektiivin mukainen vähimmäisvaatimus, kyseinen alus oli kuitenkin toissijainen alus, jota oli tarkoitus käyttää tarvittaessa pääaluksen tilalla (johdanto-osan 384 kappale). Lisäksi tarjouksen tekijä sitoutui vaihtamaan aluksen johonkin niistä seitsemästä aluksesta, jotka mahdollisesti varattaisiin palveluja varten, jos liikuntarajoitteisia matkustajia varten tarvittaisiin kaksi hyttiä. On syytä muistaa, että julkisen palvelun sopimusten 20 artiklassa sallitaan alusten vaihtaminen sopimuksen aikana. Lisäksi Corsica Linea sitoutui lisäämään kyseiselle alukselle toisen liikuntarajoitteisille matkustajille tarkoitetun hytin. Työt on saatu päätökseen, ja Paglia Orballa on nyt kaksi liikuntarajoitteisille matkustajille tarkoitettua hyttiä.

7.3.6.2.3 Yhdenvertaista kohtelua ja syrjimättömyyttä koskevien periaatteiden noudattaminen uudelleen aikataulutettavien ja ylimääräisten edestakaisten matkojen osalta

(1040) Corsica Ferries väittää, että liitteessä 1 vahvistettujen vaatimusten noudattaminen uudelleen aikataulutettavien ja ylimääräisten edestakaisten matkojen osalta oli taloudellisesti ongelmallista. Corsica Ferriesin mukaan se olisi edellyttänyt yhden aluksen varaamista pelkästään näitä edestakaisia matkoja varten, sillä ne oli pystyttävä toteuttamaan milloin tahansa, joskin vähintään viikon varoitusajalla.

(1041) Komissio toteaa, että julkisen palvelun sopimuksissa ja niiden liitteissä 1 määritetään kolme edestakaista matkatyyppiä: perusvaatimuksiin kuuluvat matkat, siirrettävät matkat ja ylimääräiset edestakaiset matkat.

(1042) Uudelleen aikataulutettaviin edestakaisiin matkoihin sovelletaan julkisen palvelun sopimusten 17 artiklaa, jossa todetaan seuraavaa: ”Kuljetusjärjestelyjen optimoimiseksi alueviranomainen varaa oikeuden muuttaa edestakaisten matkojen aikataulua liitteessä 1 vahvistettua vuotuista edestakaisten matkojen kokonaismäärää noudattaen. Aikataulujen muuttamisesta päättää tämän sopimuksen 10.2 artiklassa tarkoitettu tekninen komitea.”

(1043) Komissio toteaa, että uudelleen aikataulutettavia edestakaisia matkoja ei lisätä vuotuiseen edestakaisten matkojen kokonaismäärään, vaan ne sisältyvät tähän määrään.

([288]) Kuten johdanto-osan 1055 kappaleessa mainitaan, se, että palveluntarjoajat ehdottivat päivämääriä näiden edestakaisten matkojen toteuttamiseksi, ei vaikuta lopullisiin valittaviin päivämääriin, joista päättää hankintaviranomainen.

([289]) Erää 4 koskevan liitteen 1 virallisesta versiosta, jonka Ranskan viranomaiset toimittivat komissiolle, puuttui kaksi sivua. Komissio kuitenkin sai puuttuvat tiedot muista tarjouskilpailuasiakirjoista (liitteistä 2 ja 3) ja pystyi vahvistamaan ne näiden asiakirjojen perusteella.

(1044) Ylimääräiset edestakaiset matkat määritellään julkisen palvelun sopimusten 18 artiklassa, jossa todetaan seuraavaa: ”Julkisen palvelun tarjoamista koskevan tarpeen mukaan hankintaviranomaisen voi olla tarpeen pyytää toimeksisaajaa toteuttamaan tapauskohtaisesti ylimääräisiä edestakaisia matkoja liitteessä 1 vahvistetun määrän rajoissa (ylimääräiset edestakaiset matkat) [– –].”

(1045) Komissio huomauttaa, että ylimääräisiä edestakaisia matkoja suunniteltiin toteutettavaksi vain kolmen erän osalta (10 edestakaista matkaa erän 1 osalta, 30 edestakaista matkaa erän 2 osalta ja 10 edestakaista matkaa erän 5 osalta).

(1046) Ranskan viranomaisten mukaan tarjouskilpailuasiakirjoissa tai tarjoajien hankintamenettelyn aikana esittämiin kysymyksiin annetuissa hankintaviranomaisen vastauksissa ei mainittu, että tarjoajien olisi pitänyt varata ylimääräisiä aluksia uudelleen aikataulutettavia ja ylimääräisiä edestakaisia matkoja varten. Lisäksi Ranskan viranomaiset toteavat, että julkisen palvelun sopimusten luonnosten 17 ja 18 artiklan mukaan uudelleen aikataulutettavien ja ylimääräisten edestakaisten matkojen toteuttaminen edellyttää julkisen palvelun sopimusten 10.2 artiklassa tarkoitetun teknisen komitean kokoontumista. Palveluntarjoajalla, jonka vastuulla on toteuttaa nämä edestakaiset matkat, on mahdollisuus tuoda komitean tietoon mahdolliset vaikeudet, joita näiden matkojen toteuttamiseen voi liittyä.

(1047) Komissio huomauttaa, ettei ylimääräisten edestakaisten matkojen toteuttamisessa ollut mitään uutta, sillä myös aiemmissa julkisen palvelun sopimuksissa (vuosien 2021–2022 julkisen palvelun sopimuksissa), joita koskevaan tarjouskilpailuun Corsica Ferries osallistui, määrättiin sama määrä ylimääräisiä edestakaisia matkoja kyseisten kolmen erän osalta. Lisäksi tarjouskilpailusta kiinnostuneilla talouden toimijoilla oli mahdollisuus saada tietoa runsaan kysynnän kausista, jolloin saatettaisiin tarvita ylimääräisiä edestakaisia matkoja.

(1048) Komissio panee merkille myös Bastian hallintotuomioistuimen 20 päivänä heinäkuuta 2022 antaman määräyksen (johdanto-osan 274 kappale), jossa tuomioistuin katsoi ylimääräisten edestakaisten matkojen osalta seuraavaa: ”[– –] näissä olosuhteissa ja ottaen huomioon, että talouden toimijoilla on tiedot meriliikennepalvelujen runsaan kysynnän kausista, joiden aikana voi olla perusteltua pyytää ylimääräisten edestakaisten matkojen toteuttamista, ja että SAS Corsica Ferriesillä on mahdollisuus tutustua vapaasti yleisön saataville asetettuihin tietoihin, erityisesti Korsikan alueellisen liikenteen seurantakeskuksen saataville asettamiin tietoihin, kuten myös kilpailutuksen ehtojen 4.1 kohdassa täsmennetään, tutkimuksen perusteella ei voida päätellä, etteivät tarjousasiakirjoihin sisältyvät tiedot uudelleen aikataulutettavista ja ylimääräisistä edestakaisista matkoista olisi riittävät, jotta tarjoajat pystyvät arvioimaan toimeksisaajien velvoitteiden laajuutta ja tekemään tarjouksen. Näin ollen tietojen julkisuutta ja tarjouskilpailuja koskevien sääntöjen väitetty rikkominen ei todennäköisesti aiheuta haittaa hakemuksen jättäneelle yritykselle. Tästä seuraa, että esitetty peruste on merkityksetön” ([290]).

(1049) Komissio toteaa, että mahdollisten tarjoajien edestakaisista matkoista esittämiin kysymyksiin annetuissa vastauksissa ei annettu tarkempia tietoja tarjouskilpailuasiakirjojen tietyistä näkökohdista, vaan niissä kehotettiin tarjoajia yleisesti tutustumaan tarjouskilpailuun liittyviin asiakirjoihin, joiden katsottiin olevan riittävän selkeät. ([291]) Kaikilla tarjoajilla oli kuitenkin mahdollisuus tutustua samoihin tietoihin kysymykset ja vastaukset -osion kautta avoimuutta, syrjimättömyyttä ja yhdenvertaista kohtelua koskevien periaatteiden mukaisesti.

(1050) Komissio katsoo, ettei tarjouskilpailuasiakirjoissa millään tavalla annettu ymmärtää, että ylimääräisiä tai uudelleen aikataulutettavia edestakaisia matkoja varten olisi tarpeen varata erillinen laivasto. Aiemmat julkisen palvelun sopimukset ja jätetyt tarjoukset vahvistavat tämän. Tämä ei olisi ollut myöskään käytännöllisesti ja taloudellisesti kannattavaa, sillä julkisesta palvelusta maksettava korvaus ei kata sellaisten alusten hankintakustannuksia, jotka olisivat olleet suurimman osan ajasta käyttämättä. ([292])

(1051) Edellä esitetyn perusteella komissio päättelee, että kilpailutuksen ehdot olivat tältä osin riittävän selkeät, jotta mahdolliset tarjoajat voivat tehdä tarjouksen.

(1052) Komissio toteaa lisäksi, että uudelleen aikataulutettavat ja ylimääräiset edestakaiset matkat on tarkoitettu välineiksi, joiden avulla julkista palvelua voidaan mukauttaa pitkän aikavälin julkisen palvelun sopimusten voimassaoloaikana tosiasialliseen kysyntään tai tosiasiallisiin sääolosuhteisiin ja että kyseessä on mekanismi, joka vastaa käyttöoikeussopimusdirektiivin 43 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettuja vaihtoehtoja koskevaa lauseketta.

([290]) Bastian hallintotuomioistuimen määräys, annettu 20 päivänä heinäkuuta 2022, johdanto-osan 12 kappale.

([291]) Corsica Ferries katsoo OTC:n todenneen vastauksissaan, että liite 1 oli osa vähimmäisvaatimuksia (johdanto-osan 529 kappale). OTC kuitenkin viittasi ainoastaan tarjouskilpailuasiakirjoihin.

([292]) Jos siirrettäviä ja uudelleen aikataulutettavia edestakaisia matkoja varten olisi tarpeen varata erillinen laivasto, tällaisista laivastoista aiheutuisi lisäkustannuksia, joita julkisen palvelun velvoitteisiin liittyvistä kustannuksista maksettava enimmäiskorvaus ei kattaisi.

(1053) Komissio toteaa, ettei kuulemisasiakirjoissa kielletty mahdollisia tarjoajia esittämästä ehdotuksia ja että valitut tarjoukset olivat kilpailutuksen ehtojen ja sopimusluonnoksen sisältämien uudelleen aikataulutettavia ja ylimääräisiä edestakaisia matkoja koskevien kohtien mukaisia.

(1054) Se, että Corsica Linea ja Corsica Linea – La Méridionale -konsortio ehdottivat oman rahtiliikennetarpeita koskevan kokemuksensa ja OTC:n tarjouskilpailuasiakirjoissa esittämien tarpeiden perusteella päivämääriä ylimääräisiä edestakaisia matkoja varten, ei tarkoita, että matkat välttämättä toteutettaisiin kyseisinä päivinä (tämä tarkoittaisi, että OTC ei voisi pyytää toteuttamaan edestakaisia matkoja muina päivinä). Tekninen komitea päättää ylimääräisten edestakaisten matkojen päivämääristä, kuten sopimuksen 10.2 artiklassa määrätään, ja ne ilmoitetaan palveluntarjoajalle viikko etukäteen.

(1055) Näin ollen palveluntarjoajan ehdottama ohjelma ei millään tavalla sido hankintaviranomaista, joka päättää edestakaisten matkojen päivämääristä tarpeiden mukaan. Esimerkkinä tästä mainittiin vuonna 2023 erän 1 osalta tosiasiallisesti toteutetut ylimääräiset edestakaiset matkat (tämä oli ainoa erä, jonka osalta tehtiin ylimääräisiä edestakaisia matkoja) (johdanto-osan 389 kappale). Ehdotetuista 30 ylimääräisestä edestakaisesta matkasta toteutettiin 28. Näistä kolme toteutettiin päivämäärinä, joita ei ollut suunniteltu alustavassa ohjelmassa. Lisäksi viitenä ”alustavana” päivämääränä OTC ei pyytänyt ylimääräisiä edestakaisia matkoja. Komissio toteaa myös, että OTC ei pyytänyt vuonna 2023 lainkaan uudelleen aikataulutettavia edestakaisia matkoja.

(1056) Edellä esitetyn perusteella komissio päättelee, että tarjouskilpailun voittaneet tarjoukset ovat uudelleen aikataulutettavien ja ylimääräisten edestakaisten matkojen osalta kilpailutuksen ehtojen ja julkisen palvelun sopimusten luonnosten määräysten mukaisia ja että Corsica Linean ja Corsica Linea – La Méridionale -konsortion ehdottamaan edestakaisten matkojen aikatauluun ei liittynyt etuuskohtelua.

7.3.6.3 Päätelmä

(1057) Edellä esitettyjen tietojen perusteella komissio ei voi päätellä, että Corsica Ferries kohtasi markkinoille pääsyn esteitä, jotka estivät sitä esittämästä tarjousta ja joiden vuoksi sitä olisi kohdeltu syrjivästi.

7.3.7 *Korvauksen laskentamenetelmän syrjimättömyys*

(1058) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 20 kohdan mukaan silloin, kun viranomainen antaa saman yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun usean yrityksen tehtäväksi, korvaus olisi laskettava kunkin yrityksen osalta samaa menetelmää käyttäen.

(1059) Koska julkisen palvelun tuottaminen on kullakin reitillä osoitettu yhden yrityksen tai useamman yrityksen muodostaman ryhmän (Corsica Linea, La Méridionale tai Corsica Linea – La Méridionale -konsortio; ks. taulukko 13) tehtäväksi, komissio katsoo, että tässä tapauksessa ei voi esiintyä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 20 kohdassa tarkoitettua syrjintää. Komissio toteaa joka tapauksessa, että korvaus laskettiin kunkin julkisen palvelun sopimuksen osalta samojen periaatteiden mukaisesti (3.7.2 jakso).

(1060) Myös kabotaasiasetuksen tulkitseva tiedonanto sisältää erityisiä säännöksiä syrjimättömyysperiaatteen soveltamisesta meriliikenteen kabotaasin alalla. Kyseisen tiedonannon mukaan jäsenvaltiot eivät saa asettaa tietylle varustamolle varta vasten suunniteltuja velvoitteita, jotka estäisivät muita unionin laivanvarustajia pääsemästä markkinoille, eivätkä soveltaa vaikutukseltaan vastaavia velvoitteita. ([293]) Tiedonannossa kiinnitetään huomiota erityisesti kahdentyyppisiin sopimuslausekkeisiin, jotka koskevat aiempien julkisen palvelun tarjoajien alusten haltuunottoon sovellettavia edellytyksiä ([294]) sekä miehistöä koskevia edellytyksiä ([295]).

(1061) Nyt käsiteltävässä tapauksessa julkisen palvelun sopimuksissa ei aseteta varta vasten tietylle varustamolle suunniteltuja velvoitteita eikä etenkään aiemman liikennöitsijän alusten haltuunottoon tai miehistöön liittyviä velvoitteita.

([293]) Tiedonannon 5.3.2 jakso.
([294]) Tiedonannon 5.3.2.1 jakso.
([295]) Tiedonannon 5.3.2.2 jakso.

(1062) Asianomaiset osapuolet eivät esittäneet huomautuksia tästä asiasta.

(1063) Näin ollen julkisen palvelun sopimukset ovat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 20 kohdan ja kabotaasiasetuksen 4 artiklan 1 kohdan mukaisia.

7.3.8 *Korvauksen määrä*

(1064) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 21 kohdan mukaan korvauksen määrä ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä aiheutuvien nettokustannusten kattamiseksi, kohtuullinen voitto mukaan luettuna.

(1065) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 22 kohdassa todetaan, että korvauksen määrä voidaan määrittää joko odotettujen kustannusten ja tulojen tai toteutuneiden kustannusten ja tulojen perusteella, tai näiden yhdistelmän perusteella riippuen tehokkuuskannustimista, jotka jäsenvaltio haluaa heti aluksi asettaa 40 ja 41 kohdan mukaisesti.

(1066) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 23 kohdassa todetaan, että kun korvaus perustuu kokonaan tai osittain odotettuihin kustannuksiin ja tuloihin, ne on täsmennettävä toimeksiannossa. Niiden on perustuttava uskottaviin ja havaittavissa oleviin parametreihin, jotka kuvaavat sitä taloudellista ympäristöä, jossa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu tuotetaan. Niiden on tarvittaessa perustuttava alan sääntelyviranomaisten tai muiden yrityksestä riippumattomien tahojen asiantuntemukseen. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava lähteet, joihin odotukset perustuvat. Kustannusarviossa on huomioitava ne tehokkuusedut, joita yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottajan odotetaan saavan toimeksiannon aikana.

(1067) Kuten julkisen palvelun sopimusten 30 artiklassa todetaan (johdanto-osan 293 kappale), OTC:n palveluntarjoajalle tämän julkisen palvelun velvoitteista maksaman taloudellisen korvauksen enimmäismäärä ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamisesta aiheutuvien nettokustannusten kattamiseksi, kohtuullinen voitto mukaan luettuna.

(1068) Nyt käsiteltävässä tapauksessa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista maksettavan korvauksen määrä lasketaan etukäteen käyttäen palveluntarjoajien kunkin erän alustavassa liikevoiton tilissä (liite 9) esitettyä kustannusten kohdentamismenetelmää, joka on keskeinen osa julkisen palvelun sopimuksia. Liitteessä 9 vahvistettua korvauksen määrää ei voida korottaa jälkikäteen, mutta siihen voidaan soveltaa tehokkuuskannustimia (johdanto-osan 301 ja 302 kappale) ja se tarkastetaan jälkeenpäin (johdanto-osan 319 kappale), jolloin siihen voidaan soveltaa myös takaisinperintämekanismia, jos korvausta on maksettu liikaa.

(1069) Ranskan viranomaiset tarkistivat julkisen palvelun sopimusten tekemisen yhteydessä, että Corsica Linean ja La Méridionalen jättämien tarjousten rahoitus perustui objektiivisiin ja uskottaviin oletuksiin ja vastasi julkisen palvelun velvoitteita, rahdin ja matkustajien vähimmäiskuljetuskapasiteetti sekä rahti- ja matkustajaliikenteen hinnoitteluun liittyvät velvoitteet mukaan lukien

(1070) Näin ollen komissio katsoo, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 21–23 kohtaa on noudatettu.

7.3.8.1 Julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi välttämättömät nettokustannukset

(1071) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 24 kohdan mukaan nettokustannukset, jotka ovat välttämättömiä tai joiden odotetaan olevan välttämättömiä julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi, olisi laskettava käyttämällä vältettyjen nettokustannusten menetelmää, kun sitä edellytetään unionin tai kansallisessa lainsäädännössä, ja muissa tapauksissa, kun se on mahdollista.

(1072) Vaikka komissio pitää vältettyjen nettokustannusten menetelmää tarkimpana menetelmänä julkisen palvelun velvoitteen kustannusten määrittämiseksi, joissakin tapauksissa tämän menetelmän käyttäminen ei yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 27 kohdan mukaan ehkä ole mahdollista tai tarkoituksenmukaista. Tällaisissa asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa komissio voi hyväksyä vaihtoehtoisia menetelmiä niiden nettokustannusten laskemiseksi, jotka ovat välttämättömiä julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi, esimerkiksi kustannusten kohdentamiseen perustuvan menetelmän.

(1073) Nyt käsiteltävässä asiassa Ranskan viranomaiset käyttivät kustannusten kohdentamismenetelmää (ks. johdanto-osan 307–309 kappale), mikä ei Corsica Ferriesin mukaan ollut perusteltua (johdanto-osan 493–498 kappale).

(1074) *Ensinnäkin* on syytä muistaa, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden mukaisesti molemmat menetelmät (vältettyjen nettokustannusten menetelmä ja kustannusten kohdentamismenetelmä) ovat oikein sovellettuna päteviä menetelmiä korvauksen asianmukaisen määrän laskemiseksi. Molemmat menetelmät perustuvat olettamuksiin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamiseen liittyvistä lisä- tai suorista tuloista ja kustannuksista, ja sen vuoksi niihin liittyvät menetelmälliset rajoitteet ovat samanlaisia, toisin kuin Corsica Ferries väittää.

(1075) *Toiseksi* on todettava, että vältettyjen nettokustannusten menetelmässä määritetään yrityksen kustannukset ja tulot hypoteettisessa skenaariossa, jossa palvelu ei liity yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin. Corsica Linean ja La Méridionalen toiminnot Korsikan ja mantereen välisillä reiteillä kuitenkin perustuvat nimenomaan siihen, että kyse on yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvästä palvelusta. Corsica Linea ja La Méridionale totesivat liikennöitsijöiden kuulemisessa, etteivät ne tarjoaisi mitään kaupallisia palveluja Korsikan ja Manner-Ranskan välillä ilman julkisen palvelun sopimusta (johdanto-osan 234 kappale). Komissio katsoo johdanto-osan 817–825 ja 870 kappaleessa esitettyjen tietojen perusteella, että toisin kuin Corsica Ferries väittää, Ranskan viranomaiset eivät tehneet ilmeistä virhettä ottaessaan huomioon Corsica Linean ja La Méridionalen liikennöitsijöiden kuulemisessa esittämät lausunnot. Näin ollen ei voitu määrittää hypoteettista skenaariota, jossa toimijat liikennöivät Korsikan ja mantereen välisillä reiteillä kaupalliselta pohjalta ilman yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua, joten vältettyjen nettokustannusten menetelmää ei voitu käyttää.

(1076) Näin ollen Corsica Ferriesin esittämät väitteet (johdanto-osan 493–498 kappale) on hylättävä.

(1077) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 28 ja 29 kohdan mukaan kustannusten kohdentamismenetelmässä puolestaan julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi välttämättömät nettokustannukset lasketaan niiden kustannusten ja tulojen erotuksena, joita toimeksiannon saaneelle palveluntarjoajalle aiheutuu julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä toimeksiannossa esitetyn määrittelyn ja arvioinnin mukaisesti. Kustannuksina otetaan huomioon kaikki yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamiseksi välttämättömät kustannukset.

(1078) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 31 kohdassa todetaan, että jos yritys, jolle on annettu tehtäväksi yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottaminen, harjoittaa myös toimintaa, joka ei koske asianomaista yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua, huomioon otettavat kustannukset voivat kattaa kaikki suorat kustannukset, jotka ovat välttämättömiä kyseisen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamiseksi, ja asianmukaisen osuuden välillisistä kustannuksista, jotka ovat yhteisiä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvälle palvelulle ja muille toiminnoille. Mahdolliseen muuhun toimintaan kuin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvään palveluun liittyviin kustannuksiin on sisällytettävä kaikki suorat kustannukset ja asianmukainen osuus yhteisistä kustannuksista. Määritettäessä asianmukaista osuutta yhteisistä kustannuksista vertailukohtana voidaan käyttää resurssien käytön markkinahintoja, jos niitä on saatavilla. Jollei markkinahintoja ole saatavilla, asianmukainen osuus yhteisistä kustannuksista voidaan määrittää sen kohtuullisen voiton ([296]) perusteella, jonka yrityksen odotetaan saavan toiminnoista, jotka eivät liity yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvään palveluun, tai muilla tarkoituksenmukaisemmilla menetelmillä.

(1079) Nyt käsiteltävässä asiassa julkisen palvelun tuottamisesta vastaavat toimijat harjoittavat myös kaupallista toimintaa. Näin ollen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 31 kohdan mukaisesti on syytä tarkistaa, että korvauksen määrää laskettaessa otetaan huomioon kaikki yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta aiheutuvat suorat kustannukset sekä asianmukainen osuus yhteisistä välillisistä kustannuksista.

(1080) Lisäksi muistutetaan, että asiassa BUPA ym. v. komissio annetussa tuomiossa unionin tuomioistuin totesi korvauksen välttämättömyyden ja suhteellisuuden osalta, että ”se harkintavalta, joka jäsenvaltiolla on sen määrittäessä julkisen palvelun tehtävää ja sen toimeenpanon edellytyksiä ja myös silloin, kun se arvioi sen täytäntöönpanosta aiheutuvia lisäkustannuksia, mikä riippuu monitahoisista taloudellisista seikoista, sen valvonnan ulottuvuus, jota komissiolla on oikeus tällä perusteella harjoittaa, rajoittuu ilmeiseen virheeseen” ja että ”julkisen palvelun tehtävän [– –] hoitamisesta maksettavan korvauksen suhteellisuuden [– –] valvonta rajoittuu sen tarkistamiseen, onko säädetty korvaus välttämätön, jotta kyseinen julkisen palvelun tehtävä voidaan hoitaa taloudellisesti tyydyttävissä olosuhteissa [– –] tai päinvastoin, onko kyseinen toimenpide selvästi epäasianmukainen tavoiteltuun päämäärään nähden [– –]”. ([297])

([296]) Kohtuullista voittoa arvioidaan ennakoivasti (odotettujen voittojen perusteella toteutuneiden voittojen sijasta), jotta ei poisteta yrityksen kannustimia pyrkiä tehokkuusetuihin harjoittaessaan muuta kuin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua koskevaa toimintaa.

([297]) Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 12.2.2008, BUPA, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, 220 ja 222 kohta.

(1081) Kuten johdanto-osan 308 kappaleessa todetaan, henkilö- ja rahtiliikennetoimintojen suorat kustannukset kohdennetaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvään palveluun sen matkustajamäärän tai rahtimäärän (jm) perusteella, joka palveluntarjoajien on taattava julkisen palvelun sopimuksissa vahvistettujen kapasiteettia koskevien velvoitteiden mukaisesti, kun taas yhteisistä kustannuksista, jotka muodostavat suurimman osan palveluntarjoajien toimintakustannuksista, kohdennetaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvään palveluun sellainen osuus, joka vastaa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua varten aluksesta varattua kapasiteettia (ilmaistuna tilavuutena, m^3). Tämän menetelmän perusteella kaikilla reiteillä noin [60–75] prosenttia kokonaiskustannuksista kohdennetaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvään palveluun (ks. taulukko 30), lukuun ottamatta julkista palvelua Marseillen ja Proprianon välisellä reitillä, jonka osalta 100 prosenttia kokonaiskustannuksista kohdennetaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvään palveluun.

(1082) Marseillen ja Proprianon välisen reitin kustannusten kohdentamisen osalta todetaan, että kaikkien kustannusten kohdentaminen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvään palveluun on perusteltua, koska koko Corsica Linean kyseisellä reitillä tarjoama palvelu katsotaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyväksi palveluksi. Tämä johtuu siitä, että tällä reitillä havaittiin täydellinen markkinoiden toimintapuute (johdanto-osan 170 ja 239 kappale).

(1083) Muiden reittien osalta matkustaja- ja rahtipalveluihin suoraan liittyvistä kustannuksista – jotka sisältävät vain muutamia kustannuseriä (joiden osuus kunkin reitin kokonaiskustannuksista on noin [10–25] prosenttia) – julkisen palvelun tuottamisesta vastaavat toimijat kohdensivat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvään palveluun noin [0–20] prosenttia henkilöliikenteen suorista kustannuksista ja [80–100] prosenttia rahtiliikenteen suorista kustannuksista. Komissio varmisti, että nämä jakoperusteet olivat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskeviin velvoitteisiin nähden perusteltuja, laskemalla suhdeluvun seuraavien välillä: yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvänä palveluna kuljetettava matkustaja- ja rahtimäärä (jm) julkisen palvelun sopimuksissa vahvistettujen määrien perusteella sekä matkustajien ja rahdin (jm) kokonaismäärä palveluntarjoajien eli Corsica Linean ja La Méridionalen alustavassa liikevoiton tilissä (liite 9) kunkin erän osalta esittämien määrien perusteella. Komissio toteaa, että tämä suhdeluku vastaa suoriin kustannuksiin sovellettavia jakoperusteita, minkä perusteella se päättelee, että nämä jakoperusteet ovat perusteltuja.

(1084) Yhteiset kustannukset muodostavat suurimman osan kustannuksista (noin [70–90] prosenttia kokonaiskustannuksista kullakin reitillä), ja niistä julkisen palvelun tuottamisesta vastaavat toimijat kohdensivat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvään palveluun noin [60–75] prosenttia. Tarkistaessaan, onko tämä jakoperuste perusteltu, komissio otti huomioon jäljempänä luetellut seikat.

(1085) *Ensinnäkin* komissio toteaa, että julkisen palvelun sopimuksissa asetetut velvoitteet koskevat pääasiassa rahtiliikennettä. Ranskan viranomaiset toimittivat muodollisen tutkintamenettelyn aikana tietoja julkisen palvelun sopimusten kattamilla reiteillä käytettävien alusten kapasiteetista (m^3) rahti- ja matkustajaliikenteen mukaan eriteltynä, ja komissio toteaa näiden tietojen perusteella, että Corsica Linean ja La Méridionalen käyttämien alusten rahdinkuljetuskapasiteetti prosentteina alusten kokonaiskapasiteetista (m^3) on keskimäärin 73 prosenttia.

(1086) Koska rahtiliikenne ei noudata säännöllistä kaavaa, kuten johdanto-osan 976 kappaleessa kuvataan, komissio katsoo, että on kohtuullista kohdentaa aluksen yhteiset kustannukset liikennöitsijän aluksesta julkiseen palveluun varaaman rahdinkuljetuskapasiteetin mukaan, jotta voidaan kattaa kysyntä kaikkina aikoina, myös ruuhka-aikoina, jolloin alusten rahdinkuljetuskapasiteetti on yleensä lähes kokonaan käytössä. ([298]) Näistä syistä on perusteltua soveltaa kaikkien reittien osalta noin [60–75] prosentin yleistä kustannusten jakoperustetta (ottaen huomioon, että lääketieteellisistä syistä matkustavat muodostavat vain pienen osan laivojen matkustajista ja heille tarjottavilla muutamilla matkustajapaikoilla ei ole juurikaan vaikutusta yhteisiin kustannuksiin, ja vaikka olisikin, ne vain kasvattaisivat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvään palveluun kohdistettavaa osuutta yhteisistä kustannuksista).

(1087) Lisäksi komissio toteaa, että jakoperusteille tehdään jälkiarviointi, jossa otetaan huomioon alusten tosiasiallinen käyttö yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvään palveluun ja kaupallisiin toimintoihin (johdanto-osan 314 kappale). Tämä tarkoittaa, että jos kuljetettujen kaupallisten matkustajien tai kuljetetun kaupallisen rahdin määrä on suurempi kuin alustavissa liikevoiton tileissä (liite 9) ilmoitetut odotetut määrät, jakoperusteita ja siten tuen määrää mukautetaan (tuen määrää ei kuitenkaan voida korottaa jälkikäteen; johdanto-osan 314 kappale).

([298]) Komissio toteaa, että jos kysyntä on runsasta, Corsica Linean ja La Méridionalen Marseillen sataman ja Ajaccion, Bastian, L'Île-Roussen ja Porto-Vecchion välisillä reiteillä käyttämien alusten kapasiteetin odotetaan olevan lähes kokonaan käytössä (ruuhka-aikoina alusten rahdinkuljetuskapasiteetista olisi käytössä noin 90 prosenttia).

(1088) *Toiseksi* komissio tarkisti, olisiko yhteiset kustannukset asianmukaista kohdentaa sen kohtuullisen voiton perusteella, joka yrityksen pitäisi saada kaupallisista toiminnoista eli toiminnoista, jotka eivät liity yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvään palveluun. Komissio katsoo kunkin erän alustavan liikevoiton tilin (liite 9) perusteella, ettei kaupallisista palveluista saatava odotettu voitto ylitä kohtuullista voittoa. Kaupallisista palveluista saatava odotettu voitto (käyttökatteena mitattuna) on suhteellisen pieni (keskimäärin [– –] prosenttia), eikä se ylitä markkinoiden 7,8 prosentin vertailuarvoa, jonka Ranskan viranomaiset määrittivät riippumattoman tutkimuksen perusteella, jossa tarkasteltiin otannan perusteella vertailukelpoisten varustamojen kannattavuutta (johdanto-osan 311 kappale).

(1089) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että Ranskan viranomaisten kustannusten kohdentamismenetelmän soveltamiseksi vahvistamat periaatteet ovat päteviä ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 28–31 kohdan mukaisia. Näiden periaatteiden avulla kaikki suorat kustannukset, jotka ovat välttämättömiä julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi, ja asianmukainen osuus välillisistä yhteisistä kustannuksista on mahdollista kohdentaa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvään palveluun. Lisäksi komissio katsoo, että Ranskan viranomaiset toimittivat riittävän näytön osoittaakseen, etteivät jakoperusteet ole ilmeisen virheellisiä, sillä niiden perusteella yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvään palveluun kohdennettu osuus kustannuksista on perusteltu ja vastaa asianmukaista osuutta välillisistä kustannuksista.

(1090) Yhteenvetona komissio katsoo, että Ranskan viranomaiset sovelsivat kustannusten kohdentamismenetelmää oikein ja että Corsica Ferriesin esittämät väitteet (johdanto-osan 484–491 kappale), joiden mukaan kustannusten jakoperusteet eivät ole objektiivisia ja niiden tuloksena yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskeviin toimintoihin kohdennetaan kohtuuton osuus kustannuksista, on hylättävä.

7.3.8.2 Tulot

(1091) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 32 kohdan mukaan tuloina on otettava huomioon ainakin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvästä palvelusta saatavat kokonaistulot toimeksiannossa esitetyn määrittelyn mukaisesti sekä erityis- tai yksinoikeuksista saatavat ylimääräiset tuotot, vaikka kyseiset oikeudet liittyisivät muihin toimintoihin puitteiden 45 kohdan mukaisesti.

(1092) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 32 kohdan mukaisesti julkisen palvelun sopimuksissa edellytetään, että korvauksen määrää laskettaessa otetaan huomioon yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamiseen suoraan liittyvät tulot (johdanto-osan 293 kappale). Nämä tulot esitetään julkisen palvelun sopimusten liitteessä 9 (joka sisältää palveluntarjoajien alustavat liikevoiton tilit), ja ne on laskettu julkisen palvelun sopimuksiin sisältyvien rahti- ja matkustajaliikenteeseen liittyvien velvoitteiden, sovellettavien hintojen ja sopimusten edellyttämän edestakaisten matkojen määrän perusteella.

(1093) Toisin kuin Corsica Ferries väittää (johdanto-osan 499–502 kappale), julkiseen palveluun ei liity palveluntarjoajille myönnettäviä yksinoikeuksia, joten korvausta laskettaessa ei tule ottaa huomioon kaupallisiin palveluihin liittyviä voittoja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 45 kohdan mukaisesti. Kuten johdanto-osan 728–988 kappaleessa todetaan, komissio katsoo, että matkustajien ja rahdin merikuljetus Marseillen ja Korsikan välillä on varsinainen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu, kuten Ranskan viranomaiset ovat vahvistaneet. Julkisen palvelun sopimukset eivät myöskään estä muita toimijoita tarjoamasta kaupallisia palveluja Marseillen ja Korsikan välillä yksipuolisen julkisen palvelun velvoitejärjestelmän puitteissa. Näin ollen julkisen palvelun sopimuksissa ei myönnetä palveluntarjoajille yksin- tai erityisoikeuksia.

(1094) Lisäksi todetaan, että Corsica Ferries näyttää tulkitsevan väärin komission näkemyksen siitä, myönnetäänkö julkisen palvelun sopimuksilla yksinoikeus julkisen palvelun toimittamisesta vastaaville toimijoille (johdanto-osan 501 kappale). Se, että Ranskan kilpailuneuvosto ja kilpailuviranomainen ovat aiemmin todenneet, että aikaisempien julkisen palvelun sopimusten yhteydessä toimeksisaajilla on ollut tosiasiallisesti yksinoikeus markkinoilla, ei millään tavalla todista, että tarkasteltavana olevissa julkisen palvelun sopimuksissa toimeksisaajille myönnetään erityis- tai yksinoikeuksia. Komissio ei myöskään katsonut vuosien 2007–2013 julkisen palvelun sopimuksissa myönnettyä valtiontukea koskevassa päätöksessään ([299]), että toimeksisaajille olisi myönnetty näissä sopimuksissa erityis- tai yksinoikeuksia, toisin kuin Corsica Ferries näyttää väittävän.

([299]) Päätös 2013/435/EU.

(1095) Joka tapauksessa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 45 kohdassa todetaan ainoastaan, että jos julkisen palvelun toimittamisesta vastaavalle toimijalle myönnetään erityis- tai yksinoikeuksia, näistä oikeuksista saatava kohtuullista voittoa suurempi voitto on otettava huomioon, myös silloin kun nämä oikeudet liittyvät muuhun toimintaan. Kuten johdanto-osan 1088 kappaleessa todetaan, kaupallisista palveluista saatava odotettu voitto ei kuitenkaan ylitä kohtuullista voittoa.

(1096) Kuten julkisen palvelun sopimusten 32 artiklassa todetaan, julkisen palvelun toimittamisesta vastaavat toimijat eivät voi käyttää yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittymättömästä toiminnasta saamiaan voittoja vapaasti (johdanto-osan 296 kappale), vaan niiden on investoitava tällaisesta toiminnasta saatavat voitot tavoitteisiin, joilla pyritään parantamaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun laatua ympäristön kannalta. Käyttämätön ylijäämä maksetaan kokonaisuudessaan hankintaviranomaiselle sopimuksen päättyessä. Näin ollen on niin, että vaikka julkisen palvelun sopimuksissa myönnettäisiin palveluntarjoajille yksinoikeus (mitä niissä ei tehdä) ja vaikka tällainen yksinoikeus tuottaisi kohtuullisen voiton ylittävää voittoa (mitä niissä ei myöskään tehdä), Ranskan viranomaiset ovat noudattaneet yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 46 kohtaa, jossa edellytetään, että kaupallisesta toiminnasta saatavat voitot kohdennetaan kokonaan tai osittain yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun rahoittamiseen. Tämä taataan julkisen palvelun sopimusten 32 artiklassa määrätyillä velvoitteilla.

7.3.8.3 Kohtuullinen voitto

(1097) Kohtuullista voittoa koskevat säännöt esitetään yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 33–38 kohdassa.

(1098) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 33 kohdassa todetaan, että kohtuullisella voitolla tarkoitetaan sitä pääoman tuottoastetta, jota keskivertoyritys edellyttäisi harkitessaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamista koko toimeksiannon keston ajan, ottaen huomioon riskin suuruus. Riskin suuruus riippuu toimialasta, palvelun tyypistä ja korvausjärjestelmän ominaispiirteistä. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 34 kohdan mukaan asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa on kuitenkin mahdollista käyttää muita tuottoindikaattoreita kuin pääoman tuottoaste sen määrittämiseksi, mikä kohtuullisen voiton olisi oltava, esimerkiksi keskimääräinen oman pääoman tuotto toimeksiannon aikana, sijoitetun pääoman tuotto, kokonaispääoman tuotto ja myyntituotto.

(1099) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 35 kohdassa todetaan, että riippumatta siitä, mikä indikaattori valitaan, jäsenvaltion on toimitettava komissiolle todisteet siitä, ettei odotettu voitto ylitä sitä, mitä tyypillinen yritys edellyttäisi harkitessaan palvelun tuottamista, esimerkiksi toimittamalla tiedot kilpailuolosuhteissa myönnetyistä samantyyppisistä sopimuksista saaduista tuotoista.

(1100) Kuten johdanto-osan 310 kappaleessa todetaan, julkisen palvelun sopimusten 39 artiklassa määrätään, että kohtuullinen voitto vastaa (liitteessä 9 esitettyä) suhdelukua, joka saadaan jakamalla voitto ennen veroja ja korkoja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun liikevaihdolla, korvaus mukaan lukien (käyttökate). Kohtuullinen tuotto saa olla kunkin reitin osalta enintään 2,13 prosenttia koko sopimuksen keston ajan.

(1101) Tämä enimmäisvoitto perustuu julkisen palvelun sopimusten toimeksisaajien esittämien tarjousten rahoitustietoihin (liite 9), ja Ranskan viranomaiset vertasivat sitä muiden eurooppalaisten varustamojen keskimääräiseen käyttökatteeseen (johdanto-osan 311 kappale). Lisäksi kohtuullista voittoa koskevissa sopimusmääräyksissä määrätään, että voiton enimmäismäärää ei saa missään olosuhteissa tarkistaa ylöspäin, paitsi jos kyseessä on markkinahäiriö ja silloinkin edellyttäen, että on tehty erillinen riippumaton tutkimus, joka vahvistaa, että voiton enimmäismäärän tarkistaminen ylöspäin on perusteltua.

(1102) Komissio toteaa ensinnäkin, että käyttökate-indikaattori on tässä tapauksessa pääoman tuottoastetta mittaavan indikaattorin sijaan kohtuullinen ja asianmukaisesti perusteltu indikaattori voiton arvioimiseksi.

(1103) Ranskan viranomaiset selittivät, että tässä tapauksessa ei ole mahdollista laskea pääoman tuottoastetta, joka määritellään yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevissa puitteissa sisäiseksi korkokannaksi (IRR), jonka yritys saa sijoittamastaan pääomasta hankkeen koko keston aikana, koska varustamot vuokraavat aluksia eivätkä julkisen palvelun sopimuksiin sisältyvät palvelut siten edellytä alkuinvestointeja. Lisäksi komissio toteaa, että myös aiemmissa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevissa päätöksissä ([300]) kohtuullisen voiton arvioimiseksi on käytetty kirjanpitotietoja (esimerkiksi käyttökatetta).

(1104) Corsica Ferries ei hyväksy kohtuullisen voiton laskemista ennen veroja saatujen tulojen (käyttökatteen) perusteella, koska sen mielestä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista aiheutuvia kustannuksia ei ole helppo yksilöidä tuensaajien tuloslaskelmista, vaan tämä edellyttää eri kustannuserien kyseenalaista kohdentamista yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviin ja muihin palveluihin (johdanto-osan 504 kappale). Komissio kuitenkin huomauttaa, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tarjoajilla on velvollisuus esittää liitteessä 9 yksityiskohtainen erittely arvioiduista ja toteutuneista kustannuksistaan. Lisäksi komissio katsoo, että liitteessä 9 esitetyt kustannusten kohdentamisperiaatteet ja jakoperusteet, joita käytetään yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvästä palvelusta aiheutuvien kustannusten arvioimiseksi, ovat perusteltuja ja kohtuullisia, kuten johdanto-osan 1079–1089 kappaleessa selitetään.

(1105) Kuten aloittamispäätöksessä todettiin, vertailututkimus on lisäksi asianmukainen menetelmä kohtuullisen voiton arvioimiseksi. ([301]) Komissio myös toteaa, ettei Corsica Ferries kiistänyt huomautuksissaan kyseisen markkinatutkimuksen tulosten merkityksellisyyttä.

(1106) Koska julkisen palvelun sopimuksissa sallittu enimmäisvoitto on 2,13 prosenttia eli huomattavasti pienempi kuin Ranskan viranomaisten teettämässä vertailututkimuksessa arvioitu voitto ja koska tätä voittoa ei periaatteessa voida korottaa jälkikäteen, komissio katsoo, ettei julkisen palvelun sopimuksissa määritetty voitto ylitä kohtuullista tasoa ja että sopimukset ovat näin ollen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 33–38 kohdan mukaisia.

7.3.8.4 Tehokkuuskannustimet

(1107) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 39 kohdassa todetaan, että suunnitellessaan korvausmenetelmää jäsenvaltioiden on otettava käyttöön kannustimia, joilla varmistetaan korkealaatuisen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tehokas tuottaminen, elleivät ne pysty asianmukaisesti perustelemaan, ettei se ole mahdollista tai tarkoituksenmukaista.

(1108) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 40 ja 41 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat itse päättää näiden kannustimien muodon. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 42 ja 43 kohdan mukaan kaikkien menetelmien, joilla kannustetaan parantamaan tehokkuutta, on kuitenkin perustuttava objektiivisiin ja mitattavissa oleviin arviointiperusteisiin, jotka on määritetty toimeksiannossa, ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottajasta riippumattoman yksikön on arvioitava menetelmiä jälkikäteen läpinäkyvällä tavalla. Lisäksi tehokkuusedut olisi saavutettava heikentämättä tuotetun palvelun laatua ja niiden olisi täytettävä unionin lainsäädännön vaatimukset.

(1109) Kuten johdanto-osan 302 kappaleessa todetaan, toimintakustannuksista maksettavaan korvaukseen sovellettava tehokkuusmekanismi vahvistetaan julkisen palvelun sopimusten 35.3 artiklassa. Käytännössä tämä tehokkuusmekanismi sisältyy toimintakustannuksista maksettavan korvauksen indeksointiin siltä osin kuin korvauksen määrä kasvaa vähemmän kuin reaalinen inflaatio. Lisäksi julkisen palvelun sopimusten 35.4 artiklassa edellytetään, että korvauksen tosiasiallinen määrä maksetaan julkisen palvelun tarjoajien OTC:lle toimittaman vuosikertomuksen perusteella. Julkisen palvelun sopimusten 46 artiklan mukaisesti vuosikertomukseen on

([300]) Ks. esimerkiksi Komission päätös 2012/321/EU, annettu 25 päivänä tammikuuta 2012, toimenpiteestä SA.14588 (C 20/09), jonka Belgia on toteuttanut De Post – La Posten (nykyisin bpost) hyväksi (EUVL L 170, 29.6.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/321/oj), 1. elokuuta 2014 annettu päätös asiassa SA.35608 – Hellenic Post – Korvaus postin yleispalvelujen rahoittamisesta (EUVL C 348, 3.10.2014, 48) ja 29. tammikuuta 2016 annettu päätös asiassa SA.41702 – Irlanti – Riskintasausmekanismi (EUVL C 104, 18.3.2016, s.2).

([301]) Samaa menetelmää sovellettiin 17 päivästä kesäkuuta 2021 annetussa komission päätöksessä (EU) 2022/348 toimenpiteistä SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), jotka Italia ja Toscanan alue ovat toteuttaneet Toremarin ja sen ostajan Mobyn hyväksi (EUVL L 64, 2.3.2022, s. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/348/oj).

sisällytettävä päivitetty liikevoiton tili alustavan liikevoiton tilin (liite 9) muodossa ottaen huomioon kustannusten indeksointi, ja siihen on liitettävä muistio, jossa verrataan toteutuneita ja ennustettuja tuloja ja kustannuksia ja selitetään niiden erot. Ranskan viranomaisten mukaan tarkastuksen suorittaa OTC:n tarjouskilpailumenettelyllä valitsema ulkopuolinen tilintarkastaja. Näin ollen korvauksen tosiasiallinen määrä perustuu avoimeen jälkiarviointiin, jonka tekee yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottajasta riippumaton yksikkö.

(1110) Lisäksi komissio toteaa, että julkisen palvelun sopimusten 35.1 artiklassa vahvistettu korvauksen määrän jälkiarviointimekanismi sisältää myös tiettyjä tehokkuuskannustimia. Julkisen palvelun sopimusten 35.1 artiklassa todetaan, että jos korvausta on maksettu liikaa (etenkin silloin, jos yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua varten varattujen alusten kapasiteettia käytetään kaupallisiin palveluihin), palveluntarjoaja voi pitää puolet tai enintään 5 prosenttia liikaa maksetusta korvauksesta. Se, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tarjoajat saavat pitää osan mahdollisesta liiallisesta korvauksesta, kannustaa niitä käyttämään alusten kapasiteettia mahdollisimman tehokkaasti. Se kannustaa erityisesti käyttämään kapasiteettia, joka on periaatteessa varattu yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvälle palvelulle, kaupallisiin palveluihin, jos tämä kapasiteetti muutoin jäisi käyttämättä. Tämä pienentää yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun kustannuksia.

(1111) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 40–43 kohtaa on noudatettu.

(1112) Corsica Ferries väittää, että julkisen palvelun sopimusten 35.3 artiklassa vahvistettu tehokkuusmekanismi ei täytä tavoitettaan, koska sopimusten 35.3 artiklassa määritetty korvauksen laskukaava on ilmeisen virheellinen (johdanto-osan 512 ja 513 kappale). Corsica Ferries väittää erityisesti, että indeksointikaavan soveltaminen johtaa siihen, että toimeksisaajayrityksille julkisesta palvelusta myönnettävän korvauksen indeksikorjaus ylittää inflaatiotason. Komissio kuitenkin katsoo tämän väitteen olevan perusteeton.

(1113) Kuten Ranskan viranomaiset selittivät, palveluntarjoajien kunkin erän alustavassa liikevoiton tilissä (liite 9) esitetyt luvut perustuvat vuoden 2023 nimellisarvoihin. Toimintakustannuksista maksettavan korvauksen nimellismäärä päivitetään vuosittain vastaamaan reaalisia arvoja (inflaatiokorjaus) julkisen palvelun sopimusten 35.3 artiklassa esitetyn kaavan perusteella. Julkisen palvelun sopimusten 35.3 artiklassa esitetyn kaavan avulla varmistetaan, että tosiasiallinen vuosittainen korvaus nousee vähemmän kuin inflaatio.

(1114) Edellä esitetyn perusteella komissio päättelee, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 39–43 kohdassa tarkoitetut tehokkuusmekanismia koskevat vaatimukset täyttyvät ja että Corsica Ferriesin väite on perusteeton.

7.3.8.5 Sellaisiin yrityksiin sovellettavat määräykset, joilla on yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun lisäksi myös muita toimintoja tai jotka tuottavat useita yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja

(1115) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 44 kohdan mukaan silloin, kun yritys harjoittaa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisen lisäksi muuta toimintaa, sisäisessä kirjanpidossa on eriteltävä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen ja muiden palvelujen tuottamisesta syntyneet menot ja tulot puitteiden 31 kohdassa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Silloin kun yritys on vastuussa useiden yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta joko sen vuoksi, että palveluilla on eri toimeksiantaja tai että palvelujen luonne on erilainen, yrityksen sisäisellä kirjanpidolla on voitava varmistaa, onko näiden eri palvelujen yhteydessä maksettu liiallisia korvauksia.

(1116) Kuten johdanto-osan 293 kappaleessa mainitaan, julkisen palvelun sopimusten 30 artiklassa määrätään, että toimeksisaajan sisäisessä kirjanpidossa on eriteltävä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun ja muiden palvelujen tulot ja menot ottaen huomioon jakoperusteet, joita käytetään kohdennettaessa kaikki suorat kustannukset, jotka ovat välttämättömiä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamiseksi, ja asianmukainen osuus välillisistä kustannuksista, jotka ovat yhteisiä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvälle palvelulle ja muille toiminnoille. Komissio toteaa, että toimeksisaajien kunkin kustannuserän jakoperusteet esitetään julkisen palvelun sopimusten liitteessä 9. Lisäksi julkisen palvelun sopimusten 46 artiklassa määrätään, että toimeksisaajien on laadittava vuosittain toimintakertomus (mukaan lukien päivitetty liite 9), jossa esitetään erikseen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun ja kaupalliseen toimintaan liittyvät toteutuneet tulot ja kustannukset, joita OTC tarkastelee.

(1117) Näin ollen komissio katsoo, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 44 kohtaa on noudatettu.

7.3.8.6 Liiallinen korvaus

(1118) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 49 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että yritysten saama korvaus ei ylitä määrää, joka on määritetty puitteissa vahvistettujen vaatimusten mukaisesti. Niiden on esitettävä siitä todisteet komission pyynnöstä. Niiden on tehtävä säännöllisiä tarkastuksia tai huolehdittava siitä, että tarkastuksia tehdään toimeksiannon keston päätyttyä ja joka tapauksessa enintään kolmen vuoden välein.

(1119) Kuten johdanto-osan 312–317 kappaleessa kuvataan, Ranskan viranomaiset tarkastavat toimeksisaajille maksetun korvauksen jälkikäteen vuosittain sen varmistamiseksi, että alusten tosiasiallinen käyttö ei johda liialliseen korvaukseen.

(1120) Ensinnäkin todetaan, että kustakin erästä maksettavan korvauksen määrä, joka lasketaan etukäteen alustavassa liikevoiton tilissä (liite 9), perustuu yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun nojalla edellytettyyn vuotuisten edestakaisten matkojen eli perusliikenteen vähimmäismäärään (mukaan lukien uudelleen aikataulutettavat edestakaiset matkat mutta lukuun ottamatta ylimääräisiä edestakaisia matkoja).

(1121) Perusliikenteen osalta korvaus lasketaan jakoperusteiden perusteella, jotka vahvistetaan koko sopimuksen voimassaoloajaksi (johdanto-osan 307 kappale), paitsi jos jälkiarvioinnin jälkeen todetaan, että liitteessä 9 vahvistettu jakoperuste poikkeaa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua koskevaan tosiasialliseen toimintaan perustuvasta jakoperusteesta. Tämän mekanismin avulla käyttö-, investointi- ja polttoainekustannuksista maksettavan korvauksen määrää voidaan tarvittaessa vähentää jälkikäteen alusten todellisen käytön mukaan. Tämä tarkoittaa, että jos aluksesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua varten varattua kapasiteettia käytetään todellisuudessa kaupalliseen palveluun, liitteen 9 jakoperusteita ja siten korvauksen määrää mukautetaan.

(1122) Myöskään toteutumatta jääneistä matkoista ei makseta korvausta (johdanto-osan 315 kappale).

(1123) OTC arvioi korvauslaskelmaa jälkikäteen palveluntarjoajien vuosikertomuksen perusteella. Vuosikertomukseen on sisällytettävä päivitetty liikevoiton tili alustavan liikevoiton tilin (liite 9) muodossa, ja siihen on liitettävä muistio, jossa verrataan toteutuneita ja ennustettuja tuloja ja kustannuksia ja selitetään niiden erot. Jos alustavan liikevoiton tilin mukainen korvaus poikkeaa päivitetyssä liikevoiton tilissä esitetystä korvauksesta, toimeksisaaja maksaa osan korvauksesta takaisin CdC:lle.

(1124) Ylimääräiset edestakaiset matkat katsotaan kokonaisuudessaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyväksi palveluksi. Kuten johdanto-osan 306 kappaleessa todetaan, julkisen palvelun sopimusten 38.1 artiklassa määrätään, että mahdollisesta ylimääräisestä edestakaisesta matkasta maksettava korvaus on seuraavista arvoista pienempi: i) liitteessä 9 (alustava liikevoiton tili) esitetty arvioitu korvauksen määrä edestakaista matkaa kohti tai ii) vuosikertomukseen liitetyn päivitetyn liikevoiton tilin mukainen määrä, joka sisältää ylimääräisen edestakaisen matkan toteuttamisesta aiheutuneet todelliset nettokustannukset. Komissio katsoo, että tämä on kohtuullinen menetelmä liiallisten korvausten välttämiseksi.

(1125) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että Ranskan viranomaisten soveltama menetelmä on asianmukainen liiallisen korvauksen riskin poissulkemiseksi.

(1126) Mahdollisten liiallisten korvausten takaisinmaksun osalta todetaan, että julkisen palvelun sopimusten 35.1 artiklan mukaisesti palveluntarjoaja voi pitää puolet liiallisesta korvauksesta tai enintään 5 prosenttia korvauksesta. Corsica Ferries väittää, että tämä johtaa liian suureen korvaukseen (johdanto-osan 505 kappale).

(1127) Komissio katsoo, että tämä väite olisi hylättävä. Kuten johdanto-osan 1110 kappaleessa todetaan, se, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tarjoajat saavat pitää osan mahdollisesta liiallisesta korvauksesta, kannustaa julkisen palvelun tuottamisesta vastaavia toimijoita käyttämään alusten kapasiteettia mahdollisimman tehokkaasti. Toteutumatta jääneiden matkojen osalta huomautetaan, että OTC voi peruuttaa edestakaisen matkan vain ylivoimaisen esteen tai ennakoimattomien olosuhteiden vuoksi yhteisymmärryksessä palveluntarjoajan kanssa (johdanto-osan 291 kappale). Tällöin toimenpiteiden edunsaajille ei makseta korvausta edes peruutetun edestakaisen matkan kiinteistä kustannuksista, mitä voidaan pitää melko varovaisena lähestymistapana. Joka tapauksessa osuus, jonka julkisen palvelun toimittamisesta vastaavat toimijat voivat pitää mahdollisesta liiallisesta korvauksesta, on rajoitettu 5 prosenttiin tällaisesta korvauksesta.

(1128) Kuten johdanto-osan 503–511 kappaleessa todetaan, Corsica Ferries esitti myös muita perusteita osoittaakseen, etteivät julkisen palvelun sopimusten ehdot ole riittävät liiallisen korvauksen riskin poissulkemiseksi. Nämä väitteet on hylättävä.

(1129) *Ensinnäkin* Corsica Ferries huomauttaa, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevissa puitteissa edellytetään, että kaupallisesta toiminnasta saatavat voitot otetaan korvauksen määrää laskettaessa huomioon vain, jos yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu antaa toimijalle erityis- tai yksinoikeuksia ja jos nämä voitot ylittävät kohtuullisen voiton tason. Kuten johdanto-osan 1016–1096 kappaleessa todetaan, nämä kaksi edellytystä eivät kuitenkaan tässä tapauksessa täyty.

(1130) *Toiseksi*, kuten johdanto-osan 1079–1089 kappaleessa todetaan, sovellettavat kustannusten jakoperusteet ovat objektiivisia ja niiden on perusteltu riittävällä tavalla minimoivan riskin siitä, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tarjoamisesta maksetaan liiallinen korvaus.

(1131) *Kolmanneksi* on todettava, että *toimintaan perustuvan jakoperusteen* käsite on selkeä ja sitä on tulkittava niiden Ranskan viranomaisten määrittelemien, kustannusten kohdentamista koskevien yleisten periaatteiden valossa, jotka esitettiin tarjoajille julkisen palvelun sopimuksia koskevassa tarjouskilpailumenettelyssä (johdanto-osan 308 kappale). Kyseinen käsite määritellään joka tapauksessa tarkemmin julkisen palvelun sopimusten 35.1 ja 37.1 artiklassa *jakoperusteeksi, joka perustuu tosiasialliseen toimintaan (kuten toteutuneisiin kustannuksiin ja tuloihin ja alusten tosiasialliseen käyttöön)*.

(1132) *Neljänneksi*, toisin kuin Corsica Ferries väittää, toimenpiteiden edunsaajien kaupallisesta toiminnasta saamat voitot, jotka on julkisen palvelun sopimusten 32 artiklan (johdanto-osan 296 kappale) mukaan investoitava tavoitteisiin, joilla pyritään parantamaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun laatua ympäristön kannalta, eivät ole sääntöjenvastaista investointitukea. Ensinnäkään kaupallisesta toiminnasta saadut voitot eivät ole valtion varoja. Toiseksi, kuten edellä mainittiin, kustannusten jakoperusteet on määritelty selkeästi, minkä ansiosta kaupallisesta toiminnasta saaduilla voitolla rahoitettujen investointien ristiintukeminen voidaan sulkea pois.

(1133) Myös Corsica Ferriesin esittämä väite, jonka mukaan toimeksisaajat hyötyvät julkisen palvelun sopimusten päättyessä alusten realisoimattomasta luovutusvoitosta, joka johtuu siitä, että osana investointikustannuksia korvattavat arvonvähennykset ja vuokramaksut ylittävät alusten taloudellisen arvon alenemisen samana ajanjaksona, on hylättävä. Komissio myöntää, että tietyn omaisuuserän taloudellinen elinikä voi poiketa ajanjaksosta, jonka aikana yritys tekee kyseiseen omaisuuserään liittyvät poistot, mutta korvauksen määrän laskemisessa ei ole ilmeisen virheellistä käyttää poistoja, jotka perustuvat yrityksen kirjanpidossaan käyttämiin poistoja koskeviin periaatteisiin ja jotka ovat merenkulkualan käytäntöjen mukaisia, kuten tässä tapauksessa on tehty.

(1134) Muodollisen tutkintamenettelyn aikana Ranskan viranomaiset vahvistivat, että liitteen 9 lopullisessa versiossa alusten poistot oli laskettu lineaarisesti ja että tarjoajat määrittivät poistoajat merirahti- ja merimatkustaja-liikenteen alalla käytettävien alusten eliniän (keskimäärin 30 vuotta) perusteella.

7.3.8.7 Korvauksen määrää koskevat päätelmät

(1135) Johdanto-osan 1071–1133 kappaleessa esitettyjen seikkojen perusteella komissio katsoo, että Ranskan viranomaiset täyttivät yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 2.8 jaksossa asetetut korvauksen määrää koskevat edellytykset, jotka koskevat erityisesti nettokustannuksia, kustannusten kohdentamismenetelmää, kohtuullista voittoa, tehokkuuskannustimia ja liiallisia korvauksia.

7.3.9 *Lisävaatimukset, jotka saattavat olla tarpeen sen varmistamiseksi, ettei kaupan kehitykseen vaikuteta tavalla, joka on ristiriidassa unionin etujen kanssa*

(1136) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 51 kohdan mukaan puitteiden 2.1–2.8 jaksossa vahvistetut vaatimukset riittävät yleensä varmistamaan, että tuki ei vääristä kilpailua tavalla, joka on ristiriidassa unionin etujen kanssa.

(1137) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 52 kohdan mukaan on kuitenkin mahdollista, että joissakin poikkeustapauksissa sisämarkkinoilla esiintyviä vakavia kilpailun vääristymiä ei poisteta ja tuki voisi vaikuttaa kauppaan tavalla, joka on ristiriidassa unionin etujen kanssa. Puitteiden 53 kohdan mukaisesti komissio tarkastelee tällaisissa tapauksissa, voitaisiinko kilpailun vääristymistä pienentää asettamalla ehtoja tai vaatimalla jäsenvaltiolta sitoumuksia.

(1138) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 54 kohdassa todetaan, että unionin etujen vastaista vakavaa kilpailun vääristymistä odotetaan esiintyvän vain poikkeuksellisissa tilanteissa. Komissio tarkastelee kilpailun vääristymistä ainoastaan silloin kun tuella on merkittäviä haitallisia vaikutuksia muihin jäsenvaltioihin ja sisämarkkinoiden toimintaan, esimerkiksi siitä syystä, että tärkeillä toimialoilla toimivat yritykset eivät pysty toimimaan sellaisessa mittakaavassa, jota tehokas toiminta edellyttää.

(1139) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 55–59 kohdassa esitetään viisi tilannetta, joissa komission olisi analysoitava perusteellisesti puitteiden 52 kohdan mukaista kilpailun vääristymistä.

(1140) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 55 kohdan mukaan tällaista kilpailun vääristymistä voi esiintyä esimerkiksi silloin kun toimeksiannon pituutta ei voida perustella objektiivisilla kriteereillä (kuten tarve kuolettaa kiinteä käyttöomaisuus, joka ei ole siirrettävissä) tai siinä yhdistetään useita tehtäviä (joista tavallisesti annetaan erilliset toimeksiannot ilman sosiaalisen hyödyn pienentymistä ja palvelun tuottamisen tehokkuuteen liittyviä lisäkustannuksia). Tällaisessa tapauksessa komissio arvioi, olisiko sama julkinen palvelu mahdollista tuottaa myös kilpailua vähemmän vääristävällä tavalla, esimerkiksi toimeksiannolla, jonka kesto tai laajuus on rajoitetumpi, tai erillisillä toimeksiannoilla.

(1141) Nyt käsiteltävässä asiassa komissio katsoo, että toimeksiannon kesto on perusteltu objektiivisilla kriteereillä (7.3.4 jakso). Lisäksi julkisen palvelun sopimukset täyttävät selkeästi määritetyn julkisen palvelun tarpeen ja niissä asetetaan oikeasuhteisia julkisen palvelun velvoitteita tämän tarpeen täyttämiseksi. Näin ollen julkisen palvelun sopimusten soveltamisalaa ei olisi voitu kaventaa. Lisäksi Ranskan viranomaiset tekivät erillisen julkisen palvelun sopimuksen jokaiselle merireitille, jolla oli rahti- ja matkustajaliikenteeseen liittyvä julkisen palvelun tarve, eli toimeksiannot ovat erilliset. Sen vuoksi nyt käsiteltävässä asiassa ei ole tarpeen tehdä perusteellista analyysia kilpailun vääristymisestä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 55 kohdan perusteella.

(1142) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 56 kohdassa todetaan, että tarkempaa arviointia edellyttävä tilanne voi syntyä myös silloin kun jäsenvaltio antaa ilman kilpailumenettelyä julkisen palvelun tarjoajalle tehtäväksi yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamisen varaamattomilla markkinoilla, joilla jo tuotetaan hyvin samankaltaisia palveluja tai niitä odotetaan tuotettavan lähitulevaisuudessa ilman yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua. Tällaiset kielteiset vaikutukset kaupan kehitykseen voivat olla selvempiä, kun yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua on tarkoitus tarjota hintaan, joka on alhaisempi kuin todellisten tai mahdollisten palveluntarjoajien kustannukset, jolloin seurauksena on markkinoiden sulkeminen. Vaikka komissio kunnioittaa täysin jäsenvaltion laajaa harkintavaltaa määritellä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu, se voi tästä syystä vaatia muutoksia esimerkiksi tuen jakamiseen, jos se voi kohtuudella osoittaa, että sama yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu olisi mahdollista tuottaa sellaisilla hintoja koskevilla ehdoilla, jotka ovat käyttäjien kannalta samankaltaiset, vähemmän kilpailua vääristävällä tavalla ja alhaisemmilla kustannuksilla valtiolle.

(1143) Nyt käsiteltävässä asiassa komissio toteaa, että Ranskan viranomaiset eivät tehneet julkisen palvelun sopimuksia ilman julkista hankintamenettelyä. Näin ollen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 56 kohtaa ei sovelleta tässä tapauksessa. Joka tapauksessa komissio katsoo, että Ranskan viranomaiset määrittelivät Korsikan ja Marseillen sataman välisillä reiteillä selkeästi useita julkisen palvelun tarpeita, joita mikään muu vastaava Toulonin tai Nizzan reitillä tarjottava kaupallinen palvelu ei kyennyt täyttämään. Ranskan viranomaiset totesivat myös, ettei tarjolla ollut vaihtoehtoisia ratkaisuja, jotka olisivat vääristäneet kilpailua vähemmän ja aiheuttaneet valtiolle vähemmän kustannuksia. Sen vuoksi nyt käsiteltävässä asiassa ei ole tarpeen tehdä perusteellista analyysia kilpailun vääristymisestä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 55 kohdan perusteella.

(1144) Lisäksi komissio toteaa, että julkisen palvelun sopimukset koskevat pääasiassa vetoautottoman rahdin meriliikennepalveluja, joiden osalta ei kiistetty, että Korsikan ja Manner-Ranskan välisillä reiteillä on täydellinen markkinoiden toimintapuute, ja että ainoastaan Marseillen satamassa on riittävä käsittelykapasiteetti kyseistä rahtia varten.

(1145) Komissio myös huomauttaa, että ne vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetukset, joiden osalta Ranska on todennut Toulonin ja Marseillen satamien olevan osittain korvattavissa keskenään, vastaavat vain 20:tä prosenttia vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetusten kokonaiskysynnästä ja 4:ää prosenttia rahdinkuljetusten kokonaiskysynnästä. ([302]) Koska nämä määrät ovat niin pieniä, markkinoiden vääristyminen on hyvin vähäistä eikä sillä ole todellista vaikutusta kilpailuun.

(1146) Myös Marseillen ja Proprianon välistä reittiä koskevalla julkisen palvelun sopimuksella, joka koskee myös henkilöliikennettä, puututaan Proprianon reitillä tarjottavia palveluja koskevaan markkinoiden täydelliseen toimintapuutteeseen. Näin ollen tämä julkisen palvelun sopimus ei voi johtaa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevissa puitteissa ja kabotaasiasetuksessa tarkoitettuun markkinoiden sulkeutumiseen tai rajoittamiseen tai syrjivään toimenpiteeseen.

(1147) On myös huomattava, että Marseillen satamassa on runsaasti kapasiteettia, joka mahdollistaa sen, että Corsica Ferriesin kaltainen toimija voi tarjota palveluja kyseisestä satamasta. Mikään muodollisen tutkintamenettelyn aikana komissiolle toimitettu näyttö ei viittaa päinvastaiseen.

(1148) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 57 kohdan mukaan perusteet tarkempaan arviointiin ovat olemassa myös silloin kun palveluvelvoitteen osoittaminen on yhteydessä erityis- tai yksinoikeuksiin, jotka rajoittavat vakavasti kilpailua sisämarkkinoilla unionin edun vastaisella tavalla.

(1149) Nyt käsiteltävässä asiassa komissio katsoo, ettei julkisen palvelun sopimuksissa myönnetä erityis- tai yksinoikeuksia. Näin ollen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 57 kohtaa ei sovelleta tässä tapauksessa.

(1150) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 58 kohdassa todetaan, että komissio kiinnittää huomiota myös tilanteisiin, joissa yritys voi tuen ansiosta rahoittaa sellaisen infrastruktuurin luomisen tai käytön, jota ei ole helppo luoda uudelleen, ja sulkea ne markkinat, joilla yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua tarjotaan, tai niihin liittyvät merkitykselliset markkinat.

(1151) Nyt käsiteltävässä tapauksessa komissio katsoo, että julkisen palvelun sopimuksiin ei liity infrastruktuuria, jota ei voida luoda uudelleen, eikä niiden rahoitus mahdollista palveluntarjoajille tällaisen infrastruktuurin luomista tai käyttöä. Näin ollen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 58 kohtaa ei sovelleta tässä tapauksessa.

(1152) Lisäksi yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 59 kohdassa todetaan, että jos kilpailu vääristyy toimeksiannon seurauksena ja vaikeuttaa sisämarkkinoiden asianmukaisen toiminnan turvaamiseen tähtäävän unionin lainsäädännön tehokasta täytäntöönpanoa tai soveltamista, komissio tarkastelee, voitaisiinko julkinen palvelu tuottaa vähemmän vääristävällä tavalla, esimerkiksi panemalla alakohtainen unionin lainsäädäntö täytäntöön täysimääräisesti.

(1153) Nyt käsiteltävässä asiassa komissio toteaa, etteivät julkisen palvelun sopimukset vaikeuta voimassa olevan lainsäädännön tehokasta täytäntöönpanoa tai soveltamista, sillä Ranskan viranomaiset noudattivat tiukasti voimassa olevassa alakohtaisessa lainsäädännössä eli kabotaasiasetuksessa vahvistettuja periaatteita.

(1154) Sen vuoksi nyt käsiteltävässä asiassa ei ole tarpeen tehdä perusteellista analyysia kilpailun vääristymisestä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 55 kohdan perusteella.

([302]) Arviot rahdinkuljetusten kysynnästä perustuvat aikaisempiin tietoihin (johdanto-osan 224 kappale), jotka osoittavat, että vetoautolla kuljetettavan rahdin osuus Marseillen ja Korsikan välillä vuosina 2016–2020 kuljetetun rahdin kokonaismäärästä oli vain noin 20 prosenttia (johdanto-osan 54 kappale). Koska tämän vetoautolla kuljetettavan rahdin merikuljetuksista 20 prosentin osalta katsotaan, että Marseillen ja Toulonin satamat ovat keskenään korvattavissa, rahdinkuljetusten kokonaiskysynnästä vain 4 prosentin osalta katsotaan, että Marseillen ja Toulonin satamat olisivat korvattavissa keskenään.

7.3.10 *Tiettyjen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua koskevien tietojen julkaisemisvaatimukset*

(1155) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 60 kohdassa todetaan seuraavaa: ”Jokaisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvästä palvelusta maksettavasta korvauksesta, joka kuuluu tämän tiedonannon soveltamisalaan, kyseisen jäsenvaltion on julkaistava seuraavat tiedot internetissä tai muulla asianmukaisella tavalla:

— 14 kohdassa tarkoitetut julkisen kuulemisen tulokset tai muut asianmukaiset välineet;

— julkisen palvelun velvoitteiden sisältö ja kesto;

— asianomainen yritys ja tarvittaessa alue;

— yritykselle vuosittain myönnettävät tukimäärät.”

(1156) Nyt käsiteltävässä asiassa komissio toteaa, että Ranskan viranomaiset julkaisivat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 60 kohdassa vaaditut tiedot ([303]) lukuun ottamatta tuensaajille vuosittain myönnettäviä tukimääriä, jotka julkaistaan niiden tarkastamisen jälkeen.

(1157) Näin ollen komissio katsoo, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 60 kohdan edellytykset täyttyvät.

7.3.11 *Päätelmä tuen soveltuvuudesta sisämarkkinoille*

(1158) Edellä esitetyn perusteella komissio päättelee, että toimenpiteet ovat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden ja kabotaasiasetuksen mukaisia. Näin ollen julkisen palvelun sopimukset soveltuvat sisämarkkinoille.

8. **PÄÄTELMÄT**

(1159) Komissio katsoo, että Ranska pani julkisen palvelun sopimukset täytäntöön sääntöjenvastaisesti vastoin SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohtaa ja että ne ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Kyseiset julkisen palvelun sopimukset soveltuvat kuitenkin sisämarkkinoille,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

1. Taloudellinen korvaus, jonka Ranska myönsi Corsica Linealle ja La Méridionalelle (erikseen tai yhdessä) Marseillen sataman ja Korsikan välisiä meriliikennepalveluja vuosina 2023–2030 koskevien viiden julkisen palvelun sopimuksen nojalla ja jonka kokonaismäärä on 853,6 miljoonaa euroa, on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaista valtiontukea.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettu valtiontuki, jonka Ranska pani Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaan sääntöjenvastaisesti täytäntöön, soveltuu sisämarkkinoille Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

([303]) Julkisten kuulemisten tulokset on julkaistu seuraavassa osoitteessa: 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 (sivustolla käyty 18.10.2024). Muut tiedot on julkaistu osoitteessa: https://www.isula.corsica/assemblea/docs/rapports/2022E6370-.pdf (sivustolla käyty 18.10.2024).

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Ranskan tasavallalle.

Tehty Brysselissä 26 päivänä marraskuuta 2024.

Komission puolesta
Margrethe VESTAGER
Johtava varapuheenjohtaja