2025/2453

2025.12.30.

A BIZOTTSÁG (EU) 2025/2453 HATÁROZATA

(2024. november 26.)

a Franciaország – Korzikára irányuló tengeri szolgáltatások (2023–2030) SA.101557 (2023/NN, korábbi 2022/PN) számú ügyben

(az értesítés a C(2024) 8473. számú dokumentummal történt)

(Csak a francia nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután az említett cikkeknek megfelelően felkérte az érdekelt feleket észrevételeik megtételére ([1]), és ezen észrevételek figyelembevételével,

mivel:

1. ELJÁRÁS

1.1. Az értesítést megelőző szakasz

(1) 2022. január 17-i levelükben a francia hatóságok arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy a korzikai közlekedési tanács (Corsican Transport Board, a továbbiakban: **OTC**) lépéseket kezdeményezett annak megállapítására, hogy fennáll-e közszolgáltatási igény a Korzika és Franciaország kontinentális területe közötti tengeri szolgáltatásokhoz kapcsolódóan. A Bizottság 2022. január 19-én előzetes értesítési eljárást indított, amelyet SA.101557. számon vettek nyilvántartásba. A francia hatóságok 2022. január 19-én, 25-én és 27-én kelt levelükben küldték meg első észrevételeiket a Bizottság részére.

(2) A Bizottság 2022. február 4-én és 15-én, valamint március 22-én kelt leveleiben és e-mailjeiben további információkat kért a francia hatóságoktól. A francia hatóságok 2022. február 15-én, valamint március 7-én és 31-én nyújtották be válaszaikat.

(3) 2022. március 15-i, április 8-i, valamint május 19-i és 20-i levelükben a francia hatóságok arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy a marseille-i kikötő és Ajaccio, Bastia, Porto-Vecchio, Propriano és L'Île-Rousse kikötői (összesen öt kikötő) közötti tengeri árufuvarozásra és személyszállításra vonatkozóan öt közszolgáltatási szerződést (a továbbiakban: **közszolgáltatási szerződések** vagy **intézkedések**) nyolc évre (2023–2030) kívánnak odaítélni.

(4) A Bizottság 2022. április 20-án, május 30-án, július 12-én, augusztus 11-én, november 3-án, 18-án, 21-én, 23-án és 30-án, valamint december 1-jén és 2-án kelt leveleiben és e-mailjeiben további információkat kért a francia hatóságoktól. A francia hatóságok válaszaikat 2022. június 7-én és 22-én, július 22-én és 27-én, október 10-én, 13-án és 14-én, november 8-án, 10-én, 11-én, 17-én, 22-én, 24-én, 25-én és 30-án, valamint december 1-jén és 2-án kelt leveleikben és e-mailjeikben nyújtották be.

(5) A bejelentést megelőző szakaszban a Bizottság és a francia hatóságok 2022. február 1-jén, 17-én és 22-én, március 18-án, április 5-én, június 28-án, július 11-én, valamint november 15-én, 21-én és 30-án tartottak üléseket. E találkozók előkészítéseként, illetve azokat követően a francia hatóságok 2022. február 21-én, március 22-én és július 12-én további információkat nyújtottak be.

([1]) HL C, C/2024/2266, 2024.3.22., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2266/oj.

(6) Ezzel egyidejűleg a Bizottság 2022. április 14-én, június 17-én, 21-én, 22-én és 30-án, július 25-én, szeptember 2-án és 30-án, október 5-én és 26-án és december 2-án, valamint 2023. január 30-án és 31-én általános információkat kapott egy harmadik féltől.

1.2. Az intézkedéseknek a francia hatóságok általi bejelentése és a Corsica Ferries panasza

(7) 2022. december 27-én a francia hatóságok elektronikus úton küldtek bejelentést a Bizottság részére a közszolgáltatási szerződésekről. Mivel a bejelentés hiányos volt, a Bizottság 2023. február 16-án további információkat kért a francia hatóságoktól. A francia hatóságok 2023. április 5-én és május 2-án e-mailben kiegészítették bejelentésüket.

(8) 2023. március 23-án a Corsica Ferries hivatalos panaszt nyújtott be a Bizottsághoz, amelyben vitatta az intézkedések jogszerűségét és összeegyeztethetőségét, különös tekintettel az állami támogatásokra vonatkozó jogra.

(9) A Bizottság 2023. április 11-én és június 5-én továbbította a panaszt a francia hatóságoknak, és további információkat kért. A francia hatóságok 2023. június 28-án, július 28-án és október 27-én nyújtották be a panasszal kapcsolatos észrevételeiket és kiegészítő információkat.

(10) A Corsica Ferries 2023. október 13-án és december 20-án kelt e-mailjében további információkat is szolgáltatott a panaszával kapcsolatban. A Bizottság ezeket a kiegészítő információkat 2023. december 21-én megküldte a francia hatóságoknak; erre a francia hatóságok 2024. február 6-án kelt e-mailjükben válaszoltak.

1.3. Az intézkedésekkel kapcsolatos hivatalos vizsgálati eljárás Bizottság általi megindítása

(11) A Bizottság 2024. február 23-i levelében tájékoztatta a francia hatóságokat arról a döntéséről, hogy a közszolgáltatási szerződések tekintetében megindítja az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: **EUMSZ**) 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárást (a továbbiakban: **az eljárás megindításáról szóló határozat**).

(12) Az eljárás megindításáról szóló határozatot közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ([2]). A Bizottság felszólította a francia hatóságokat és az érintett feleket a közszolgáltatási szerződésekről alkotott észrevételeik benyújtására.

(13) A Bizottság a francia hatóságoktól 2024. március 27-én kapott megjegyzéseket. A szóban forgó észrevételek kézhezvételét követően a Bizottság 2024. április 23-án, május 13-án és 30-án, június 14-én és 21-én, valamint július 2-án és 9-én információkérést küldött a francia hatóságoknak, amelyekre a francia hatóságok 2024. május 23-án és 31-én, június 13-án, illetve július 9-én, 11-én, 12-én és 17-én válaszoltak.

(14) A Bizottsághoz több érdekelt fél nyújtott be észrevételeket, ezek a felek a következők voltak: a Corsica Ferries (2024. április 22.), a Corsica Linea (2024. április 29.), a La Méridionale (2024. április 29.) és a Stef csoport (2024. április 29.) ([3]).

(15) A Bizottság továbbította Franciaországnak a Corsica Ferries észrevételeit (2024. április 23-án), valamint a Corsica Linea, a La Méridionale és a Stef Group észrevételeit (2024. április 30-án), lehetővé téve Franciaország számára, hogy reagáljon ezekre az észrevételekre. Franciaország 2024. június 25-én és július 11-én válaszolt a Corsica Ferries észrevételeire. A többi érdekelt fél beadványaival kapcsolatban nem kívánt észrevételt tenni.

([2]) HL C, C/2024/2266, 2024.3.22., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2266/oj.

([3]) A Corsica Linea, a La Méridionale és a Stef csoport 2024. április 8-án, 15-én, illetve 16-án kelt e-mailjeikben kérte az észrevételek benyújtására vonatkozó határidő meghosszabbítását. A Bizottság számukra a határidőt 2024. április 29-ig meghosszabbította.

2. TENGERI SZOLGÁLTATÁSOK KORZIKA ÉS FRANCIAORSZÁG KONTINENTÁLIS TERÜLETE KÖZÖTT

2.1. Korzika társadalmi-gazdasági sajátosságai

(16) Korzika a Földközi-tengeren található francia sziget. Hegyvidéki domborzat, védett területek és különösen nagy vidéki területek jellemzik ([4]). A sziget lakossága közel 350 000 fő; mintegy 53 %-uk városi, 47 %-uk pedig vidéki területeken él ([5]). Korlátozásokat jelentő földrajzi helyzete miatt Korzika Franciaország egyik legritkábban lakott régiója: népsűrűsége 39 fő/km^2, ami jóval elmarad a francia átlagtól (105 fő/km^2) ([6]).

(17) Az alacsony népsűrűség azt jelenti, hogy jelentős távolságok vannak az otthonok és a munkahelyek, illetve a szabadidős tevékenységek helyszínei között. Korzikán az országos átlaghoz képest többet és hosszabban utaznak az emberek ([7]). Ezenkívül az INSEE ([8]) szerint a települések domborzata és vidékies jellege, valamint a tömegközlekedési lehetőségek szűkössége miatt az érintettek több személygépkocsit használnak a napi utazások céljára (86 %, szemben a francia városi régiókban mért 72 %-kal) ([9]).

(18) Korzika nem rendelkezik autópálya-infrastruktúrával. Korlátozott úthálózata van, amely mintegy 10 regionális útból és mellékutakból áll. Az utak viszonylag sokat kanyarognak, ami hosszabb eljutási időket eredményez ([10]), nehezíti a közlekedési körülményeket ([11]), és növeli a közúti balesetek kockázatát. Franciaországban Korzikán a legmagasabb a halálos kimenetelű közúti balesetek aránya ([12]). A Francia Közúti Közlekedésbiztonsági Megfigyelőközpont szerint ezeket a sajátosságokat a turizmus is súlyosbítja. A Megfigyelőközpont becslése szerint a menetrend szerinti tengeri járatokon szállított mintegy 500 000 személygépkocsi érkezésével és indulásával Korzika útjainak átlagos napi forgalma a nyári időszakban minden évben csaknem megduplázódik ([13]).

(19) Korzika gazdasága alapvetően a szolgáltatási szektoron alapul ([14]). A szolgáltatások közül a turizmus ([15]) és a kiskereskedelem ([16]) játszik kiemelkedő szerepet a jólétben és a munkahelyteremtésben. A helyi gazdaság nagymértékben függ a francia kontinentális területről érkező behozataltól. 2019-ben a kontinentális területről érkező behozatal szintje csaknem ötször magasabb volt, mint a kivitelé ([17]).

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

([5]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (hozzáférés: 2024. október 18.). Összehasonlításképpen: országos szinten a városi és a vidéki területek aránya 67 % : 33 %. Korzika szigete tehát sokkal vidékiesebb, mint Franciaország többi része.

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

([7]) Lásd például a Francia Közúti Közlekedésbiztonsági Megfigyelőközpont (French Road Safety Observatory) által kidolgozott, Dél-Korzikáról szóló 2023–2027-es általános útmutatót (6. o.), amely a következő internetcímen érhető el: 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 (hozzáférés: 2024. október 18.).

([8]) Nemzeti Statisztikai és Gazdaságtudományi Intézet.

([9]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021 (hozzáférés: 2024. október 18.).

([10]) A korzikai regionális hatóság infrastrukturális és közlekedési szolgáltatásokra vonatkozó 2015. évi regionális terve megállapította, hogy *„a nagy korzikai hegylánc különösen megnehezíti a belső kommunikációt. A közúti és vasúti hálózatok útvonalai kanyarognak, és a távolság sokkal inkább utazási időben mérhető, semmint kilométerben”* (https://www.aue.corsica/attachment/619085/, 9. o., hozzáférés: 2024. október 18.). Lásd még a Francia Közúti Közlekedésbiztonsági Megfigyelőközpont által kidolgozott, Dél-Korzikáról szóló 2023–2027-es általános útmutató 6. oldalát (v.ö. 7. lábjegyzet).

([11]) Lásd a France 3 Corse közszolgálati televíziós csatorna által a korzikai közutak állapotáról készített riportokat: https://france3-regions.francetvinfo.fr/corse/dossier-etats-des-lieux-des-routes-de-corse-et-enjeux-2730762.html (hozzáférés: 2024. október 18.).

([12]) Lásd a 2022. évi különösen súlyos helyzetet, amikor Korzikán a halálos kimenetelű közúti balesetek aránya 2,5-szöröse volt az országos átlagnak: https://www.corsematin.com/articles/le-lourd-bilan-de-2022-sur-les-routes-corses-135750 (hozzáférés: 2024. október 18.). Lásd még a Francia Közúti Közlekedésbiztonsági Megfigyelőközpont által kidolgozott, Dél-Korzikáról szóló 2023–2027-es általános útmutató 6. oldalát (v.ö. 7. lábjegyzet).

([13]) Lásd a Francia Közúti Közlekedésbiztonsági Megfigyelőközpont által kidolgozott, Dél-Korzikáról szóló 2023–2027-es általános útmutató 6. oldalát (v.ö. 7. lábjegyzet).

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

([15]) Lásd az INSEE-elemzéseket a turizmusnak a korzikai foglalkoztatásban játszott jelentős szerepéről. https://www.insee.fr/fr/statistiques/6439057 (hozzáférés: 2024. október 18.).

([16]) Az INSEE szerint a kiskereskedelem a sziget kereskedelmének 67 %-át teszi ki, ami kilenc százalékponttal haladja meg a francia átlagot (https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006439?sommaire=6006454, hozzáférés: 2024. október 18.).

([17]) A francia hatóságok által 2023. április 5-én benyújtott észrevételek.

(20) A piacok korzikai koncentrációjáról és ennek a helyi versenyre gyakorolt hatásáról szóló 2020. november 17-i véleményében (a továbbiakban: **versenyhatósági vélemény**) ([18]) a francia versenyhatóság megállapítja, hogy „a sziget gazdaságának fejlődését leginkább a szigetjelleg korlátozza, mivel a piacokhoz való hozzáférést visszafoghatják a földrajzi elszigeteltségből eredő többletköltségek” ([19]). A versenyhatóság tehát úgy véli, hogy „a szigetjelleg és a kontinentális Franciaországtól való földrajzi távolság növeli az ellátási költségeket, mivel a tengeri szállítás igénybevétele strukturális okokból költségesebb”. Ebből következik, hogy „a gazdasági szereplőket összetettebb ellátási lánc korlátozza, mint a kontinentális területeken” ([20]).

(21) Például az üzemanyag-forgalmazási ágazatra nézve a versenyhatóság azt állapítja meg, hogy jelentős különbség van a korzikai fogyasztók felé és a kontinentális területen érvényesített üzemanyagárak között ([21]). A versenyhatóság szerint ezt a különbséget részben az magyarázza, hogy Korzikát csak tengeri úton lehetséges üzemanyaggal ellátni, ami megnöveli a végső árat. Az üzemanyagnak a töltőállomásokra történő közúti szállítása szintén költségesebb, mivel a hegyvidéki domborzat következtében megnő a szállítási idő. Végezetül pedig a nyári idegenforgalmi idényhez kapcsolódó kereslet szezonális jellege azt jelenti, hogy a készleteket „just-in-time” alapon kell kezelni, ami kvóták alkalmazásának a kockázatát hordozza, ez pedig jelentős többletköltségekkel járhat, tekintettel arra, hogy Korzika olajtárolóinak tárolókapacitása korlátozott ([22]).

(22) Hasonlóképpen, Korzikán Franciaország többi részéhez képest jóval drágábbak az élelmiszerek (14 %-kal) és a fogyasztási cikkek (11 %-kal) ([23]). A versenyhatóság véleménye szerint ez részben a szigetjelleghez és a szezonalitáshoz kapcsolódó strukturális tényezőknek tudható be. A dél-franciaországi beszerzési központok ellátási lánca is meghosszabbodik amiatt, hogy tengeri szállításra van szükség ([24]). A korzikai üzletek korlátozott tárolókapacitása azt is jelenti, hogy az árukat gyakrabban kell szállítani, mint a kontinentális területeken, és a korzikai üzleteknek nem áll módjukban igénybe venni azokat az árengedményeket, amelyekkel a kontinentális területen található üzletek élhetnek ([25]).

(23) Az INSEE általánosságban megjegyzi, hogy Korzika Franciaország legszegényebb régiója: 2018-ban a Korzikán élők 18,5 %-a élt a szegénységi küszöb alatt, szemben a nemzeti szintű 14 %-os aránnyal. Ez a gazdasági és társadalmi helyzet 2020-ban és 2021-ben romlott a Covid19-világjárvány ([26]) következtében, 2022-től kezdődően pedig a – főként az energia- és élelmiszerárak emelkedéséből eredő – magas infláció miatt ([27]).

([18]) 2020. november 17-i 20-A-11. sz. vélemény. A versenyhatóság kifejti, hogy véleményét a gazdasági miniszter kérte ki. E felkérés célja az volt, hogy a hatóságok tájékozódjanak a különböző versenyjogi kérdésekről, különösen a lakosok vásárlóerejével kapcsolatban.

([19]) Ugyanott, 25. pont.

([20]) Ugyanott, 26. pont.

([21]) A versenyhatóság megjegyzi, hogy Korzika földrajzi jellemzői és tömegközlekedésének fejletlensége miatt a korzikai háztartások nagymértékben függenek az autóhasználattól. Annak ellenére azonban, hogy Korzikán a héa mértéke 7 százalékponttal alacsonyabb, az üzemanyag tekintetében igen jelentős árkülönbség figyelhető meg a kontinentális területhez képest: a dízel estében körülbelül +6,7 %, a 95-ös ólmozatlan benzin esetében +5,3 %. Ezt az INSEE is megerősítette (https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8, hozzáférés: 2024. október 18.).

([22]) További részletekért lásd a versenyhatóság véleményében ismertetett 2. számú ágazati fókuszt.

([23]) Lásd az INSEE 2022. évi felmérését a korzikai árszintek és a kontinentális Franciaország árszintjeinek összehasonlításáról: https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8 (hozzáférés: 2024. október 18.). Az árak összességében 7 %-kal magasabbak Korzikán, és a különbség 2015 óta megnőtt, annak ellenére, hogy Korzikán jelentősen csökkentett héakulcs van érvényben az emberi fogyasztásra szánt termékek esetében (a kontinentális térségben a termékcsaládtól függően érvényesített 5,5 % vagy 20 % helyett 2,1 %).

([24]) A versenyhatóság véleménye, 590–594. pont. A versenyhatóság megjegyzi, hogy a tengeri szállítás költsége a nagy és közepes méretű szupermarketek esetében az egyik legnagyobb többletköltség: az általános kereskedelmi gyakorlattal ellentétben – mely szerint a beszerzési árak magukban foglalják az áruk rendeltetési helyéig történő szállítás költségeit – a tengeri szállítási költségeket nem jelenítik meg szisztematikusan a vételárban. A korzikai üzletek tehát maguk viselik a kontinentális terület és Korzika közötti tengeri szállítás költségeit.

([25]) A versenyhatóság véleménye, 595–598. pont. A versenyhatóság szerint a Korzikára történő árufuvarozás hosszabb időt vesz igénybe, mint a Franciaország kontinentális területén található bármely más helyszínre történő árufuvarozás. A szállítás általában három napot vesz igénybe, ami átlagosan egy nappal hosszabb, mint a kontinentális területen található üzletek esetében. Hozzá kell tenni azt is, hogy a kontinentális területeken található üzletek áruik tekintetében jobb logisztikai rendszerekkel rendelkeznek, míg a korzikai üzletek esetében korlátozást jelent a tengeri szállításhoz szükséges idő (a hajók kirakodása és a közúti szállítás). Végezetül pedig Korzika nem rendelkezik helyi logisztikai infrastruktúrával (csak kis számú tárolóterület áll rendelkezésre). Ez a három tényező két következménnyel jár a korzikai üzletekre nézve. Először is, a kontinentális terület és Korzika között gyakori menettérti utakra van szükség az üzletek készleteinek feltöltése érdekében, ami megnöveli az ellátás költségeit. Másodszor, a kontinentális területen található beszerzési központok kisebb árengedményeket kínálnak a korzikai üzleteknek, mivel a korzikai üzletek – elsősorban a korlátozott tárolóhely miatt – kis mennyiségeket rendelnek.

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

([27]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021#tableau-figure3 (hozzáférés: 2024. október 18.). Az INSEE dokumentumának 4. ábrája azt mutatja, hogy számos korzikai önkormányzati társulás nagymértékben ki van téve az inflációnak; különösen jellemző ez a sziget szinte teljes északi régiójára, valamint a sziget déli részén található Sartenais–Valinco–Taravo települési társulásra, mely régió legfontosabb települése Propriano.

2.2. A francia kontinentális terület és Korzika közötti tengeri szállítási szolgáltatásokhoz használt kikötői infrastruktúra

2.2.1. *A kontinentális területen található kikötők*

(24) A Korzika és Franciaország kontinentális területe közötti tengeri szállítási szolgáltatásokhoz használt kontinentális kikötők a marseille-i, a touloni és a nizzai kikötők (a továbbiakban: **a kontinentális területen található kikötők**).

(25) Marseille több mint 60 km-re található Toulontól (körülbelül 45 perc közúton az A50-es autópályán, és kevesebb mint egy óra vonattal ([28])), és közel 200 km-re Nizzától (körülbelül 2 óra 30 perc közúton az A8-as autópályán). Toulon 150 km-re fekszik Nizzától (körülbelül 1 óra 45 perc közúton az A57-es és az A8-as autópályán, illetve 1 óra 45 perc vonattal ([29])).

1. ábra

A kontinentális területen található kikötők és a korzikai kikötők



Forrás: Gecodia.

2.2.1.1. A marseille-i kikötő

(26) Marseille kikötője Franciaország egyik legnagyobb kikötője. Számos nemzeti és nemzetközi tengeri összeköttetést biztosít, és Marseille közelében található, amely népességét tekintve Franciaország második legnagyobb városa.

(27) A marseille-i kikötői hatóság (Grand Port Maritime de Marseille) állami ágazati és kereskedelmi ügynökség.

([28]) Lásd az SNCF vasúti társaság honlapját, amely a következő internetcímen érhető el: https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-toulon-marseille (hozzáférés: 2024. október 18.). Marseille és Toulon között naponta közel 20 járatot üzemeltetnek; itt az átlagos eljutási idő egy óra.

([29]) Lásd az SNCF honlapját, amely a következő internetcímen érhető el: https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-nice-toulon (hozzáférés: 2024. október 18.). Toulon és Nizza között naponta mintegy 15 járatot üzemeltetnek; itt az átlagos eljutási idő két óra.

(28) Marseille kikötője globális kikötő, melynek infrastruktúrája lehetővé teszi a forgalom minden típusának kezelését. Két fő dokkja van:

— a tíz tengeri terminállal rendelkező keleti dokk (Marseille-től nyugatra), amely főként kompokat, kombinált utas- és teherszállító hajókat és üdülőhajókat szolgál ki, és ahol hajójavító műhely működik,

— a nyugati dokkokban (Fos-sur-Mer) áruk (energia, személygépkocsik, konténerek, különleges áruk stb.) nagy interkontinentális mozgatása zajlik.

(29) A keleti dokkokban négy tengeri terminál található, amelyek kompokat és kombinált utas- és teherszállító hajókat szolgálnak ki; e négy között van a joliette-i és az arenc-i nemzeti terminál, amelyek jelenleg különösen a Korzikára irányuló tengeri forgalmat bonyolítják (több mint 10 kikötőhelyet kínálva). Ez a két terminál három autópályával áll közvetlen kapcsolatban: a teljes Rhône-folyosón áthaladó A7-es autópályával, amely Lyont és Marseille-t köti össze, az A50-es autópályával, amely Marseille-t és Toulont köti össze keleten, és az A55-ös autópályával, amely Marseille-t és Martigues-et köti össze nyugaton.

2.2.1.2. A touloni kikötő

(30) A touloni kikötő nemzeti és nemzetközi tengeri összeköttetéseket biztosít (Spanyolország, Olaszország). A Touloni-öböl körül négy terminál helyezkedik el: két terminál Brégaillonban, egy Toulon városközpontjában, egy pedig La Seyne-sur-Merben található. A touloni kikötőt a Vari Kereskedelmi és Iparkamara kezeli.

(31) A brégailloni déli terminál teljes egészében nehéz csomagok szállítására specializálódott, míg az északi terminál (a továbbiakban: **Toulon-Brégaillon**) egy kikötőhellyel rendelkezik, ahol kizárólag árufuvarozás bonyolítható. A La Seyne-sur-Mer-i terminál kizárólag üdülőhajókat, míg városközpontban található három kikötőhelyes terminál (a továbbiakban: **Toulon-Port de Commerce**) kompokat, üdülőhajókat és kombinált utas- és teherszállító hajókat szolgál ki. Jelenleg a Toulon és Korzika között zajló tengeri szállítási szolgáltatások összességét a Toulon-Port de Commerce terminál kezeli. A touloni kikötő viszonylag közel van az A50-es autópályához és a touloni vasútállomáshoz.

2.2.1.3. A nizzai kikötő

(32) A nizzai kikötő a városközpontban található, és a Nizzai Côte d'Azur-i Kereskedelmi és Iparkamara irányítása alatt áll. Két terminállal rendelkezik, amelyek mindegyike két-két kikötőhelyet foglal magában; ezek kompok és kombinált utas- és teherszállító hajók fogadására alkalmasak. Mindkét terminált elsősorban üdülőhajók és utasforgalom céljára, valamint kisebb mértékben teherforgalom céljára használják. A nizzai kikötő az autópálya-infrastruktúrától viszonylag messze helyezkedik el (körülbelül tíz kilométer), ellenben a vasútállomáshoz igen közel.

2.2.2. *A korzikai kikötők*

(33) A franciaországi kontinentális terület felé tengeri összeköttetéssel rendelkező korzikai kikötők a következők: Bastia, Ajaccio, L'Île-Rousse, Porto-Vecchio és Propriano (a továbbiakban: **korzikai kikötők**).

(34) Propriano az egyetlen korzikai kikötő, amely csak egy útvonallal köti össze Korzikát Franciaország kontinentális területével (Marseille-jel). A többi korzikai kikötő a három kontinentális kikötővel (Marseille, Toulon, Nizza) áll összeköttetésben.

(35) A korzikai kikötők mindegyikét a Korzikai Kereskedelmi és Iparkamara kezeli.

(36) Bastia városa Korzika északkeleti részén fekszik. Körülbelül 70 km-re található L'Île-Rousse-tól (1 óra 40 perc autóval és közel 2 óra tömegközlekedéssel), amely Korzika északi részén fekszik, 145 km-re a sziget délkeleti részén elhelyezkedő Porto-Vecchiótól, és 150 km-re Ajacciótól. A Korzika közép-nyugati részén található Ajaccio városa mintegy 70 km-re fekszik a délnyugat-korzikai Proprianótól (körülbelül 1 óra 30 perc autóval és 2 óra tömegközlekedéssel) és 140 km-re Porto-Vecchiótól. Propriano és Porto-Vecchio között a távolság 70 km (körülbelül 1 óra 30 perc autóval és 2 óra tömegközlekedéssel).

(37) Csak Bastia, Ajaccio és L'Île-Rousse rendelkezik vasútállomással. Porto-Vecchióból távolsági buszjáratok állnak rendelkezésre Ajaccio, Propriano és Bastia felé, Proprianóból pedig Ajaccióba és Porto-Vecchióba lehet eljutni távolsági buszjáratokkal. Az 1. és a 2. táblázat az egyes helyszínek között tömegközlekedéssel megtett utak becsült hosszát és a járatsűrűséget mutatja:

1. táblázat

Vasúti szolgáltatások Korzikán

	Menettérti utak ([1]) száma naponta	Utazás időtartama
Ajaccio – Bastia	5	4 óra
Ajaccio – L'Île-Rousse	2	4 óra 45 perc – 5 óra
Bastia – L'Île-Rousse	3	3 óra 15 perc

([1]) Egy menettérti út két utazásnak felel meg.
Forrás: A korzikai vasút.

2. táblázat

Távolságibusz-szolgáltatások

	Menettérti utak száma naponta	Utazás időtartama
Ajaccio – Propriano	5	1 óra 45 perc
Ajaccio – Porto-Vecchio	4	3 óra 30 perc
Propriano – Porto-Vecchio	3	1 óra 45 perc
Bastia – L'Île-Rousse	2	1 óra 30 perc

Forrás: A korzikai regionális hatóság.

2.2.2.1. A bastiai kikötő

(38) Bastia az utasok létszámát és az áruk volumenét tekintve a legnagyobb korzikai kikötő, ahol a Korzika és a kontinentális terület közötti teljes forgalom közel 60 %-a zajlik. A bastiai kikötő nemzetközi kikötő, mivel a Marseille-be, Toulonba és Nizzába irányuló szolgáltatások mellett Olaszországba irányuló járatokat is üzemeltet.

(39) A bastiai kikötő tengeri terminálja nyolc kikötőhellyel rendelkezik, melyek kompok, valamint kombinált utas- és teherszállító hajók fogadására alkalmasak. Mivel a meglévő kikötőben súlyos torlódások alakulnak ki, felmerült a kikötő bővítésének vagy egy nagyobb kikötő építésének a lehetősége ([30]). A kikötő a városközpontban található, és a Bastia és Ajaccio közötti 20. számú út szolgálja ki.

2.2.2.2. Az ajacciói kikötő

(40) Ajaccio a személyszállítás és árufuvarozás volumene tekintetében Korzika második legnagyobb kikötője. A Marseille-be, Toulonba és Nizzába irányuló rendszeres tengeri szolgáltatások mellett az ajacciói kikötőkből szezonális járatok is indulnak Porto Torresbe (Szardínia), Calviba és Proprianóba.

(41) Az ajacciói kikötő tengeri terminálja hat kikötőhellyel rendelkezik, melyek kompok, valamint kombinált utas- és teherszállító hajók fogadására alkalmasak. A kikötő a városközpontban helyezkedik el, és az északkeleti régióban található Bastiába vezető 20-as út, valamint a sziget déli csúcsán található Bonifacióba vezető 40-es út szolgálja ki.

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

2.2.2.3. L'Île-Rousse kikötője

(42) L'Île-Rousse kikötője a városközpontban helyezkedik el. Tengeri terminálja két kikötőhellyel rendelkezik, melyek kompok és kombinált utas- és teherszállító hajók kiszolgálására alkalmasak. Ez az egyetlen korzikai kikötő, amely az 1. osztályba tartozó veszélyes áruk (robbanóanyagok és -eszközök) kezelésére jogosult. Gyorsan megközelíthető a 30-as számú útról, amely a 25 km-re nyugatra fekvő Calvit köt össze a közép-korzikai Ponte-Lecciával.

2.2.2.4. Porto-Vecchio kikötője

(43) Porto-Vecchio kikötője a városközpontban helyezkedik el. Tengeri terminálja két kikötőhellyel rendelkezik, melyek kompok és kombinált utas- és teherszállító hajók kiszolgálására alkalmasak. A déli térségben található Bonifacióba és az északon fekvő Bastiába vezető 10-es út viszonylag gyorsan elérhető.

2.2.2.5. A proprianói kikötő

(44) A proprianói kikötő a városközpontban helyezkedik el. Tengeri terminálja két kikötőhellyel rendelkezik, melyek kompok és kombinált utas- és teherszállító hajók kiszolgálására alkalmasak. A déli térségben található Bonifacióba és az északon fekvő Ajaccióba vezető 40-es út viszonylag gyorsan elérhető.

2.3. **Tengeri szállítási szolgáltatások Korzika és Franciaország kontinentális területe között**

(45) A francia hatóságok ismertették a 2016 és 2020 között nyújtott tengeri szállítási szolgáltatásokat ([31]). 2016 és 2020 között három tengerhajózási üzemeltető nyújtott tengeri szállítási szolgáltatásokat Korzika és Franciaország kontinentális területe között: a Corsica Ferries (Toulonból és Nizzából), a Corsica Linea és La Méridionale (Marseille-ből). Egy negyedik tengerhajózási üzemeltető, a Moby Line szintén nyújtott tengeri szolgáltatásokat Nizza és Korzika között 2016. és 2019. között.

2.3.1. *Tengeri árufuvarozás*

(46) A tengeri szállítás a Franciaország kontinentális területe és Korzika közötti árufuvarozás szállítás fő módja. Összességében elmondható, hogy a Korzika és a kontinentális terület között zajló tengeri árufuvarozás szintje egész évben viszonylag stabil, és a Covid19-járvány okozta egészségügyi válság idején sem esett vissza jelentősen.

2.3.1.1. Adatok a Korzika és Franciaország kontinentális területe közötti tengeri árufuvarozási szolgáltatásokról

(47) Franciaország kontinentális területéről Korzikára tengeri árufuvarozást kizárólag a kontinentális terület és a korzikai kikötők közötti útvonalakon végeznek.

(48) A kontinentális területen található kikötők kapcsán megjegyzendő, hogy az árufuvarozás legnagyobb részben a Marseille-be érkező és onnan induló útvonalakon zajlik (3. és 4. táblázat). Marseille kikötője mintegy 80 %-os, viszonylag stabil piaci részesedéssel rendelkezik a Franciaország kontinentális területe és Korzika között zajló teljes árufuvarozásban (4. táblázat).

3. táblázat

Árufuvarozás Franciaország kontinentális területe és Korzika között a kontinentális kikötők szerinti bontásban (behozatal/kivitel, folyóméterben ([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
Összesen	**2 031 757**	**2 231 198**	**2 236 599**	**2 261 138**	**2 151 287**

([1]) A folyóméter (a továbbiakban: **fm**) olyan mértékegység, amelyet a méterenként értékesített, állandó keresztmetszettel rendelkező áruk esetében használnak. Az állandó elemek (pl. pótkocsik) hosszának jelzésére is használják, függetlenül azok egyéb méreteitől.

Forrás: A francia hatóságok által 2023. április 5-én benyújtott észrevételek.

([31]) Az e határozatban ismertetett forgalmi adatok nem tartalmazzák a 2021-re és a 2022-re vonatkozó adatokat, mivel a francia hatóságok 2021 végén kezdték meghatározni a közszolgáltatási igényt.

4. táblázat

Árufuvarozás Franciaország kontinentális területe és Korzika között a kontinentális kikötők szerinti bontásban (behozatal/kivitel, %)

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

Forrás: A francia hatóságok által 2023. április 5-én benyújtott észrevételek.

(49) A korzikai kikötőket illetően megjegyzendő, hogy az áruforgalom főként az ajacciói és a bastiai kikötőben összpontosul (5. és 6. táblázat) Amint azt a 6. táblázat is mutatja, e két kikötő piaci részesedése 2016 és 2020 között viszonylag stabil volt: a Franciaország kontinentális területe és Korzika közötti teljes áruforgalom mintegy 35 % Ajaccio esetében és 50 % Bastia esetében.

5. táblázat

Árufuvarozás Franciaország kontinentális területe és Korzika között a korzikai kikötők szerinti bontásban (behozatal/kivitel, fm)

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

Forrás: A francia hatóságok által 2023. április 5-én benyújtott észrevételek.

6. táblázat

Árufuvarozás Franciaország kontinentális területe és Korzika között a korzikai kikötők szerinti bontásban (behozatal/kivitel, %)

	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 %
Összesen	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Forrás: A francia hatóságok által 2023. április 5-én benyújtott észrevételek.

2.3.1.2. A tengeri árufuvarozás típusai

(50) A tengeri árufuvarozás Franciaország kontinentális területe és Korzika között csak ro-ro szállítással ([32]), megfelelő hajók, nevezetesen **ro/pax** hajók (kombinált utas- és teherszállító hajók) ([33]) és a tisztán roll-on roll-off (a továbbiakban: **ro-ro**) hajók használatával (melyek csak árut fuvaroznak) zajlik. Bizonyos különleges áruktól eltekintve (cement, nehéz csomagok stb.) Korzika és a kontinentális terület között szállítás csak a ro/pax hajókkal történik.

(51) A francia hatóságok szerint ([34]) a ro-ro árufuvarozás a vontatott teheráru és a nem vontatott teheráru fuvarozására bontható fel.

(52) A vontatott teheráru fuvarozásának fogalommeghatározása a következő: áruk szállítása 6 méternél hosszabb, saját meghajtással rendelkező közúti járművel (teherautóval, tehergépjárművel és hasonló járművel, valamint vontatóval összekapcsolt félpótkocsival). Ezekkel a járművekkel tehát a járművezető közvetlenül felhajthat és lehajthat, anélkül, hogy kikötői kezelésre lenne szükség. A három kontinentális kikötő és a korzikai kikötők mindegyike kezeli vontatott teheráru fuvarozását.

(53) A nem vontatott teheráru fuvarozásának fogalommeghatározása a következő: áruk szállítása félpótkocsival ([35]). A beszállás során a félpótkocsit leválasztják az indulási rakparton álló vontatóról, majd egy különleges kikötői vontatójárműhöz csatlakoztatják. Az érkezési kikötőben ugyanezt a folyamatot hajtják végre fordított sorrendben; ekkor egy másik vontatójármű a rendeltetési helyére juttatja a pótkocsit. A Korzika és Franciaország kontinentális területe közötti tengeri árufuvarozás legnagyobb részét a nem vontatott teheráru fuvarozása teszi ki (2016 és 2020 között az összes szállított folyóméter 64 %-a; a vontatott teheráru esetében ez az arány 36 %).

2.3.1.2.1. Vontatott teheráru fuvarozása

(54) A kontinentális területen található kikötőket illetően megjegyzendő, hogy a vontatott teheráru fuvarozását elsősorban a marseille-i és a touloni kikötő végzi (7. és 8. táblázat). A marseille-i kikötőben 2016 és 2020 között a Korzikára/Korzikáról szállított teljes teheráru-mennyiségnek mintegy 20 %-át fuvarozták vontatott teherárukéntként.

7. táblázat

Vontatott teheráru fuvarozása kontinentális kikötők szerinti bontásban (behozatal/kivitel, fm)

	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
Összesen	**875 516**	**781 402**	**768 130**	**775 416**	**693 469**

Forrás: A francia hatóságok által 2023. április 5-én benyújtott észrevételek.

([32]) A ro-ro (roll-on roll-off) szállítás az árufuvarozás (személygépkocsik, nehéz tehergépjárművek, pótkocsik, építőipari gépek és túlméretes berendezések) speciális hajókkal, úgynevezett ro-ro hajókkal történő szállítása.

([33]) A menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást nyújtó ro-ro személyhajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek biztonságos üzemeltetésének érdekében végzett ellenőrzések rendszeréről, a 2009/16/EK irányelv módosításáról és az 1999/35/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2017. november 15-i (EU) 2017/2110 európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 315., 2017.11.30., 61. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj) 2. cikkének (1) bekezdése értelmében a ro-ro személyhajó (vagy ro/pax) olyan, közúti vagy vasúti járműveknek a hajóra történő fel- és legördülését lehetővé tevő kialakítással rendelkező hajó, amely 12-nél több utast szállít.

([34]) A francia hatóságok által 2023. április 5-én benyújtott észrevételek.

([35]) A félpótkocsik motor nélküli járművek, melyeknek csak a hátsó részen vannak kerekeik. Az első részre nincsenek kerekek felszerelve; az első rész a szállító járművön vagy a félpótkocsi-vontatókon alkalmazott vontatóberendezéshez van igazítva. A vontató és a félpótkocsi kombinációja csuklós járművet képez.

8. táblázat

Vontatott teheráru fuvarozása a kontinentális területen található kikötők szerinti bontásban (behozatal/kivitel, %)

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

Forrás: A francia hatóságok által 2023. április 5-én benyújtott észrevételek.

2.3.1.2.2. Nem vontatott teheráru fuvarozása

(55) A marseille-i kikötő az egyetlen olyan kontinentális kikötő, amely 2016 és 2020 között a nem vontatott teheráru Korzikára irányuló és onnan induló fuvarozását kezelte. Mindegyik korzikai kikötő kezeli nem vontatott teheráru fuvarozását. Az ilyen típusú fuvarozást minden esetben a marseille-i kikötő és a korzikai kikötők között bonyolítják.

2.3.2. *Tengeri személyszállítás*

(56) Tengeri személyszállítási szolgáltatások Korzika és Franciaország/Olaszország között érhetők el. A Franciaország kontinentális területével való összeköttetések 2014 és 2019 között átlagosan a teljes tengeri személyszállítás mintegy 65 %-át tették ki. 2017-ben és 2018-ban több mint 2,7 millió utas vette igénybe e szolgáltatásokat; 2019-ben a számuk 2,52 millióra esett vissza. 2020-ban – a Covid19-járvány okozta egészségügyi válságot követően – a tengeri személyszállítás 32 %-kal csökkent.

(57) A tengeri árufuvarozástól eltérően a tengeri személyszállítás szezonális jellegű: a főszezonban (azaz áprilistól októberig) a kereslet magasabb, mint az év többi részében.

(58) A kontinentális területen található kikötők tekintetében a tengeri személyszállítás nagy része Toulonban összpontosul (9. és 10. táblázat). 2016 és 2020 között a marseille-i kikötő és a touloni kikötő kis mértékben növelte piaci részesedését, míg Nizza esetében e részesedés jelentős mértékben csökkent (10. táblázat).

9. táblázat

Tengeri személyszállítás Franciaország kontinentális területe és Korzika között a kontinentális területen található kikötők szerinti bontásban (%)

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

Forrás: A francia hatóságok által 2023. április 5-én benyújtott észrevételek.

10. táblázat

Tengeri személyszállítás Franciaország kontinentális része és Korzika között a kontinentális területen található kikötők szerinti bontásban (%)

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

Forrás: A francia hatóságok által 2023. április 5-én benyújtott észrevételek.

(59) A korzikai kikötők tekintetében a tengeri személyszállítás nagy része Bastiában és Ajaccióban összpontosul. Amint az a 11. és 12. táblázatból kitűnik, a korzikai kikötők utasforgalmának megoszlása viszonylag stabil maradt.

11. táblázat

Tengeri személyszállítás Franciaország kontinentális területe és Korzika között a korzikai kikötők szerinti bontásban (utasok száma)

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

Forrás: a francia hatóságok által 2023. április 5-én benyújtott észrevételek

12. táblázat

Tengeri személyszállítás Franciaország kontinentális területe és Korzika között a korzikai kikötők szerinti bontásban (%)

	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 %
Összesen	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Forrás: A francia hatóságok által 2023. április 5-én benyújtott észrevételek.

2.4. A Korzika és Franciaország kontinentális területe közötti tengeri szállítási szolgáltatások nyújtásának jogszabályi kerete

(60) A tengeri szállítást 1992-ben liberalizálták az Európai Unióban, amikor elfogadták a tengeri kabotázsról szóló rendeletet (a továbbiakban: **a kabotázsról szóló rendelet**) ([36]). A francia hatóságok azonban a Korzikára irányuló tengeri szolgáltatások esetében soha nem alkalmazták a tengeri szállítási szolgáltatások teljes liberalizációját, tekintettel arra, hogy olyan közszolgáltatás iránti igények állnak fenn, amelyek a szóban forgó szolgáltatások szabad nyújtásának általános korlátozását teszik szükségessé.

(61) Következésképpen jelenleg nem zajlik tisztán kereskedelmi jellegű szállítás Franciaország kontinentális területe és Korzika között. A tengeri szállítási szolgáltatásokat vagy a kabotázsról szóló rendelet 2. cikkének (4) bekezdésében és 4. cikkének (2) bekezdésében meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek rendszerének (a továbbiakban: **a közszolgáltatási kötelezettségek rendszere**) keretében, vagy a kabotázsról szóló rendelet 2. cikkének (3) bekezdésében és 4. cikkének (1) bekezdésében foglalt meghatározás szerinti közszolgáltatási szerződés keretében nyújtják.

2.4.1. *A közszolgáltatási kötelezettségek rendszere*

(62) A korzikai közgyűlés 2013. december 20-i 13/263. sz. határozatával – melyet a közgyűlés a 2018. július 27-i 18/266. sz. és a 2019. április 25-i 19/128. sz. határozatával módosított – a korzikai regionális hatóság (a továbbiakban: **CdC**) létrehozta a közszolgáltatási kötelezettségek rendszerét, amely meghatározza azokat a közszolgáltatási kötelezettségeket, melyeket a Korzika és Franciaország kontinentális területe közötti tengeri szállítási szolgáltatásokat nyújtani kívánó valamennyi gazdasági szereplőnek teljesítenie kell (a továbbiakban: **a közszolgáltatási kötelezettségek 2019. évi rendszere**) ([37]).

(63) A közszolgáltatási kötelezettségek 2019. évi rendszere a korzikai kikötők és a három kontinentális kikötő között 2019. október 1-jétől kezdődően tíz éven át – azaz 2029. szeptember 30-ig – nyújtott valamennyi tengeri szállítási szolgáltatásra alkalmazandó. A rendszer számos kötelezettséget ír elő, beleértve az egyes tengeri útvonalakon egész évben lebonyolítandó menettérti utak minimális számát, valamint az áruk/utasok fuvarozására/szállítására vonatkozó maximális viteldíjakat, amelyeket az üzemeltetők nem haladhatnak meg. A közszolgáltatási kötelezettségek 2019. évi rendszere nem ír elő olyan pénzügyi ellentételezést, amelyben a tengerhajózási üzemeltetők részesülnének a rendszer által előírt közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért.

2.4.2. *Az 1976 és 2022 között kötött közszolgáltatási szerződések*

(64) Ezidáig csak a marseille-i kikötő és a korzikai kikötők közötti tengeri szállítási szolgáltatások képezték közszolgáltatási szerződés tárgyát. A touloni és a nizzai kikötőkből kiinduló tengeri szállítási szolgáltatásokat közszolgáltatási kötelezettségi rendszer keretében üzemeltetik.

(65) Az első közszolgáltatási koncessziós szerződést egyfelől a Société Nationale Corse Méditerranée (a továbbiakban: **SNCM**) állami vállalat és a Compagnie Méridionale de Navigation (jelenleg: La Méridionale) magánvállalkozás, másfelől a francia állam kötötte meg; 1976-ban írták alá a Korzika és a kontinentális terület közötti területi folytonosság 25 éven át, azaz 2001-ig történő biztosítása érdekében.

(66) 2002. január 1-jei hatállyal az SNCM a La Méridionale-on keresztül nyújtott szolgáltatást Marseille és Korzika között a CdC-vel ötéves időtartamra kötött közszolgáltatási szerződés alapján.

(67) 2007. július 1-jétől 2013. december 31-ig az SNCM és a La Méridionale a 2007. június 7-én kötött új közszolgáltatási szerződés (a továbbiakban: **a 2007 és 2013 közötti időszakra szóló közszolgáltatási szerződés**) keretében nyújtotta e szolgáltatást, amely mind az öt útvonalat lefedte a marseille-i kikötő és a korzikai kikötők között. A Bizottság a 2007 és 2013 közötti időszakra szóló közszolgáltatási szerződés alapján nyújtott ellentételezés egy részét a belső piaccal összeegyeztethetetlen állami támogatásnak nyilvánította ([38]).

([36]) A Tanács 3577/92/EGK rendelete (1992. december 7.) a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról (HL L 364., 1992.12.12., 7. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1992/3577/oj).

([37]) A közszolgáltatási kötelezettségek 2019. évi rendszerének tartalmát részletező 2019. április 25-i 19/128. sz. határozat a következő internetcímen érhető el: https://www.isula.corsica/assemblea/downloads/Deliberations-AC-2019_t21928.html (hozzáférés: 2024. október 18.).

([38]) A Bizottság 2013/435/EU határozata (2013. május 2.) a Société Nationale Corse Méditerranée és a Compagnie Méridionale de Navigation javára Franciaország által nyújtott SA.22843 (2012/C). (korábbi 2012/NN.) számú állami támogatásról (HL L 220., 2013.8.17., 20. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2013/435/oj). E határozatban a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az év minden napján biztosítandó tengeri személyszállítási és árufuvarozási közszolgáltatás (alapszolgáltatás) finanszírozása összeegyeztethető a belső piaccal. Ugyanakkor összeegyeztethetetlennek nyilvánította a CdC által a Marseille és az öt korzikai kikötő között a nyári időszakban nyújtott kiegészítő személyszállítási szolgáltatás finanszírozásáért fizetett ellentételezést.

(68) A korzikai közgyűlés 2013. szeptember 6-i határozatával a CdC úgy határozott, hogy a 2014–2023-as időszakra öt külön közszolgáltatási szerződést ítél oda a marseille-i kikötő és a korzikai kikötők közötti öt útvonalra vonatkozóan. A CdC e szerződéseket az SNCM-nek és a La Méridionale-nak ítélte oda. Az SNCM azonban a vele szemben 2014. november 28-án indított és 2015. november 20-án a marseille-i kereskedelmi bíróság ítéletével lezárt közigazgatási eljárást követően 2015 decemberében elállt a szerződéstől. Eszközeinek nagy részét 2016-ban szerezte meg a Corsica Maritima konzorcium, majd a Corsica Linea elnevezésű hajózási társasághoz került, amely 2015. december 10-én kezdte meg működését. A Corsica Linea a 2014 és 2023 közötti időszakra szóló közszolgáltatási szerződések alvállalkozójává vált 2016. október 1-jéig bezárólag, amikor a bastiai közigazgatási bíróság 2015. április 7-én hozott ítélete megszüntette a szerződéseket.

(69) A Corsica Linea–La Méridionale konzorcium ezt követően 2016 és 2022 között több „ideiglenes" közszolgáltatási szerződést ítélt oda tengeri személyszállításra és árufuvarozásra:

— a 2016. október 1. és 2017. szeptember 30. közötti időszakra kötött öt közszolgáltatási szerződést, amelyek a marseille-i kikötő és az öt korzikai kikötő közötti útvonalakra vonatkoztak,

— a 2017. október 1. és 2019. május 31. közötti időszakra kötött, majd 2019. szeptember 30-ig meghosszabbított öt közszolgáltatási szerződést, amelyek a marseille-i kikötő és az öt korzikai kikötő közötti útvonalakra vonatkoztak,

— a 2019. október 1. és 2020. december 31. közötti időszakra kötött, majd 2021. február 28-ig meghosszabbított öt közszolgáltatási szerződést, amelyek a marseille-i kikötő és az öt korzikai kikötő közötti útvonalakra vonatkoznak (a továbbiakban: **a 2019 és 2020 közötti időszakra szóló közszolgáltatási szerződések**) ([39]),

— a 2021. március 1. és 2022. december 31. közötti időszakra kötött öt közszolgáltatási szerződést, amelyek a marseille-i kikötő és az öt korzikai kikötő közötti útvonalakra vonatkoztak (a továbbiakban: **a 2021 és 2022 közötti időszakra szóló közszolgáltatási szerződések**) ([40]).

(70) A 2019 és 2020 közötti időszakra szóló közszolgáltatási szerződésekkel kapcsolatban a Bizottság külön állami támogatási vizsgálatot folytat (melyet SA.49207 számon vettek nyilvántartásba).

3. A KÖZSZOLGÁLTATÁSI SZERZŐDÉSEK LEÍRÁSA

3.1. A közszolgáltatási szerződések célja

(71) A jelen eljárás tárgyát képező intézkedések a Korzikára irányuló tengeri szolgáltatásokkal kapcsolatos öt közszolgáltatási szerződés keretében az OTC által a 2023. január 1. és 2030. december 31. közötti időszakra nyújtott pénzügyi ellentételezésre vonatkoznak. A közszolgáltatási szerződések a marseille-i kikötő és az egyes korzikai kikötők közötti minden egyes tengeri összeköttetésen elérhető tengeri árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatások nyújtására vonatkoznak ((33) preambulumbekezdés). A támogatás teljes becsült összege 853 600 000 EUR.

(72) A közszolgáltatási szerződések célja a francia hatóságok által a szóban forgó útvonalak mindegyikére nézve meghatározott tengeri árufuvarozással és személyszállítással kapcsolatos közszolgáltatási igények kielégítése.

3.2. A közszolgáltatási szerződések kedvezményezettjei

(73) A közszolgáltatási szerződések kedvezményezettje a Corsica Linea és a La Méridionale (a továbbiakban: **a közszolgáltatási szerződések kedvezményezettjei** vagy **koncessziós jogosultak**) külön-külön vagy együttesen (13. táblázat).

([39]) A 2019 és 2020 közötti időszakra szóló közszolgáltatási szerződések a tengeri személyszállításra (egészségügyi okokból utazó személyek, diákok, vontatott teherárut kísérő járművezetők, valamint kizárólag a Marseille és Propriano közötti útvonalon az összes utas) és az árufuvarozásra (vontatott és nem vontatott teheráru) vonatkoztak.

([40]) A 2021 és 2022 közötti időszakra szóló közszolgáltatási szerződések célja ugyanaz volt, mint a 2019 és 2020 közötti időszakra szóló közszolgáltatási szerződéseké.

13. táblázat

A közszolgáltatási szerződések kedvezményezettjei

Tételek	Útvonalak	Koncessziós jogosultak
1	Marseille–Ajaccio	Corsica Linea–La Méridionale konzorcium
2	Marseille–Bastia	Corsica Linea
3	Marseille–Porto-Vecchio	La Méridionale
4	Marseille–Propriano	Corsica Linea
5	Marseille–L'Île-Rousse	Corsica Linea

Forrás: A francia hatóságok 2022. december 27-i bejelentése.

3.2.1. *Corsica Linea*

(74) A Corsica Linea tengeri személyszállításra és árufuvarozásra szakosodott egyszerűsített részvénytársaság ([41]).

(75) A Corsica Linea a CM Holding Group leányvállalata; a CM Holding Group 150 vállalatból áll és 15 fő részvényese van. A Corsica Linea több mint 1 000 főt foglalkoztat, és kilenc hajóból álló flottával rendelkezik.

(76) A társaság jelenleg francia lobogó alatt nyújt tengeri szolgáltatásokat Korzika és a marseille-i kikötő között közszolgáltatási szerződések keretében, valamint tengeri szolgáltatásokat kínál a marseille-i kikötő és Tunézia, illetve Algéria között ([42]).

3.2.2. *La Méridionale*

(77) A La Méridionale tengeri személyszállításra és árufuvarozásra szakosodott nyilvánosan működő részvénytársaság ([43]).

(78) 2023. június 1-je óta a la Méridionale a CMA CGM csoport leányvállalata, miután felvásárolták a STEF csoporttól, amelynek 2009-től állt tulajdonában. A La Méridionale közel 650 főt foglalkoztat, és négy hajóból álló flottával rendelkezik ([44]).

(79) A társaság jelenleg francia lobogó alatt nyújt tengeri szolgáltatásokat Korzika és a marseille-i kikötő között közszolgáltatási szerződések keretében, valamint 2024 óta menetrend szerinti tengeri szolgáltatásokat kínál Toulon és L'Île-Rousse között a közszolgáltatási kötelezettségek 2019. évi rendszerén belül. Emellett a marseille-i kikötőből Marokkóba irányuló tengeri szolgáltatásokat is nyújt.

3.3. **Az intézkedéseket nyújtó közigazgatási hatóság**

(80) A francia hatóságok bejelentésükben jelezték, hogy az intézkedések nyújtásáért az OTC a felelős.

(81) Az OTC regionális szintű állami ipari és kereskedelmi ügynökség, amelyet a korzikai regionális hatóság alapszabályát megalkotó, 1991. május 13-i 91-428. sz. törvény hozott létre.

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

(82) A regionális és helyi hatóságokra vonatkozó általános törvénykönyv (a továbbiakban: **CGCT**) L. 4420-20. cikke meghatározza az OTC feladatait és hatásköreit, és felhívja a figyelmet arra, hogy az OTC a CdC felügyelete alá tartozik (amely a CGCT ([45]) L. 4421-1. cikke értelmében maga is közigazgatási szerv) ([46]). A CGCT L. 4420-20. cikke értelmében az OTC elnöki tisztét a CdC felsővezetői tanácsának elnöke által kinevezett ügyvezető tanácsos tölti be. A CdC-n belül az állam képviselője automatikusan részt vesz az OTC igazgatótanácsának ülésein, továbbá az OTC határozatainak címzettje. Az OTC-t egy igazgató irányítja, akit az OTC elnökének javaslatára a felsővezetői tanács rendelete alapján neveznek ki. Az OTC igazgatótanácsa a társadalmi-szakmai szervezetek képviselőiből, valamint főként a korzikai közgyűlés választott képviselőiből áll; a CGCT L. 4422-1. cikke értelmében a CdC egyik szerve.

(83) A CdC által meghatározott iránymutatások ([47]) értelmében az OTC feladata a Korzika és Franciaország kontinentális területe közötti regionális légi és tengeri szállítási szakpolitika kidolgozása, koordinálása és végrehajtása. A CGCT L. 4420-20. cikke értelmében az OTC a területi folytonosság biztosításához szükséges légi és tengeri útvonalak üzemeltetésére kijelölt társaságokkal közszolgáltatási szerződéseket köt, amelyek meghatározzák a viteldíjakat, a teljesítési feltételeket, a szolgáltatás minőségét és az ellenőrzési eljárásokat.

(84) A CGCT L. 4420-20. cikke e tekintetben pontosítja, hogy az OTC a szerződéseket a CGCT L. 4425-26. cikkében előírt területi folytonossági támogatásból finanszírozza, amelyet a CdC juttat a számára. Ezt a támogatást az állam fizeti meg a CdC részére, amint azt a CGCT L. 4425-23. cikke előírja. A területi folytonossági támogatás összege évi 187 millió EUR; ebből finanszírozzák a Korzika és Franciaország kontinentális területe közötti olyan légi és tengeri megoldásokat, melyek a területi folytonosságot szolgálják ([48]).

3.4. A Korzika és Franciaország kontinentális területe közötti tengeri szállításhoz kapcsolódó közszolgáltatás iránti igények leírása

(85) Ez a szakasz először is ismerteti i. azokat az eljárásokat, amelyeket a francia hatóságok a közszolgáltatás iránti igény fennállásának leírása érdekében kezdeményeztek, ezt követően ismerteti a francia hatóságok által a ii. tengeri személyszállítás, és iii. a tengeri árufuvarozás iránti ilyen igény fennállására vonatkozóan levont következtetéseket.

3.4.1. *A francia hatóságok által a közszolgáltatás iránti igény leírása érdekében kezdeményezett eljárások ismertetése*

(86) Tekintettel arra, hogy a 2021 és 2022 közötti időszakra szóló közszolgáltatási szerződések 2022. december 31-én lejártak ((69) preambulumbekezdés), a francia hatóságok 2021 decemberétől kezdődően elemezték, hogy továbbra is fennáll-e közszolgáltatás iránti igény a Korzika és Franciaország kontinentális területe, és különösen Marseille és az öt korzikai kikötő közötti tengeri szállítási szolgáltatásokat igénybe vevő felhasználók körében.

(87) A francia hatóságok jelezték, hogy a módszert, amellyel megállapítható, hogy a tengeri árufuvarozás és személyszállítás tekintetében továbbra is fennáll-e ez az igény, három szakaszban kell alkalmazni.

(88) Az első szakasz a tengeri szállítási szolgáltatások iránti felhasználói igények azonosítása és számszerűsítése volt. E célból a francia hatóságok két nyilvános konzultációt szerveztek.

(89) A második szakasz célja annak megállapítása volt, hogy a piac képes-e teljes mértékben vagy részben kielégíteni az azonosított felhasználói keresletet. A francia hatóságok e tekintetben is szerveztek nyilvános konzultációt.

([45]) https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000033463146/2023-01-01 (hozzáférés: 2024. október 18.).
([46]) Id.
([47]) A CGCT L. 4424-18. cikke értelmében a CdC a területi folytonosságnak a szigetjellegből eredő korlátozottságok enyhítésére irányuló elve alapján meghatározza a Korzika és a Franciaország kontinentális területén található bármely célállomás közötti tengeri szállítás megszervezésének módjait, különösen a szolgáltatások és a viteldíjak tekintetében.
([48]) A korzikai Regionális Számvevőszék jelentése, 2021. november 2., 2.1. szakasz, közzétéve a francia Számvevőszék honlapján: https://www.ccomptes.fr/fr/documents/57539 (hozzáférés: 2024. október 18.).

(90) A francia hatóságok a Gecodia gazdasági tanácsadó céget bízták meg az első két szakasz végrehajtásával. Konkrétabban: a Gecodia volt felelős a felhasználóktól és az üzemeltetőktől bekért információk összegyűjtéséért és feldolgozásáért, valamint az OTC által folytatott nyilvános konzultációk nyomán beérkezett válaszok összefoglalásának elkészítéséért. A Gecodia feladata volt az is, hogy további tanulmányokat végezzen annak megállapítása érdekében, hogy szükség van-e közszolgáltatásra a Korzika és Franciaország kontinentális területe közötti tengeri szállítás tekintetében.

(91) A második szakasz végén a Gecodia benyújtotta 2022. március 14-i zárójelentését az OTC részére (a továbbiakban: **Gecodia-jelentés**). A Gecodia-jelentés elemzi a piaci keresletet és kínálatot, és következtetéseket von le a Korzika és a kontinentális terület közötti tengeri szállításhoz kapcsolódó közszolgáltatás iránti igényre nézve.

(92) A harmadik szakasz célja az volt, hogy segítsen azonosítani azt a megközelítést, amely a legkevésbé befolyásolná a belső piac megfelelő működését a közszolgáltatás iránti azonosított igény kielégítése során. Ennek az utolsó szakasznak a célja annak biztosítása volt, hogy a CdC által a közszolgáltatás iránti azonosított igény kielégítésének módjára vonatkozóan hozott döntések a versenyt a lehető legkevésbé korlátozzák. A harmadik szakaszt e dokumentum 3.5. szakasza ismerteti.

3.4.1.1. A felhasználói igény fennállásának megállapítása érdekében kezdeményezett eljárások

(93) A (88) preambulumbekezdésben említett első szakasz végrehajtása érdekében a francia hatóságok 2021. december 7-én nyilvános konzultációt indítottak a marseille-i kikötő és az öt korzikai kikötő közötti útvonalakon tengeri árufuvarozást és személyszállítást igénybe vevő személyek körében (a továbbiakban: **a felhasználókkal folytatott konzultáció**).

(94) Az egy hónapig tartó konzultáció során arra kérték fel az összes érintett felhasználót és minden más érdekelt személyt, hogy tegyék meg észrevételeiket a szóban forgó tengeri szállítási szolgáltatásokkal kapcsolatban. A felhasználói konzultációt az OTC honlapján tették közzé, valamint megjelent a helyi és regionális sajtóban is.

(95) A konzultáció több kérdőívből állt, melyek mindegyike körülbelül 20 kérdést tartalmazott. A kérdések a felhasználók különböző kategóriáit szólították meg. A konzultációhoz csatoltak egy olyan dokumentumot is, amely a felmérést támogatta azzal, hogy ismertette a Korzika és Franciaország kontinentális területe közötti tengeri szállítási szolgáltatások általános jellemzőit ([49]), valamint rövid és előzetes leírást adott a Korzika és Franciaország kontinentális területe közötti tengeri árufuvarozást és személyszállítást igénybe vevők különböző kategóriáiról.

(96) A francia hatóságok 2022. január 22-én a kontinentális kikötők bevonásával (Marseille, Toulon és Nizza) is egy hónapos konzultációt indítottak (a továbbiakban: **a kikötőkkel folytatott konzultáció**). E konzultáció egy kérdőívet foglalt magában, amely lényegében a kikötői hatóságokat kérdezte infrastruktúrájuk jellemzőiről, mind az árufuvarozás, mind pedig a személyszállítás tekintetében.

3.4.1.2. A felhasználói kereslet kielégítése érdekében rendelkezésre álló piaci kínálat meghatározására indított eljárások

(97) A (89) preambulumbekezdésben említett második szakasz végrehajtása érdekében a francia hatóságok 2022. január 19-én öthetes konzultációt indítottak a tengeri szállítási szolgáltatásokat nyújtó üzemeltetők bevonásával (a továbbiakban: **az üzemeltetőkkel folytatott konzultáció**). Ez a konzultáció a CdC honlapján volt elérhető.

(98) Az üzemeltetőkkel folytatott konzultáció bevezető oldalán a francia hatóságok az érintett hajózási társaságokat arra kérték fel, hogy egyértelműsítsék a 2023. január 1-jétől Korzikára irányuló menetrend szerinti járatokkal kapcsolatos szándékaikat. Az üzemeltetőkkel folytatott konzultáció magában foglalt egy kérdőívet is, amelyet az üzemeltetőknek kellett kitölteniük. A konzultációhoz kapcsolódott továbbá egy kísérő dokumentum is, amely teljeskörűen ismertette a felhasználókkal folytatott konzultációt támogató 2021. december 7-i dokumentum tartalmát ((95) preambulumbekezdés), valamint röviden bemutatta a felhasználókkal folytatott konzultáció eredményeit. Végezetül, a konzultáció keretében arra kérték fel az érintett hajózási társaságokat, hogy szolgáltassanak információkat a kapacitásról, valamint arról, hogy 2023 és 2028 között közszolgáltatási szerződés hiányában hány utast és milyen volumenű árut lennének képesek szállítani.

([49]) Ezeket az általános jellemzőket részletesen e határozat 2.3. szakasza ismerteti.

3.4.2. *A tengeri személyszállítás iránti közszolgáltatási igény leírása*

(99) Ez az alszakasz a francia hatóságok által levont következtetéseket ismerteti i. a Korzika és a kontinentális terület közötti tengeri személyszállítást igénybe vevő felek által támasztott kereslet fennállásával kapcsolatban, valamint ii. annak megállapításával kapcsolatban, hogy a piac ezt a keresletet nem elégítette-e ki.

3.4.2.1. Az utasok által támasztott kereslet azonosítása

(100) Az alábbi alszakaszok a francia hatóságok által a Korzika és a kontinentális terület közötti tengeri szállítást igénybe vevő utasok által támasztott *minőségi* keresletre, valamint az ugyanezen felhasználók által támasztott *mennyiségi* keresletre vonatkozóan végzett elemzéseket ismertetik.

3.4.2.1.1. Az utasok által támasztott minőségi kereslet azonosítása

(101) Ez az alszakasz először is a felhasználókkal folytatott konzultáció eredményeit ismerteti, majd rátér a kikötőkkel folytatott konzultáció eredményeire, végül pedig szól a Gecodia-jelentés következtetéseiről, melyek kiegészítik a nyilvános konzultációk eredményeit.

3.4.2.1.1.1. A felhasználókkal folytatott konzultációk eredményei

3.4.2.1.1.1.1. A felhasználókhoz intézett kérdések

(102) A felhasználókkal folytatott konzultációt támogató dokumentumban ((95) preambulumbekezdés) a francia hatóságok először is kifejtették, hogy a tengeri személyszállítást illetően ([50]) különbséget kell tenni a Korzikán élő ([51]) és a nem Korzikán élő utasok között ([52]). A francia hatóságok úgy vélték továbbá, hogy a Korzikán élő utasok körében van egy speciális kategória, amely az általános utasigényektől eltérő igényeket támaszt a tengeri szállítással szemben – ők azok, akik egészségügyi okokból utaznak (a továbbiakban: **egészségügyi okokból utazó személyek**). A felhasználókkal folytatott konzultációt támogató dokumentum azt is megjegyezte, hogy az OTC azt állapította meg, hogy a felhasználók e kategóriái körében van igény a 2021 és 2022 közötti időszakra szóló közszolgáltatási szerződések keretében nyújtott tengeri szállítási közszolgáltatásokra.

(103) A felhasználókkal folytatott konzultáció során ezért arra kérték a felhasználókat, hogy két kérdőívre válaszoljanak: az egyik az összes utasnak szólt (a korzikai lakosoknak és a nem korzikai lakosoknak egyaránt), a másik pedig specifikusabb volt, és kizárólag az egészségügyi okokból utazó személyeknek szánták ([53]).

(104) Az összes utas részére (a korzikai lakosok és a nem korzikai lakosok részére egyaránt) kiküldött kérdőív körülbelül 20 kérdést tartalmazott, melyekhez különböző válaszlehetőségek kapcsolódtak (bizonyos esetekben a felhasználók több választ is megjelölhettek). A kérdőív kitöltéséhez szükséges idő becsült hossza öt perc volt.

(105) Az első kérdésre válaszolva a felhasználók a marseille-i kikötő és az öt korzikai kikötő közötti, Korzikára irányuló tengeri útvonal(ok)ról adtak információkat ([54]). A 2–6. kérdés a felhasználói profil felől érdeklődött (társadalmi és szakmai csoport, Korzikán rendelkezik-e a lakhellyel a válaszadó vagy sem, az utazások oka(i) ([55]), az utazások gyakorisága ([56]) és

([50]) A felhasználókkal folytatott konzultációt támogató dokumentum kizárta a tengeri szállítás és a légi közlekedés közötti esetleges intermodális versenyt a Korzika és Franciaország kontinentális területe közötti utazások tekintetében, amennyiben „a társaságok értékelése és a szállítási módokhoz kapcsolódó szállítási idő, járatsűrűség, viteldíj és megbízhatóság elemzése azt mutatta, hogy a légi személyszállítást nem tekintik az érintett piacnak vagy az érintett piac részének".

([51]) Az OTC azokat a személyeket tekinti „korzikai lakosnak", akik igazolják, hogy állandó lakóhelyük Korzikán található.

([52]) A nyilvános konzultációt támogató dokumentum szerint ezt a különbségtételt több tényező is indokolta, többek között az, hogy a korzikai lakosok esetében különleges viteldíj van érvényben, továbbá hogy a korzikai lakosok a többi utashoz képest gyakrabban utaznak.

([53]) Volt egy harmadik kérdőív, amelyet a Korzika és Franciaország kontinentális területe között utazó diákok részére állítottak össze. Mivel azonban Franciaország nem jutott arra a következtetésre, hogy a felhasználók e kategóriája tekintetében közszolgáltatás iránti igény áll fenn, a jelen határozat e tekintetben nem tartalmaz elemzést.

([54]) Ha a felhasználók egynél több útvonalat vettek igénybe, minden egyes igénybe vett útvonalra vonatkozóan külön kérdőívet kellett kitölteniük.

([55]) A válaszlehetőségek a következők voltak (a válaszadók több választ is megjelölhettek): családi vagy baráti látogatás, turistaút/szabadidős utazás, üzleti út, egészségügyi okokból történő utazás, diákok utazása, egyéb ok (részletezendő).

([56]) A válaszlehetőségek a következők voltak: egyszer sem, évente egyszer, évente 2–5 alkalommal, évente 6–9 alkalommal, évente több mint 10 alkalommal.

az utazási igények ([57])). A 7–9. kérdés arról kérdezte a felhasználókat, hogy mennyire elégedettek a korzikai indulási és érkezési időpontokkal (kielégítőnek vagy nem kielégítőnek találják-e azokat; ha nem, akkor korábbi vagy későbbi indulást vagy érkezést preferálnának-e) és az igénybe vett tengeri útvonalakon kínált tengeri szállítási szolgáltatások járatsűrűségével. A 10–14. kérdés a szóban forgó szolgáltatások korzikai lakosok esetében érvényesített viteldíjára vonatkozott, és többek között annak tisztázására irányult, hogy e viteldíj megfelelő-e, vagy esetleg módosításra szorul.

(106) A 15–19. kérdés arra kérte fel a felhasználókat, hogy tegyék meg észrevételeiket a marseille-i kikötő számukra elérhető alternatíváival kapcsolatban. E kérdések különösen arra irányultak, hogy a hatóságok meggyőződjenek a következőkről:

— a Marseille-ből kiinduló valamely útvonalon nyújtott szolgáltatás lefoglalása során a felhasználók mérlegelték-e a kontinentális területen található többi kikötőben rendelkezésre álló átkelési lehetőségeket ([58]),

— a fő ok, amely miatt a válaszadó a marseille-i kikötőt választotta a kontinentális területen található többi kikötővel szemben ([59]),

— ha a marseille-i kikötőben a tengeri szállítás viteldíját 5–10 %-kal megemelnék, akkor a felhasználók hajlandóak lennének-e arra, hogy egy másik kontinentális kikötőben (Toulonban, Nizzában vagy mindkettőben) vegyék igénybe a tengeri szállítási szolgáltatásokat a Korzikára vagy Korzikáról történő utazáshoz,

— hogy a felhasználók 2019 óta utaztak-e Toulonból vagy Nizzából Korzikára (igen vagy nem), és ha igen, mi volt a fő oka annak, hogy a marseille-i kikötő helyett másik kontinentális kikötőt (Toulon vagy Nizza) választottak ([60]).

(107) A 20–22. kérdés a tengeri és a légi közlekedés helyettesíthetőségére vonatkozott. Konkrétabban, a kérdések arra irányultak, hogy a felhasználók helyfoglaláskor milyen gyakran hasonlítják össze a repülőjáratokat és a tengeri átkelést ([61]), hogy mi a fő oka annak, hogy repülőgép helyett hajóval utaznak ([62]), és hogy 5–10 %-os viteldíjemelés esetén hajlandók lennének-e légi közlekedési szolgáltatásokat igénybe venni (igen vagy nem).

(108) Az egészségügyi okokból utazó személyeknek szóló kérdőív specifikus kérdéseket és az általános kérdőívben szereplő kérdéseket is tartalmazott ((103) preambulumbekezdés) ([63]). A specifikus kérdések közül a 3. kérdés a felhasználók korcsoportjára vonatkozott; a 4. kérdés arra, hogy a felhasználók által évente hányszor tesznek meg menettérti utakat; az 5. kérdés az vizsgálta, hogy kísérő személlyel utaznak-e; a 6. kérdés arra vonatkozott, hogy szükségük van-e kabinra és parkolóhelyre a hajó fedélzetén; a 7. kérdés az elvégzett orvosi kezelést érintette; a 12. kérdés pedig az orvosi kezeléshez kapcsolódó költségek egészségbiztosítási fedezetének szintjére vonatkozott.

(109) Általánosan megjegyzendő, hogy a kérdőívek lehetővé tették a felhasználók számára, hogy szöveges észrevételeket küldjenek a consultationpublique@ofc-corse.fr címre.

3.4.2.1.1.1.2. A beérkezett válaszok összegzése

(110) A francia hatóságok közlése szerint a felhasználókkal folytatott konzultáció keretében több mint 1 000 válasz érkezett, melyek közül 987 volt használható (686 korzikai lakosoktól, 301 pedig nem korzikai lakosoktól érkezett).

(111) Ezzel szemben az egészségügyi okokból utazó személyeknek szánt kérdőívre csupán 42 válasz érkezett. Tekintettel a beérkezett válaszok alacsony számára, ennek a konzultációnak az eredményeit a francia hatóságok nem vették figyelembe.

([57]) A válaszlehetőségek a következők voltak: utazás kabinban és személygépkocsival, utazás kabin nélkül és személygépkocsi nélkül, utazás személygépkocsival és kabin nélkül, utazás kabinban és személygépkocsi nélkül.
([58]) A válaszlehetőségek a következők voltak: nincs választási lehetőségem (kötelező helyfoglalás), rendszeresen, bizonyos utak esetében nem (ebben az esetben pontosítani kellett, hogy a válaszadó az utazások mely típusai esetében nem végez összehasonlítást), soha.
([59]) A válaszlehetőségek a következők voltak: legalacsonyabb viteldíj, menetrend, a szolgáltatás jobb minősége, a kikötő közelsége a célállomáshoz, az adott útvonalra szóló bérlet, az utazás típusa, egyéb (részletezendő).
([60]) A válaszlehetőségek a következők voltak: legalacsonyabb viteldíj, megfelelőbb menetrend, úti célom közelebb volt a kiválasztott kikötőhöz, nem tudom, egyéb (részletezendő).
([61]) A válaszlehetőségek a következők voltak: rendszeresen, gyakran, alkalmanként, soha.
([62]) A válaszlehetőségek a következők voltak: alacsonyabb viteldíj, járművel kell utaznom, éjszakai átkelés lehetősége kabinhasználattal, a repülés nem lehetséges, egyéb (részletezendő).
([63]) Az egészségügyi okokból utazó személyeknek szánt kérdőív 1–2. és 8–24. kérdése (a 12. kérdés kivételével) megegyezett a valamennyi utas számára kiadott kérdőívben szereplő kérdésekkel.

(112) A francia hatóságok által az összes utas részére küldött kérdőívre adott válaszok a következőképpen foglalhatók össze:

— a legtöbb utas (korzikai lakos és nem korzikai lakos egyaránt) többsége (közel 60 %-a) hajóval utazik Korzika és a kontinentális terület között, mégpedig évente 2–5 alkalommal ([64]),

— a korzikai lakosnak minősülő utasok 95 %-a és a nem korzikai lakosnak minősülő utasok 93 %-a állítja, hogy minden útvonalon kabint vesznek igénybe, illetve szükségük van személygépkocsira,

— a korzikai lakosnak minősülő utasok esetében az utazás fő okai a következők voltak: családtagok meglátogatása (72 %), idegenforgalom (56 %), üzleti ügyek (29 %) és az egészségügyi okok (23 %). A nem korzikai lakosnak minősülő utasok kizárólag turisztikai célból (56 %) és a családtagok meglátogatásának céljából (52 %) utaznak ([65]),

— a korzikai lakosnak minősülő utasok és a nem korzikai lakosnak minősülő utasok többsége elégedett a felhasználókkal folytatott konzultáció idején érvényes menetrend szerinti indulási és érkezési időpontokkal (mindkét csoportban minden útvonalra nézve több mint 80 %-os volt a kedvező vélemények aránya),

— a Marseille és Korzika közötti tengeri átkelések esetében a felhasználókkal folytatott konzultáció idején fennálló járatsűrűség nagyrészt megfelel a korzikai lakosnak minősülő utasok (57 %) és a nem korzikai lakosnak minősülő utasok (65 %) igényeinek ([66]).

(113) Az összefoglalóból az is kitűnik, hogy a korzikai lakosnak minősülő utasok 54 %-a (a nem korzikai lakosnak minősülő utasok 41 %-a) rendszeresen összehasonlítja a marseille-i kikötőben rendelkezésre álló átkelési lehetőségeket a többi kontinentális kikötőben rendelkezésre állókkal ([67]). Az összehasonlítás elvégzésének arányai azonban útvonalanként változnak: bizonyos útvonalakon (ilyen például Marseille–L'Île-Rousse vagy Marseille–Porto-Vecchio) a korzikai lakosnak minősülő utasok rendszeresen összehasonlítják a kontinentális kikötőkben rendelkezésre álló egyéb átkelési lehetőségeket (70 % és 60 % a korzikai lakosnak minősülő utasok esetében, illetve 66 % és 35 % a nem korzikai lakosnak minősülő utasok esetében), míg a Marseille–Propriano útvonal esetében ez az arány alacsony ([68]).

(114) Ezenkívül – az érintett útvonaltól függetlenül – mind a korzikai lakosnak minősülő válaszadók, mind a nem korzikai lakosnak minősülő válaszadók elsősorban azért választották a marseille-i kikötőt, mert az közel volt célállomásukhoz (53 %, illetve 50 %). A válaszadók legalább 60 %-a (korzikai lakosnak minősülő válaszadók és a nem korzikai lakosnak minősülő válaszadók vegyesen) nyilatkozott úgy, hogy ha a Marseille-ből induló tengeri átkelések viteldíja 5–10 %-kal megemelkedne, akkor készek lennének Toulont választani, 35 %-uk pedig Nizza mellett döntene ([69]). Végezetül: 2019-ben a korzikai lakosnak minősülő válaszadók közel 70 %-a vette igénybe a touloni vagy nizzai kikötőt a Korzikára/Korzikáról történő utazásaihoz (a nem korzikai lakosnak minősülő válaszadók esetében ez az arány 52 % volt) ([70]). Toulont és Nizzát főként az alacsonyabb viteldíjak miatt választották (a korzikai lakosnak minősülő válaszadók 57 %-a, a nem korzikai lakosnak minősülő válaszadók 56 %-a) ([71]).

([64]) A korzikai lakosnak minősülő utasok 59 %-a (a nem korzikai lakosnak minősülő utasok 57 %-a) nyilatkozott úgy, hogy évente átlagosan 2–5 alkalommal utazik. A korzikai lakosnak minősülő utasok 29 %-a utazik évente egyszer (a nem korzikai lakosnak minősülő utasok esetében ez az arány 38 %). Az évente több mint hatszor utazó utasok kisebbségben vannak (a korzikai lakosnak minősülő utasok 12 %-a, a nem korzikai lakosnak minősülő utasok 5 %-a). A Marseille–Propriano útvonalra vonatkozó statisztikák a fentiekhez nagyban hasonlítanak.

([65]) A Marseille–Propriano útvonalra vonatkozó statisztikák a fentiekhez nagyban hasonlítanak, bár az idegenforgalom kevésbé fontos a korzikai lakosnak minősülő utasok esetében (46 %), míg a családtagok meglátogatása (80 %), az egészségügyi okokból történő utazás (27 %) és az üzleti célú utazások (26 %) aránya az átlagosnál magasabb. A nem korzikai lakosnak minősülő utasok esetében az idegenforgalmi célú utazások aránya (63 %) meghaladja az átlagot, míg a családtagok meglátogatásának aránya alacsonyabb (44 %).

([66]) A Marseille–Propriano útvonalra vonatkozó statisztikák nagyjából hasonlóak az átlaghoz.

([67]) Ezzel szemben a korzikai lakosnak minősülő válaszadók 20 %-a (a nem korzikai lakosnak minősülő válaszadók 35 %-a) soha nem hasonlítja össze a lehetőségeket, és kizárólag Marseille-ből/Marseille-be utazik. A korzikai lakosnak minősülő válaszadók 20 %-a (a nem korzikai lakosnak minősülő válaszadók 21 %-a) esetében az összehasonlítás nem lehetséges (a helyfoglalás kötelező), illetve a korzikai lakosnak minősülő válaszadók 5 %-a (a nem korzikai lakosnak minősülő válaszadók 3 %-a) pedig csak bizonyos utazások esetén végez ilyen összehasonlítást.

([68]) A korzikai lakosnak minősülő válaszadók 31 %-a (a nem korzikai lakosnak minősülő válaszadók 27 %-a) rendszeresen végez ilyen összehasonlítást, 44 %-uk (illetve 50 %-uk) pedig soha.

([69]) Ezek az arányok alacsonyabbak a Marseille–Propriano útvonalon: ebben az esetben a válaszadók több mint fele nyilatkozott úgy, hogy nem venne igénybe másik kontinentális kikötőt.

([70]) Ez az arány valamennyi Korzikára irányuló útvonalra érvényes, kivéve Propriano esetét: a Marseille–Propriano útvonalon utazó válaszadók több mint 60 %-a nyilatkozott úgy, hogy 2019-ben nem vett igénybe másik kontinentális kikötőt a Proprianóba irányuló és onnan induló utazásaihoz.

([71]) Ez az arány sokkal alacsonyabb a Marseille–Propriano útvonalon, ahol a válaszadók mindössze 40 %-a veszi figyelembe a többi kikötőben elérhető alacsonyabb viteldíjat. A kikötőnek a végső célállomáshoz való közelsége a másik oka annak, ha a válaszadók másik kontinentális kikötőbe irányuló vagy onnan kiinduló útvonal mellett döntenek (a válaszadók 25 %-a).

(115) Végezetül, a légi és tengeri közlekedés helyettesíthetőségét illetően a felhasználókkal folytatott konzultációból kitűnt, hogy a korzikai lakosnak minősülő válaszadók 56 %-a (a nem korzikai lakosnak minősülő válaszadók 79 %-a) helyfoglaláskor nem hasonlította össze a repülőjáratokat a hajóutakkal ([72]). Ezek az arányok bizonyos útvonalakon, például Marseille–Propriano esetében nagyobbak ([73]). A 21. kérdés kapcsán ((107) preambulumbekezdés) megjegyzendő, hogy mind a korzikai lakosnak minősülő válaszadók (83 %), mind pedig a nem korzikai lakosnak minősülő válaszadók (76 %) elsősorban azért választják a tengeri átkelést, mert járművel kell utazniuk. Arra a kérdésére, hogy a tengeri közlekedés viteldíjának feltételezett 5–10 %-os emelkedése esetén lehetséges lenne-e, hogy légi közlekedésre váltanak, a válaszadók valamivel több mint fele úgy felelt, hogy nem váltana ([74]).

3.4.2.1.1.2. A kikötőkkel folytatott konzultációk eredményei

3.4.2.1.1.2.1. Feltett kérdések

(116) A kikötőkkel folytatott konzultációt kísérő kérdőív három részből állt, melyek az utasforgalomra vonatkoztak.

(117) A kérdőív első része (1.1–1.5. kérdés) arra kérte fel a kikötői hatóságokat, hogy tegyék meg észrevételeiket a felhasználói kereslet azon jellemzőivel kapcsolatban, melyeket a felhasználókkal folytatott konzultációt támogató dokumentum azonosított és mutatott be ((95) preambulumbekezdés). Konkrétabban, az első rész arra kérte fel a hatóságokat, hogy:

— fűzzenek észrevételeket a korzikai lakosnak minősülő utasok, a nem korzikai lakosnak minősülő utasok és az egészségügyi okokból utazó személyek kategóriáinak megkülönböztetéséhez,

— piaci ismereteik alapján tüntessék fel a kikötő vonzáskörzetének méretét,

— jelezzék, hogy véleményük szerint kikötői infrastruktúrájuk a Korzika és a kontinentális terület közötti utasforgalom egésze vagy egy része tekintetében nem helyettesíthető-e más kikötőkkel,

— fűzzenek megjegyzéseket a személyszállítást végző kikötők közötti verseny jelenlegi és hétéves szintjéhez.

(118) A kérdőív második része arra kérte fel a kikötői hatóságokat, hogy nyújtsanak be teljes körű leírást arról, hogy valószínűsíthetően milyen kikötői infrastruktúrát jelölnének ki a Korzika és a kontinentális terület közötti tengeri szállítási szolgáltatások lebonyolítására.

(119) A harmadik rész (4.1–4.8. kérdés) alapvetően afelől érdeklődik a kikötői hatóságoknál, hogy infrastruktúrájuk képes-e az utasforgalom kezelésére. A kikötői hatóságoknak konkrétabban az alábbiakat kellett feltüntetniük:

— infrastruktúrájuk rendelkezik-e a menetrend szerinti utasforgalom kiszolgálására szánt területekkel ([75]),

— azok a hajótípusok, melyeket e területek fogadni képesek ([76]),

— hogy infrastruktúrájuk jelenleg bonyolít-e menetrend szerinti utasforgalmat ([77]).

([72]) Konkrétabban: a felhasználókkal folytatott konzultáció összefoglalója szerint a lakosok 33 %-a soha nem hasonlítja össze a légi közlekedést a tengeri közlekedéssel, 23 % alkalmanként, 13 % gyakran, 31 % pedig rendszeresen teszi ezt meg. A nem korzikai lakosnak minősülő válaszadók 64 %-a soha nem végez ilyen összevetést, 15 % alkalmanként, 7 % gyakran, 14 % pedig rendszeresen teszi ezt meg.

([73]) A Marseille–Propriano útvonalon a válaszadók közel 80 %-a nem vagy csak ritkán hasonlítja össze a tengeri és a légi szállítást.

([74]) A Marseille–Propriano útvonalat használó válaszadók több mint 60 %-a nem váltana a légi közlekedésre.

([75]) A kikötői hatóságokat itt arra kérték, hogy határozzák meg a következőket: i. a kezelésre szolgáló területek mérete, ii. a Korzikára irányuló/onnan érkező menetrend szerinti forgalom kezelésére szolgáló területek rendelkezésre állása, iii. annak lehetősége, hogy napi vagy heti rendszerességgel a Korzikára irányuló, illetve onnan kiinduló menetrend szerinti forgalom kiszolgálására használják a kezelésre szolgáló területeket, és iv. rendelkezésre állnak-e terminálok Korzikára irányuló/onnan érkező menetrend szerinti forgalom számára.

([76]) A kikötői hatóságokat itt arra kérték fel, hogy a következőket jelezzék: i. a rendelkezésre álló rakpartok száma, ii. hogy mely órákban lehetséges a fogadás, a hajó kapacitásától függően, iii. a végrehajtott környezetvédelmi intézkedések.

([77]) A kikötői hatóságokat itt arra kérték fel, hogy a következőket közöljék: i. az utasok fogadására rendelkezésre álló napi kapacitás, ii. hogy mely órákban lehetséges utasok fogadása, iii. hogy óránként hány be- vagy kiszálló utast tudnak kezelni.

— hogy infrastruktúrájuk képes-e napi gyakoriságú ([78]) és nem napi gyakoriságú ([79]) menettérti utakat biztosítani az utasforgalom számára,

— hogy a kikötői hatóságok biztosítani tudnak-e a Korzikára irányuló személyszállítási szolgáltatások kapcsán naponta és/vagy hetente bizonyos számú menettérti utat ([80]).

3.4.2.1.1.2.2. A beérkezett válaszok összegzése

(120) A francia hatóságokhoz a touloni kikötői hatóságtól (Vari Kereskedelmi és Iparkamara) és a nizzai kikötői hatóságtól (Nizzai Côte d'Azur-i Kereskedelmi és Iparkamara) érkeztek be válaszok. A francia hatóságok a hivatalos vizsgálati eljárás során azt is kifejtették, hogy a marseille-i kikötői hatóság (Grand Port Maritime de Marseille) 2021. december 21-én a felhasználókkal folytatott konzultáció keretében már nyújtott be szöveges észrevételeket, és ugyanezeket nyújtotta be a kikötőkkel folytatott konzultáció keretében is, anélkül, hogy konkrétan a kikötőkkel folytatott konzultáció során felhasznált kérdőívre válaszolt volna. A francia hatóságok azonban kifejtették, hogy a marseille-i kikötő által benyújtott adatok tartalmazták a kikötőkkel folytatott konzultáció során felhasznált kérdőívben bekért releváns információkat ([81]).

(121) A kérdőív első részét illetően megjegyzendő, hogy a három kikötő egyike sem kifogásolta a Franciaország által azonosított különböző utaskategóriák közötti különbségtételt. A vonzáskörzetüket illetően a marseille-i és touloni kikötő úgy nyilatkozott, hogy ügyfeleik Franciaország egész területéről és külföldről is érkeznek, míg a nizzai kikötő azt jelezte, hogy vonzáskörzete elsősorban regionális.

(122) A három kikötő úgy ítéli meg, hogy kikötői infrastruktúrájuk a személyszállítás tekintetében helyettesíthető. A kontinentális területen található kikötők közötti versenyt illetően Toulon és Marseille kijelenti, hogy nyíltan versenyeznek egymással, és a touloni kikötő „*a személyszállítás terén vitathatatlanul vezető szerepet játszik*". A nizzai kikötői hatósághoz hasonlóan rámutatnak arra, hogy a nizzai kikötő nem tud lépést tartani a marseille-i és a touloni kikötővel, mivel utasforgalma az elmúlt években jelentősen visszaesett.

(123) A kérdőív harmadik részét illetően:

— *a marseille-i kikötői hatóság* kifejti, hogy 13 kikötőhellyel rendelkezik, amelyek képesek kezelni a Korzikára irányuló utasforgalmat. E kikötőhelyek közül öt már a 2021 és 2022 közötti időszakra szóló közszolgáltatási szerződések keretében is teljes mértékben a Korzikára irányuló forgalmat szolgálta ki, és ebbe a feladatba a fennmaradó nyolc is bevonható. A kikötő tehát menetrend szerinti utasforgalom fogadására is képes. Ezenkívül a marseille-i kikötő a benyújtott dokumentumokban kifejti, hogy mind a járművekkel utazó utasok, mind pedig a gyalogos utasok könnyen hozzá tudnak férni a hajókhoz ([82]). Végezetül: a marseille-i kikötő közli, hogy azonnali műszaki beavatkozás céljából hajójavítási szolgáltatásokat képes nyújtani,

([78]) A kikötői hatóságokat itt arra kérték fel, hogy határozzák meg a következőket: i. a naponta lehetséges megállások száma, ii. a megállások minimális és maximális időtartama, iii. a kikötőhelyek kiosztásának szabályai.

([79]) A kikötői hatóságokat itt arra kérték fel, hogy határozzák meg a következőket: i. a hetente lehetséges megállások száma, ii. a megállások minimális és maximális időtartama, iii. a kikötőhelyek kiosztásának szabályai.

([80]) A kikötői hatóságokat itt arra kérték fel, hogy tüntessék fel a garantált megállások számát.

([81]) A Grand Port Maritime de Marseille által benyújtott adatok az alábbiakat ismertetik: a kikötő teher- és személyforgalmi hátországi összeköttetései; a Korzika és a kontinentális terület közötti tengeri útvonalak és teherszállítási logisztikai lánc; a marseille-i kikötő kikötői, tengeri és szárazföldi infrastruktúrája; a kikötői tranzit környezeti lábnyoma; kapcsolódó szolgáltatások, valamint a kikötői létesítmények biztonsága és védelme; a hajózási társaságok korzikai forgalmat kiszolgáló termináljainak jogbiztonsága.

([82]) A járművekkel utazó személyek a Korzikára irányuló szolgáltatás céljára igénybe vett kikötőhelyek közvetlen közelében található kapun keresztül léphetnek be a hajóra; a beléptető kapu és a hajó közötti teljes út kevesebb mint fél óra alatt megtehető. A marseille-i kikötőben 30 500 m^2 az a terület, amelyet járművel lehetséges igénybe venni a beszálláshoz; e terület egy része fedett. A parkolók kihasználtsági aránya a holtszezonban 50 %, a nyári csúcsidőszakokban pedig akár 90 % is lehet. A marseille-i kikötő azonban kifejti, hogy most – miután a menetrend szerinti nemzetközi szolgáltatásokat a kikötőn belül egy másik terminálra helyezték át – lehetőség nyílt a Korzikára irányuló forgalomban igénybe vehető parkolóterületek bővítésére. A marseille-i kikötő pontosítja, hogy a gyalogos utasok igénybe vehetik a Joliette és az Arenc tengeri terminálokat, melyek a városközpont közvetlen közelében találhatók, és tömegközlekedéssel jól megközelíthetők.

— *a touloni kikötői hatóság* úgy nyilatkozik, hogy kikötői infrastruktúrája lehetővé teszi a menetrend szerinti utasforgalom kezelését, de kizárólag a Toulon-Port de Commerce terminálon, tekintettel arra, hogy a két Brégaillon terminálon tilos az utasforgalom. A touloni kikötői hatóság közli, hogy a Toulon-Port de Commerce terminálon külön területek vannak kijelölve az ilyen típusú forgalom számára; a kezelésre szolgáló terület 24 000 m^2. A kikötői hatóság azonban figyelmeztet arra, hogy tekintettel e területeknek a Corsica Ferries általi jelenlegi kihasználtságára (80 %), nem tudja garantálni, hogy e területeket napi rendszerességgel lehet használni a Korzikára irányuló menetrend szerinti forgalom kiszolgálására ([83]). A Toulon-Port de Commerce három kikötőhellyel rendelkezik a személyhajók számára. Ez a terminál óránként 2 000 utas be- és kiszállását képes kezelni, és naponta legfeljebb három hosszú megállást képes lebonyolítani. A kikötői hatóság kijelenti, hogy az utasszállítás kapcsán nem tudja garantálni a Korzikára irányuló napi egy menettérti utat,

— *a nizzai kikötői hatóság* kijelenti, hogy kikötői infrastruktúrája képes kezelni a menetrend szerinti utasforgalmat. Ez az infrastruktúra 25 900 m^2 kezelési területet foglal magában. Négy kikötőhely áll rendelkezésre. A kikötői hatóság azt is jelzi, hogy a kikötő naponta legfeljebb nyolc rövid megállást tud lebonyolítani. A nizzai kikötő előadja, hogy naponta legfeljebb menettérti személyszállító járatot tud biztosítani Korzikára.

(124) Ezenkívül a francia hatóságok a hivatalos vizsgálati eljárás során azt is kifejtették, hogy a korzikai kikötői hatóság (a Korzikai Kereskedelmi és Iparkamara) 2022. január 7-én a felhasználókkal folytatott konzultáció részeként szöveges észrevételeket is benyújtott, tájékoztatást nyújtva ezzel a Korzikára irányuló tengeri szolgáltatásokhoz használt öt korzikai kikötő jellemzőiről.

(125) A Korzikai Kereskedelmi és Iparkamara nem hivatkozik a személyszállítást érintő különös korlátozásokra. Megemlíti azonban a korzikai kikötőkben tapasztalható jelentős torlódásokat, különösen Bastia kapcsán (ahol egész évben kritikus helyzet), valamint az ajacciói és a Porto-Vecchió-i kikötő kapcsán (ahol nyáron tapasztalhatók súlyos torlódások).

3.4.2.1.1.3. A Gecodia-jelentés következtetései az utasok által támasztott minőségi keresletről

(126) A nyilvános konzultációk mellett a francia hatóságok azzal is megbízták a Gecodiát, hogy végezzen további elemzéseket az utasok által a Korzikára irányuló tengeri szolgáltatások iránt támasztott keresletről. Ezen elemzések következtetéseit az alábbi alszakaszok ismertetik.

3.4.2.1.1.3.1. A tengeri szállítás iránti keresletet nem elégíti ki a légi közlekedés

(127) Először is a Gecodia-jelentés azt elemezte, hogy az utasok szempontjából a légi utazás helyettesíthető-e a hajóval történő utazással a Korzika és Franciaország kontinentális területe közötti szállítási igények kielégítése kapcsán. A jelentés arra a következtetésre jut, hogy a válasz erre a kérdésre nemleges.

(128) A Gecodia-jelentés ezt a következtetést *először is* az Európai Bizottság döntéshozatali gyakorlatára ([84]) alapozza, amely szerint a saját járművükkel vagy jelentős mennyiségű poggyásszal utazó utasok esetében a helyettesíthetőség gyakorlatilag nem áll fenn. Korzika esetében is ez figyelhető meg: az utasok száma és a hajókon található könnyűgépjárművek teljes száma közötti arány a korzikai lakosnak minősülő utasok esetében 0,7, a nem korzikai lakosnak minősülő utasok esetében pedig 0,4 körül van ([85]).

(129) *Másodszor*, a Gecodia-jelentés hivatkozik a felhasználókkal folytatott konzultáció eredményeire, amelyek nagyrészt azt mutatják, hogy a légi és tengeri közlekedés a felhasználók szempontjából nem helyettesíthető egymással ((115) preambulumbekezdés).

([83]) A Vari Kereskedelmi és Iparkamara a válaszában a következőket jelenti ki: *„tekintettel arra, hogy a Corsica Ferries már jelenleg is több mint 1,3 millió Korzikára igyekvő utast szolgál ki a közszolgáltatási szerződések keretein kívül és az egyéb európai szigeteken elhelyezkedő célállomások esetében pedig több mint 400 000 utasnak kínál egyéb szolgáltatásokat kizárólag a [Toulon-Port de Commerce] terminálon keresztül, és mivel a helyi választott képviselők azt szorgalmazzák, hogy ezeket a számokat a 2019 és 2021 között kezelt mennyiségekre (legfeljebb 2 millió utas) korlátozzák, nagyon valószínűtlen, hogy ehhez a meglévő és jól bevált tevékenységhez a közszolgáltatási szerződésekhez kapcsolódó kötelezettségekkel összhangban további tevékenységet is hozzá lehessen adni (különös tekintettel az egész évben zajló teheráru-kezelés lehetőségére).*"

([84]) A francia hatóságok az Európai Bizottság 2013. október 9-i COMP/M.6796 - *Aegean/Olympic II* határozatának (HL C 25., 2015.1.24.) 85. pontjára hivatkoznak.

([85]) Ez azt jelenti, hogy a korzikai lakosnak minősülő utasok esetében átlagosan egy személygépkocsi jut egy utasra, míg a nem korzikai lakosnak minősülő utasok esetében két utasra csaknem egy, ami Franciaország szerint összhangban van azzal, hogy jellemzően párok utaznak egy gépjárművel.

(130) *Harmadszor*, a Gecodia-jelentés megállapítja, hogy a hajóval történő utazás jóval időigényesebb, mint a repülőgépes utazás (kikötőtől függően 6–12 óra, főként éjszaka, szemben az 1 órás repülőúttal) ([86]). Ugyanez vonatkozik a járatsűrűségre is, tekintettel arra, hogy a légi járatok esetében a járatsűrűség jóval nagyobb, mint a tengeri szolgáltatások esetében ([87]). A Gecodia-jelentés szerint tehát a hajóval történő utazás nem tekinthető alternatívának azon utasok esetében, akik az utazásra kevés időt tudnak szánni.

(131) A Gecodia-jelentés alapján a francia hatóságok arra a következtetésre jutottak, hogy minőségi kereslet mutatkozik a *tengeri* szállítás iránt azoknak a korzikai lakosoknak és nem korzikai lakosoknak a körében, akik Korzika és Franciaország kontinentális területe között közlekednek.

3.4.2.1.1.3.2. A tengeri szállítás iránti elkülönülő kereslet az utas lakóhelye szerint (korzikai lakosok/nem korzikai lakosok)

(132) A Gecodia-jelentés elemezte, hogy mutatkozik-e lényeges különbség a tengeri személyszállítás iránti keresletben a felhasználói profiltól függően, vagy attól függően, hogy az utas melyik kontinentális érkezési kikötőt választja.

(133) A Gecodia-jelentés először is arra a következtetésre jut, hogy a Korzika és Franciaország kontinentális területe közötti tengeri személyszállítást illetően különbséget kell tenni a korzikai lakosnak minősülő utasok és a nem korzikai lakosnak minősülő utasok között. A jelentés szerint:

— a területi folytonosság elve megköveteli, hogy a korzikai lakosok számára szállítási szolgáltatás legyen elérhető a szigetjellegből fakadó korlátozottság enyhítése érdekében, illetve annak lehetővé tétele érdekében, hogy az utasok eljuthassanak a kontinentális területre. A korzikai lakosnak minősülő utasokra ezért a közszolgáltatási kötelezettségek 2019. évi rendszere által előírt különleges viteldíj érvényes ([88]),

— a hajózási társaságok által a két utaskategória (a korzikai lakosnak minősülő utasok és a nem korzikai lakosnak minősülő utasok) részére kínált viteldíjak jelentősen eltérnek. A Gecodia-jelentés szerint a nem korzikai lakosnak minősülő utasok felé felszámított jegyár idénytől függően jelentősen eltérhet, ezzel szemben a korzikai lakosnak minősülő utasok esetében a jegy ára egész évben változatlan. Hozzá kell tenni, hogy egyes hajózási társaságok – például a Corsica Ferries, és különösen az Olaszország és Korzika közötti útvonalakon – saját kezdeményezésre alkalmaznak a korzikai lakosok esetében érvényesített viteldíjakat, anélkül, hogy erre jogszabály kötelezné őket. Tehát maguk a hajózási társaságok is különbséget tesznek a korzikai lakosnak minősülő utasok és a nem korzikai lakosnak minősülő utasok között,

— a korzikai lakosnak minősülő utasok viselkedése és preferenciái eltérőek, amint azt a francia hatóságok véleménye szerint a felhasználókkal folytatott konzultáció eredményei is megerősítik. A korzikai lakosok egész évben keresletet támasztanak a tengeri szállítás iránt: a korzikai lakosnak minősülő utasok esetében az utasforgalom 30–39 %-a november és március között (vagyis a holtszezonban) zajlik, míg a nem korzikai lakosnak minősülő utasok főként az idegenforgalmi szezonban utaznak (az utaskategória forgalmának 80–94 %-a). Emellett a korzikai lakosok szinte kivétel nélkül az esti indulást részesítik előnyben, míg a nem korzikai lakosoknak kétharmada preferálja azt ([89]).

(134) Ezen okok miatt összességében elmondható, hogy a korzikai lakosok és a nem korzikai lakosok által a tengeri szállítás iránt támasztott kereslet eltérő.

([86]) A Gecodia-jelentés szerint a Korzika és Franciaország kontinentális területe közötti járatok 82 %-a éjszaka üzemel; a hajózási idő 10–12 óra. A nappali átkelések esetében – melyek Toulon esetében a kivételt jelentik, Nizza esetében viszont megszokottak – a hajózási idő jellemzően 5–8 óra.

([87]) A Gecodia-jelentés szerint naponta három menettérti légi járat indul Ajaccióba és Bastiába Marseille-ből, kettő (főszezonban legfeljebb három) pedig Nizzából. Calviba és Figaribа naponta két menettérti járat indul Marseille-ből, egy pedig Nizzából. A tengeri szállítást illetően megjegyzendő, hogy a főszezonban és a holtszezonban csak az ajacciói és bastiai kikötő szolgál ki legalább napi szinten Marseille-ből vagy Toulonból érkező járatokat.

([88]) A francia hatóságok úgy nyilatkoznak, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek 2019. évi rendszerének bevezetése a CdC által a felhasználók (korzikai lakosok) körében korábban azonosított olyan közszolgáltatási igényt elégített ki, amelyet a piac közszolgáltatási kötelezettségek hiányában nem volt képes kielégíteni.

([89]) A Gecodia-jelentés szerint ez a következtetés csak a touloni kikötő és korzikai kikötők közötti útvonalakra nézve érvényes: a korzikai lakosok 91 %-a utazik este Toulon és a korzikai kikötők között, míg a nem korzikai lakosok esetében ez az arány 67 %. A marseille-i kikötőben az indulási időpontok adottak: indulásra csak 19 órakor kerül sor, tehát a nap folyamán nem indul járat. A nizzai kikötő esetében az este indulást választó utasok aránya a korzikai lakosok körében 19 %, a nem korzikai lakosok körében pedig 15 %.

(135) A Gecodia-jelentés továbbá úgy véli, hogy földrajzi szempontból:

— *a nem korzikai lakosnak* minősülő utasok nem tesznek különbséget a marseille-i, nizzai és touloni kontinentális kikötők között, amikor kiválasztják, hogy melyik tengeri átkelőhelyet kívánják igénybe venni a Korzika és Franciaország kontinentális területe közötti utazásukhoz. A nem korzikai lakosnak minősülő utasok tehát úgy ítélik meg, hogy a tengeri szállítás iránti igényeik tekintetében e három kikötő helyettesíthető egymással,

— *a korzikai lakosnak* minősülő utasok úgy vélik, hogy a marseille-i és touloni kikötő tengeri szállítási igények tekintetében helyettesíthetők egymással, csakúgy, mint a touloni és a nizzai kikötő. A marseille-i és a nizzai kikötő azonban véleményük szerint nem helyettesíthetők egymással, mivel a közöttük lévő távolság meghaladja a 200 km-t.

3.4.2.1.1.3.3. Az egészségügyi okokból utazó személyek által a tengeri szállítás iránti támasztott egyedi kereslet

(136) A francia hatóságok külön kérdőívet juttattak el az egészségügyi okokból utazó személyek részére, hogy azonosítsák az e felhasználói kategória által támasztott kereslet jellemzőit. Kis számú kitöltött kérdőív érkezett be ((111) preambulumbekezdés), ezért a francia hatóságok kiegészítő elemzés elvégzésére kérték fel a Gecodiát, hogy megállapítsák azt, hogy az egészségügyi okokból utazó személyek egyedi keresletet támasztanak-e.

(137) A Gecodia-jelentés először is a Korzika és a kontinentális terület közötti egészségügyi célú utazások jogi keretére hivatkozik. Kifejti, hogy a Korzika és a kontinentális terület közötti egészségügyi okokból történő szállítás összehangolt hatósági szakpolitika hatálya alá tartozik. A CdC, az állam (a korzikai regionális egészségügyi ügynökségen keresztül) és az egészségbiztosítási szervek a Corse-du-Sud (2A) és Haute-Corse (2B) (a továbbiakban: **CPAM**) elsődleges egészségbiztosítási alapokon keresztül összehangolt intézkedéseket foganatosítottak annak érdekében, hogy csökkentsék az egészségügyi ellátáshoz való hozzáférés akadályait azoknak a korzikaiaknak az esetében, akiknek Korzikán nem elérhető kezelésre, illetve annak folytatására van szükségük.

(138) A Gecodia-jelentés szerint a szállítási költségek fedezésére vonatkozó szabályok a társadalombiztosítási törvény (a továbbiakban: **CSS**) R. 322-10–R. 322-10-9. cikkén alapulnak. A CSS R. 322-10. cikke felsorolja azokat az eseteket, amikor az egészségbiztosítási rendszer fedezheti az olyan személy szállításának költségeit, aki az egészségi állapotának megfelelő kezelések vagy vizsgálatok elvégzése céljából utazik ([90]). Ilyen eset többek között az, amikor a biztosított személy 150 km-nél nagyobb távolságra utazik, ami fennáll abban az esetben, ha az érintett Korzikáról a kontinentális területre utazik. A CSS R. 322-10-2. cikke kimondja, hogy a szállítási költségek egészségbiztosítási rendszer általi finanszírozásának „minden esetben feltétele az, hogy a biztosított személy bemutassa a szállítást szükségessé tevő orvosi rendelvényt, valamint a fuvarozó által kiállított számlát (vagy a szállítás tényét más módon igazolja). Az orvosi rendelvényen fel kell tüntetni a szállítás okát és az alkalmazott szállítási módot […].”

([90]) A CSS R. 310-10. cikke előírja, hogy „a szállítási költségeket fedezik, ha a biztosított személy vagy kedvezményezett, akinek utaznia szükséges:
1. Azért utazik, hogy állapotának megfelelő kezelésekben részesüljön vagy vizsgálatokat végezzenek el rajta a következő esetekben:
   a) a kórházi ápolással kapcsolatos szállítás;
   b) az L. 324-1. cikk alapján előírt kezelésekkel vagy vizsgálatokkal kapcsolatos szállítás azon betegek esetében, akik ismerten tartós betegségben szenvednek, és akik az R. 322-10-1. cikkben említett, az orvosi rendelvényben meghatározott károsodással vagy korlátozottsággal élnek;
   c) mentőautóval történő szállítás, melyet a beteg állapota indokol az R. 322-10-1. cikkben említett rendeletben meghatározott feltételek mellett;
   d) 150 kilométernél nagyobb távolságra történő szállítás az R. 322-10-4. és az R. 322-10-5. cikkben megállapított feltételek szerint;
   e) többszöri utazás, amennyiben egy két hónapos időszak alatt legalább négy utazást írnak elő egyazon kezelés keretében, és minden utazás legalább 50 kilométernél távolabbi célállomásra történik;
   f) a szociális fellépésről és a családokról szóló törvény L. 312-1. cikke I. bekezdésének 3. pontjában említett központokban vagy a jelen törvény L. 160-14. cikkének 19. pontjában említett orvosi/pszichológiai/pedagógiai központokban történő ápolással vagy kezelésekkel kapcsolatos szállítás […].”

(139) A Gecodia-jelentés arra a következtetésre jut, hogy az orvos határozza meg a beteg számára legmegfelelőbb szállítási módot a beteg egészségi állapotától és önállóságának szintjétől függően (a CSS L. 322-5. cikke), és hogy e választás maga is a CPAM általi előzetes engedélyezéshez kötött. Ezenkívül a CSS R. 322-10-4. cikke előírja, hogy orvosi vizsgálatot kell végezni annak ellenőrzésére, hogy a kezelés valóban nem nyújtható 150 km-nél nem nagyobb távolságra elhelyezkedő létesítményben. Más szóval: a Gecodia-jelentés szerint csak a Korzikán nem elérhető különleges termékek vagy kezelések szállítási költségeit fedezik. Végezetül, a CSS R. 322-10-5. cikke kimondja, hogy a szállítási költségek esetében a visszatérítendő összeget a beteg ellátásának eredeti helye és a legközelebbi előírt gyógykezelést nyújtó intézmény közötti távolság alapján számítják ki.

(140) Ezen információk alapján a francia hatóságok két következtetést vontak le.

(141) *Először is*, az alkalmazott szállítási módot (hajó vagy repülőgép) az orvos írja elő, és a CPAM-ek által a szállítási költségek megtérítéséről szóló megállapodás hatálya alá tartozik. Az egészségügyi okokból utazó személyek tehát nem választhatják meg a szállítási módot, amennyiben azt szeretnék, hogy szállítási költségeiket megtérítsék.

(142) A francia hatóságok véleménye szerint ez azt bizonyítja, hogy az egészségügyi okokból utazó személyek szempontjából a légi közlekedés és a tengeri közlekedés nem helyettesíthető egymással. Az egészségügyi költségek visszatérítését szabályozó nemzeti jogi keret írja elő ezen utasok számára, hogy az egyik vagy a másik közlekedési módot válasszák.

(143) *Másodszor*, az egészségbiztosítás által fedezett egészségügyi célú utazás olyan betegeket érint, akik nem találnak megfelelő kezelést Korzikán, és ezért sürgősen a kontinentális területre kell utazniuk, hogy ott megfelelő kezelésben részesüljenek. A Gecodia-jelentés kimondja, hogy a megfelelő kezelést a jogszabályi előírások szerint abban az egészségügyi központban kell biztosítani, amely földrajzilag a legközelebb van ahhoz a helyszínhez, ahol a beteg Korzikán orvosi ellátásban részesül. A Gecodia-jelentés tehát abból indul ki, hogy az egészségügyi okokból utazó személyek rendkívül érzékenyek a távolságra, és jellemzően előnyben részesítik azokat a kikötőket, amelyek a legközelebbi előírt egészségügyi központ helyszínén vannak, hiszen ezek az utasok így tudják elkerülni azt, hogy a CPAM-ek elutasítsák az utazási költségeik megtérítését vagy csak részben térítsék meg azokat.

(144) A Gecodia-jelentés megemlíti, hogy több olyan orvosi, sebészeti és szülészeti, valamint utógondozási és rehabilitációs, illetve pszichiátriai kórházi szolgáltatás létezik, amely Korzikán nem érhető el. A kórházi ápolással kapcsolatos információkért felelős műszaki ügynökség (a továbbiakban: **ATIH**) által, a 2015–2020-as időszakra vonatkozóan gyűjtött adatok alapján a francia hatóságok megerősítették, hogy nagy számban utaznak a kontinentális területre azok a Korzikán élő betegek, akik ilyen jellegű ellátásban részesülnek. A Gecodia-jelentésben közzétett adatok azt mutatják, hogy a korzikai lakosokhoz évente átlagosan közel 15 000 kórházi tartózkodás köthető az orvosi, a sebészeti és a szülészeti ellátásban Franciaország kontinentális területén (ezek kétharmadára Bouches-du-Rhône megyében, Marseille-ben kerül sor); a korzikai lakosok évente közel 34 000 napon át részesültek utógondozási és rehabilitációs kezelésben Franciaország kontinentális területén (ennek felére Bouches-du-Rhône megyében került sor); évente közel 1 700 pszichiátriai kezelésben részesültek (ennek csaknem felére Bouches-du-Rhône megyében került sor).

(145) Ennek alapján a Gecodia-jelentés arra a következtetésre jut, hogy az egészségügyi okokból utazó személyek egyedi keresletet támasztanak a Korzika és Franciaország kontinentális területe közötti tengeri szállítás iránt, figyelembe véve különösen a szállítási költségek megtérítésének feltételeit és a Korzikán nem elérhető alkalmas egészségügyi központok elhelyezkedését.

(146) A Gecodia-jelentés a kontinentális területen található úti cél szempontjából is megvizsgálta az egészségügyi okokból utazó személyek igényeit.

(147) Ebben az összefüggésben a francia hatóságok felkérték a CPAM-eket, hogy szolgáltassanak adatokat a szállítási költségek egészségbiztosítási rendszer általi fedezése céljából általuk elfogadott előzetes jóváhagyás iránti kérelmek számáról. A CPAM 2A-tól kapott adatok szerint (több mint 15 000 jóváhagyás kiadására került sor) ([91]) a jóváhagyások több mint 80 %-a Marseille-be irányuló egy vagy több utazásra vonatkozott. Nizza esetében ez az arány kevesebb mint 14 %, Párizs esetében 1,1 %, Toulon esetében pedig kevesebb mint 0,3 % volt ([92]).

([91]) Ellentétben azzal, amit a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozat (79) preambulumbekezdésében állított, a CPAM 2A 15 237 (nem pedig 8 000) előzetes jóváhagyás iránti kérelemről tájékoztatta a francia hatóságokat, amelyek ellenőrzésére 2020. szeptember 17. és 2021. december 31. között került sor.

([92]) A Gecodia-jelentés hivatkozik továbbá a CPAM 2B-től származó, a(z) […] -ból/ből (*) gyűjtött adatokra is ((*): bizalmas információ), amelyekből kitűnik, hogy a légi úton történő egészségügyi célú utazások több mint 75 %-a Marseille-be irányult, és kevesebb mint 25 %-a pedig Nizzába.

(148) A Gecodia-jelentés ezért arra a következtetésre jutott, hogy az egészségügyi okokból utazó személyek által támasztott kereslet valószínűleg csak a kontinentális végső célállomáshoz (az előírt ellátó létesítményhez) közeli kontinentális kikötők vonatkozásában jelentkezik. Az egészségügyi okokból utazó személyek túlnyomó többsége Marseille-be utazik.

3.4.2.1.2. Az utasok által a tengeri szállítás iránt támasztott mennyiségi kereslet azonosítása

3.4.2.1.2.1. A korzikai lakosnak minősülő utasok és a nem korzikai lakosnak minősülő utasok által támasztott kvantitatív kereslet meghatározása

(149) A (korzikai lakosnak minősülő és nem korzikai lakosnak minősülő) utasok által támasztott kereslet számszerűsítése érdekében a francia hatóságok mind korábbi adatokat, mind pedig a 2023–2030-as időszakra vonatkozó előrejelzéseket figyelembe vettek.

(150) A francia hatóságok a 2016 és 2021 között időszak kapcsán rendelkezésre álló adatok alapján elemezték a korzikai lakosnak minősülő és nem korzikai lakosnak minősülő utasok által a múltban támasztott keresletet. A 2023–2030-as időszakra várható keresletet illetően a francia hatóságok a 2019-ben megfigyelt keresleten alapuló előrejelzéseket készítettek (tekintettel arra, hogy a 2020. évet és 2021. évet a Covid19-válság érintette). A korzikai lakosnak minősülő és nem korzikai lakosnak minősülő utasok által a tengeri szállítás iránt támasztott kereslet változását a közlekedési kereslet hosszú távú (2015–2030) átlagos éves növekedési rátája alapján becsülték meg, mely adatokat az ökológiai átállásért felelős minisztérium 2016 júliusában tett közzé ([93]) és 2021 októberében frissített ([94]).

(151) A tengeri szállítás iránti 2030-ra várható keresletet a 14. táblázat mutatja be.

14. táblázat

Az utasok által támasztott kereslet útvonalak szerinti bontásban 2030-ban

	2030 Nem korzikai lakosnak minősülő utasok (Marseille, Toulon és Nizza térsége)	2030 Korzikai lakosnak minősülő utasok (Marseille és Toulon térsége)	2030 Összesen
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**

Forrás: Gecodia-jelentés, 43–44. táblázat.

3.4.2.1.2.2. Az egészségügyi okokból utazó személyek által támasztott mennyiségi kereslet azonosítása

(152) Az egészségügyi okokból utazó személyeket illetően a francia hatóságok nem rendelkeztek közvetlen adatokkal a szállított betegek és kísérőik számáról, célállomásukról vagy az igénybe vett szállítási módról. E tekintetben a Gecodia-jelentés jelzi, hogy ezekről az adatokról a korzikai regionális egészségügyi ügynökséget és CPAM-eket kérdezték. A korzikai regionális egészségügyi ügynökség közölte, hogy a szóban forgó információkkal nem rendelkezik. A CPAM-ek arra hívták fel a figyelmet, hogy információs rendszerük nem szolgáltat megbízható és teljes körű adatokat.

([93]) Lásd az ökológiai átállásért felelős minisztérium 2016. júliusi tanulmányát a közlekedés kapcsán támasztott várható hosszú távú keresletről, elérhető a következő internetcímen: https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Th%C3%A9ma%20-%20Projections%20de%20la%20demande%20de%20transport%20sur%20le%20long%20terme.pdf (hozzáférés: 2024. október 18.). A tanulmány megállapítása szerint a szándék az, hogy a szállítás iránti kereslet és a forgalom változásának átfogó eredményei szolgálnak majd a minisztérium decentralizált szervezeti egységei vagy pályahálózat-működtetők által kidolgozandó helyi forgalmi előrejelzések alapjául, aminek célja a régiók jövőjének elemzése, valamint a közpolitikák és a közlekedési infrastrukturális projektek értékelése lesz. A tanulmány 2030-ra és 2050-re vonatkozó előrejelzéseket tartalmaz.

([94]) Lásd a 2016. évi tanulmányt aktualizáló 2021. októberi tanulmányt, amely figyelembe veszi különösen az új környezetvédelmi jogszabályok elfogadásának hatását. A frissített verzió a következő internetcímen érhető el: https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/document_travail_52_projection_transport_snbc2_oct2021.pdf (hozzáférés: 2024. október 18.).

(153) A francia hatóságok ezért közvetett adatok alapján rekonstruálták a szóban forgó utakat.

(154) A francia hatóságok először az ATIH adataira támaszkodtak ((144) preambulumbekezdés), amelyek a Franciaország kontinentális területén (és konkrétabban a Provence–Alpes–Côte d'Azur régióban, ahol Marseille, Toulon és Nizza városa található) korzikai lakosok számára nyújtott és nyilvántartott orvosi kezelések vagy tartózkodások számára vonatkoztak (a Korzikán nem elérhető kezelések esetében). A francia hatóságok az egészségügyi okokból utazó személyek és kísérőik számát a korzikai lakosok számára a teljes Provence–Alpes–Côte d'Azur régióban nyújtott orvosi, sebészeti és szülészeti, valamint utógondozási és rehabilitációs, illetve pszichiátriai szolgáltatáshoz kapcsolódóan nyilvántartásba vett orvosi kezelések vagy tartózkodások száma alapján becsülték meg ([95]). Becslésük szerint az orvosi, sebészeti és szülészeti, valamint utógondozási és rehabilitációs, illetve pszichiátriai szolgáltatásokhoz kapcsolódó összes orvosi kezelés keretében évente átlagosan 65 000 személy utazott egészségügyi okokból. Csak Bouches-du-Rhône megyébe (Marseille) évente átlagosan mintegy 53 000 utas érkezett a 2015–2019-es időszakban.

(155) A becslés a kísérőket is magában foglalja. A francia hatóságok a becslés során úgy kalkuláltak, hogy egy kísérő személy rendszeresen jelen van az egészségügyi okokból utazó 19 évesnél fiatalabb és 75 évesnél idősebb személyek esetében, valamint az egészségügyi okokból utazó személyek többi korcsoportjában minden második esetben. Ennek eredményeként a francia hatóságok megállapították, hogy egy korzikai beteg egészségügyi okokból történő (menettérti) utazása ténylegesen 1,4 utas szállítását (és visszaszállítását) jelenti, figyelembe véve a kísérő személyek jelenlétének szükségességét. Franciaország szerint ez a feltételezés összhangban volt a CPAM 2A-tól gyűjtött empirikus adatokkal, mivel a CPAM 2A által elfogadott 15 237 előzetes jóváhagyási kérelem 41,5 %-a (6 318) kísérő személyt érintett, továbbá e 6 318 kérelem 7,5 %-a egy második kísérő személyt is érintett.

(156) A francia hatóságok ezt követően kétféleképpen becsülték meg a tengeri utak számát.

(157) Az első megközelítés az volt, hogy az egészségügyi okokból utazó személyek számát úgy állapították meg, hogy az egészségügyi okokból utazó és útjukhoz repülőgépet igénybe vevő utasok számát levonták az egészségügyi okokból utazó személyek becsült teljes számából. Azok a francia hatóságok rendelkezésére álló adatok, amelyek azon utasokra vonatkoznak, akik Korzika és Bouches-du-Rhône (Marseille) megye között repülővel utaztak egészségügyi okokból a 2016 és 2019 közötti időszakban ([96]), azt mutatják, hogy a légi közlekedést évente átlagosan mintegy 38 000 utas vette igénybe (az egészségügyi okokból utazó személyek – akiknek becsült száma 53 000 – mintegy 70 %-a, (154) preambulumbekezdés). E számítások alapján a francia hatóságok arra a következtetésre jutottak, hogy az egészségügyi okokból Bouches-du-Rhône megyébe utazó személyek ezen utak akár 30 %-át tengeren teszik meg.

(158) A második megközelítés keretében a korzikai lakosok által 2020 és 2021 között a CPAM 2A-hoz az egészségügyi okokból történő utazásokhoz kapcsolódó utazási költségek visszatérítése céljából küldött 15 237 előzetes jóváhagyási iránti kérelmet elemezték. Az előzetes jóváhagyás iránti kérelmek – melyek olyan dokumentumok, amelyeknek tartalmazniuk kell az orvos által a beteg állapotának megfelelően előírt szállítási módot feltüntető orvosi rendelvényt ((136)–(148) preambulumbekezdés) – elemzése feltárta, hogy a kérelmek mintegy 4 %-a érintett tengeri szállítást.

(159) E két megközelítés alapján elmondható, hogy az egészségügyi okokból utazó és a hajóval történő szállítást választó személyek aránya az egészségügyi okokból Marseille-be utazó összes utazó személy között 4 % és 30 % között mozog. A két megközelítés összeegyeztetése és annak biztosítása érdekében, hogy az ezen utasok által támasztott kereslet mértékét óvatosan mérhessék fel, a francia hatóságok végül arra a következtetésre jutottak, hogy az egészségügyi okokból utazó személyek között a hajóval utazók becsült aránya 10 % (a Bouches-du-Rhône megyében 2019-ben egészségügyi okokból utazó személyek közül – akiknek számát a francia hatóságok 53 000-ra becsülték – mintegy 5 400).

([95]) Az orvosi, sebészeti és szülészeti szolgáltatások kapcsán a korzikai betegek által támasztott utazási iránti keresletet (menettérti út, kísérő személy nélkül) a regisztrált tartózkodások száma alapján értékelték (1 tartózkodás = 1 menettérti utat igénybe vevő utas = 2 utazás). Az utógondozási és rehabilitációs tevékenységek kapcsán – melyek kórházi ápolási napokban kerültek kifejezésre – a francia hatóságok a nyilvántartásba vett tartózkodások számához viszonyítva becsülték meg az utazások számát (1 tartózkodás = 1 menettérti utat igénybe vevő utas = 2 utazás), figyelembe véve, hogy az ellátás helyétől függetlenül egy tartózkodás átlagosan 45 nap kórházi ápolásnak felelt meg. Végül pedig a pszichiátriai szolgáltatások kapcsán az utasok számát a nyilvántartásba vett kezelések száma alapján számították ki (1 kezelés = 1 menettérti utat igénybe vevő utas = 2 utazás).

([96]) A francia hatóságok által gyűjtött adatok a(z) […] és a CPAM-ek között megkötött szállítási szerződésekből származnak.

(160) Végezetül: a francia hatóságok megvizsgálták, hogy a különböző korzikai kikötőket hány egészségügyi okokból utazó személy használja, illetve ezt a számot az orvosi, sebészeti és szülészeti szolgáltatások szerinti bontásban is közölték (a kapcsolódó térkép elérhető az ATIH holnapján).

(161) Az egészségügyi okokból utazó személyek által 2023 és 2030 között támasztott éves kereslet becsléséhez a francia hatóságok abból indultak ki, hogy – egyrészt a népesség várható növekedésének és az idősödő népességnek, másrészt pedig a korzikai egészségügyi ellátás alakulásának következtében – a 2023 és 2030 közötti időszakra előre jelzett kereslet az egészségügyi okokból utazó személyek által 2019-ben megtett utakhoz képest stabil marad. A 15. táblázat a korzikai kikötők és a marseille-i kikötő között hajóval megtett egészségügyi okokból történő utak becsült számát mutatja.

15. táblázat

A Korzikán élő betegek és kísérő személyek által Korzika és Marseille között egészségügyi okokból, hajóval megtett utazások becsült száma (éves utasszám)

	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**

Forrás: A francia hatóságok által 2023. július 27-én benyújtott észrevételek.

3.4.2.2. A piac felhasználói igények kielégítésére való képességének meghatározása

(162) A Korzika és a francia kontinentális terület közötti tengeri személyszállítást igénybe vevő felhasználók különböző kategóriái által támasztott minőségi és mennyiségi kereslet becslését követően a francia hatóságok kísérletet tettek annak meghatározására, hogy a piaci kínálat milyen mértékben képes kielégíteni ezt a keresletet.

3.4.2.2.1. Az üzemeltetőkkel folytatott konzultáció

3.4.2.2.1.1. Feltett kérdések

(163) Az üzemeltetőkkel folytatott konzultáció először is egy kérdőívből állt, amely négy általános kérdést tartalmazott a személyszállítás kapcsán:

— az első kérdés arra kérte fel a tengeri fuvarozókat, hogy tegyék meg észrevételeiket a felhasználói kereslet azon jellemzőivel kapcsolatban, melyeket a felhasználókkal folytatott konzultációt támogató dokumentum azonosított és ismertetett ((95) preambulumbekezdés),

— a második kérdés arra kérte fel az üzemeltetőket, hogy ismertessék a flottát, amelyet valószínűsíthetően használni fognak a Korzika és Franciaország kontinentális területe közötti tengeri szolgáltatások céljára,

— a harmadik kérdés arra irányult, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek 2019. évi rendszere keretében a szolgáltatók 2023-tól kezdődően terveznek-e új járatokat indítani egy vagy több útvonalon. A kérdéshez tartozott egy lista is, amely a marseille-i kikötő és korzikai kikötők, a touloni kikötő és a korzikai kikötők, valamint a nizzai kikötő és a korzikai kikötők közötti valamennyi tengeri összeköttetéshez kapcsolódóan jelölte az útvonalakat. Az üzemeltetőknek minden egyes útvonal esetében jelezniük kellett, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek 2019. évi rendszerének keretében üzemeltetnek-e majd járatokat az adott útvonalon. A kérdőív azt is lehetővé tette az üzemeltetők számára, hogy észrevételeket tegyenek a szóban forgó útvonal üzemeltetésével kapcsolatban.

(164) Ha a harmadik kérdésre egy vagy több útvonal esetében „igen" volt a válasz, a szolgáltató konkrétabb kérdéssort kapott az általa esetlegesen bevezetendő járat kapcsán. Az üzemeltetőknek ezeket az információkat minden olyan útvonalra vonatkozóan meg kellett adniuk, amely kapcsán úgy nyilatkoztak, hogy képesek arra, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek 2019. évi rendszerének keretében kereskedelmi szolgáltatás nyújtásáról tegyenek ajánlatot.

(165) Ha például egy üzemeltető úgy nyilatkozott, hogy képes kereskedelmi szolgáltatást nyújtani a Marseille–Ajaccio útvonalon, a következő kérdésekre kellett válaszolnia:

— Nyújtott-e már tengeri szállítási szolgáltatást a 2015–2022-es időszakban a szóban forgó útvonalon ([97])?

— Az év mely szakában nyújtaná az üzemeltető a szolgáltatását ([98])?

— Milyen típusú hajókat használna az üzemeltető a kereskedelmi szolgáltatás nyújtásához ([99])?

3.4.2.2.1.2. A beérkezett válaszok összegzése

(166) Az üzemeltetőkkel folytatott konzultációban három üzemeltető vett részt: a Corsica Linea, a La Méridionale és a Corsica Ferries.

(167) A Corsica Linea és a La Méridionale kijelentette, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek 2019. évi rendszerének keretében nem nyújtanának kereskedelmi szolgáltatást Korzika és Franciaország kontinentális területe között.

(168) A Corsica Ferries ismertette, hogy milyen kereskedelmi szolgáltatást kezdene nyújtani a személyszállítási közszolgáltatási szerződés hiányában. A kérdőívre adott válaszainak alátámasztására a Corsica Ferries több Excel-fájlt is benyújtott, amelyek többek között a hajóinak kapacitásait és az általa nyújtandó kereskedelmi szolgáltatást részletezi.

(169) Az üzemeltetőkkel folytatott konzultáció első kérdésére válaszolva a Corsica Ferries rámutatott, hogy a kérdőívre adott válaszait, valamint a szállítási szolgáltatására vonatkozó adatokat tartalmazó Excel-fájlt úgy állították össze, hogy a CdC által hozzájuk eljuttatott dokumentumokban nem szerepeltek a területi folytonossági igények és követelmények. E bizonytalanságok fényében a Corsica Ferries a hajóinak kapacitására vonatkozó Excel-fájljában nem modellezte a 2023–2028-as időszakban felkínált kapacitás növekedését vagy csökkenését: a bejelentett kapacitás tehát a teljes vizsgált időszakra nézve változatlan volt.

(170) A 4. kérdésre adott válaszában a Corsica Ferries kijelentette, hogy közszolgáltatási szerződés hiányában 2023. január 1-jétől személyszállító járatokat üzemeltetne valamennyi kontinentális kikötő (Marseille, Nizza, Toulon) és valamennyi korzikai kikötő között, kivéve a proprianói kikötőt. Konkrétabban: nappali és éjszakai kereskedelmi (árufuvarozó és utasszállító) járatokat kínálna, melyek a következőket foglalnák magukban:

— naponta egy menettérti út Franciaország kontinentális területe, valamint az ajacciói kikötő és a bastiai kikötő között (hetente legalább öt járat Toulonból és kettő Marseille-ből),

— havi kettő menettérti út Marseille-ből és legalább heti három menettérti út Toulonból Porto-Vecchio és L'Île-Rousse kikötőjébe,

— Proprianóba irányuló kereskedelmi járatot nem tervez, mivel a Corsica Ferries szerint Propriano helyettesíthető Ajaccióval, amelyet ajánlata szerint naponta legalább egy Marseille-ből és Toulonból érkező járattal szolgálna ki,

— további tengeri szállítási szolgáltatások a nizzai kikötő és Korzika között a július és szeptember közötti időszakban.

(171) A Corsica Ferries arról tájékoztatta a francia hatóságokat, hogy flottája 13 hajóból áll, melyek nem egy adott útvonalhoz vannak hozzárendelve. A vállalat azt is kijelentette, hogy az átkelések 15 %-a minden útvonalon a nap folyamán történne (mindkét irányban 6:00 és 16:00 közötti indulással, és 14:00 és 24:00 közötti érkezéssel).

([97]) Ha a válasz nemleges volt, az üzemeltetőnek meg kellett azt indokolnia.

([98]) Az üzemeltetőnek a következőkről is tájékoztatást kellett adnia: i. amennyiben nem egész éven át elérhető szolgáltatásról van szó, az év mely konkrét időszakában tervezné a szolgáltatás nyújtását, ii. a tervezett szolgáltatás közvetlen járatokat foglal-e magában, iii. az átkelések járatsűrűsége, iv. a tervezett indulási és érkezési idők, valamint v. az évente tervezett közvetlen átkelések teljes száma.

([99]) Az üzemeltetőnek ismertetnie kellett, hogy i. a használt hajó mennyiben felel meg a területi folytonossággal kapcsolatosan felmerült igényeknek, ii. az érintett hajók számát, iii. a hajók kapacitását, iv. azok jellemzőit, v. a végrehajtott környezetvédelmi intézkedéseket, és vi. a hajók fedélzetén kínált szolgáltatásokat.

(172) Hajóinak személyszállítási kapacitása kapcsán a Corsica Ferries a 16. táblázatban szereplő információkat bocsátotta a francia hatóságok rendelkezésére.

16. táblázat

A Corsica Ferries potenciális szolgáltatása a közszolgáltatási kötelezettségek 2019. évi rendszere keretében (éves utasszám) közszolgáltatási szerződések hiányában

	2023–2028 Nem korzikai lakosok (Marseille, Toulon és Nizza térsége)	2023–2028 Korzikai lakosnak minősülő utasok (Marseille és Toulon térsége)	2023–2028 Összesen
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**

Forrás: A Corsica Ferries válasza a Korzika és Franciaország kontinentális területe közötti tengeri szolgáltatások piaci tesztjére (2022. február 22.).

(173) A Corsica Ferries azt is kijelentette, hogy ajánlata (a marseille-i kikötőből induló szolgáltatás tekintetében) csak a Korzika és a kontinentális terület közötti tengeri szállításra vonatkozó közszolgáltatási szerződés hiányában lenne érvényes.

3.4.2.2.2. A piaci hiányosság elemzése

(174) A Corsica Ferries által kiépítendő kapacitás elemzését követően a francia hatóságok arra a következtetésre jutottak, hogy közszolgáltatási szerződések hiányában a piac képes lenne kielégíteni a 2023–2028-as időszakban a korzikai lakosnak minősülő utasok (kivéve az egészségügyi okokból utazó személyeket) és a nem korzikai lakosnak minősülő utasok által az Ajaccio, Bastia, L'Île-Rousse és Porto-Vecchio kikötői, valamint a francia kontinentális kikötők közötti tengeri szolgáltatások iránt várhatólag támasztott keresletet.

(175) A francia hatóságok azonban megjegyzik, hogy a Corsica Ferries nem szolgálná ki a proprianói kikötőt. Ebből azt a következtetést vonják le, hogy a proprianói kikötő és a francia kontinentális kikötők közötti tengeri szállítás tekintetében mind a korzikai lakosnak minősülő utasok, mind pedig a nem korzikai lakosnak minősülő utasok esetében teljes piaci hiányosság áll fenn.

(176) Továbbá az egészségügyi okokból utazó személyek által támasztott keresletet illetően a francia hatóságok úgy vélik, hogy a Corsica Ferries a marseille-i kikötőbe csak hetente kétszer indítana járatokat az ajacciói kikötőből és a bastiai kikötőből, és havonta három járatot Porto-Vecchio és L'Île-Rousse kikötőjéből. Emellett, amint azt a (170) preambulumbekezdés megjegyzi, a Corsica Ferries nem szolgálná ki a proprianói kikötőt. Ezért a francia hatóságok úgy vélik, hogy a Corsica Ferries által kínált szolgáltatás nem kellően rendszeres a Marseille kikötőjébe irányuló útvonalon, mely kikötő az egészségügyi okokból utazó személyek által preferált kikötő.

3.4.2.3. Következtetés a tengeri személyszállítás iránti közszolgáltatási igény meglétéről

(177) Tekintettel a proprianói kikötő és a francia kontinentális kikötők között a korzikai lakosnak minősülő utasok és a nem korzikai lakosnak minősülő utasok tengeri szállítása tekintetében fennálló piaci hiányosságra, a francia hatóságok arra a következtetésre jutottak, hogy 2023 és 2030 között a proprianói kikötőből kiinduló, illetve oda irányuló szolgáltatás iránti becsült mennyiségi kereslet egészét fedező közszolgáltatási igény áll fenn, amint azt a 14. táblázat mutatja.

(178) Tekintettel arra, hogy az egyes korzikai kikötők és marseille-i kikötő között az egészségügyi okokból utazó személyek tengeri szállítása tekintetében a Corsica Ferries által nyújtott szállítási szolgáltatások nem megfelelő volta miatt piaci hiányosság tapasztalható, a francia hatóságok arra a következtetésre jutottak, hogy a 2023 és 2030 között a Marseille-be egészségügyi okokból utazó személyek által támasztott teljes kereslet (melyet a 15. táblázat mutat) tekintetében közszolgáltatási igény áll fenn.

3.4.3. *A tengeri árufuvarozás iránti közszolgáltatási igény leírása*

(179) Ez az alszakasz a francia hatóságok által levont következtetéseket ismerteti i. a Korzika és a kontinentális terület közötti tengeri árufuvarozást igénybe vevő felhasználók által támasztott kereslet fennállásával kapcsolatban, valamint ii. annak ismertetésével kapcsolatban, hogy e kereslet tekintetében piaci hiányosság áll fenn.

3.4.3.1. A felhasználók által támasztott kereslet azonosítása

(180) Az alábbi alszakaszok a francia hatóságok által a Korzika és a kontinentális terület közötti árufuvarozást igénybe vevő felhasználók által támasztott minőségi keresletre, valamint az ugyanezen felhasználók által támasztott mennyiségi keresletre vonatkozóan végzett elemzéseket ismertetik.

3.4.3.1.1. A minőségi kereslet azonosítása

(181) Ez az alszakasz először is a felhasználókkal folytatott konzultáció eredményeit ismerteti, majd rátér a kikötőkkel folytatott konzultáció eredményeire, végül pedig szól a Gecodia-jelentés következtetéseiről, melyek kiegészítik a nyilvános konzultációk eredményeit.

3.4.3.1.1.1. A felhasználókkal folytatott konzultációk eredményei

3.4.3.1.1.1.1. Feltett kérdések

(182) A felhasználókkal folytatott konzultációt támogató dokumentumban ((95) preambulumbekezdés) a francia hatóságok előzetesen különbséget tettek a vontatott teheráru és a nem vontatott teheráru fuvarozása között ([100]).

(183) A felhasználókkal folytatott konzultáció magában foglalt egy, a tengeri árufuvarozás valamennyi felhasználójának címzett kérdőívet. A kérdőív mintegy 20 kérdést, valamint válaszlehetőségeket tartalmazott (néhány esetben a felhasználók több választ is megjelölhettek). A kitöltéshez szükséges becsült idő öt perc volt.

(184) Az első három kérdés a felhasználói profilokról való általános tájékozódást szolgálta. Az első kérdésre válaszolva a felhasználók a marseille-i kikötő és az öt korzikai kikötő közötti, Korzikára irányuló tengeri útvonal(ok)ról adtak információkat ([101]). A második kérdés arra vonatkozott, hogy a felhasználók mely ágazatban folytatnak tevékenységet, illetve hogy mi központi ügyintézési helyük irányítószáma. A harmadik kérdés arra kérte a felhasználókat, hogy ismertessék véleményüket a vontatott teheráru és a nem vontatott teheráru fuvarozásának megkülönböztetésétől, és adjanak tájékoztatást a szóban forgó útvonalon 2019-ben fuvarozott vontatott teheráru és/vagy nem vontatott teheráru volumenéről.

(185) A 4–13. kérdés arról kérdezte a felhasználókat, hogy mennyire elégedettek az érintett útvonal(ak)on kínált tengeri szállítási szolgáltatásokkal. A kérdések konkrétabban a következőkre vonatkoztak:

— a szóban forgó útvonalon kínált szolgáltatás megfelel-e a felhasználó igényeinek (válasz: igen vagy nem),

— a felhasználók tapasztalnak-e nehézségeket a rendelkezésre álló kapacitás tekintetében ([102]),

— annak pontosítása, hogy a felhasználók milyen árufuvarozási nehézségekkel szembesülnek, és hogy e nehézségek következtében elkezdtek-e más útvonalakat használni ([103]),

— hogy a felhasználók elégedettek-e a korzikai indulási és érkezési időpontokkal (kielégítőnek vagy nem kielégítőnek találják-e azokat, ha nem, akkor korábbi vagy későbbi indulást vagy érkezést preferálnának-e) és az igénybe vett tengeri útvonalakon kínált tengeri szállítási szolgáltatások járatsűrűségével,

— hogy szükséges-e módosítani a közszolgáltatási kötelezettségek 2019. évi rendszer szerinti maximális fuvardíjat.

([100]) A felhasználókkal folytatott konzultációt támogató dokumentum kifejti, hogy a nem vontatott teheráru fuvarozása – a vontatott teheráruétól eltérően – jelentős mértékű kikötői kezelést (kikötői berendezések, munkaerő) igényel.

([101]) Ha a felhasználók több útvonalat is igénybe vettek, minden egyes igénybe vett útvonalra vonatkozóan külön kérdőívet kellett kitölteniük.

([102]) A válaszlehetőségek a következők voltak: rendszeresen, gyakran, alkalmanként, soha.

([103]) A válaszlehetőségek a következők voltak: ugyanaz az útvonal, más útvonalak Marseille-en keresztül, egyéb útvonalak Toulonon keresztül, egyéb útvonalak Nizzán keresztül, egyéb (részletezendő).

(186) A 14–20. kérdésre válaszolva a felhasználók arról számoltak be, hogyan választják ki azt a kontinentális kikötőt, ahol a szolgáltatást igénybe veszik. A konkrét kérdések a következők voltak:

— amikor a Marseille-ből kiinduló valamely útvonalat lefoglalják, akkor mérlegelik-e a kontinentális területen található többi kikötőben rendelkezésre álló átkelési lehetőségeket ([104]),

— a fő ok, amely miatt a válaszadó a marseille-i kikötőt választotta a kontinentális területen található többi kikötővel szemben ([105]),

— ha a marseille-i kikötőben a tengeri szállítás viteldíját 5–10 %-kal megemelnék, akkor a felhasználó hajlandó lenne-e arra, hogy egy másik kontinentális kikötőben (Toulonban, Nizzában vagy mindkettőben) vegye igénybe a tengeri szállítási szolgáltatásokat a Korzikára vagy Korzikáról történő utazáshoz,

— hogy a felhasználó 2019 óta utazott-e Toulonból vagy Nizzából Korzikára (igen vagy nem), és ha igen, mi volt a fő oka annak, hogy a marseille-i kikötő helyett másik kontinentális kikötőt (Toulon vagy Nizza) választott ([106]).

(187) Végezetül, a 21. kérdés azt vizsgálta, hogy a felhasználók elfogadnák-e azt, ha a jelenlegi szolgáltatás (ro/pax) helyett a teljes egészében árufuvarozásra szolgáló hajókat (ro-ro) igénybe vevő szállítási szolgáltatás lenne elérhető.

3.4.3.1.1.1.2. A beérkezett válaszok összegzése

(188) A francia hatóságokhoz a konzultációs időszak végéig csupán öt kitöltött kérdőív érkezett be. Tekintettel erre az alacsony számra, a Gecodia közvetlenül lépett kapcsolatba több olyan közlekedési és logisztikai vállalattal, amelyek Korzika és a kontinentális terület közötti tengeri árufuvarozási szolgáltatásokat vesznek igénybe. A Gecodia szándéka az volt, hogy közvetlenül, telefonon szerezze meg a kérdőívre adandó válaszokat.

(189) A francia hatóságok azt közölték, hogy a Gecodia 21 fuvarozó vállalattal vette fel a kapcsolatot, amelyek a Korzika és a kontinentális terület között fuvarozott összes nem vontatott teheráru forgalmának körülbelül 90 %-át, valamint az összes vontatott teheráru forgalmának 70 %-át bonyolították. A megkeresett fuvarozók főként a Marseille-ből kiinduló útvonalakat használtak, de e fuvarozók több mint fele Toulonból induló útvonalakat is igénybe vett. A fuvarozók a Korzika (mindegyik korzikai kikötő) és a kontinentális terület (mindegyik kontinentális kikötő) közötti minden egyes útvonalra, illetve minden egyes teherárutípusra (vontatott és nem vontatott) vonatkozóan válaszoltak a kérdésekre.

(190) A nem vontatott teheráru ([107]) fuvarozása kapcsán a kérdőívre adott válaszok a következőképpen foglalhatók össze:

— a válaszadók valamivel több mint fele véli úgy, hogy a jelenleg kínált tengeri szállítási szolgáltatás általában nem felel meg az igényeiknek. Ezek az eredmények útvonaltól függően változnak: a kontinentális terület, valamint Propriano és L'Île-Rousse közötti közlekedési szolgáltatásokat igénybe vevő felhasználók mindegyike elégedett a jelenlegi kínálattal, ezzel szemben az Ajaccióba/Bastiába irányuló, illetve onnan kiinduló szállítási szolgáltatásokat igénybe vevők szinte mindannyian elégedetlenségüknek adtak hangot ([108]),

— a legtöbb felhasználó a rendelkezésre álló kapacitás tekintetében ütközik nehézségekbe, különösen a kontinentális terület és Bastia közötti útvonalakon (ahol 100 %-uk gyakran vagy rendszeresen szembesül nehézségekkel), valamint a kontinentális terület és Ajaccio vagy Porto-Vecchio közötti útvonalakon (ahol több mint 50 %-uk gyakran vagy rendszeresen szembesül nehézségekkel),

— általában elmondható, hogy a válaszadók elégedettek azokkal a korzikai indulási és érkezési időpontokkal, valamint a menettérti utaknak azzal a járatsűrűségével, amely a felhasználókkal folytatott konzultáció idején állt fenn,

([104]) A válaszlehetőségek a következők voltak: nincs választási lehetőségem (kötelező helyfoglalás), rendszeresen, csak bizonyos utak esetében (ebben az esetben pontosítani kellett, hogy mely utak esetében nem végeztek összehasonlítást), soha.

([105]) A válaszlehetőségek a következők voltak: legalacsonyabb viteldíj, kikötői infrastruktúra, menetrend, a szolgáltatás jobb minősége, a kikötő közelsége a célállomáshoz, az utazás típusa, egyéb (részletezendő).

([106]) A válaszlehetőségek a következők voltak: legalacsonyabb viteldíj, megfelelőbb menetrend, úti célom közelebb volt a kiválasztott kikötőhöz, a marseille-i szolgáltatások teljes mértékben le voltak foglalva, egyéb (részletezendő).

([107]) Emlékeztetőként megemlítendő, hogy nem vontatott teheráru fuvarozása kizárólag a korzikai kikötők és marseille-i kikötő között zajlik.

([108]) Porto-Vecchio esetében vegyesebb a kép: a válaszadók 64 %-a nem találta kielégítőnek a szolgáltatást.

— a válaszadók egyike sem hasonlítja össze a marseille-i kikötőből induló átkeléseket a más kikötőkből induló átkelésekkel. A marseille-i kikötő közelsége szinte az egyetlen ok, amely miatt e kikötőt választják az utasok. Mindegyik válaszadó úgy nyilatkozott, hogy akkor sem választana másik kontinentális kikötőt, ha a Marseille-ből induló tengeri szállítás viteldíjai megemelkednének,

— szinte mindegyik válaszadó a kizárólag teherszállító (ro-ro) hajókat részesítené előnyben a kombinált utas- és teherszállító hajókkal szemben.

(191) A vontatott teheráru fuvarozását illetően a kérdőívre adott válaszok a következőképpen foglalhatók össze:

— a válaszok valamivel több mint fele tartalmazza azt az információt, hogy a Marseille-ből kiinduló/Marseille-ba irányuló jelenleg kínált tengeri szállítási szolgáltatás általában megfelel az igényeknek; ezzel szemben a Toulonból kiinduló szolgáltatást nem tartják kielégítőnek (a válaszok 77 %-a). Ezek az eredmények útvonaltól függően változnak: szinte minden felhasználó panaszokat fogalmaz meg tesz a Bastiába tartó/Bastiából kiinduló útvonallal kapcsolatban (a Marseille-t és Toulont igénybe vevő válaszadók esetében). A válaszadók fele elégedetlen az Ajaccióba irányuló/Ajaccióból kiinduló és Porto-Vecchióba irányuló/Porto-Vecchióból kiinduló szolgáltatással (a marseille-i és touloni kikötőt igénybe vevő válaszadók), ezzel szemben a Proprianóba irányuló/Proprianóból kiinduló és a L'Île-Rousse-ba irányuló/L'Île-Rousse-ból kiinduló szolgáltatással alapvetően elégedettek,

— a felhasználók többsége nehézségekbe ütközik a rendelkezésre álló kapacitás tekintetében, különösen a Bastiába irányuló útvonalakon (100 %-uk gyakran vagy rendszeresen szembesül ezzel a jelenséggel mind Marseille-ben, mind Toulonban), valamint az Ajaccióba és Porto-Vecchióba irányuló útvonalakon (a Marseille-ből kiinduló útvonalak esetében 50 %-uk, a Toulonból kiinduló útvonalak esetében 100 %-uk tapasztal gyakran vagy rendszeresen nehézségeket),

— általában elmondható, hogy a válaszadók elégedettek azokkal a touloni és marseille-i indulási és érkezési időpontokkal, valamint a menettérti utaknak azzal a járatsűrűségével, amelyek/amely a felhasználókkal folytatott konzultáció idején voltak/volt érvényben,

— a válaszadók szinte egyike sem hasonlítja össze a marseille-i kikötőből induló átkeléseket a más kikötőkből induló átkelésekkel. A marseille-i kikötő közelsége szinte az egyetlen ok, amely miatt e kikötőt választják az utasok. Mindegyik válaszadó úgy nyilatkozott, hogy akkor sem választana másik kontinentális kikötőt, ha a Marseille-ből kiinduló tengeri szállítás viteldíjai megemelkednének,

— 2019-ben a válaszadók kevesebb mint 40 %-a vett igénybe Marseille-től eltérő kontinentális kikötőket. Ezek az eredmények útvonaltól függően változnak: a Bastiába/Bastiából utazó válaszadók 80 %-a, az Ajaccióba/Ajaccióból utazó válaszadók 50 %-a vette igénybe a touloni kikötőt, de más korzikai kikötőkbe/kikötőkből gyakorlatilag egyáltalán nem utaztak. A touloni kikötőt csak abban az esetben használják, ha a marseille-i kikötőben az összes járat foglalt. Mindegyik válaszadó úgy nyilatkozott, hogy akkor sem választana másik kontinentális kikötőt, ha a Marseille-ből kiinduló tengeri szállítás viteldíjai megemelkednének,

— a válaszadók többsége inkább a kizárólag teherszállító (ro-ro) hajókat részesíti előnyben a ro/pax-szal nyújtott szolgáltatással szemben.

3.4.3.1.1.2. A kikötőkkel folytatott konzultáció

3.4.3.1.1.2.1. Feltett kérdések

(192) A kikötőkkel folytatott konzultációt kísérő kérdőív három részből állt, melyek az áruforgalomra vonatkoztak.

(193) A kérdőív első része arra kérte fel a kikötői hatóságokat, hogy tegyék meg észrevételeiket a felhasználói kereslet azon jellemzőivel kapcsolatban, melyeket a felhasználókkal folytatott konzultációt támogató dokumentum azonosított és ismertetett ((95) preambulumbekezdés). Konkrétabban, az első rész arra kérte fel a kikötői hatóságokat, hogy:

— fűzzenek megjegyzéseket a vontatott teheráru fuvarozásának és a nem vontatott teheráru fuvarozásának megkülönböztetéséhez,

— piaci ismereteik alapján tüntessék fel a kikötő vonzáskörzetének méretét,

— jelezzék, hogy véleményük szerint kikötői infrastruktúrájuk a vontatott teheráru és a nem vontatott teheráru Korzika és a kontinentális terület közötti fuvarozásának egésze vagy egy része tekintetében nem helyettesíthető-e más kikötőkkel,

— fűzzenek megjegyzéseket az árufuvarozást végző kikötők közötti verseny jelenlegi és hétéves szintjéhez.

(194) A kérdőív második része arra kérte fel a kikötői hatóságokat, hogy nyújtsanak be teljes körű leírást arról, hogy valószínűsíthetően milyen kikötői infrastruktúrát vennének igénybe a Korzika és Franciaország kontinentális területe közötti tengeri szállítási szolgáltatások lebonyolításához.

(195) A harmadik rész (az 5.1–5.8. kérdés a nem vontatott teheráru fuvarozásának vonatkozásában, a 6.1–6.8. kérdés pedig a vontatott teheráru fuvarozásának vonatkozásában) lényegében arról kérdezte a kikötői hatóságokat, hogy infrastruktúrájuk mennyiben alkalmas a teherforgalom kezelésére. A kikötői hatóságoknak konkrétabban az alábbiakat kellett feltüntetniük:

— infrastruktúrájuk foglal-e magában olyan területeket, ahol a nem vontatott teheráru és a vontatott teheráru kezelése végezhető (válasz: igen vagy nem) ([109]),

— azok a hajótípusok, melyeket e területek fogadni képesek ([110]),

— hogy kikötői infrastruktúrájuk jelenleg kezel-e vontatott teherárut és/vagy nem vontatott teherárut ([111]),

— hogy infrastruktúrájuk képes-e napi gyakoriságú ([112]) és heti gyakoriságú ([113]) menettérti utakat biztosítani a teherforgalom számára (válasz: igen vagy nem),

— hogy a kikötői hatóságok biztosítani tudnak-e a Korzikára irányuló árufuvarozási szolgáltatások kapcsán naponta és hetente bizonyos számú menettérti utat (válasz: igen vagy nem) ([114]).

3.4.3.1.1.2.2. A beérkezett válaszok összegzése

(196) Amint arról a (120) preambulumbekezdés említést tesz, a francia hatóságokhoz a touloni, a marseille-i és a nizzai kikötői hatóságoktól érkeztek válaszok.

(197) A kérdőív első részéből az tűnt ki, hogy a három kikötő megfelelőnek tartja a francia hatóságok által a vontatott teheráru fuvarozása és a nem vontatott teheráru fuvarozása megkülönböztetése kapcsán alkalmazott megközelítést. Árufuvarozási vonzáskörzetüket illetően a nizzai és touloni kikötő úgy nyilatkozott, hogy vonzáskörzetük csak helyi szintű, és a közvetlen környékre korlátozódik, míg a marseille-i kikötő úgy ítélte meg, hogy Franciaország egész területéről igénybe veszik árufuvarozási szolgáltatásaikat, különös tekintettel a Rhône-völgyön áthaladó árukra.

(198) A versenyfeltételeket illetően a nizzai kikötő úgy véli, hogy a városközpontban található infrastruktúrája, valamint a Nizza körüli térség gyenge ipari és kereskedelmi szerkezete nem teszi lehetővé – és hét év alatt sem fogja lehetővé tenni – a Korzika és a kontinentális terület közötti árufuvarozás iránti kereslet kielégítését. A touloni kikötő azt is megállapítja, hogy a marseille-i kikötő vitathatatlanul vezető szerepet játszik az árufuvarozási piacon, és hogy a touloni kikötő csak arra képes, hogy a marseille-i kikötőt kiegészítse. A touloni kikötő rámutat arra, hogy a Marseille és Toulon közötti verseny szintje „*Toulon alacsony kapacitása ellenére is egészséges, ami azt jelenti, hogy nem képes ténylegesen versenyezni ezen a piacon*”. A marseille-i kikötő úgy véli, hogy az árufuvarozás tekintetében komoly előnyt jelent földrajzi elhelyezkedése – vagyis az, hogy autópályák és a vasúti csomópontok középpontjában, valamint a fő logisztikai és közlekedési csomópontok közelében található – továbbá hogy infrastruktúrája három autópályáról is igen könnyen elérhető.

([109]) A kérdőív felkérte a kikötőket, hogy határozzák meg a kezelésre szolgáló területek méretét, hogy e területek mennyiben állnak rendelkezésre a Korzikára irányuló forgalom céljára, valamint hogy alkalmasak-e az 1. és 2. osztályba tartozó veszélyes áruk elhelyezésére.

([110]) A kikötői hatóságokat itt arra is kérték, hogy határozzák meg i. a rendelkezésre álló rakpartok számát, ii. azon hajók maximális (folyóméterben kifejezett) kapacitását, melyek fogadására az infrastruktúra képes, iii. a végrehajtott környezetvédelmi intézkedéseket.

([111]) A kikötői hatóságoknak meg kellett határozniuk továbbá a következőket: i. a pótkocsik/félpótkocsik fogadására szolgáló napi kapacitás, ii. az időszak, amikor pótkocsik/félpótkocsik fogadhatók, iii. a pótkocsik/félpótkocsik átlagos parkolási ideje, iv. a be- vagy kiszállás céljából óránként hány pótkocsit/félpótkocsit képesek kezelni.

([112]) A kikötői hatóságokat itt arra is felkérték, hogy határozzák meg a következőket: i. a naponta lehetséges megállások száma, ii. a megállások minimális és maximális időtartama, iii. a kikötőhelyek kiosztásának szabályai.

([113]) A kikötői hatóságokat itt arra is felkérték, hogy határozzák meg a következőket: i. a hetente lehetséges megállások száma, ii. a megállások minimális és maximális időtartama, iii. a kikötőhelyek kiosztásának szabályai.

([114]) A kikötői hatóságokat itt arra kérték, hogy határozzák meg a garantált megállások számát.

(199) A kérdőív harmadik részét illetően:

— *A marseille-i kikötői hatóság* kifejti, hogy 13 kikötőhellyel rendelkezik, amelyek képesek fogadni a vontatott teheráru és a nem vontatott teheráru Korzikára irányuló forgalmát. E kikötőhelyek közül öt már a 2021 és 2022 közötti időszakra szóló közszolgáltatási szerződések keretében is teljes mértékben a Korzikára irányuló forgalmat szolgálta ki, és ebbe a feladatba a fennmaradó nyolc is bevonható. A marseille-i kikötő 120 000 m² kezelési területtel rendelkezik, amely teljes egészében a Korzikára irányuló vontatott teheráru és nem vontatott teheráru fuvarozásának kiszolgálására használható. Az időjárási viszonyoktól függően, illetve veszélyes áruk kezelésére közel 30 000 m² további terület áll rendelkezésre. Végezetül: létezik egy terminálbővítési projekt, amely több mint 60 000 m² további kezelési terület létrehozását foglalja magában, mely területet aztán a kikötő a Korzikára irányuló tengeri szolgáltatások céljára használhat. Ezenkívül a marseille-i kikötő az általa benyújtott információkban kitér arra, hogy a tehergépkocsik könnyen el tudnak jutni a hajókhoz ([115]). A marseille-i kikötő óránként átlagosan 35 pótkocsi be-/kiszállítását tudja intézni, és naponta közel 240 pótkocsit tud kezelni. Végezetül: a marseille-i kikötő közli, hogy azonnali műszaki beavatkozás biztosítása céljából hajójavítási szolgáltatásokat képes nyújtani ro/pax hajók számára.

— *A touloni kikötői hatóság* kijelenti, hogy kikötői infrastruktúrája képes kezelni a vontatott teheráru és a nem vontatott teheráru forgalmát. A touloni kikötői hatóság közli, hogy a Toulon-Port de Commerce rendelkezik kezelési területekkel (3 400 m²), és hogy három olyan kikötőhelye van, amelyek ro/pax hajók számára alkalmasak, és naponta két menettérti utat tudnak kiszolgálni ([116]). A kikötői hatóság kijelenti, hogy ez a terminál naponta 80 (a nyári időszakban azonban csak körülbelül tíz) pótkocsi be- vagy kiszállítását tudja lebonyolítani. A kikötői hatóság azonban figyelmeztet arra, hogy tekintettel e területeknek a Corsica Ferries általi jelenlegi kihasználtságára (80 %), nem tudja garantálni, hogy e területeket napi rendszerességgel fel lehetne használni a Korzikára irányuló és onnan érkező menetrend szerinti forgalom céljára ([117]). A Toulon-Port de Commerce a veszélyes áruk kivételével fogadhat vontatott teherárut. Toulon-Brégaillon a maga részéről 30 000 m² kezelési területtel rendelkezik, amelyet nem vontatott teheráru céljaira – beleértve a veszélyes árukat is – használhat. Azonban csak egy kikötőhellyel rendelkezik, amely kizárólag ro-ro hajók fogadására alkalmas. Naponta 120 pótkocsi kezelésére van kapacitása. A Vari Kereskedelmi és Iparkamara szerint a Toulon-Brégaillon a legalkalmasabb arra, hogy tisztán teherforgalmat kezeljen, tekintettel arra, hogy utasokat nem tud fogadni, mivel a terminál olyan zónában található, ahol robbanóanyagokat kezelnek.

— *A nizzai kikötői hatóság* kijelenti, hogy kikötői infrastruktúrája nem képes kezelni a nem vontatott teheráru forgalmát. Vontatott teheráru fuvarozásának kezelésére azonban van lehetőség. Ez az infrastruktúra 25 900 m² kezelési területet foglal magában, de a kikötő előírja, hogy az utasforgalom minden más tevékenységgel szemben elsőbbséget élvez. Négy kikötőhely áll rendelkezésre. A kikötői hatóság előadja, hogy a vontatott teheráru fuvarozása céljára naponta legfeljebb négy menettérti járatot tud biztosítani Korzikára.

(200) Amint azt a (124) preambulumbekezdés is megemlíti, Korzikai Kereskedelmi és Iparkamara a felhasználókkal folytatott konzultáció során szabad szöveges formában is benyújtott információkat, számos adatot szolgáltatva a korzikai kikötőkben zajló árufuvarozásról.

(201) Általánosságban elmondható, hogy a Korzikai Kereskedelmi és Iparkamara felhívja a figyelmet azokra a kapacitásproblémákra, amelyekkel a proprianói kikötő kivételével valamennyi korzikai kikötő szembesül. Ez a helyzet oda vezet, hogy a nyári időszakban rendszeresen prefektusi mentességeket kell kibocsátani annak érdekében, hogy a nehéz tehergépjárművek közlekedhessenek azokon a napokon is, amikor erős a forgalom (az úgynevezett „vörös” napokon). Konkrétabban a Korzikai Kereskedelmi és Iparkamara a következőket jegyzi meg:

— *a bastiai kikötőben* 2010 óta jelentősen megnőtt az áruforgalom, és a folyamatot a Covid19-világjárvány sem lassította le. A bastiai kikötő kapacitását tekintve azonban elérte a telítettségi pontot: a kezelésre szolgáló területek túlzsúfoltak, a kezelési műveleteket korlátozott időablakokban és korlátozott térben kell elvégezni, miközben a fuvarozók a forgalmi torlódások következtében nem tudják rendszeresen időben lebonyolítani a szállításokat. Bár bastiai kikötő nyolc kikötőhellyel rendelkezik, nem alkalmas egyidejűleg nyolc hajót

([115]) A marseille-i kikötői hatóság kijelenti, hogy egy tehergépkocsi kevesebb mint öt perc alatt jut el a kikötő bejáratától a tengeri terminálig. A kikötő úgy nyilatkozik továbbá, hogy a kikötői tranzit- és regisztrációs eljárások teljes mértékben digitalizáltak, ami biztosítja a forgalom zökkenőmentes áramlását.

([116]) A touloni kikötői hatóság közli, hogy a három kikötőhely egyike, a Fournel rakpart elsősorban üdülőhajók számára van fenntartva 8:30 és 18:30 között.

([117]) A Vari Kereskedelmi és Iparkamara a válaszában a következőket jelenti ki: „tekintettel arra, hogy a Corsica Ferries már jelenleg is több mint 1,3 millió Korzikára igyekvő utast szolgál ki a közszolgáltatási szerződések keretein kívül és az egyéb európai szigeteken (Szardínia, Minorca, Majorca) elhelyezkedő célállomások esetében pedig több mint 400 000 utasnak kínál egyéb szolgáltatásokat kizárólag a [Toulon-Port de Commerce] terminálon keresztül, és mivel a helyi választott képviselők azt szorgalmazzák, hogy ezeket a számokat a 2019 és 2021 között kezelt mennyiségekre (legfeljebb 2 millió utas) korlátozzák, nagyon valószínűtlen, hogy ehhez a meglévő és jól bevált tevékenységhez a közszolgáltatási szerződésekhez kapcsolódó kötelezettségekkel összhangban további tevékenységet is hozzá lehessen adni (különös tekintettel az egész évben zajló teheráru-kezelés lehetőségére).”

fogadására, elsősorban e kikötőhelyek műszaki jellemzői (a korlátozott hosszúság és merülés) miatt. A Korzikai Kereskedelmi és Iparkamara beadványában kéri a Bastia és Marseille közötti napi gyakoriságú menettérti utak fenntartását, valamint a forgalom szakaszossá tétele érdekében, illetve a torlódásoknak/az áruk rakparton maradásának elkerülése érdekében kiegészítő menettérti utak biztosítását,

— *Ajaccio és Porto-Vecchio kikötői* is az áruforgalom is meredek megugrását tapasztalják: a hajók fedélzetén tapasztalható helyhiány miatt egyre gyakrabban maradnak vissza áruk a rakparton. A Korzikai Kereskedelmi és Iparkamara kéri, hogy mindkét kikötőben tartsák fenn a napi és heti rendszerességű menettérti utakat, valamint a forgalom szakaszossá tétele érdekében, illetve a torlódásoknak/az áruk rakparton maradásának elkerülése érdekében kiegészítő menettérti utak biztosítsanak,

— a Korzikai Kereskedelmi és Iparkamara szerint *L'Île-Rousse* a többi korzikai kikötőhöz képest kiegyensúlyozatlan, annyiban, hogy a heti gyakoriságú menettérti utak egyharmada veszélyes áruk szállítására szolgál, ami problémát jelent a kikötő vonzáskörzetének (Balagne) gazdasági életképessége szempontjából, mely térség Porto-Vecchio után a második legnépszerűbb turisztikai célpont. Ezenkívül L'Île-Rousse kikötője két kikötőhellyel rendelkezik, melyek nem használhatók egyszerre, tekintettel a két kikötőhely védelmére szolgáló egyetlen hullámtörő szélességére, valamint a rakpartok hosszára. A Korzikai Kereskedelmi és Iparkamara szerint a heti gyakoriságú menettérti utak számát háromra kell növelni, valamint szükség van egy olyan menettérti útra, amely kifejezetten veszélyes áruk szállítására szolgál,

— *a proprianói kikötőben* nem tapasztalható jelentős torlódás.

3.4.3.1.1.3. A Gecodia-jelentés következtetései az árufuvarozást igénybe vevő felek által támasztott minőségi keresletről

(202) A nyilvános konzultációk mellett a francia hatóságok arra is felkérték a Gecodiát, hogy végezzen további elemzéseket az árufuvarozási szolgáltatásokat igénybe vevő felhasználók által a Korzikára irányuló tengeri szolgáltatások iránt támasztott keresletről.

(203) Amint az a (95) preambulumbekezdésben szerepel, a francia hatóságok a felhasználókkal folytatott konzultációhoz kapcsolódó dokumentumban rámutattak arra, hogy különbséget kell tenni a vontatott teheráru fuvarozása és a nem vontatott teheráru fuvarozása között, mindenekelőtt azért, mert a kettőre más-más kezelési korlátok jellemzők.

(204) A Gecodia által készített tanulmány megerősíti a vontatott teheráru fuvarozása és a nem vontatott teheráru fuvarozása közötti különbségtételt. A Gecodia a vontatott teheráru és a nem vontatott teheráru fuvarozása iránti felhasználói kereslet földrajzi kiterjedését is elemezte annak megállapítása érdekében, hogy a felhasználók igénylik-e azt, hogy egy vagy több kontinentális kikötőben legyen lehetőség a Korzika és a kontinentális terület közötti árufuvarozásra. Az elemzés során különösen a következő paramétereket vették figyelembe:

— a kikötők kapacitása a forgalom fogadására,

— a nyilvános konzultációk során összegyűjtött észrevételek,

— az egyik vagy másik kikötőn való áthaladás többletköltsége attól függően, hogy a kontinentális területről Korzikára irányuló árufuvarozásnak mi a kiindulópontja vagy hogy a Korzikáról a kontinentális területre irányuló árufuvarozásnak mi a rendeltetési helye, valamint

— a tartós és jelentős ársokk megfigyelése (csak a vontatott teheráru fuvarozása esetében).

3.4.3.1.1.3.1. Külön felhasználói kereslet az árufuvarozás típusa szerint (vontatott teheráru fuvarozása és nem vontatott teheráru fuvarozása)

(205) A Gecodia-jelentés megállapítja, hogy jelentős különbség van a vontatott teheráru fuvarozása és a nem vontatott teheráru fuvarozása között. Először is, a nem vontatott teheráru fuvarozása során a berakodásra váró félpótkocsit le kell választani a tehergépkocsiról, amihez speciális felszerelés és a kikötői dolgozók munkája szükséges. Másodszor, a kikötőnek elegendő kapacitással (kezelésre szolgáló területekkel) kell rendelkeznie a félpótkocsik berakodás előtti tárolásához. Végül pedig a félpótkocsik berakodására nem kerülhet sor az utasok és a tehergépkocsik beszállásával egyidejűleg, ami azt jelenti, hogy a hajó hosszan tartózkodik a kikötőben. A hosszú tartózkodás miatt pedig korlátozott a rakparthasználat, ezért a kikötőnek több rakparttal kell rendelkeznie ahhoz, hogy egyszerre több célállomást kiszolgálhasson. A Gecodia-jelentés a felhasználókkal és a kikötőkkel folytatott konzultációk eredményeire támaszkodik e különbségtétel helyességének megerősítése céljából.

(206) Ezenkívül a Gecodia-jelentés rámutat arra, hogy a vontatott teheráru fuvarozása és a nem vontatott teheráru fuvarozása a fuvarozók szempontjából is eltér egymástól. A vontatott teheráru fuvarozásához nyerges vontatók nagy flottája szükséges, mivel így biztosítható naponta több pótkocsi szállítása ([118]), ezzel szemben a nem vontatott teheráru fuvarozása esetén a félpótkocsik számához viszonyítva optimalizálható a vontatók száma, így a fuvarozó egy vontatóval egy nap alatt több menettérti utat is megtehet a kikötő és a logisztikai bázis között. A Gecodia-jelentés kifejti, hogy a felhasználókkal folytatott konzultáció során a fuvarozók jellemzően úgy nyilatkoztak, hogy a nem vontatott teheráru fuvarozása esetén egy napon belül négy-hat menettérti utat tesznek meg egy vontatóval.

(207) A Gecodia-jelentés tehát arra a következtetésre jut, hogy ha egy fuvarozó a nem vontatott teheráru fuvarozása helyett a vontatott teheráru fuvarozása mellett dönt, akkor jelentősen megnövekedett személyi költségekkel kell számolnia, és további nyerges vontatókat kell beszereznie. Ebből következik, hogy a vontatott teheráru fuvarozásához és a nem vontatott teheráru fuvarozásához két különböző típusú kereslet kapcsolódik.

(208) Mindazonáltal a Gecodia-jelentés arra is rámutat, hogy a vontatott teheráru fuvarozása és a nem vontatott teheráru fuvarozása között hasonlóságok is vannak. Konkrétabban: a Gecodia-jelentés megállapítja, hogy a szállításokat (vontatott vagy nem vontatott teheráru fuvarozását) reggel, a fuvarozó ügyfele által megszabott határidő előtt kell teljesíteni, mivel késedelem vagy átütemezés esetén kötbér fizetendő. A Gecodia-jelentés ezért hangsúlyozza: fontos, hogy a kikötő a lehető legkorábban (6:00 és 7:00 között) fogadja a teherárut annak érdekében, hogy a címzettekhez időben eljusson a szállítmány, függetlenül a feladótól (szupermarketek, építőipar, futárok vagy ömlesztett rakomány). A nem vontatott teheráru fuvarozása esetében is igen fontos, hogy (a kontinentális területre visszatérő) rakomány nélküli félpótkocsikat igen korán fogadják a kikötőben, mivel idő szükséges ahhoz, hogy a partra szállított félpótkocsik visszajussanak a logisztikai bázisokra (a kiskereskedőkhöz vagy a fuvarozókhoz), sor kerülhessen a berakodásra, majd a járművek visszatérhessenek a kikötőbe. Ezenkívül mindkét esetben szükség van rendszeres tengeri járatokra, hogy biztosítani lehessen Korzika árukkal történő ellátását és a félpótkocsik/tehergépjárművek visszaszállítását a kontinentális területre.

3.4.3.1.1.3.2. A nem vontatott teheráru tengeri fuvarozása iránt támasztott kereslet kizárólag a marseille-i kikötőben

(209) A Gecodia-jelentés szerint a nem vontatott teheráru fuvarozását igénybe vevő felhasználók kizárólag a marseille-i kikötőt használják, tehát ez a kikötő nem helyettesíthető a többi kontinentális kikötővel, vagyis a touloni és a nizzai kikötővel.

(210) *Először is* a Gecodia-jelentés megállapítja, hogy csak Marseille ([119]) és Toulon-Brégaillon kikötői rendelkeznek az ilyen típusú forgalom fogadásához szükséges infrastruktúrával, szemben a Toulon-Port de Commerce-szal és a nizzai kikötővel. A Toulon-Brégaillon egyetlen kikötőhellyel rendelkezik csak, ami azt jelenti, hogy nem lenne képes naponta egynél több átkelést biztosítani Korzikára, tekintettel azokra a korlátokra, amelyek a megállás időtartamából és a nem vontatott teheráru indulásának idejéből erednek ([120]). A marseille-i kikötő és a Toulon-Brégaillon kikötő egymással való helyettesíthetősége az ilyen típusú forgalom tekintetében tehát legfeljebb egy útvonalon valósulhat meg.

(211) *Másodszor*, a Gecodia-jelentés szerint a felhasználókkal folytatott konzultáció alapvetően megerősíti, hogy a nem vontatott teheráru fuvarozásának esetében a fuvarozók az út megtervezése során soha nem mérlegelik vagy ritkán mérlegelik a marseille-i kikötő valamely alternatívájának igénybevételét. Egyik válaszadó sem nyilatkozott úgy, hogy ha a marseille-i kikötőben 5–10 %-kal megemelkednének az árak, akkor a touloni kikötőt kezdené használni, tekintettel arra, hogy nem lenne módja napi működése optimalizálására akkor, ha Toulonon kellene áthaladnia.

([118]) Emlékeztetőül: a vontatott teheráru fuvarozása az egész tehergépjármű (vontató + félpótkocsi) és a járművezető szállítását foglalja magában, míg a nem vontatott teheráru fuvarozása esetén csak a félpótkocsi szállítására van szükség.

([119]) A Gecodia-jelentés megjegyzi, hogy a marseille-i kikötő által benyújtott adatok szerint a kikötőben közel 210 000 négyzetméternyi rendelkezésre álló terület található, továbbá 13 kikötőhely, amelyeket Korzika és a kontinentális terület közötti forgalom kiszolgálására lehet használni. Ezek mindegyike modern digitalizált eszközökkel van felszerelve, melyek a zökkenőmentes forgalmat biztosítják.

([120]) A Gecodia-jelentésből kitűnik, hogy Toulon-Brégaillon kikötőjében a pótkocsik hajókra történő berakodásának átlagos sebessége 15–20 pótkocsi/óra, ami jóval kisebb, mint a marseille-i kikötőé (35 pótkocsi), és hogy a rendelkezésre álló becsült napi kapacitás 120 pótkocsi. Összehasonlításképpen: a marseille-i kikötőben a korzikai kikötőkbe irányuló járatokra berakodott pótkocsik medián száma 2021-ben 237 volt, vagyis ennek az értéknek a kétszerese.

(212) A kikötői hatóságokat illetően megjegyzendő, hogy a Nizzai Côte d'Azur-i Kereskedelmi és Iparkamara úgy nyilatkozott, hogy a kikötő vonzáskörzete csak helyi szintű, és hogy „a nizzai kikötő – amelynek infrastruktúrája a városban helyezkedik el, és amely gyenge ipari és kereskedelmi szerkezetű – hátrányos helyzetben van, és soha nem lesz képes kielégíteni a Korzikára irányuló árufuvarozás iránti keresletet, mivel Toulon és Marseille jobban tud alkalmazkodni az igényekhez". Ezenkívül a Gecodia-jelentés kiemeli a touloni kikötő által a kikötőkkel folytatott konzultáció során tett nyilatkozatot, miszerint a touloni kikötő csupán kiegészíteni képes a marseille-i kikötőt, tekintettel arra, hogy vonzáskörzete korlátozott (Toulon régiója), és tengeri termináljainak kapacitása limitált.

(213) *Harmadszor*, a Gecodia-jelentés megjegyzi, hogy az üzletekbe történő szállítás biztosításához a nagy elosztó egységek elsősorban regionális vagy nemzeti raktárakat vesznek igénybe. Korzika esetében a korzikai áruházakba szállított áruk több mint 90 %-át e logisztikai bázisokon keresztül szállítják, ami azt jelenti, hogy a Korzikára bevitt áruk többsége a Provence–Alpes–Côte d'Azur régió logisztikai központjaiból érkezik ([121]). A Gecodia-jelentés kifejti, hogy a raktárak és logisztikai platformok főként északnyugaton és Marseille körül, valamint a Rhône-folyosóban koncentrálódnak. E tekintetben a francia hatóságok hivatkoznak a marseille-i nagyvárosi régió városrendezési ügynöksége és az Aix-Durance régió városrendezési ügynöksége által 2021 októberében készített közös tanulmányra, amely ismertette e raktárak és platformok földrajzi elhelyezkedését ([122]). A tanulmány rámutat arra, hogy a Marseille felé irányuló logisztikai forgalom igen koncentrált. A Gecodia-jelentés ezért úgy véli, hogy a marseille-i kikötőt jellemzően azért választják, mert közel helyezkedik el a berakodási helyekhez, és mert rendelkezik megfelelő infrastruktúrával.

(214) A Gecodia-jelentés szerint két következménye van annak, hogy a logisztikai bázisok és raktárak többsége a marseille-i kikötő közelében helyezkedik el. Először is, a közutakért felelős nemzeti bizottság által közzétett költségszimulátor alapján ha a Marseille körül vagy a Rhône-folyosóban letelepedett fuvarozók Toulon-Brégaillon kikötőjét választanák, akkor a marseille-i kikötő igénybevételéhez képest mindegyikük esetében félpótkocsinként átlagosan 11 EUR/fm többletköltség merülne fel ([123]). Másodszor, a közúti többletköltségek mellett a fuvarozók termelési költségei is megemelkednének. Ennek az az oka, hogy a nagyobb távolság miatt a fuvarozók kénytelenek lennének a felére csökkenteni azoknak a menettérti utaknak a számát, amelyet egy vontatóval tesznek meg egy nap alatt a logisztikai bázisuk és az indulási/érkezési kikötő között. Ez azt jelentené, hogy tevékenységük volumenének fenntartásához további vontatókat kellene beszerezniük.

(215) A Gecodia-jelentés arra a következtetésre jut, hogy a nem vontatott teheráru fuvarozását igénybe vevő felhasználók szempontjából a marseille-i kikötő nem helyettesíthető a touloni vagy nizzai kikötővel a Korzikára irányuló tengeri szolgáltatások tekintetében.

3.4.3.1.1.3.3. A vontatott teheráru tengeri fuvarozása iránt támasztott kereslet a marseille-i kikötőben

(216) A Gecodia-jelentés úgy ítéli meg, hogy a vontatott teheráru fuvarozását igénybe vevő felhasználók szempontjából a marseille-i kikötő csak a Toulon-Port de Commerce terminállal helyettesíthető (és nem helyettesíthető a nizzai kikötővel vagy a többi touloni terminállal), azonban a Toulon-Port de Commerce terminállal való helyettesíthetőség is csak részleges, tekintettel arra, hogy a vontatott teheráru fuvarozását igénybe vevő felhasználók között vannak, akik e terminált nem tekintik a marseille-i kikötő alternatívájának.

([121]) A Gecodia-jelentés szerint ezt a francia versenyhatóság véleménye is megerősíti (20-A-11. sz. vélemény, 337–345. pont), amely kimondja, hogy „a marseille-i kikötő a dél-franciaországi főbb logisztikai központok közelében helyezkedik el, ami a Korzikára irányuló tengeri árufuvarozás szempontjából vonzóbbá teszi, különösen az e központoktól távolabb fekvő Toulonhoz képest".

([122]) Tanulmány az Aix–Marseille–Provence nagyvárosi régió és a szomszédos területek közötti összeköttetésekről, 2021. október, 32–35. o., elérhető többek között a következő internetcímen: https://www.agam.org/relations-de-voisinage-metropole/ (hozzáférés: 2024. október 18.).

([123]) Emlékeztetőül: Toulon és Marseille között a távolság körülbelül 70 km.

(217) *Először is*, a Gecodia-jelentés megállapítja, hogy a vontatott teheráru fuvarozása nem igényel különleges kikötői infrastruktúrát, mivel a félpótkocsit a járművezető egyetlen járműként, közvetlenül juttatja fel a hajóra. Ennek köszönhetően a három kontinentális kikötő mindegyike képes különösebb korlátozások nélkül kiszolgálni a vontatott teheráru fuvarozását ([124]). A Gecodia-jelentés mindazonáltal megjegyzi, hogy a kikötőkkel folytatott konzultáció során a touloni kikötő kijelentette, hogy nehézséget jelentene számára a vontatott teheráru fuvarozásának egész évben történő kiszolgálása, mivel a kikötő kapacitását már 80 %-ban leköti Corsica Ferries meglévő forgalma, a nizzai kikötő pedig úgy nyilatkozott, hogy az utasforgalmat kívánja előnyben részesíteni.

(218) *Másodszor*, a Gecodia-jelentés megjegyzi, hogy a felhasználókkal folytatott konzultáció során egyik válaszadó sem nyilatkozott úgy, hogy ha a marseille-i kikötőben 5–10 %-kal megemelkednének az árak, akkor a vontatott teheráru fuvarozására a touloni kikötőt (vagy a nizzai kikötőt) kezdenék használni. A konzultációból tehát kitűnik, hogy a fuvarozók az utak tervezésekor nem vesznek figyelembe alternatív útvonalakat. A marseille-i kikötőt jellemzően azért választják, mert közel helyezkedik el a fuvarozók berakodási helyeihez, és mert rendelkezik megfelelő kikötői infrastruktúrával.

(219) *Harmadszor*, ugyanúgy, mint a nem vontatott teheráru fuvarozása esetében, a Gecodia-jelentés kifejti, hogy tekintettel arra, hogy a legtöbb fuvarozó logisztikai bázisa a marseille-i kikötőhöz közel helyezkedik el – (213) preambulumbekezdés – azok a Marseille-hez közeli logisztikai bázissal rendelkező felhasználók, akik a touloni kikötő mellett döntenének, kénytelenek lennének hosszabb távolságokkal és szállítási többletköltségekkel (4,5 EUR/fm) számolni. Ezek a többletköltségek akár 17 %-kal ([125]) is megnövelhetik a fuvarozó termelési költségeit. A Gecodia-jelentés szerint ezek a megállapítások összhangban vannak azokkal a kijelentésekkel, amelyeket a nizzai kikötő és a touloni kikötő fogalmazott meg, miszerint e két kikötő csak helyi forgalmat vonz, amely a közvetlen körzetükre korlátozódik. A francia hatóságok arra is rámutatnak, hogy a fuvarozók az általuk megfizetett tengeri viteldíjakat teljes egészében áthárítják az ügyfeleikre, következésképpen a fuvarozók termelési költségeire nincs hatással az, hogy a tengeri szállítás viteldíja az egyes kontinentális kikötőkben eltérő.

(220) *Végezetül*, a Gecodia-jelentés mennyiségi elemzést közöl, amely azt mutatja, hogy amikor Marseille-ben vontatott teheráru folyóméterenkénti havi fuvarozási díja megemelkedett, az érintettek nem kezdték el a touloni kikötőt használni a vontatott teheráru fuvarozása céljára. Konkrétabban: a Gecodia-jelentés a marseille-i útvonalakat érintő tartós ársokkok két közelmúltbeli epizódját ([126]) vizsgálta, melyek során Toulonban a folyóméterenkénti havi fuvarozási díj nagyjából stabil maradt ([127]). A Gecodia-jelentés kifejti, hogy 2018 júliusa és 2019 májusa között a megnövekedő árak által kiváltott ársokkra nem reagáltak a fuvarozók, mivel a touloni kikötő piaci részesedése ugyanezen időszakban nem változott.

(221) A Gecodia-jelentés tehát arra a következtetésre jut, hogy a vontatott teheráru Korzika és Franciaország kontinentális területe közötti fuvarozása tekintetében a touloni kikötő és marseille-i kikötő csak részben helyettesíthető egymással.

([124]) Kivételt képez azonban az 1. osztályba tartozó veszélyes anyagok (robbanóanyagok) és a 2. osztályba tartozó veszélyes anyagok (sűrített, cseppfolyósított vagy oldott gázok) szállítása, ami a Toulon-Port de Commerce terminálon és a nizzai kikötőben tilos.

([125]) A közúti szállításra vonatkozó termelésiköltség-referenciaérték (regionális szállítás, 2021. decemberi nemzeti adatok egy 360 km-es út alapján – ami a regionális szállítás esetén az átlagos napi távolság –, figyelembe véve a berakodás helyére irányuló utakat és a fuvarozó telephelyére irányuló visszautakat). E többletköltségek közé tartoznak az úthasználati díj kilométerenkénti költségei, az óradíj és a napidíj (a gépjármű tulajdonlásával járó költségek, adó/nap, biztosítás/nap stb.). A francia hatóságok rámutatnak, hogy az átlagos logisztikai többletköltség fordítottan arányos az út során a közúton megtett távolsággal. Ez azt jelenti, hogy minél közelebb van a kiindulópont Marseille-hez, annál magasabbak a logisztikai többletköltségek.

([126]) A két epizódra a következő időszakokban került sor:
— 2017 októbere és 2018 októbere között, amikor átlagosan évi 6 %-kal nőtt a vontatott teheráru folyóméterenkénti havi fuvarozási díja,
— 2019 októbere és 2020 októbere között, amikor átlagosan évi 16 %-kal csökkent a vontatott teheráru folyóméterenkénti havi fuvarozási díja.

([127]) A Corsica Ferries által felszámított viteldíjakra vonatkozóan a Corsica Ferries honlapjáról a Gecodia-jelentéshez 2020-ban gyűjtött információk alapján.

3.4.3.1.2. A tengeri árufuvarozás iránti mennyiségi kereslet azonosítása

3.4.3.1.2.1. A nem vontatott teheráru tengeri fuvarozása iránti mennyiségi kereslet

(222) A Gecodia-jelentés becsléseket közölt a 2023–2030-as időszakban a marseille-i kikötő és a korzikai kikötők közötti egyes útvonalakon a vontatott teheráru fuvarozása és a nem vontatott teheráru fuvarozása iránti jövőbeli éves keresletről.

(223) A nem vonatott teheráru fuvarozása iránti múltbeli keresletet a hajózási társaságoktól gyűjtött adatok alapján állapították meg. A 2023–2030-as időszakra előre jelzett kereslet kiértékeléséhez a 2010 és 2019 között megfigyelt éves növekedést (évi 2,3 %-ot) alkalmazták a 2019. évi forgalomra. Az előre jelzett keresletet a következőképpen állapították meg:

17. táblázat

A nem vonatott teheráru Marseille-ből kiinduló fuvarozása iránt támasztott, a 2018–2020-as időszakban megfigyelt, illetve a 2023–2030-as időszakra becsült kereslet (fm-ben kifejezve)

	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

Forrás: a francia hatóságok által 2023. április 5-én benyújtott észrevételek (Gecodia-jelentés, 56. táblázat).

3.4.3.1.2.2. A vontatott teheráru tengeri fuvarozása iránti mennyiségi kereslet

(224) A vontatott teheráru tengeri fuvarozása iránti mennyiségi keresletet ugyanazon paraméterek alapján becsülték meg, mint a nem vontatott teheráru tengeri fuvarozása iránti mennyiségi keresletet ((222) és (223) preambulum-bekezdés).

(225) Amint azt a 3.4.2.1.1.3.3. szakasz kifejti, a Gecodia-jelentés arra a következtetésre jutott, hogy a marseille-i kikötő és a nizzai kikötő a vontatott teheráru tengeri fuvarozása tekintetében nem helyettesíthetik egymást, továbbá hogy a marseille-i kikötő és a touloni kikötő e tekintetben csak részben helyettesíthetik egymást.

(226) A francia hatóságok a Gecodia-jelentés alapján úgy ítélték, hogy a vontatott teheráru fuvarozását igénybe vevő olyan felhasználók által támasztott kereslet, akik szerint a marseille-i kikötő nem helyettesíthető a touloni kikötővel, a vontatott teheráru Marseille és Korzika közötti fuvarozása iránt 2019-ben megmutatkozó kereslet 80 %-át teszi ki, míg fennmaradó 20 % esetében Toulont a marseille-i kikötő alternatívájának tekintik.

(227) A francia hatóságok kifejtették, hogy ez a 80 %-os becsült érték a korzikai fuvarozók szakszervezete és Corsica Linea által egy 2020-as piaci konzultáció keretében tett nyilatkozatokból származik. Konkrétabban: a szakszervezet (amely a Korzika és a kontinentális terület között fuvarozott vontatott teheráru folyóméterben megadott volumenének [20–50] %-át fedi le) azt jelezte, hogy a vontatott teheráru 84 %-a Bouches-du-Rhône megyéből indul vagy oda érkezik (e megye fő anyakikötője Marseille), a Corsica Linea szerint pedig ez az arány 85 % volt.

(228) Miután a francia hatóságok meghatározták a vontatott teheráru fuvarozása iránt a marseille-i kikötőben fennálló kereslet becsült mértékét, az elkövetkező évekre vonatkozóan számszerűsítették ezt a keresletet. A 18. táblázat szemlélteti a vontatott teheráru fuvarozása iránti keresletet azon felhasználók körében, akik nem mérlegelik annak lehetőségét, hogy a marseille-i kikötő helyett másik kikötőt vegyenek igénybe (ez a Marseille és Korzika közötti útvonalakon a 2023–2030-as időszakra vonatkozó becsült kereslet 80 %-a).

18. táblázat

A vonatott teheráru Marseille-ből kiinduló fuvarozása iránt támasztott, a 2018–2020-as időszakban megfigyelt, illetve a 2023–2030-as időszakra becsült kereslet (fm-ben kifejezve)

	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

Forrás: A francia hatóságok által 2023. április 5-én benyújtott észrevételek (Gecodia-jelentés, az 57. táblázat a 2018–2020-as időszakra vonatkozóan és a 60. táblázat, 2023-ra, 2025-re és 2030-ra vonatkozóan).

(229) Továbbá, mivel a vontatott teheráru fuvarozása során a járművezetők szállítása is szükséges (e járművezetők külön utaskategóriát alkotnak), a francia hatóságok a járművezetők szállítása iránt támasztott keresletet is azonosították. A francia hatóságok úgy ítélték meg, a járművezetők által támasztott kereslet arányos a fuvarozott vontatott teheráru volumenével, és hogy ez az arány az idő múlásával állandó marad.

(230) A francia hatóságok a 2018–2021-es időszakban megfigyelt átlagértéket vették figyelembe, amikor minden egyes tengeri útvonal esetében meghatározták a járművezetőknek a folyóméterben meghatározott vontatott teheráruhoz viszonyított becsült arányát. Ezt az arányt alkalmazták a vontatott teheráru fuvarozása iránti 2030. évi becsült keresletre. Ennek nyomán a francia hatóságok szerint a járművezetők szállítása iránt támasztott kereslet a következőképpen alakul:

19. táblázat

A járművezetők Marseille-ből kiinduló szállítása 2018–2021-as időszakban (mért érték) és a 2023–2030-as időszakban (becsült érték) (járművezetők száma)

	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

Forrás: A francia hatóságok által 2023. július 27-én benyújtott észrevételek.

3.4.3.2. A piac felhasználói igények kielégítésére való képességének meghatározása

(231) A Korzika és a francia kontinentális terület közötti tengeri árufuvarozást igénybe vevő felhasználók különböző kategóriái által támasztott minőségi és mennyiségi kereslet becslését követően a francia hatóságok kísérletet tettek annak meghatározására, hogy a piaci kínálat milyen mértékben képes kielégíteni ezt a keresletet.

3.4.3.2.1. Az üzemeltetőkkel folytatott konzultációk eredményei

3.4.3.2.1.1. Feltett kérdések

(232) A tengerhajózási üzemeltetőknek ugyanezeket – a (163)–(165) preambulumbekezdésben szereplő – kérdéseket kellett megválaszolniuk annak kapcsán, hogy közszolgáltatási szerződés hiányában milyen árufuvarozási szolgáltatást kínálnának. Konkrétabban: a tengerhajózási üzemeltetőket arra kérték, hogy töltsenek ki egy Excel-fájlt, amely külön információkat tartalmaz az általuk fuvarozott vontatott és nem vontatott teheráru volumenéről.

3.4.3.2.1.2. A beérkezett válaszok összegzése

(233) Az üzemeltetőkkel folytatott konzultáció keretében három üzemeltető nyújtott be kitöltött kérdőíveket: a Corsica Linea, a La Méridionale és a Corsica Ferries.

(234) A Corsica Linea és a La Méridionale kijelentette, hogy közszolgáltatási szerződés hiányában nem kínálna kereskedelmi szolgáltatásokat Korzika és Franciaország kontinentális területe között.

(235) A Corsica Ferries ismertette, hogy milyen kereskedelmi kínálattal állna elő árufuvarozási közszolgáltatási szerződés hiányában. A kérdőívre adott válaszainak alátámasztására a Corsica Ferries több Excel-fájlt is benyújtott, amelyek többek között a hajóinak kapacitásait és az általa nyújtandó kereskedelmi szolgáltatást részletezik.

(236) Az üzemeltetőkkel folytatott konzultáció 2. kérdésére válaszolva – amelyben az üzemeltetőket arra kérték, hogy fejtsék ki véleményüket arról, hogy megállja-e a helyét a vontatott és a nem vontatott teheráru fuvarozásának megkülönböztetése – a Corsica Ferries felhívta a figyelmet arra, hogy a vontatott és a nem vontatott teheráru fuvarozásának az OTC által alkalmazott szisztematikus megkülönböztetése mesterséges és fölösleges, mivel a különbségek sokkal inkább az egyes fuvarozók méretétől, felépítésétől és döntésétől függenek, semmint a hajózási társaságok által nyújtott szolgáltatástól. A Corsica Ferries azt is hangsúlyozta, hogy a francia hatóságok szerint a vontatott teheráru fuvarozása során a hajó fedélzetén minden esetben jelen van a járművezető, holott a vontatott teheráru fuvarozásán belül megkülönböztetik (a járművezető által) kísért vontatott teheráru fuvarozását a (járművezető által) nem kísért vontatott teheráru fuvarozásától.

(237) A Corsica Ferries válaszában kifejtette, hogy azon szolgáltatás keretében, amelyet közszolgáltatási szerződés hiányában kínálna, nem tenne különbséget a kínált szállítási kapacitások között a tervezett teheráru-fuvarozás típusa szerint. A Corsica Ferries által benyújtott Excel-adatfájl tehát a vállalat összesített árufuvarozási kapacitását mutatta, amely mind a vontatott, mind pedig a nem vontatott teheráru fuvarozását magában foglalta, azaz a kettőt nem különböztette meg.

(238) A Corsica Ferries is megfogalmazta a (169) preambulumbekezdésben említett kritikákat.

(239) A 4. kérdésre adott válaszában a Corsica Ferries kijelentette, hogy közszolgáltatási szerződés hiányában 2023. január 1-jétől árufuvarozó járatokat üzemeltetne valamennyi kontinentális kikötő (Marseille, Ajaccio, Toulon) és a valamennyi korzikai kikötő között, kivéve a proprianói kikötőt. Konkrétabban: nappali és éjszakai kereskedelmi (árufuvarozó és utasszállító) járatokat kínálna, melyek a következőket foglalnák magukban:

— naponta egy menettérti út Franciaország kontinentális területe, valamint az ajacciói kikötő és a bastiai kikötő között (hetente legalább öt járat Toulonból és kettő Marseille-ből),

— havi kettő menettérti járat Marseille-ből és legalább heti három menettérti járat Toulonból Porto-Vecchio és L'Île-Rousse kikötőjébe,

— Proprianóba irányuló kereskedelmi járatot nem tervezne, mivel a Corsica Ferries szerint a proprianói kikötő helyettesíthető az ajacciói kikötővel, amelyet a Corsica Ferries az ajánlata alapján naponta legalább egy Marseille-ből és Toulonból érkező járattal kiszolgálna,

— további tengeri szállítási szolgáltatások a nizzai kikötő és Korzika között a július és szeptember közötti időszakban.

(240) A Corsica Ferries arról tájékoztatta a francia hatóságokat, hogy flottája 13 hajóból áll, melyek nem egy adott útvonalhoz vannak hozzárendelve. A vállalat azt is kijelentette, hogy az átkelések 15 %-a minden útvonalon a nap folyamán történne (mindkét irányban 6:00 és 16:00 közötti indulással, és 14:00 és 24:00 közötti érkezéssel).

(241) Hajóinak árufuvarozási kapacitása kapcsán a Corsica Ferries a 20. táblázatban szereplő információkat bocsátotta a francia hatóságok rendelkezésére.

20. táblázat

A Corsica Ferries által végzett, Marseille-ből és Toulonból kiinduló tengeri árufuvarozás közszolgáltatási szerződés hiányában, tengeri útvonal szerinti bontásban (folyóméterben): a 2016–2019-as időszakban megfigyelt, illetve a 2023–2028-as időszakra becsült értékek

Marseille	Éves átlag (2016–2019, fm)	**Éves átlag (2023–2028, fm)**	**Növekedés (%)**
Ajaccio	–	232 566	N.A.
Bastia	–	270 297	N.A.
Porto-Vecchio	–	47 371	N.A.
Propriano	–	–	N.A.
L'Île-Rousse	–	51 123	N.A.
Marseille összesen	–	**601 357**	**N.A.**
Toulon	**Éves átlag (2016–2019, fm)**	**Éves átlag (2023–2028, fm)**	**%**
Ajaccio	163 611	1 172 434	617 %
Bastia	223 077	1 069 916	380 %
Porto-Vecchio	6 425	122 404	1 805 %
Propriano	–	–	N.A.
L'Île-Rousse	3 999	310 533	7 665 %
Toulon összesen	**397 112**	**2 675 288**	**574 %**
Marseille és Toulon összesen	**397 112**	**3 276 644**	**825 %**

Forrás: A Corsica Ferries válasza a Korzika és Franciaország kontinentális területe közötti tengeri szolgáltatások piaci tesztjére (2022. február 22.).

(242) A Corsica Ferries azt is kijelentette, hogy ajánlata csak a Korzika és a kontinentális terület közötti tengeri szállításra vonatkozó közszolgáltatási szerződés hiányában lenne érvényes.

3.4.3.2.2. A piaci hiányosság elemzése

(243) A Corsica Ferries (múltbeli és jövőbeli) kapacitásának elemzése nyomán a zárójelentés arra a következtetésre jutott, hogy közszolgáltatási szerződések hiányában a piaci kínálat nem elégítené ki a vontatott teheráru fuvarozása és a nem vonatott teheráru fuvarozása iránti teljes felhasználói keresletet.

(244) *A nem vonatott teheráru fuvarozását* illetően a Gecodia-jelentés úgy ítélte meg, hogy a Corsica Ferries ajánlata ellentmond a jelentésben levont bizonyos következtetéseknek, mivel a Corsica Ferries ajánlata azt tartalmazta, hogy a nem vonatott teheráru fuvarozását a touloni kikötőből kombinált utas- és teherszállító hajóval (ro/pax) vállalja heti öt alkalommal a Marseille–Ajaccio és Marseille–Bastia útvonalon, és heti három alkalommal a másodlagos korzikai kikötők esetében. Ugyanakkor i. a nem vonatott teheráru fuvarozásához szükséges infrastruktúrával csak Toulon-Brégaillon rendelkezik (a Toulon-Port de Commerce nem), és ii. csak Toulon-Brégaillon alkalmas ro-ro hajók fogadására, és arra is legfeljebb csak egy útvonalon ((210) preambulumbekezdés).

(245) Ezenkívül a Gecodia-jelentés úgy ítélte meg, hogy a Corsica Ferries által tett ajánlat a Marseille és Korzika közötti járatok esetében kínált heti járatsűrűség elégtelensége miatt nem lenne képes kielégíteni a nem vonatott teheráru tengeri fuvarozása iránti felhasználói keresletet. A Gecodia-jelentés szerint a Corsica Ferries ajánlata kezdetben heti kettő menettérti járatot kínált a marseille-i kikötő, illetve az ajacciói kikötő és a bastiai kikötő között, holott a nem vonatott teherárut fuvarozó felhasználók igénye csaknem naponta egyszeri menettérti járat lenne. Ezenkívül a Gecodia-jelentés megállapította, hogy a marseille-i kikötő, valamint L'Île-Rousse és Porto-Vecchio kikötői között ajánlott járatsűrűség havi három menettérti járat, holott a felhasználóknak heti gyakoriságú tengeri szállításra lenne szükségük. Végül pedig a Gecodia-jelentés megállapította, hogy a Corsica Ferries ajánlata nem foglalt magában kereskedelmi szolgáltatást a marseille-i kikötő és a proprianói kikötő között, holott a felhasználóknak ezen a vonalon heti gyakoriságú tengeri szállításra lenne szükségük.

(246) *A vonatott teheráru fuvarozását* illetően a Gecodia-jelentés a (244) és (245) preambulumbekezdésben kifejtett okokból úgy ítélte meg, hogy a Corsica Ferries által ajánlott járatsűrűség a marseille-i kikötő és a korzikai kikötők viszonylatában nem elegendő a vonatott teheráru fuvarozása iránti azon kereslet kielégítéséhez, amelyet a marseille-i kikötő valamely alternatívájának igénybevételét nem mérlegelő felhasználók támasztanak (ami a vonatott teheráru Marseille és Korzika közötti teljes forgalmának 80 %-a). A francia hatóságok arra is rámutattak, hogy – tekintettel a Vari Kereskedelmi és Iparkamara által a telítettségről tett nyilatkozatokra, valamint arra, hogy a Toulon-Port de Commerce terminál számára nehézséget jelentene a vontatott teheráru jelenlegi forgalmának megnövekedése – irreálisnak tűnik a Corsica Ferries ajánlata, amely a Toulonból kiinduló szállítás kapacitásának növelését is tartalmazza.

3.4.3.3. Következtetés a tengeri árufuvarozás iránti közszolgáltatási igény meglétéről

(247) A fentiek alapján a francia hatóságok arra a következtetésre jutottak, hogy – amint azt a 21. táblázat mutatja – a vontatott teheráru és a nem vonatott teheráru Marseille és az öt korzikai kikötő mindegyike közötti fuvarozása iránt a 2023 és 2030 közötti időszakban támasztott becsült kereslet kielégítéséhez közszolgáltatásra van szükség.

21. táblázat

Közszolgáltatás iránti igény a Marseille-ből kiinduló tengeri árufuvarozás kapcsán, a 2023–2030-as időszakra becsült érték (fm)

	Nem vontatott teheráru fuvarozása (fm/év)		Vontatott teheráru fuvarozása – Marseille térsége (nem helyettesíthető) (éves fm)		Összes teheráru (fm/év)	
	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**
Összesen	**1 627 197**	**1 907 961**	**322 587**	**378 247**	**1 949 784**	**2 286 208**

Forrás: A francia hatóságok által 2023. április 5-én benyújtott észrevételek.

3.5. **A közszolgáltatási szerződések szükségessége és arányossága**

(248) Miután a francia hatóságok megállapították, hogy a tengeri árufuvarozás és személyszállítás területén több közszolgáltatási igény is fennáll, meghatározták, hogy ezen igényeknek a kielégítéséhez milyen – a belső piac megfelelő működéséhez szükséges alapvető szabadságokat legkevésbé érintő – jogi eszközök és alkalmas közszolgáltatási kötelezettségek szükségesek ((92) preambulumbekezdés).

3.5.1. *A közszolgáltatási szerződés szükségessége és arányossága*

(249) A francia hatóságok először megvizsgálták a közszolgáltatási kötelezettségek 2019. évi rendszere megerősítésének lehetőségét ((62) preambulumbekezdés) azon útvonalakra vagy felhasználókra nézve, amelyek és akik esetében megállapították a tengeri szállítási közszolgáltatás iránti igény fennállását. A francia hatóságok azonban úgy vélték, hogy ez a megközelítés számos szempontból korlátozott.

(250) *Először is*, a francia hatóságok arra az álláspontra helyezkedtek, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek 2019. évi rendszere nem ellensúlyozta az azonosított kereslet kielégítéséhez szükséges magánkínálat hiányát. Úgy vélték, hogy közszolgáltatási szerződés hiányában a Corsica Ferries által a közszolgáltatási kötelezettségek 2019. évi rendszere keretében a marseille-i kikötőből kiinduló szolgáltatásokra nézve tett ajánlat már önmagában sem volt alkalmas arra, hogy a Franciaország által azonosított keresletet teljes mértékben kielégítse (3.4.2.3. és 3.4.3.3. szakasz), és ezért a közszolgáltatási kötelezettségek 2019. évi rendszerének megerősítése eredménytelen lett volna.

(251) *Másodszor*, a francia hatóságok megállapították, hogy a tengeri árufuvarozás és személyszállítás iránti kereslet fontos jellemzője a Franciaország kontinentális területe és Korzika között közlekedő hajók indulási és érkezési ideje ((112), (190), (191) és (208) preambulumbekezdés). Franciaország szerint a kabotázsról szóló rendelet nem tette lehetővé a tagállamok számára, hogy közszolgáltatási kötelezettségek rendszerének keretében határozzák meg a hajók érkezési és indulási idejét. A rendelet 4. cikkének (2) bekezdése szerint közszolgáltatási kötelezettségek elrendelésekor a tagállamok csak a kiszolgálandó kikötőkre, a rendszerességre, a folyamatosságra, a járatsűrűségre, a szolgáltatás ellátásának képességére, a felszámítandó díjakra és a hajók személyzettel való ellátására nézve írhatnak elő kötelezettségeket.

(252) *Végezetül*, a francia hatóságok arra az álláspontra helyezkedtek, hogy ha ellentételezés kapcsolódna egy ilyen rendszerhez, akkor a rendszer nem tenné lehetővé a CdC számára a közszolgáltatással kapcsolatos költségek ellenőrzését, mivel a jövőbeni átkelések bizonytalan száma miatt nem állna módjában megbecsülni e költségeket, melyek a szolgáltatás nyújtását követően kerülnek ellentételezésre.

(253) Mindezen okok miatt a francia hatóságok úgy vélték, hogy a közszolgáltatási szerződések megkötése a jelek szerint szükséges ahhoz, hogy a marseille-i kikötő és a korzikai kikötők közötti minden egyes tengeri útvonal tekintetében meghatározott közszolgáltatási igényeket kielégítő, megfelelő tengeri közlekedési közszolgáltatási követelményeket határozzanak meg.

3.5.2. *A közszolgáltatási szerződésekkel összefüggésben előírt közszolgáltatási kötelezettségek szükségessége és arányossága*

(254) A francia hatóságok véleménye szerint a megállapított közszolgáltatási igények az alábbi közszolgáltatási kötelezettségeket előíró közszolgáltatási szerződések megkötését teszik szükségessé.

(255) *Először is*, a francia hatóságok úgy döntöttek, hogy közszolgáltatási szerződést ítélnek oda minden egyes olyan tengeri útvonalra vonatkozóan, mely iránt azonosított közszolgáltatási igény áll fenn. Minden közszolgáltatási szerződésnek tartalmaznia kellett azt a kötelezettséget, hogy a marseille-i kikötő és az egyes korzikai kikötők között vontatott teheráru fuvarozását és nem vonatott teheráru fuvarozását kell végezni, továbbá személyszállítást (a járművezetők és az egészségügyi okokból utazó személyek szállítását) kell biztosítani köztes megállás nélkül. Ezenkívül a Marseille–L'Île-Rousse útvonalra vonatkozó közszolgáltatási szerződésnek tartalmaznia kellett a veszélyes áruk szállítását előíró kötelezettséget is (tekintettel arra, hogy L'Île-Rousse az egyetlen korzikai kikötő, amely engedéllyel rendelkezik veszélyes áruk fogadására), míg a Marseille–Propriano útvonalon a korzikai lakosnak minősülő utasok és a nem korzikai lakosnak minősülő utasok, továbbá az egészségügyi okokból utazó személyek és a járművezetők szállítását volt szükséges kötelezettség formájában előírni. A francia hatóságok kifejtették, hogy ezek a kötelezettségek szigorúan az üzemeltetőkkel folytatott konzultáció során feltárt piaci hiányosságokból erednek.

(256) *Másodszor*, a francia hatóságok szükségesnek tartották, hogy minden egyes közszolgáltatási szerződés konkrét menetrendet írjon elő, amely biztosítja a korzikai kikötőkbe/kikötőkből történő esti indulást, valamint a Korzikára vagy Marseille-be történő kora reggeli érkezést. Ezek a menetrendek teljes mértékben összhangban lennének a felhasználókkal folytatott konzultáció során megállapított felhasználói kereslettel (utasszállítás/árufuvarozás), valamint azokkal a következtetésekkel, amelyeket a Gecodia-jelentés vont le a Korzika és Franciaország kontinentális területe közötti logisztikai lánc megszervezéséről ((208) preambulumbekezdés). Ezeket a kötelezettségeket mutatja be útvonal szerinti bontásban a 22. táblázat.

22. táblázat

A közszolgáltatási szerződésekben előírt menetrendi kötelezettségek az áru- és személyforgalom vonatkozásában mindkét irányban (Marseille–Korzika és Korzika–Marseille)

Marseille	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Indulási idő	18:30 és 20:00 között				
Érkezési idő (másnap)	6:00 és 8:00 között	6:00 és 8:00 között	7:00 és 8:00 között	7:00 és 8:00 között	6:00 és 8:00 között

Forrás: A francia hatóságok által 2023. június 28-án benyújtott észrevételek.

(257) *Harmadszor*, a francia hatóságok szükségesnek tartották a járatsűrűségre vonatkozó kötelezettségek előírását, melynek célja, hogy biztosítsák a szolgáltatások rendszerességét az azonosított igényeknek megfelelően ((112) és (208) preambulumbekezdés), valamint a közszolgáltatások nyújtásának a kereslet jelentős ingadozását figyelembe vevő megfelelő rugalmasságát. A francia hatóságok úgy ítélték meg, hogy a közszolgáltatási szerződéseknek mindegyik érintett tengeri útvonal esetében három kötelezettséget kell előírniuk a járatsűrűségre vonatkozóan:

— a menettérti utak heti minimális számának biztosítását előíró kötelezettség,

— a menettérti utak évi minimális számának biztosítását előíró kötelezettség,

— bizonyos esetekben és bizonyos tengeri útvonalaknál a közszolgáltatási szerződésekben előírt küszöbértékeken belüli kiegészítő menettérti utak biztosítására vonatkozó kötelezettség.

(258) Az egyes közszolgáltatási szerződésekhez kapcsolódóan a járatsűrűséget előíró kötelezettségeket a 23. táblázat ismerteti. A járatsűrűség nagyobb a bastiai és az ajacciói tengeri útvonalakon, mivel ez a két kikötő bonyolítja le a Korzikára irányuló utas- és teherforgalom jelentős részét ((54), (55) és (59) preambulumbekezdés).

23. táblázat

A közszolgáltatási szerződésekben az utas- és áruforgalom kapcsán a járatsűrűségre vonatkozóan előírt kötelezettségek

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
A menettérti utak heti minimális száma a holtszezonban ([1]) (alapforgalom)	6	6	2–3	2–3	3
A menettérti utak heti minimális száma a főszezonban ([2]) (alapforgalom)	7	7	3	3	3
A menettérti utak évi minimális száma (alapforgalom)	365	365	156	156	156
A kiegészítő menettérti évi utak száma	10	30	–	–	10

([1]) A meghatározás szerint a novembertől márciusig tartó időszak.
([2]) A meghatározás szerint az áprilistól októberig tartó időszak.
Forrás: A francia hatóságok által 2023. június 28-án benyújtott észrevételek.

(259) Az alábbi példa a járatsűrűséget érintő fent említett kötelezettségek működését szemlélteti. Amint azt a 23. táblázat is mutatja, a koncessziós jogosult a Marseille–Ajaccio útvonalon holtszezonban hetente hat menettérti járatot, főszezonban pedig hét menettérti járatot köteles üzemeltetni. A hetenkénti menettérti járatok esetében a minimális járatsűrűség tehát a holtszezonban 130, a főszezonban pedig 214 menettérti út, azaz összesen 344. Az üzemeltető évente 365 menettérti járatot köteles üzemeltetni: az egy évre előírt 365 menettérti út és a heti alapon előírt 344 menettérti út közötti különbség azoknak a menettérti utaknak a száma (19 menettérti út), melyeket az üzemeltető az év során köteles lebonyolítani (az előírt minimális heti menettérti utak mellett), azonban szabadon, igényeinek megfelelően ütemezheti azokat az év kívánt napjaira. Ennek a 19 menettérti útnak azonban az a sajátos jellemzője, hogy a francia hatóságok kérésére átütemezhetők (a továbbiakban: **átütemezhető menettérti utak**). Átütemezésre kerülhet sor például akkor, ha a hatóságok úgy ítélik meg, hogy egy adott napon a kereslet nagyon alacsony lenne, és helyénvaló lenne a járatot egy másik napra áttenni. Ezek az átütemezhető menettérti utak tehát rugalmasak, és flexibilis eszközt adnak a francia hatóságok kezébe ahhoz, hogy a közszolgáltatási kínálatot a kereslet ingadozásaihoz vagy az előre nem látható eseményekhez hozzáigazítsák.

(260) Másként fogalmazva: a francia hatóságok meghatározták, hogy évente minimálisan hány menettérti út szükséges a közszolgáltatás (személyszállítás és árufuvarozás) iránti mennyiségi és minőségi igények kielégítéséhez, beleértve az üzemeltető azon kötelezettségét, hogy i. a tengeri szállítási szolgáltatások rendszerességének biztosítása érdekében állandó és legalább egy minimális számú heti menettérti utat, valamint ii. a közszolgáltatási igényeknek megfelelő szolgáltatási rugalmasság biztosítása érdekében átütemezhető menettérti utakat bonyolítson le.

(261) Ezenkívül a rendszer kiegészítése érdekében a francia hatóságok szükségesnek tartották, hogy bizonyos tengeri útvonalak esetében a menettérti utakra nézve további kötelezettségeket vezessenek be. E menettérti utaknak a száma megegyezik azoknak a menettérti utaknak a számával, amelyeket az évi minimális számú menettérti úton felül kell lebonyolítani. Ezeknek a kiegészítő menettérti utaknak az a célja, hogy a kivételes forgalmi csúcsokra reagáljanak. Ezeket kizárólag a francia hatóságok kérésére szerveznék meg, amennyiben azok úgy találják, hogy egy adott napon az árufuvarozás iránti kereslet (és csak az árufuvarozás iránti, tekintettel arra, hogy a kiegészítő menettérti utak a személyszállítást nem érintik) meghaladja az azon a napon rendelkezésre bocsátott hajók maximális kapacitását. A kiegészítő menettérti utak célja tehát annak megakadályozása, hogy áruk maradjanak hátra a rakpartokon, mivel az késlelteti a Korzikára történő szállítást. Amint azt a 23. táblázat mutatja, a francia hatóságok három olyan útvonal (Ajaccio, Bastia és L'Île-Rousse) esetében terveztek kiegészítő menettérti utakat, ahol az ilyen utak előfordulásának legnagyobb a valószínűsége.

(262) *Végezetül*, a francia hatóságok szükségesnek tartották előírni a hajók minimális szállítási kapacitását, mégpedig átkelés szerinti bontásban. Ezek a kötelezettségek annak az átkelésenkénti minimumkapacitásnak felelnek meg, amelyet az üzemeltetőnek fel kell tudnia mutatni ahhoz, hogy ki tudja elégíteni a francia hatóságok által becsült napi mennyiségi közszolgáltatási igényt a személyszállítás esetében (korzikai lakosok és nem korzikai lakosok a Marseille–Propriano tengeri útvonalon, valamint az egészségügyi okokból utazó személyek valamennyi útvonalon) és az árufuvarozás esetében (vontatott és nem vontatott teheráru, beleértve a járművezetők szállítását).

(263) Az átkelésenkénti minimális utaskapacitás kiszámítása során a francia hatóságok az egyes utas- és útvonalkategóriák tekintetében 2030-ra várható éves keresletet (14. és 19. táblázat), valamint az évente szükséges átkelések számát vették figyelembe (23. táblázat). Ezenkívül az egészségügyi okokból utazó személyek és a járművezetők szállítása tekintetében a francia hatóságok úgy vélték, hogy a fő kikötők, azaz Ajaccio és Bastia esetében utazásra minden hétköznap sor kerül, a többi korzikai kikötő esetében pedig hetente háromszor. A végeredményt (az utasok száma átkelésenként) a 24. táblázat mutatja be.

24. táblázat

A közszolgáltatási szerződésben az utasforgalomra vonatkozóan előírt minimális kapacitási kötelezettségek

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse	Összesen
Egészségügyi okokból utazó személyek átkelésenként (alapforgalom)	4	5	1	1	2	**13**
Járművezetők átkelésenként (alapforgalom)	14	19	10	4	7	**54**
Utasok (az egészségügyi okokból utazó személyek és a járművezetők kivételével) átkelésenként (alapforgalom)	–	–	–	186	–	**186**

Forrás: A francia hatóságok által 2023. június 28-án és július 28-án benyújtott észrevételek.

(264) Végezetül: az egészségügyi okokból utazó személyek (ideértve a kísérőiket) által átkelésenként támasztott kereslet kiszámításához a francia hatóságok abból indultak ki, hogy a fő kikötők, azaz Ajaccio és Bastia esetében minden hétköznap kerül sor utazásra, a többi korzikai kikötő esetében pedig hetente háromszor. A kiszámított értéket kerekítés céljából kiigazították. A végeredményt (az egészségügyi okokból utazó személyek száma átkelésenként és tengeri útvonalanként) a 25. táblázat mutatja be.

25. táblázat

A Korzika és Marseille között hajóval közlekedő, egészségügyi okokból utazó személyek és kísérőik által támasztott kereslet becsült mértéke (utasonként és átkelésenként)

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

Forrás: A francia hatóságok által 2023. július 27-én benyújtott észrevételek.

(265) Az *árufuvarozás* esetén átkelésenként szükséges minimális szállítási kapacitást a francia hatóságok közlésük szerint a következőképpen határozták meg.

(266) A heti árufuvarozási kapacitás kiszámításához a francia hatóságok a 2030. júliusi becsült heti árufuvarozási közszolgáltatási igényt vették alapul (a szóban forgó intézkedések által lefedett időszakon belül ekkor a legnagyobb a közszolgáltatás iránti igény). Az Ajaccio és Bastia felé vezető útvonalak esetében a francia hatóságok abból a feltételezésből indultak ki, hogy az árufuvarozás 90 %-át munkanapokon bonyolítják le, a másik három korzikai kikötőbe vezető útvonalak esetében pedig az ez arány 100 %. A francia hatóságok az előírt heti teherárú-volumen és a menettérti járatok előírt minimális számát (heti hat menettérti út a Marseille–Ajaccio és Marseille–Bastia útvonalon, és heti három menettérti út a többi kikötőbe irányuló útvonalakon) összevetve kapták meg az átkelésenkénti kötelező minimumkapacitást, melyet a 26. táblázat mutat.

26. táblázat

A közszolgáltatási szerződésben az árufuvarozásra vonatkozóan előírt minimális kapacitási kötelezettségek

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Minimális teherárú-volumen (fm) átkelésenként (alapforgalom)	1 470	1 860	1 040	520	700

Forrás: A francia hatóságok által 2023. június 28-án és július 28-án benyújtott észrevételek.

3.6. **A közszolgáltatási szerződések odaítélésére irányuló eljárás**

3.6.1. *A 2022. április 28-i 22/050. sz. állásfoglalás*

(267) A közszolgáltatási igény azonosítását követően és tekintettel arra, hogy annak megfelelő kielégítése érdekében közszolgáltatási szerződésre van szükség, a CdC 2022. április 28-án szerződés odaítélésére irányuló eljárást indított a közszolgáltatási szerződésekre vonatkozóan.

(268) A jelen ügyben a CdC a 2022. április 28-i 22/050. sz. korzikai közgyűlési határozattal döntött úgy, hogy úgynevezett „útvonalankénti" közszolgáltatási szerződéseket alkalmaz az áruk tengeri fuvarozására (ideértve a veszélyes árukat) és az utasok tengeri szállítására vonatkozóan a marseille-i kikötő és a következő kikötők között: Ajaccio (1. tétel), Bastia (2. tétel), Porto-Vecchio (3. tétel), Propriano (4. tétel) és L'Île-Rousse (5. tétel) a 2023. január 1. és 2030. december 31. közötti hétéves időszakra (mely időszak 12 hónappal, azaz legfeljebb nyolc évre meghosszabbítható).

(269) A közszolgáltatási szerződések hatálya az e határozat 3.5.2. szakaszában meghatározott valamennyi közszolgáltatási kötelezettségre kiterjedt.

(270) Az ajánlattételi szabályok ([128]) 2.4. pontja előírta, hogy „az egyes szerződések esetében a minimálisan megkövetelt jellemzők a következők: a korzikai lakosok és az árufuvarozás esetében alkalmazandó maximális viteldíjak; a hajók szállítási kapacitása; menetrendek és járatsűrűség; a szerződés időtartama; az OTC által fizetett pénzügyi ellentételezés maximális összege".

(271) Az ajánlattételi szabályok 9.2. cikke úgy rendelkezett, hogy „minden ajánlatot olyan szempontok alapján vizsgálnak meg, amelyek lehetővé teszik [a CdC számára nyújtott] általános gazdasági előny tekintetében legelőnyösebb ajánlat kiválasztását". Ezeket a kapacitásokat a konzorciumok egészének tekintetében értékelik.

Szempontok	Szempontok szerinti elemzés	Súlyozás
1. szempont: A pályázat műszaki értéke		60 %
1. alszempont	A hajók műszaki jellemzői: a részvételre jelentkező által kínált flotta alkalmassága a következők tekintetében: — a flotta jellemzői (a hajók száma, hozzárendelése, tanúsítása és ellenőrzése, osztályozás, lobogó szerinti állam, a különböző szabályzatoknak és egyezményeknek való megfelelés). A bérleti szerződéseket minden esetben be kell jelenteni, — a tengeri és hajózási körülmények, valamint a kikötőkre jellemző korlátozottságok szempontjából való megfelelőség (szállítás éve, típus, hidak és motorok száma, hajóegység teljesítménye, sebesség, sebesség hibamentes üzemmódban).	20 %

([128]) Az ajánlattételi szabályok a 2022. május 6-án közzétett nyilvános ajánlati felhívás dokumentációjának részét képezték ((272) preambulumbekezdés).

Szempontok	Szempontok szerinti elemzés	Súlyozás
2. alszempont	Járatsűrűség és menetrend: a részvételre jelentkező fél flottájának alkalmassága a járatsűrűség és a menetrendek szempontjából, tekintettel az 1. mellékletben szereplő előírásokra: — minimális járatsűrűség (utasok, járművezetők, teheráru), — kiegészítő menettérti utak, — indulási és érkezési idők.	15 %
3. alszempont	A flotta hozzáigazítása a felhasználók igényeihez (a rakomány mérete folyóméterben, hossz, magasság, a hidak szerkezeti szilárdsága, a szabályozott hőmérsékletű tartályok csatlakozóaljzatainak száma minden útvonalon, valamint a kabinok és ülések száma), kabinok és felvonók csökkent mozgásképességű személyek részére.	15 %
4. alszempont	A szolgáltatásokat üzleti célból igénybe vevő felhasználók és magánfelhasználók részére nyújtott szolgáltatások minősége: — a felhasználók részére nyújtott szolgáltatások (vendéglátás, szállodai szolgáltatások, szabadidős létesítmények, a csökkent mozgásképességű személyek és általában az egészségügyi okokból utazó személyek számára biztosított körülmények, a felhasználók tájékoztatása stb.), — árufuvarozási szolgáltatások (feldolgozás, kezelés, kommunikáció), — a flotta fedélzeti biztonsága (biztonsági utasítások, vészhelyzetek), — a közszolgáltatás folyamatossága (beleértve a szociális és szolidaritáson alapuló szolgáltatást ([1])): információs terv zavar esetén, panaszkezelés, kártérítési intézkedések stb.).	10 %
2. szempont: A pénzügyi ellentételezés összege és az üzleti terv megalapozottsága		30 %
1. alszempont: A pénzügyi ellentételezés teljes összege	Ezt az alszempontot a részvételre jelentkező által a szerződés időtartama alatt a szolgáltatásnyújtásért javasolt pénzügyi ellentételezés teljes összege alapján elemezzük. Ez az ellentételezés a következő komponensekből áll össze: működési költségek, beruházási költségek, üzemanyagköltségek.	20 %
2. alszempont: A részvételre jelentkező fél előzetes üzleti tervének megalapozottsága	Az előzetes üzemelési elszámolásban (a szerződéstervezet 9. melléklete) bemutatott költségek és bevételek összhangja a részvételre jelentkező által benyújtott működési feltételezésekkel, amelyeket a pénzügyi kimutatásban fognak kifejteni.	10 %
3. kritérium: Vállalati társadalmi felelősségvállalás (CSR) A részvételre jelentkező fél fellépéseit és kötelezettségvállalásainak szintjét, valamint ezeknek a vállalati társadalmi felelősségvállalás tekintetében történő nyomon követését szolgáló eszközöket mutatja be: etikai, társadalmi és környezeti teljesítmény.		10 %

([1]) A Bastiába vezető útvonalat érintő szociális és szolidaritáson alapuló szolgáltatást a közszolgáltatási szerződés ezen útvonalra vonatkozó 25.3. pontja úgy határozza meg, mint amely „*naponta*” és átkelésenként „legfeljebb 1 300 folyóméter áru tengeri fuvarozását” garantálja (a francia hatóságok 2022. június 7-i észrevételei).

3.6.2. *Odaítélési eljárás*

(272) A nyilvános ajánlati felhívást 2022. május 6-án tették közzé ([129]), a pályázatok és ajánlatok beérkezési határideje pedig 2022. július 25. volt.

(273) Az ajánlatok benyújtásának határideje előtt a Corsica Ferries számos kérdést tett fel a CdC-nek, felvilágosítást kérve az ajánlattételi szabályok több pontjával kapcsolatban. Mivel a CdC nem válaszolt – vagy nem kielégítően válaszolt – e kérdésekre, a Corsica Ferries a bastiai közigazgatási bíróságon a szerződéskötést megelőző ideiglenes intézkedésre irányuló kérelmet nyújtott be a közszolgáltatási szerződést odaítélő eljárás megsemmisítése iránt, arra hivatkozva, hogy a CdC megsértette az ajánlatkérő szervre rótt közzétételi és versenyeztetési kötelezettségeket ([130]).

(274) 2022. július 20-i 2200797. sz. végzésével a bastiai közigazgatási bíróság ideiglenes intézkedésekért felelős bírája úgy ítélte meg, hogy a Corsica Ferries által felvetett nehézségek nagyrészt nem tartoznak a bíróság hatáskörébe. Egyebekben a bíró elutasította a Corsica Ferries által hivatkozott jogsértéseket azzal az indokkal, hogy a bíró véleménye szerint a részvételre jelentkező érdekelt feleknek volt lehetőségük arra, hogy az ajánlattételi dokumentumokban meghatározott valamennyi műszaki követelménynek megfelelő ajánlatot nyújtsanak be. A Corsica Ferries ezt követően fellebbezést nyújtott be az Államtanács előtt a szóban forgó ítélet ellen. 2022. november 25-i ítéletében az Államtanács elfogadhatatlannak nyilvánította a fellebbezést (*Société Corsica Ferries*, No 466415).

(275) A Corsica Ferries végül úgy határozott, hogy nem vesz részt a közszolgáltatási szerződések odaítélésére irányuló eljárásban, mivel úgy ítélte meg, hogy hajói nem felelnek meg a CdC által a közszolgáltatási szerződésekben meghatározott valamennyi műszaki követelménynek.

(276) A CdC-hez három pályázat érkezett:

— Corsica Linea–La Méridionale konzorcium: 1. tétel,

— Corsica Linea: 2., 3., 4. és 5. tétel,

— La Méridionale: 3. és 4. tétel.

(277) A közszolgáltatási megbízással foglalkozó bizottság 2022. július 26-án bontotta fel az ajánlatokat. E bizottság 2022. augusztus 2-án kelt véleménye nyomán a három részvételre jelentkező fél benyújthatta ajánlatát. Az ajánlatok elemzését követően a bizottság 2022. augusztus 31-én javasolta, hogy az említett részvételre jelentkező felekkel kezdődjön meg a tárgyalásos eljárás.

(278) Franciaország szerint a CdC az alábbiak szerint tárgyalt a részvételre jelentkezőkkel:

— a tárgyalások első fordulójára 2022. szeptember 6-án és 7-én került sor: ezt követően a részvételre jelentkezőket felkérték, hogy ajánlataik pénzügyi vonatkozásait átfogóan javítsák,

— a második forduló 2022. október 4-én, 5-én és 6-án zajlott le: ezt követően a részvételre jelentkezőket felkérték, hogy határozzanak meg további módszereket a pénzügyi szempontok optimalizálására,

— a harmadik fordulóra 2022. október 18-án és 19-én került sor, és célja a részvételre jelentkezők pénzügyi ajánlatának konszolidálása és a szerződés módosítására irányuló javaslataik felülvizsgálata volt,

— a negyedik fordulóra 2022. november 7-én került sor azzal a céllal, hogy véglegesítsék a szerződéstervezetet, és konszolidálják a pénzügyi előrehaladást annak érdekében, hogy a részvételre jelentkezők benyújthassák a végleges ajánlatokat,

— 2022. november 10-én a részvételre jelentkezők benyújtották végleges ajánlataikat.

([129]) A Közbeszerzési Közlönyben (Official Bulletin of Public Procurement, BOAMP) 2022. május 6-án közzétett 22–63447. sz. hirdetmény, https://www.boamp.fr/pages/avis/?q=idweb: %2222-63447 %22, valamint a TED-ben ugyanazon a napon a 2022/S 089-246001. hivatkozási számon közzétett dokumentum: https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:246001-2022:TEXT:FR:HTML.

([130]) A Corsica Ferries konkrétabban azzal érvelt, hogy az ajánlattételi dokumentumok számos pontatlanságot és ellentmondást tartalmaztak a közszolgáltatási szerződések időtartamával, a jövőbeli koncessziós jogosult által kivitelezendő beruházások jellegével és a részvételre jelentkező felek által kijelölt hajók pontos jellemzőivel kapcsolatban. A Corsica Ferries azt is kifogásolta, hogy az átütemezhető és a kiegészítő menettérti utak – melyek indokolatlanul teszik szükségessé útvonalanként két-három hajó mobilizálását – esetében nincs mód az előre jelzésre, illetve nem áll fenn gazdasági egyensúly. Végezetül pedig előadta, hogy az ajánlatok kiválasztása során alkalmazott szempontok pontatlanok és irrelevánsak voltak.

(279) A közszolgáltatási megbízással foglalkozó bizottság – a végleges ajánlatok benyújtásáért felelős szervezet – 2022. november 23-án ült össze.

3.6.3. *A 2022. december 20-i 22/188. sz. állásfoglalás*

(280) 2022. december 20-i 22/188. sz. határozatával Korzika közgyűlése jóváhagyta a Corsica Linea – La Mérionale konzorcium kiválasztását az 1. tétel tekintetében, és a 2., 4. és 5. tétel tekintetében a Corsica Linea vállalatot, a 3. tétel tekintetében pedig a La Méridionale vállalatot bízta meg. A 27. táblázat tételenkénti bontásban ismerteti a pénzügyi ellentételezés összegét.

27. táblázat

A pénzügyi ellentételezés teljes összege a közszolgáltatási szerződés tételei szerinti bontásban (millió EUR)

Korzikai kikötők	Pénzügyi ellentételezés a 2023–2030-as időszakra	Éves pénzügyi ellentételezés (átlag)
1. tétel: Ajaccio	245,9	30,7
2. tétel: Bastia	251,1	31,4
3. tétel: Porto-Vecchio	132,2	16,5
4. tétel: Propriano	122,6	15,3
5. tétel: L'Île-Rousse	101,8	12,7
Összesen	**853,6**	**106,6**

Forrás: A francia hatóságok 2022. december 27-i bejelentése.

3.7. **A közszolgáltatási szerződések releváns rendelkezései**

(281) E szakasz a közszolgáltatási szerződések szerződéses feltételeit ismerteti. E feltételek nagyjából azonosak az öt közszolgáltatási szerződés esetében.

3.7.1. *A közszolgáltatási kötelezettségekre és azok időtartamára vonatkozó rendelkezések*

3.7.1.1. A közszolgáltatási kötelezettségek tartalma

(282) Az öt közszolgáltatási szerződés 1. és 2. pontja úgy rendelkezik, hogy a korzikai kikötők és a marseille-i kikötő közötti területi folytonosság részeként a koncessziós jogosultra általános gazdasági érdekű szolgáltatásokhoz (a továbbiakban: **ÁGÉSZ**) kapcsolódó kötelezettség hárul az alábbiak vonatkozásában:

— árufuvarozás nem vontatott és vontatott teheráru formájában (beleértve a L'Île-Rousse-ba irányuló útvonalon a veszélyes áruk szállítását is), valamint

— i. az egészségügyi okokból utazó személyek ([131]), ii. a vontatott teherárut kísérő járművezetők, valamint iii. kizárólag a Marseille és Propriano közötti útvonalon a korzikai lakosnak minősülő utasok és a nem korzikai lakosnak minősülő utasok szállítása.

(283) Az 1. pont azt is előírja, hogy a koncessziós jogosult által nyújtott minden olyan árufuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás, amely nem tartozik az ÁGÉSZ körébe, a „kereskedelmi vagy nem általános gazdasági érdekű szolgáltatás" körébe tartozik.

(284) A 4. pont kimondja, hogy a felekre nézve kötelező szerződéses dokumentációt a szerződés és annak mellékletei (továbbá az 1. pont alapján azok módosításai) képezik. Ellentmondás esetén a szerződés az irányadó a mellékletekhez képest.

([131]) A közszolgáltatási szerződések 26.1. pontja pontosítja, hogy a szóban forgó utasok az egészségügyi okokból utazó korzikai lakosok.

3.7.1.2. A közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésére vonatkozó rendelkezések

(285) Az öt közszolgáltatási szerződés 1. melléklete részletezi a kapcsolódó tengeri szolgáltatások jellemzőit. Ezeket részletesen e határozat 3.5.2. szakasza ismerteti.

(286) A közszolgáltatási szerződések 17. pontja kimondja, hogy – a szolgáltatást üzleti okokból igénybe vevő felhasználók által támasztott kereslet kielégítése és a területi folytonosság biztosítása érdekében – az árufuvarozás vonatkozásában és az egyes átkelések során a koncessziós jogosult nem hagyhat hátra pótkocsikat a rakpartokon, kivéve, ha a fuvarozó erre kéri, vagy ha a hajó a kapacitását tekintve különösen telített. E rendelkezés hozzáteszi, hogy „a forgalom szervezésének optimalizálása érdekében az ajánlatkérő szerv a menettérti utakat azoknak a szerződés 1. mellékletében meghatározott éves összesített számának megfelelően átütemezheti. Az átütemezést a 10.2. pontban említett műszaki *bizottság hajtja végre*" (lásd még a (290) preambulumbekezdést).

(287) Az Ajaccióba, Bastiába és L'Île-Rousse-ba irányuló útvonalakra vonatkozó szerződések 18. pontja úgy rendelkezik, hogy „a közszolgáltatás nyújtásának szükségességére tekintettel az ajánlatkérő szerv a koncessziós jogosulttól eseti alapon kiegészítő menettérti utak lebonyolítását kérheti, melyek maximális számát és feltételeit az 1. melléklet határozza meg. E kiegészítő menettérti utak lebonyolítását a 10.2. pontban említett műszaki bizottság vizsgálja majd." A gyakorlatban a francia hatóságok szerint e menettérti utakra csak abban az esetben kerül majd sor, ha a műszaki bizottság heti ülésén a francia hatóságok megállapítják, hogy a hajók teljes kapacitása ki van használva, és további kereslet mutatkozik legalább 40 pótkocsi szállítása iránt. A műszaki bizottság ülését követően a koncessziós jogosult az ajánlatkérő szerv által kifejezett igénynek megfelelően levélben formalizálja a kiegészítő menettérti utakra vonatkozó ajánlatait, és postai úton kap megerősítést a megállapodás szerinti kiegészítő menettérti utakról. Az ajánlatkérő szerv által a szerződő félnek küldött értesítést minimálisan körülbelül „a héten belül" küldik meg annak érdekében, hogy a lehető legnagyobb összhangban legyen a kötelezettségvállalásokkal; a francia hatóságok úgy nyilatkoztak, hogy az árufuvarozás iránti kereslet a gyakorlatban jellemzően már legalább 15 nappal korábban ismert.

(288) A közszolgáltatási szerződések 20. pontja kimondja, hogy a koncessziós jogosult – az ajánlatkérő szerv általi elfogadás függvényében – valamely hajót helyettesíthet egy másik olyan hajóval, amelyet a szerződés teljesítése érdekében bocsát rendelkezésre, feltéve, hogy a helyettesítő hajó megfelel az 1. mellékletben foglalt rendelkezéseknek.

(289) A közszolgáltatási szerződések 22. pontja előírja, hogy a szerződés teljesítéséhez használt hajóknak, valamint a koncessziós jogosult által nyújtott szolgáltatásoknak meg kell felelniük a csökkent mozgásképességű személyek számára biztosítandó akadálymentességre vonatkozó szabványoknak. Az e személyek fogadására vonatkozó feltételeket a közszolgáltatási szerződések 5. melléklete tartalmazza.

3.7.1.3. A közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének nyomon követése

(290) A közszolgáltatási szerződések 10.2. pontja előírja, hogy a műszaki ellenőrző bizottság – melynek tagjai többek között az OTC, a koncessziós jogosult, a kikötőiinfrastruktúra-üzemeltető és az árufuvarozók képviselői – minden héten összeül a szolgáltatás teljesítésének és az esetlegesen szükséges kiigazításoknak a nyomon követése céljából.

(291) A közszolgáltatási szerződések 11.1. pontja előírja, hogy vis maior vagy előre nem látható események esetén a felek együttműködnek a közszolgáltatási szerződések gazdasági egyensúlyának helyreállítását célzó intézkedések meghatározása érdekében.

3.7.1.4. A közszolgáltatási szerződések időtartama

(292) A közszolgáltatási szerződések 3. pontja kimondja, hogy a szerződés 2023. január 1-jén lép hatályba és 2029. december 31-én jár le. Hozzáteszi azt is, hogy a felek megállapodhatnak legfeljebb 12 hónappal történő esetleges meghosszabbításról, különösen abban az esetben, ha a szerződés lejártakor nem kerül sor új koncessziós szerződés odaítélésére. A szerződés maximális időtartama tehát nyolc év.

3.7.2. *A közszolgáltatási szerződések kedvezményezettjeinek nyújtott ellentételezésre vonatkozó rendelkezések*

3.7.2.1. Általános paraméterek

(293) A közszolgáltatási szerződések 30. pontja határozza meg az ÁGÉSZ-kötelezettségekhez kapcsolódó ellentételezés általános elveit. Konkrétan megállapítja, hogy:

— a koncessziós jogosultat az ÁGÉSZ működtetéséből származó bevételből fizetik ki, illetve a koncessziós jogosult viseli az ÁGÉSZ működtetéséből eredő költségeket. A koncessziós jogosult arra, hogy kereskedelmi alapon tengeri árufuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatásokat nyújtson, amennyiben teljesülnek az ÁGÉSZ teljesítésének feltételei. A kereskedelmi szolgáltatás üzemeltetéséből származó bevételt a koncessziós jogosult megtartja,

— az OTC által a koncessziós jogosultnak az ÁGÉSZ-szel kapcsolatos kötelezettségei teljesítéséért fizetett pénzügyi ellentételezés maximális összege nem haladhatja meg az ÁGÉSZ nyújtásából adódó nettó költség fedezéséhez szükséges mértéket, figyelembe véve az észszerű nyereséget (a közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásról szóló európai uniós keretszabály ([132]) [a továbbiakban: **ÁGÉSZ-keretszabály**] szabályaival összhangban),

— a pénzügyi ellentételezést a költségallokációs módszer alapján számítják ki, és a koncessziós jogosultnak az ÁGÉSZ teljesítéséhez kapcsolódó várható költségei és bevételei közötti különbözettel egyenlő (a közszolgáltatási szerződéseknek a koncessziós jogosult tervezett üzemelési elszámolását tartalmazó 9. mellékletében meghatározottak szerint), a túlkompenzáció ellenőrzéséről szóló 35.1., 37.1. és 40. pont rendelkezéseire is figyelemmel,

— az ÁGÉSZ-nek az ellentételezés kiszámításához figyelembe veendő költségei magukban foglalják az ÁGÉSZ teljesítéséhez szükséges valamennyi közvetlen költséget, valamint az ÁGÉSZ és a kereskedelmi tevékenységek közös közvetett költségeihez való megfelelő hozzájárulást,

— a becsült költségek és bevételek hiteles és megfigyelhető paramétereken alapulnak,

— a koncessziós jogosult belső könyvelésében külön kell feltüntetni az ÁGÉSZ-hez kapcsolódó költségeket és bevételeket, valamint az egyéb szolgáltatásokhoz kapcsolódó költségeket és bevételeket. A költségelszámolás és a felosztási kulcsok használata szükséges a következők azonosításához:

  — az ÁGÉSZ-tevékenységhez és a kereskedelmi tevékenységhez kapcsolódó költségek,

  — mivel a forgalom jellege nem zárja ki a ro/pax hajók használatát, az ÁGÉSZ-tevékenységen belül az érintett útvonalakon zajló teherfuvarozási és személyszállítási tevékenységek megoszlása.

(294) A közszolgáltatási szerződések 31. pontja előírja, hogy az egyes útvonalak gazdasági egyensúlyát a koncessziós jogosult által benyújtott 9. mellékletben kell rögzíteni, amely a koncessziós jogosult saját kockázatára határozza meg a közszolgáltatási szerződések előre jelzett teljesítését.

3.7.2.2. Az ÁGÉSZ teljesítésével kapcsolatos bevételekhez és költségekhez kapcsolódó paraméterek

3.7.2.2.1. Bevételek

(295) A közszolgáltatási szerződések 32. pontja előírja, hogy a koncessziós jogosult közvetlenül megkapja az ÁGÉSZ teljesítéséből származó valamennyi bevételt, különösen a következőket:

— a közszolgáltatási szerződések 33.2. pontjában meghatározott díjszabás szerinti árufuvarozásból származó bevételek,

([132]) A Bizottság közleménye – A közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásról szóló európai uniós keretszabály (2011) (HL C 8., 2012.1.11., 15. o.).

— a korzikai lakosnak minősülő és egészségügyi okokból utazó utasoknak a közszolgáltatási szerződések 33.3. pontjában meghatározott díjszabás szerinti szállításából származó bevételek ([133]),

— járulékos bevételek többek között a koncessziós jogosult által saját kezdeményezésre a teherárut fuvarozó járművezetők vagy az egészségügyi okokból utazó korzikai lakosok részére kínált különleges szolgáltatásokból (vendéglátás, poggyász, játékok stb.).

(296) Ezenkívül a közszolgáltatási szerződések 32. pontja azt is előírja, hogy a 2023–2028-as időszakban a nem ÁGÉSZ-nek minősülő kereskedelmi eredményben a 9. melléklethez képest keletkezett többletet a koncessziós jogosult köteles prioritásként olyan beruházások finanszírozására felhasználni, amelyek előnyben részesítik az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésére és általánosabban az ÁGÉSZ környezeti minőségének javítására irányuló célkitűzéseket, amint azt a közszolgáltatási szerződések 11.2. pontja is előírja. Az adott pénzügyi évben fel nem használt többletet a befektetések megvalósításáig vagy a szerződés lejártáig tőkésítik. A fel nem használt többletet a szerződés rendes vagy idő előtti lejártakor teljes egészében vissza kell fizetni az ajánlatkérő szervnek. E többlet felhasználását a közszolgáltatási szerződések 10.1. pontjában említett környezetvédelmi, gazdasági és jogi bizottság fogja felülvizsgálni.

(297) A közszolgáltatási szerződések 33.2. pontja pontosítja, hogy az ÁGÉSZ keretében történő árufuvarozásra vonatkozó díjszabást a 8. melléklet tartalmazza, amely a következő viteldíjakat határozza meg, és előírja, hogy a vontatott teheráru fuvarozása esetében az első járművezető átkelése is szerepel a díjszabásban:

28. táblázat

A közszolgáltatási szerződések keretében történő árufuvarozásra alkalmazandó maximális viteldíjak

Egyirányú út esetén	Teheráru fuvarozásának díja (euróban, adók nélkül)
Ro-ro vagy hagyományos rakomány folyómétere	40
„Export” vagy „nyersanyagok” folyóméter	20
„Export +” folyóméter	15
Egyéb teheráru-típus	A viteldíjat a koncessziós jogosult szabadon, a közszolgáltatási kötelezettségek 2 019. évi rendszerével összhangban határozza meg.

Forrás: A francia hatóságok által 2023. június 28-án benyújtott észrevételek.

(298) A közszolgáltatási szerződések 33.3. pontja úgy rendelkezik, hogy a korzikai lakosok ÁGÉSZ keretében történő szállításának díjszabása megegyezik a közszolgáltatási kötelezettségek 2019. évi rendszerének alkalmazásából adódó díjszabással. Ezenkívül az ÁGÉSZ keretében a nem korzikai lakosnak minősülő utasok esetében alkalmazott viteldíjakat a koncessziós jogosult szabadon határozza meg, de azok nem haladhatják meg az e rendszerben meghatározott maximális viteldíjakat.

([133]) Azonban a francia hatóságok 2023. július 28-i észrevételeikben – amint azt már említettük – kijelentették, hogy a proprianói útvonalon a korzikai lakosok és a nem korzikai lakosok egyaránt a közszolgáltatás hatálya alá tartoznak. Ennek megfelelően a szerződő fél az ezen utasok szállításával kapcsolatos szolgáltatásokból is bevételhez jut. Emellett a szerződő félnek a vontatott teherárut kísérő járművezetők szállításával kapcsolatos szolgáltatásokból is származik bevétele.

29. táblázat

A közszolgáltatási szerződések keretében történő személyszállításra alkalmazandó viteldíjak

Egyirányú utak személyenként (vagy egységenként)	Maximális viteldíj korzikai lakosok esetében (euróban, adók nélkül)		Viteldíj a nem korzikai lakosok esetében
Utas	Felnőtt Gyermek	35 20	A viteldíjakat a koncessziós jogosult szabadon határozza meg (de azok nem haladhatják meg a 19/128. sz. határozatban megállapított maximális viteldíjakat) ([1]).
Szállás	Ablakos kabin Ablak nélkül kabin Karosszék	51 46 7	
Járművek	4,5 m vagy annál kisebb 4,5 m és 5 m között 5 m fölött	46 51 56	

([1]) Vö. az 138. lábjegyzettel.
Forrás: A francia hatóságok által 2023. június 28-án benyújtott észrevételek.

3.7.2.2.2. Költségek és pénzügyi ellentételezés

(299) A közszolgáltatási szerződések 34.1. pontja úgy rendelkezik, hogy a koncessziós jogosult viseli az üzemanyagon kívüli üzemeltetési költségeket (beleértve a személyzetet, a kikötői díjakat, az értékesítendő élelmiszereket), és hogy a 9. mellékletben feltüntetett üzemeltetési költségekre árrést kell alkalmazni.

(300) A közszolgáltatási szerződések 34.2. pontja úgy rendelkezik, hogy a hajókhoz kapcsolódó beruházási költségeket annak a flottának az alapján állapítják meg, amelyet a koncessziós jogosult a közszolgáltatási szerződések hatálya alá tartozó útvonalak kiszolgálására kijelölt.

(301) A közszolgáltatási szerződések 35.1. pontja kimondja, hogy az OTC által a koncessziós jogosultnak az üzemeltetésért és beruházásért évente megfizetett pénzügyi ellentételezés (a továbbiakban: **CFEI**) két összetevőből áll:

— a működési költségek komponense (a továbbiakban: **CFE**), amely megfelel az ÁGÉSZ nyújtásából eredő működési költségek (melyek nem foglalják magukban az üzemanyagköltségeket és a beruházási költségeket) és az ÁGÉSZ nyújtásából származó, a 31. pontban, valamint a 9. mellékletben meghatározott bevétel különbözetének. A CFE figyelembe veszi a koncessziós jogosult által a szerződés időtartama alatt várt hatékonyságnövekedést. A gyakorlatban a hatékonysági mechanizmus biztosítja, hogy a CFE összegét úgy számítják ki, hogy a tényleges infláció miatti költségnövekedést ne ellentételezzék teljes mértékben,

— a beruházási költségek (a továbbiakban: **CFI**) tekintetében a 9. mellékletben kiszámított értékcsökkenési és/vagy lízingköltségeknek és/vagy az ÁGÉSZ teljesítésére kijelölt hajó bérleti költségeinek megfelelő komponens.

(302) A közszolgáltatási szerződések 35.3. pontja előírja, hogy a 9. mellékletet évente frissítik a reálinfláció változásainak figyelembevétele érdekében, és ismerteti a frissített adatok kiszámításának módszerét, figyelembe véve különösen a hatékonyságnövekedést.

(303) A közszolgáltatási szerződések 36.2. pontja előírja, hogy a tengeri szállítási szolgáltatások nyújtásához szükséges üzemanyag költsége (a kiegészítő menettérti utakat nem beleszámítva) legfeljebb 24 hónapig üzemanyag-fedezeti mechanizmus hatálya alá tartozik. Ezen időszak után a koncessziós jogosult felel azért, hogy legalább három árajánlat bekérésével tárgyalásokat folytasson egy új fedezeti szerződésről. A koncessziós jogosult elküldi az árajánlatokat az ajánlatkérő szervnek, és megjelöli, hogy melyik szolgáltató szolgáltatását kívánja igénybe venni. Ettől eltérve az első üzemanyag-fedezeti szerződés lejártakor az OTC dönthet egy olyan mechanizmus bevezetése mellett, amely lehetővé teszi az üzemanyagköltségek megosztását (a közszolgáltatási szerződések 11.1. pontjában említett feltételek mellett). Ez a mechanizmus lép a koncessziós jogosult által megkötendő új fedezeti szerződés helyébe. Megjegyzendő az is, hogy az üzemanyagköltségek változásai nem tükröződnek a díjszabásban. Az adott időszakra vonatkozó előzetes üzemelési elszámoláson (9. melléklet) szereplő üzemanyag-egységköltséget és a kapcsolódó mechanizmust a 10. melléklet ismerteti.

(304) A közszolgáltatási szerződések 37.1. pontja előírja, hogy az OTC köteles minden évben pénzügyi ellentételezést fizetni a koncessziós jogosultnak az ÁGÉSZ nyújtásával kapcsolatban felmerült üzemanyagköltségekért (a továbbiakban: **CFC**). A CFC maximális pénzügyi ellentételezését a 9. melléklet határozza meg.

(305) A közszolgáltatási szerződések 38.1. pontja rendelkezik a kiegészítő menettérti utak utáni maximális átalány-ellentételezésről (a továbbiakban: **CFsup**). Ez az ellentételezés három komponensből áll, melyek a következők:

— egy működésiköltség-összetevő (a továbbiakban: **CFEsup**), amelynek kiszámításához az egy kiegészítő menettérti út lebonyolításából eredő működési költségekből (amelyek nem foglalják magában az üzemanyagköltséget) levonják az egy kiegészítő menettérti útból származó bevételt. Ez a komponens figyelembe veszi az ÁGÉSZ körébe tartozó működési költségeket és bevételeket, valamint a 9. mellékletben meghatározott észszerű nyereséget,

— az értékcsökkenésnek és/vagy lízingköltségeknek és/vagy a kiegészítő menettérti utak lebonyolításához használt hajó bérlési költségének megfelelő beruházásiköltség-összetevő (a továbbiakban: **CFIsup**), (a 9. melléklet szerint számítva),

— az üzemanyagköltség-összetevő (a továbbiakban: **CFCsup**), amely megfelel a koncessziós jogosult által az egy kiegészítő menettérti út lebonyolítása során viselt üzemanyagköltségeknek (a CFCsup összegét 2023-ra a 9. melléklet határozza meg, mely összeget a következő évekre nézve az üzemanyag árával összhangban ki kell igazítani).

(306) Ezenkívül a közszolgáltatási szerződések 38.1. pontja előírja, hogy amennyiben sor kerül egy kiegészítő menettérti út lebonyolítására, annak ellentételezése e két összeg közül az alacsonyabb lesz: i. az egy menettérti út ellentételezésének várható összege, melyet a 9. melléklet tüntet fel (előzetes üzemelési elszámolás), és ii. az aktualizált üzemelési elszámolás alapján kapott összeg, amely tartalmazza az egy kiegészítő menettérti út lebonyolítása során felmerült tényleges nettó költségeket, és amely a szerződő felek által az OTC-nek benyújtott (a közszolgáltatási szerződések 46. cikkében említett) éves jelentés részét képezi.

3.7.2.3. Az ÁGÉSZ nyújtásával kapcsolatos költségek allokációjához kapcsolódó paraméterek

(307) A közszolgáltatási szerződések 35.1. és 37.1. pontja azt is előírja, hogy amennyiben a koncessziós jogosult a hajókat arra használja, hogy ÁGÉSZ körén kívüli kereskedelmi tevékenységeket kínáljon, a 9. mellékletben említett felosztási kulcsot kell alkalmazni a költségelszámolás és az átalányösszegű pénzügyi ellentételezés összegének megállapítására. A felosztási kulcs a szerződés időtartamára nézve rögzített, továbbá a felekre nézve kötelező.

(308) A francia hatóságok által szolgáltatott információk ([134]) szerint a költségeknek az ÁGÉSZ-hez és a kereskedelmi szolgáltatáshoz való hozzárendelése – valamint a közszolgáltatási szerződések odaítélésére irányuló eljárás keretében az ajánlattevőknek történő bemutatása – a következő elvek alapján történt (ezeket az elveket Franciaország szerint a Bizottság korábban már elismerte) ([135]):

— a személyszállításhoz vagy árufuvarozáshoz közvetlenül kapcsolódó költségeket azon utasszám vagy (folyóméterben megadott) áruvolumen alapján rendelik hozzá az ÁGÉSZ-hez, melyet a koncessziós jogosultaknak a közszolgáltatási szerződésekben a kapacitás kapcsán előírt kötelezettségek értelmében garantálniuk kell,

— a koncessziós jogosultak működési költségeinek nagy részét kitevő közös költségeket (pl. személyzet, karbantartás, üzemanyag, hajóbérleti költségek, értékcsökkenés stb.) annak arányában rendelik hozzá az ÁGÉSZ-hez, hogy a hajón mekkora (m^3 térfogatban kifejezett) kapacitás van fenntartva ÁGÉSZ-tevékenységek céljára ([136]).

([134]) A francia hatóságok által 2023. április 5-én benyújtott észrevételek.

([135]) A Bizottság 2011/98/EK határozata (2009. október 28.) a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága által nyújtott C 16/08 (ex NN 105/05 és NN 35/07) állami támogatásról – Támogatás a CalMac és a NorthLink vállalatok Skóciában nyújtott tengeri szállítási szolgáltatásaihoz (HL L 45., 2011.2.18., 33. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2011/98(1)/oj); és az EFTA Felügyeleti Hatóság határozata 070/17/COL (2017. március 29.) a Hurtigruten által 2012 és 2019 között nyújtandó tengeri közlekedési szolgáltatásokra vonatkozó megállapodásról (Norvégia) [2018/887] (HL L 158., 2018.6.21., 19. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2018/887/oj).

([136]) Az előzetes ellentételezés összegének becslése során a költségek allokációjára a fenntartott kapacitás alapján kerül sor. A ténylegesen kihasznált kapacitást utólagosan ellenőrzik. Ez azt jelenti, hogy ha az ÁGÉSZ céljára fenntartott kapacitást az ÁGÉSZ-hez nem kapcsolódó szállítás céljára használják fel, akkor az ellentételezés összege ennek megfelelően csökken. Ezzel szemben ha az ÁGÉSZ-kapacitás kihasználatlan marad, az üzemeltető részesül a kapacitás rendelkezésre bocsátásáért járó ellentételezésben.

(309) Amint azt a 30. táblázat mutatja, a közszolgáltatási szerződésekkel összefüggésben a koncessziós jogosultak a működési költségek átlagosan [60–75] %-át rendelték az ÁGÉSZ-tevékenységekhez; ez alól kivétel a Marseille–Propriano útvonalra vonatkozó közszolgáltatási szerződés, melynek esetében ez az arány 100 %.

30. táblázat

Az ÁGÉSZ-hez rendelt költségek aránya a közszolgáltatási szerződések keretében

Költségek	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Legénység ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Parti személyzet ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Kereskedelmi költségek – utasok ([1])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Kereskedelmi költségek – személygépkocsik ([4])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Kereskedelmi költségek – teherszállítmány ([2])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Kezelés ([2]) ([5])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Kikötői díjak ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Utaskezelés ([1])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Élelmiszer (értékesítésre) ([1])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Élelmiszer a személyzet részére ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Ellátás ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Kommunikáció ([4])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Biztosítás ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
IT[3]	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Vámok és adók ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
A koncessziós jogosult vállalat strukturális költségei ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Karbantartás és szervizelés ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
A hajók elérhetővé tételének költségei ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Hajóbérlési költségek ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Üzemanyagköltség ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Súlyozott átlag	[…] %	[…] %	[…] %	**100 %**	[…] %

([1]) A személyszállításhoz közvetlenül kapcsolódó költségek.
([2]) Az árufuvarozáshoz közvetlenül kapcsolódó költségek.
([3]) Közös költségek.
([4]) A kereskedelmi szolgáltatáshoz közvetlenül kapcsolódó költségek (kivéve a Marseille–Propriano útvonalat).
([5]) A kezelési költségek a pótkocsiknak a megállások során történő kihajózás és érkezés során történő kezeléséért felelős kikötői munkások költségeinek felelnek meg. Jellegük miatt e költségeket teljes egészében az árufuvarozási tevékenységhez rendelik hozzá.

Forrás: A francia hatóságok által 2023. június 28-án benyújtott észrevételek.

3.7.2.4. Az észszerű nyereség számításának paraméterei

(310) A közszolgáltatási szerződések 39. pontja előírja, hogy az észszerű nyereséget az ÁGÉSZ-keretszabálynak megfelelően kell meghatározni, és mértéke az alábbi – a közszolgáltatási szerződések 9. mellékletében kiszámított – aránynak felel meg: az ÁGÉSZ-ből származó aktuális kamatfizetés és adózás előtti bevétel / ÁGÉSZ-bevétel (beleértve a szerződő fél által kapott pénzügyi ellentételezést). A szerződés időtartama alatt az észszerű nyereség egyik útvonal esetében sem haladhatja meg a 2,13 %-ot, kivéve, ha az arány felülvizsgálatát a piaci zavarok esetén készített további független tanulmány indokolja.

(311) A 2,13 %-os arány kiszámítása a Corsica Linea és a La Méridionale által benyújtott pénzügyi ajánlatok alapján történt, melyek a tervezett eredménykimutatás alapján az összes útvonalra vonatkozóan 0,69 % (4. tétel: Propriano) és 2,13 % (3. tétel: Porto-Vecchio) közötti működési árrést állapítottak meg az ÁGÉSZ-hez kapcsolódó tevékenységek esetében. Ezenkívül a francia hatóságok megküldték a Bizottság részére egy olyan külső tanulmány eredményeit, melyet Franciaország rendelt meg ([137]) és amely – a Corsica Lineához és a La Méridionale-hoz hasonló hajózási társaságokból álló minta ([138]) alapján – a működési árrés referenciaértékét 7,8 %-ra becsülte.

3.7.2.5. A túlkompenzáció hiányának nyomon követésére szolgáló paraméterek

(312) A közszolgáltatási szerződések 7. pontja előírja, hogy az ajánlatkérő szerv (vagyis az OTC és a CdC) köteles ellenőrizni, hogy az e szerződés alapján a koncessziós jogosult részére megfizetett ellentételezés összege nem eredményez-e túlkompenzációt, és köteleznie kell a koncessziós jogosultat a túlkompenzáció és a késedelmi kamat visszafizetésére (a 35.1., a 37.1. és a 40. ponttal összhangban).

(313) A közszolgáltatási szerződések 46. pontjával összhangban a koncessziós jogosultnak éves jelentésében az OTC részére be kell nyújtania egy, az előzetes üzemelési elszámolásával megegyező formátumú üzemelési elszámolást. Az előzetes és a végleges elszámolás összevetését a feltárt eltérésekre vonatkozó magyarázó feljegyzésnek kell kísérnie. A ténylegesen kifizetett ellentételezést a koncessziós jogosult köteles visszatéríteni, ha az OTC által készített elemzés azt mutatja, hogy – az észszerű nyereségre figyelemmel – az magasabb annál az összegnél, amely a közszolgáltatási kötelezettségek nettó költségének fedezéséhez szükséges a közszolgáltatási szerződések 35.1., 37.1., 39. és 40. pontjával összhangban.

(314) A közszolgáltatási szerződések 35.1., 37.1. és 40. pontja előírja, hogy a túlkompenzáció kockázatának elkerülése érdekében az OTC a szolgáltatásokról szóló éves jelentés alapján évente ellenőrzi az ellentételezés összegének számítását annak érdekében, hogy értékelje a 9. mellékletben említett felosztási kulcson alapuló számítás és a tényleges működésből (tényleges költségek és bevételek, a hajók tényleges működése stb.) eredő felosztási kulcson alapuló számítás közötti különbséget. Abban az esetben, ha a tényleges működésből kiinduló számítás és az előzetes üzemelési elszámolásban (9. sz. melléklet) hivatkozott számítás eltérnek egymástól, a koncessziós jogosult – az ellentételezés összegének legfeljebb 5 %-áig – visszatarthatja a kifizetett többlet ellentételezés felét, míg a késedelmi kamattal megnövelt többletet az OTC által meghatározott eljárásnak megfelelően visszajuttatja az OTC-nek. Az ellentételezés semmilyen esetben sem haladhatja meg a 9. melléklet alapján kiszámított összeget.

(315) A közszolgáltatási szerződések 35.2. és 37.2. pontja kimondja, hogy az átkelés elmaradása esetén – függetlenül annak okától – az ÁGÉSZ elmaradásának eredményeként a koncessziós jogosult által a CFEI és a CFC vonatkozásában elért megtakarítások mértékével kell csökkenteni az ellentételezés összegét. A csökkentés összege nem lehet negatív.

(316) Ha egy hajónak a közszolgáltatási szerződések 20. pontjában előírt helyettesítése miatt ((288) preambulum-bekezdés) a 9. mellékletet képező előzetes üzemelési elszámolásban eredetileg meghatározott költségek megnövekednek, akkor ezt a növekedést a koncessziós jogosult viseli. Ha a helyettesítés e költségek csökkenését eredményezi, az ajánlatkérő szerv és a koncessziós jogosult a közszolgáltatási szerződések 46. pontjában előírt éves jelentés benyújtását követően elvégzi a szükséges pénzügyi kiigazításokat.

([137]) A francia hatóságok 2023. április 5-én benyújtott észrevételei („A Korzika és a francia kontinentális terület közötti tengeri szállítási közszolgáltatási szerződés odaítélésére irányuló eljárás során a tengeri szállítás jövedelmezőségére vonatkozóan kiszámított referenciaérték”, OTC, 2022. november 20.).

([138]) A minta a következő cégekből áll: Brittany Ferries, Condor Ferries, Corsica Ferries, DFDS, Irish Ferries, P&O Ferries, Stena Lines, Grimaldi Group, Finnlines, Fjord Line, Tallink és Viking Line. Az összehasonlító tanulmány a 2017–2019-es évekre terjed ki, amennyiben rendelkezésre álltak adatok.

(317) A közszolgáltatási szerződések 38. pontja hozzáteszi, hogy a koncessziós jogosultnak az éves jelentésében „fel kell tüntetnie minden egyes kiegészítő menettérti út tényleges költségét, amely megfelel az adott menettérti út tényleges költségei és bevételei közötti különbözetnek. Az ajánlatkérő szerv az »i« átkelésért járó tényleges ellentételezést (a továbbiakban: **Cri**) fizeti meg, melynek összege megfelel a szóban forgó kiegészítő menettérti út tényleges költsége és az átkelés időszakában a kiegészítő menettérti út után járó maximális ellentételezés közötti minimális különbözetnek”.

3.8. A Corsica Ferries panasza

(318) 2023. március 23-án a Corsica Ferries panaszt nyújtott be a Bizottsághoz a la Méridionale és a Corsica Linea javára hozott intézkedésekkel szemben.

(319) Panaszában a Corsica Ferries előadta, hogy a szóban forgó intézkedések az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősülnek. A kifogás különös hangsúlyt fektet arra a tényre, hogy a szóban forgó intézkedések gazdasági előnyt biztosítanak az említett társaságok számára, mivel nem felelnek meg az Altmark-ítéletben megállapított négy kritérium egyikének sem ([139]). A Corsica Ferries azzal is érvelt, hogy az intézkedések összeegyeztethetetlenek a belső piaccal, mivel sértik a koncessziós szerződésekről szóló 2014/23/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek ([140]) (a továbbiakban: **koncessziós irányelv**) „az EUMSZ 49. és 56. cikkével együtt értelmezett” rendelkezéseit.

(320) 2023. október 13-án és december 20-án kelt levelében a Corsica Ferries további információkkal szolgált a panasszal kapcsolatban, amelyek véleménye szerint bizonyították, hogy nem áll fenn közszolgáltatás iránti igény, és hogy a közszolgáltatási szerződésekkel összefüggésben előírt szolgáltatási kötelezettségek aránytalanok. Jelen határozat ezekre a kiegészítő információkra a 2023. március 23-án kelt panasszal együtt a továbbiakban mint **panaszra** hivatkozik.

(321) A 2023. október 13-án kelt levél a Corsica Linea által 2023 nyarán a közszolgáltatási szerződések keretein kívül, illetve azokon belül lebonyolított átkelésekkel kapcsolatos információkra hivatkozik.

(322) 2023. december 20-án kelt levelében a Corsica Ferries benyújtotta a Berkeley Research Grouptól megrendelt 2023. december 14-i tanulmány (a továbbiakban: **első BRG-tanulmány**) eredményeit.

(323) Az első BRG-tanulmány kimondja: célja annak értékelése, hogy helyénvaló-e az Ajaccióba és Bastiába irányuló útvonalakon a közszolgáltatási szerződések hatálya alá vonni az átkelésenként több mint 12 utas szállítása iránti közszolgáltatási igényt. Az első BRG-tanulmány csak a járművezetők szállítása iránti – Franciaország által értékelt – igényt tárgyalja, figyelmen kívül hagyva a Franciaország által azonosított egyéb közszolgáltatási igényeket.

(324) Ezenkívül az első BRG-tanulmány megállapítja: tekintettel arra, hogy a francia hatóságok nem szolgáltattak információkat a közszolgáltatás iránti igényeknek a közszolgáltatási szerződésekkel összefüggésben történő értékeléséről, a tanulmány a korábbi közszolgáltatási szerződésekkel kapcsolatos jelentésekre és tanulmányokra támaszkodott annak rekonstruálása érdekében, hogy Franciaország milyen módszert alkalmazhatott.

(325) A Corsica Ferries a Bizottsághoz a hivatalos vizsgálati eljárás keretében benyújtott észrevételeiben nagyrészt a panaszban foglaltakat ismételte meg. A panasz tartalmát ezért az észrevételeket ismertető szakasz (5.1. szakasz) közli.

3.9. A hivatalos vizsgálati eljárás megindításának okai

(326) *Először*, a Bizottság arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy a közszolgáltatási szerződések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak minősülnek.

(327) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a közszolgáltatási szerződések többek között olyan gazdasági előnyhöz juttatták a koncessziós jogosultakat, amelyhez a szokásos piaci feltételek mellett nem fértek volna hozzá. Konkrétabban: a szóban forgó közszolgáltatási szerződések nem felelnek meg az Altmark-ítéletben az ilyen gazdasági előny kizárása érdekében előírt valamennyi kritériumnak.

([139]) A Bíróság 2003. július 24-i ítélete, Altmark Trans GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([140]) Az Európai Parlament és a Tanács 2014/23/EU irányelve (2014. február 26.) a koncessziós szerződésekről (HL L 94., 2014.3.28., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/23/oj).

(328) Először, a Bizottság kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a közszolgáltatási szerződések a vontatott teheráru tengeri fuvarozása kapcsán közszolgáltatás iránti valódi igényt elégítenének ki (első Altmark-kritérium).

(329) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a francia hatóságok *a priori* nem bizonyították kellőképpen, hogy a marseille-i kikötő és touloni kikötő csak részben helyettesíthetők egymással a vontatott teheráru tengeri fuvarozásának vonatkozásában (az eljárás megindításáról szóló határozat (310)–(312) preambulumbekezdése).

(330) A Bizottság megjegyezte, hogy e részleges helyettesíthetőség számszerűsítése során a francia hatóságok kizárólag a piaci szereplők általános nyilatkozataira támaszkodtak ((227) preambulumbekezdés). Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság kétségeit fejezte ki ezzel az értékeléssel kapcsolatban, mivel a francia hatóságok nem ellenőrizték az azt alátámasztó adatokat. A Bizottság felkérte a francia hatóságokat, hogy nyújtsanak be meggyőzőbb bizonyítékokat, melyek annak a konkrét keresletnek az értékelését támasztják alá, amelyet a marseille-i kikötővel szemben támaszt a vontatott teheráru tengeri fuvarozását igénybe vevő felhasználók egy része.

(331) A Bizottság továbbá kétségeit fejezte ki afelől, hogy a közszolgáltatási szerződések által az azonosított közszolgáltatási igények kielégítése érdekében előírt bizonyos közszolgáltatási kötelezettségek arányosak és szükségesek-e (az eljárás megindításáról szóló határozat (337)–(340) preambulumbekezdése). A Bizottság arra az álláspontra helyezkedett, hogy a Gecodia-jelentésben azonosított közszolgáltatási igényekre tekintettel láthatólag nem kellően indokolt a francia hatóságok által megkövetelt minimális teherfuvarozási kapacitás (amely a vontatott és a nem vontatott teherárura egyaránt vonatkozik), valamint az intézkedések kedvezményezettjeit terhelő azon kötelezettség, hogy évente egy bizonyos minimális számú menettérti utat lebonyolítsanak. A Bizottságnak aggályai voltak azzal kapcsolatban, hogy e kötelezettségek ahhoz vezethetnek, hogy a koncessziós jogosultak által kínált teherfuvarozási kapacitás jelentősen meghaladja a közszolgáltatás iránti mennyiségi igényt.

(332) A Bizottság továbbá arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy az intézkedések nem felelnek meg a negyedik Altmark-kritériumnak. Úgy ítélte meg, hogy a francia hatóságok által a közszolgáltatási szerződések odaítélése céljából lefolytatott eljárás során a verseny nem volt elegendő mértékű annak biztosításához, hogy a közszolgáltatási szerződések kedvezményezettjei részére nyújtott ellentételezés a közösség számára a legalacsonyabb költséggel járjon. A Bizottság úgy vélte továbbá, hogy az ellentételezés összegét nem egy átlagos, jól vezetett, a rá rótt közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez szükséges eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozásnál felmerülő költségekhez viszonyítva határozták meg.

(333) A Bizottság továbbá arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy az intézkedések az államnak betudhatók, és azokat állami forrásokból finanszírozták. Ezen túlmenően az intézkedések szelektíven a kedvezményezettek javát szolgálták, akadályozták az Unión belüli kereskedelmet és torzították a versenyt a liberalizált piacon.

(334) *Másodszor*, a Bizottság megjegyezte, hogy a francia hatóságok nem szolgáltattak elegendő bizonyítékot annak bizonyítására, hogy a közszolgáltatási szerződések összeegyeztethetők az ÁGÉSZ-keretszabállyal. A Bizottság – amellett, hogy kételyeket fogalmazott meg a közszolgáltatási szerződések hatályával kapcsolatosan – azt is megkérdőjelezte, hogy a közszolgáltatási szerződések odaítélésére irányuló eljárás összeegyeztethető-e a koncessziókra vonatkozó uniós joggal.

4. FRANCIAORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

(335) A francia hatóságok 2024. március 27-én kelt levelükben küldték meg észrevételeiket. Az észrevételek i. a közszolgáltatás iránti igény meglétét és ii. a koncessziós irányelvnek való megfelelést érintő értékelésre vonatkoznak.

4.1. A közszolgáltatás iránti igény megléte

(336) A francia hatóságok a közszolgáltatás iránti valódi igény fennállására vonatkozó előzetes bizottsági vizsgálatra reagálva öt ponttal kapcsolatban tettek észrevételeket.

4.1.1. *Franciaország helyesen becsülte meg a vontatott teheráru fuvarozását igénybe vevő felhasználók által a marseille-i kikötővel szemben támasztott konkrét mennyiségi keresletet*

(337) Amint az a (227) preambulumbekezdésben szerepel, a francia hatóságok úgy becsülték, hogy a vontatott teheráru Marseille és Korzika közötti fuvarozása iránti teljes múltbeli kereslet 80 %-át a vontatott teheráru fuvarozását igénybe vevő olyan felhasználók támasztják, akik a Korzikára történő utazás megszervezése során nem mérlegelik a marseille-i kikötő lehetséges alternatíváit.

(338) A Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozat (329) preambulumbekezdésében kifejezett kétségekre tekintettel a francia hatóságok részletesebb elemzések elvégzésével bízták meg a Gecodia céget, azzal a céllal, hogy mennyiségi bizonyítékot szolgáltasson arról, hogy a vontatott teheráru tengeri fuvarozása iránti kereslet tekintetében a marseille-i kikötő milyen mértékben helyettesíthető a touloni kikötővel.

(339) *Először*, a francia hatóságok szerint a Marseille és Korzika közötti útvonalakon fuvarozott vontatott teheráru volumenének 80,8 %-át mozgató fuvarozók székhelyének, raktárainak és logisztikai bázisainak elemzése azt mutatja, hogy e fuvarozók létesítményei a marseille-i kikötő közvetlen közelében találhatók, ami magyarázza, hogy miért e kikötőt részesítik előnyben.

(340) *Másodszor*, a Gecodia elemezte a Corsica Linea 122 ügyfele (a vontatott teheráru Corsica Linea által lebonyolított forgalmának 85 %-át képviselő ügyfelek) és a La Méridionale 62 ügyfele (a vontatott teheráru La Méridionale által lebonyolított forgalmának 78 %-át képviselő ügyfelek) által lebonyolított teheráru-forgalmat. Az elemzés azt mutatja, hogy e forgalom 83 %-a (a Corsica Linea esetében) és 88 %-a (a La Méridionale esetében) a marseille-i kikötő közelében található logisztikai bázisokra vezethető vissza, ami azt jelenti, hogy az érintettek ezt a kikötőt részesítik előnyben.

(341) *Harmadszor*, a Gecodia 32 olyan fuvarozó műveleteit elemezte, amelyek vontatott teheráru fuvarozását végzik Korzika és Franciaország kontinentális területe között a marseille-i kikötőt és/vagy a touloni kikötőt igénybe véve (köztük fuvarozókét is, amelyek Marseille vagy Toulon közelében több logisztikai bázissal is rendelkeznek). E fuvarozók 2017–2019-ben és 2021-ben a Korzika, valamint a marseille-i kikötő és a touloni kikötő között fuvarozott vontatott teheráru volumenének mintegy 65 %-áért feleltek ([141]).

(342) A szóban forgó adatok beszerzése érdekében a francia hatóságok tájékoztatást kértek a hajózási társaságoktól fő ügyfeleik listájáról és a vontatott teheráru kapcsolódó (folyóméterben megadott) volumeneiről. Ezeket az adatokat összesítették annak érdekében, hogy a teljes marseille-i és touloni térségben működő reprezentatív számú nagyobb fuvarozót tudjanak figyelembe venni. A francia hatóságok azokra az információkra támaszkodtak, melyeket a felhasználókkal folytatott konzultációk keretében végzett interjúk során gyűjtöttek, hogy a forgalom áramlását a lehető legpontosabban tudják összekapcsolni a kiindulási logisztikai bázissal.

(343) Az így összeállított lista minden egyes ügyfél esetében feltünteti a logisztikai bázis helyét, a logisztikai bázis, illetve a touloni és a marseille-i kikötő közötti távolságot, valamint a 2017–2021-es időszakban az egyes kikötők igénybevételével fuvarozott vontatott teheráru éves volumenét (folyóméterben). Egyes felhasználók esetében a fuvarozott áru típusát is meghatározták (pl. katonai felszerelések, romlandó termékek, építőanyagok vagy veszélyes áruk). A francia hatóságok az egyes fuvarozókra vonatkozóan a két kikötő egymással való helyettesíthetőségének értékelése szempontjából releváns kvalitatív információkat is gyűjtöttek. Néhány felhasználó például jelezte, hogy a marseille-i kikötő kapacitáshiánya miatt már vette igénybe a touloni kikötőt.

(344) A francia hatóságok szerint a szóban forgó adatok elemzése azt mutatja, hogy a fuvarozók többsége csak a logisztikai bázisához legközelebb eső kikötőt használja (32-ből 22 fuvarozó). Az elemzés azt mutatja, hogy a fennmaradó tíz fuvarozó kizárólag vagy nagyon gyakran a touloni kikötőt vette igénybe, annak ellenére, hogy logisztikai bázisa Marseille-hez közelebb helyezkedik el. A francia hatóságok kifejtették, hogy egyes fuvarozók a bejelentett adatok szerint azért vették igénybe a touloni kikötőt, mert olyan autópálya-összeköttetéssel rendelkeztek Toulon felé, amely lehetővé tette számukra, hogy elkerüljék a marseille-i nagyvárosi régiót (északi elkerülő út), míg mások telephelyüket/raktárukat a marseille-i régióból a touloni régióba helyezték át, aminek eredményeként a szállítási forgalom áramlása áthelyeződött a touloni kikötőbe.

(345) A francia hatóságok szerint az összegyűjtött információk elemzése azt mutatja, hogy a felhasználó kikötőválasztását nagymértékben befolyásolja azt, hogy a kikötő közúton mennyire esik közel a fuvarozó logisztikai bázisához. A hatóságok szerint főként a kínálati korlátok ösztönzik a Marseille-hez közelebbi bázisokkal rendelkező felhasználókat arra, hogy forgalmukat Toulonba helyezzék át.

(346) A francia hatóságok szerint ezek az információk megerősítik azt, hogy i. a vontatott teheráru fuvarozására igénybe veendő kikötőt elsősorban a fuvarozók logisztikai bázisainak elhelyezkedése alapján választják ki, és hogy ii. a vállalkozások által fuvarozott vontatott teheráru volumenének több mint 80 %-a köthető egy bizonyos logisztikai bázishoz, amely a marseille-i térségben található. A felhasználók tehát valóban a marseille-i kikötőt részesítik előnyben, és az ő esetükben a marseille-i kikötő nem helyettesíthető a toulonival.

([141]) A Covid19-világjárvány kereskedelmi forgalomra gyakorolt hatása miatt a Gecodia a 2020-as évet figyelmen kívül hagyta.

4.1.2. *A szállítandó áruk minimális volumenére vonatkozó közszolgáltatási kötelezettségek arányosak voltak a Franciaország által azonosított közszolgáltatási igényekkel*

(347) A francia hatóságok kijelentik, hogy az árufuvarozási közszolgáltatási szerződésekben előírt minimumkapacitás nem aránytalan az azonosított közszolgáltatási igényhez képest. Ennek indoklására három érvet hoznak fel.

(348) *Először*, Franciaország szerint a kereslet nagy fokú ingadozása miatt nem lehetséges a forgalmi átlagokon alapuló megközelítést alkalmazni.

(349) A francia hatóságok rámutatnak, hogy a közszolgáltatási szerződésekben előírt átkelésenkénti minimális szállítási kapacitás figyelembe veszi i. a felhasználókkal folytatott konzultáció során megfogalmazott észrevételeket (a bizonyos útvonalakon megfigyelhető rendszeres telítettséget), ii. a közszolgáltatás iránti igény megoszlását az átkelések, a napok és a hónapok között (a 2019. évi adatok és a 2023–2030-as előrejelzések alapján rögzítve), valamint iii. a közszolgáltatás iránti igény előre jelzett havi megoszlását (mely értéket a minimális heti kapacitás és az átkelésenkénti minimumkapacitás kiszámításához használnak, figyelemmel a forgalom kielégítő kiszolgálására). Franciaország arra is rámutat, hogy a közszolgáltatás iránti igényeknek való megfelelés kötelező, ami annak elkerülését szolgálja, hogy pótkocsik maradjanak hátra a rakpartokon. Ez garantálja a forgalom folyamatosságát (a telítettség elkerülését), jó minőségét (a korzikai vállalatok nem kényszerülnek kötbért fizetni késedelmek vagy ellátási zavarok miatt) és biztonságát (a rakpartokon nem maradnak hátra olyan áruk, amelyeket ellophatnak vagy megrongálhatnak).

(350) E tekintetben a francia hatóságok a felhasználókkal folytatott konzultáció során megjegyezték, hogy az elmúlt években – különösen a Bastiába és Ajaccióba irányuló útvonalakon – súlyosbodtak azok a nehézségek, amelyekkel az árufuvarozást igénybe vevő felhasználók a hajók telített kapacitása miatt szembesülnek. Franciaország szerint ez a telítettség azt jelenti, hogy nem lehetséges minden átkelés során kielégíteni a fuvarozók által támasztott teljes keresletet. E tekintetben a francia hatóságok megjegyzik, hogy a koncessziós jogosultak 2021 és 2022 közötti időszakra vonatkozó közszolgáltatási szerződésekkel kapcsolatos helyfoglalási adatai megerősítették, hogy valóban maradtak hátra áruk a rakpartokon. A berakodás megtagadására a Marseille–Bastia útvonalon az áruk több mint 35 %-ának, a Marseille–Ajaccio útvonalon pedig az áruk több mint 20 %-ának esetében került sor.

(351) A francia hatóságok által alkalmazott megközelítés célja tehát annak biztosítása, hogy a bevezetett szolgáltatások elfogadható és arányos módon képesek legyenek kielégíteni a fuvarozás iránti keresletet.

(352) E tekintetben a francia hatóságok hangsúlyozzák, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat (338) preambulumbekezdésében foglaltakkal ellentétben az egyes átkelésekhez szükséges minimumkapacitást nem úgy állapították meg, „hogy a közszolgáltatás bármikor képes legyen reagálni a múltbeli adatokban (a korábbi közszolgáltatási szerződésekkel összefüggésben) megfigyelt keresleti csúcsra”.

(353) Éppen ellenkezőleg: a francia hatóságok szerint a Bizottsághoz eljuttatott információk azt mutatják, hogy a korábbi forgalmi csúcsok szinte minden hónapban meghaladják a közszolgáltatási szerződések által előírt minimumkapacitást. A Marseille–Bastia útvonalon például a minimumkapacitás átkelésenként 1 860 folyóméter. A 2019. évi adatok elemzése azonban azt mutatja, hogy ezt a volument az év nyolc hónapjában legalább havonta egyszer túllépi a forgalom, az előrejelzések pedig arra engednek következtetni, hogy 2025-ben ez rendszeresen bekövetkezik majd. A francia hatóságok ezenkívül kifejtik, hogy 2023-ban – a közszolgáltatási szerződések végrehajtásának első évében – a forgalom december kivételével minden hónapban legalább egyszer túllépte az előírt minimumkapacitás volumenét.

(354) Franciaország szerint a forgalom egész évben megfigyelhető eloszlása miatt nincs mód arra, hogy a minimumkapacitást a Gecodia-tanulmányban a 2023–2030-as időszakra előre jelzett átlagos éves volumenek alapján határozzák meg. Ez a megközelítés ugyanis olyan helyzethez vezethetne, ahol a hajók adott esetben rendszeresen nem lennének képesek kielégíteni a teherfuvarozási igényeket.

(355) A 31. táblázat azoknak az átkelések számát tünteti fel, amelyek esetében a kereslet magasabb lenne a 2019. évi és 2030. évi átlagos minimumkapacitásnál, amennyiben ezt a kapacitást a Gecodia-jelentés a 2023–2030-as időszakra előre jelzett átlagos éves mennyiségek alapján megállapította. A jelek szerint a Marseille és Ajaccio, Bastia és Porto-Vecchio közötti útvonalakon minden második átkelésnél meghaladná a kereslet az előírt minimumkapacitást (a Marseille és Propriano, illetve L'Île-Rousse közötti útvonalakon az összes átkelés negyedénél).

31. táblázat

A Gecodia-tanulmányban a 2023–2030-as időszakra előre jelzett átlagos éves volumenek alapján meghatározott átlagos minimumkapacitást meghaladó kereslettel érintett átkelések száma

	A közszolgáltatási szerződésekben tervezett éves átkelések száma	Átlagos minimumkapacitás átkelésenként (fm) [1]	Azt átlagos minimumkapacitást meghaladó kereslet által érintett átkelések száma			
			2019		2030	
			Átkelések száma	az éves átkelések %-ában	Átkelések száma	az éves átkelések %-ában
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]) A 2023–2030-as időszakra előre jelzett átkelésenkénti minimumkapacitást úgy számítják ki, hogy a közszolgáltatás iránti éves igényt (21. táblázat) elosztják a menettérti utaknak a közszolgáltatási szerződésekben előírt éves számával (23. táblázat).

Forrás: A francia hatóságok által 2024. február 4-én benyújtott észrevételek.

(356) *Másodszor*, Franciaország szerint szokásos piaci gyakorlatnak minősül az olyan flotta mobilizálása, amelynek kapacitása meghaladja az év során megfigyelt átlagos forgalmat ([142]). A francia hatóságok közlik, hogy elemezték a menetrend szerinti tengeri szolgáltatásokat nyújtó európai flották felépítését. Szardínián és a Baleár-szigeteken a hajók névleges kapacitása 1 500 folyóméter és 1 900 folyóméter között mozog, ami teljes összhangban van a közszolgáltatási szerződések keretében Korzikára közlekedő hajók kapacitásával.

(357) *Harmadszor*, a francia hatóságok tudomása szerint a Földközi-tenger nyugati térségében sem közszolgáltatási megbízás keretében, sem a szabad piacon nem fordulnak elő olyan esetek, hogy egy menettérti útra egy nagyobb hajó helyett két kisebb hajót mozgósítanának.

4.1.3. *Az ajacciói és a proprianói kikötők nem helyettesíthetők egymással*

(358) A francia hatóságok úgy vélik, hogy a Corsica Ferries panaszában nem szolgál semmilyen komoly bizonyítékkal azon állításának alátámasztására, miszerint a proprianói kikötő és az ajacciói kikötő helyettesíthetők lennének egymással. Franciaország véleménye szerint az alábbi tényezők éppen ennek ellentétére engednek következtetni.

(359) Először is, a két kikötő közötti közúti távolság önmagában nem mutatja megfelelően a helyettesíthetőséget: tekintettel a gyorsforgalmi utak hiányára, valamint az Ajaccio és Propriano közötti útvonal domborzati viszonyaira, a két kikötő közötti távolság közúton közel 1 óra 30 perc – torlódás esetén pedig több mint 2 óra – alatt tehető meg. Franciaország e tekintetben a korzikai kikötők közötti távolságokra és eljutási időkre vonatkozóan a 2.2. szakaszban ismertetett adatokra hivatkozik.

([142]) A francia hatóságok konkrétan az Olaszországban és Norvégiában kötött közszolgáltatási szerződésekre hivatkoznak.

(360) Hozzá kell tenni azt is, hogy az ajacciói kikötő infrastruktúrája már jelenleg is közel van a telítettségi ponthoz, és a kezelésre szolgáló területek méretüknél fogva nem alkalmasak arra, hogy a 2023–2029-es időszakra előre jelzettnél nagyobb teheráru-forgalmat fogadjanak.

(361) Mindenesetre a francia hatóságok rámutatnak arra, hogy Korzika közúti infrastruktúrája nagyon telített, különösen a csúcsidőszakokban és az idegenforgalmi szezonban, továbbá hogy Korzikán magas a halálos kimenetelű közúti balesetek száma (lásd a 2.1. pontot). A biztonsággal kapcsolatosan a CdC-re rótt kötelezettséggel ellentétes lenne, ha a tengeri szállítási közszolgáltatást oly módon szerveznék meg, hogy az növelné a közúti forgalmat.

4.1.4. *A Corsica Linea és a La Méridionale által a közszolgáltatási szerződések keretein kívül kínált szolgáltatások megfelelnek a közszolgáltatási kötelezettségek rendszerének, és nem kérdőjelezik meg a Franciaország által azonosított közszolgáltatási igényt*

(362) A francia hatóságok megerősítik, hogy – ellentétben azzal, amit a Corsica Ferries panaszában állít – meg kell különböztetni a kiegészítő menettérti utakat (melyek elvét és feltételeit a közszolgáltatási szerződések határozzák meg) és azokat a kereskedelmi átkeléseket, amelyeket valamely koncessziós jogosult (vagy több koncessziós jogosult) a közszolgáltatási kötelezettségek 2019. évi rendszere keretében, közszolgáltatási szerződések nélkül, szabadon kínál.

(363) Franciaország szerint a szóban forgó kereskedelmi célú átkelések nem tartoznak a közszolgáltatási szerződések hatálya alá, e szerződések azokat nem tiltják; továbbá az ilyen átkelések megléte nem kérdőjelezi meg a Franciaország által a közszolgáltatásra vonatkozóan elvégzett értékelést.

(364) Franciaország kijelenti, hogy a Corsica Linea által a marseille-i kikötőből 2023-ban és 2024-ben lebonyolított kereskedelmi célú átkelések i. az iskolai tavaszi és nyári szünetek során kínált szezonális átkelések voltak, ii. az átkelések csak utasszállítás céljára voltak igénybe vehetők, árufuvarozásra nem, és iii. nem járt utánuk ellentételezés, mivel lebonyolításukra a közszolgáltatási szerződések keretein kívül került sor. A La Méridionale által a touloni kikötőtől 2024-ben lebonyolított átkeléseket illetően Franciaország rámutat, hogy i. ezeket az átkeléseket a vállalat a részvényesi struktúrájában 2023-ban bekövetkezett változást követően kínálta, ii. csak utasszállítás céljára voltak igénybe vehetők, árufuvarozásra nem, és iii. nem járt utánuk ellentételezés, mivel lebonyolításukra a közszolgáltatási szerződések keretein kívül került sor.

4.1.5. *A felhasználókkal folytatott konzultáció módszertani szempontból nem volt elfogult*

(365) A francia hatóságok úgy vélik, hogy – ellentétben azzal, amit a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban sugall – a felhasználókkal folytatott nyilvános konzultáció módszertani szempontból nem volt elfogult.

(366) A francia hatóságok először is rámutatnak arra, hogy a felhasználókkal folytatott konzultációt széles körben tették közzé a helyi sajtóban és a szaksajtóban (*Le Marin* újság), a CdC honlapján és a közösségi oldalakon.

(367) Úgy vélik továbbá, hogy a feltett kérdések nem torzították a képet a marseille-i kikötő javára.

(368) A tengeri személyszállítással kapcsolatban a felhasználókkal folytatott konzultációt illetően megjegyzendő, hogy a feltett kérdések fő célja annak megállapítása volt, hogy a felhasználók szempontjából a kontinentális területen található kikötők helyettesíthetők-e egymással. A Gecodia-jelentés azt is megállapította, hogy a korzikai lakosnak minősülő utasok és a nem korzikai lakosnak minősülő utasok által támasztott kereslet szempontjából a marseille-i és a touloni kikötők helyettesíthetők egymással.

(369) A tengeri árufuvarozással kapcsolatban a felhasználókkal folytatott konzultációt illetően megjegyzendő, hogy a feltett kérdések szisztematikusan kiterjedtek a Marseille-ből *és* Toulonból kiinduló valamennyi útvonalra.

4.2. **A közszolgáltatási szerződések megfelelnek a koncessziós irányelvnek**

4.2.1. *A különböző tételek koncessziós jogosultak részére történő odaítélése és a közszolgáltatási szerződések hatálybalépése között eltelt idő hosszának nem volt piaclezáró hatása*

(370) A francia hatóságok előzetesen rámutatnak arra, hogy sem a koncessziós irányelv, sem a francia jog nem szabályozza szigorúan azt, hogy a koncesszió odaítélése és a koncesszió hatálybalépése között mennyi időnek kell eltelnie.

(371) Mindenesetre úgy vélik, hogy a szóban forgó rövid időszak három okból sem fejtett ki piaclezáró hatást.

(372) *Először*, a Franciaország által a közszolgáltatási szerződések odaítélésére vonatkozóan a 2022. május 6-án közzétett ajánlati felhívásban közölt eredeti ütemterv két hónapos időszakot írt elő az odaítélés és a hatálybalépés között ([143]). Ez az időszak tehát hosszabb volt, mint az SNCM II-ítéletben a közszolgáltatási szerződések odaítélése kapcsán előírt időtartam (23 nap) ([144]).

(373) *Másodszor*, a pályázatok és ajánlatok 2022. július 25-i kézhezvételekor a francia hatóságok megállapították, hogy azok a részvételre jelentkező felek, amelyek az előírt határidőn belül pályázatot és ajánlatot nyújtottak be, a 2021 és 2022 közötti időszakra szóló közszolgáltatási szerződések koncessziós jogosultjai, nevezetesen a La Méridionale és a Corsica Linea. Mivel egyetlen új belépő sem pályázott közszolgáltatási szerződésre, nem járhatott piaclezáró hatással az, hogy a közszolgáltatási szerződések odaítélése és a működés megkezdése között rövidebb idő telt el, mint az eredetileg az ajánlati felhívásban előírt két hónap.

(374) *Harmadszor*, mivel a közszolgáltatási szerződések közvetlenül a 2021 és 2022 közötti időszakra szóló közszolgáltatási szerződések lejártát követően léptek hatályba, az említett határidőkről a felhasználói és üzemeltetői ajánlattételi dokumentumok útján az eljárás megindítását követően haladéktalanul valamennyi érdekelt üzemeltető tudomást szerezhetett. Tehát valamennyi üzemeltető számára ismert volt az intézkedések várható kezdő időpontja. A francia hatóságok megjegyzik továbbá, hogy az ajánlati felhívás 2022. május 6-i közzétételét követően egyik potenciális részvételre jelentkező fél sem kérte a menetrend módosítását, noha a francia hatóságok véleménye szerint ez bevett gyakorlat a koncessziós szerződések odaítélése során.

4.2.2. *Az odaítélési eljárás időtartama nem vezetett a részvételre jelentkezőket érintő egyenlőtlen bánásmódhoz*

(375) A Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozat (424) preambulumbekezdésében kifejezett kétségekre ([145]) válaszul a francia hatóságok a következő észrevételeket tették.

(376) Először, a koncessziós irányelv 39. cikkének (3) és (5) bekezdése szerint a pályázatok és ajánlatok beérkezésének minimális határideje a koncessziós hirdetmény feladásától számított 30 nap, mely időszak 25 napra lerövidíthető abban az esetben, ha az ajánlatok elektronikus úton is benyújthatók. E minimális határidők betartása mellett az ajánlatkérő szerv szabadon határozhatja meg a pályázatok és ajánlatok benyújtásának határidejét.

(377) Másodszor, a francia hatóságok rámutatnak arra, hogy az ajánlati felhívás 2022. május 6-i közzétételét követően a potenciális részvételre jelentkező felek egyike sem kérte a menetrend megváltoztatását.

4.2.3. *A szerződés odaítélésére irányuló eljárás során a minimumkövetelmények nem módosultak, és az aláírt közszolgáltatási szerződések megfelelnek a minimumkövetelményeknek*

(378) Először, a francia hatóságok tisztázni kívánták, hogy jelen ügyben pontosan mi a közszolgáltatási szerződésekre alkalmazandó minimumkövetelmények terjedelme. Másodszor, a francia hatóságok kifejtették, hogy az előírt minimumkövetelmények a szerződés odaítélésére irányuló eljárás során nem változtak. Harmadszor, megismételték, hogy az aláírt közszolgáltatási szerződések megfelelnek a minimumkövetelményeknek.

([143]) A közszolgáltatási szerződések odaítélésére eredetileg 2022. október 28-án került volna sor.

([144]) A Törvényszék 2017. március 1-jei ítélete, SNCM II, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134.

([145]) Emlékeztetőül: az eljárás megindításáról szóló határozat (424) preambulumbekezdése a következőket mondja ki: „[…] A Bizottság úgy véli, hogy a francia hatóságok nem adtak meg minden olyan pontosítást, ami annak megállapításához lett volna szükséges, hogy a közszolgáltatási szerződések megfelelnek-e az egyenlő bánásmód, a megkülönböztetésmentesség és az átláthatóság elvének. A Bizottság az összes érdekelt felet felkéri, hogy tegyék meg észrevételeiket ebben a kérdésben, különösen annak tisztázására, hogy az egyenlő bánásmód megsértésének minősül-e az, hogy az ajánlati felhívásban meghatározott határidőn belül legalább egy bizonyos minimális utasszállító kapacitással és kabinkapacitással rendelkező hajókat szükséges mobilizálni.”

4.2.3.1. A minimumkövetelmények terjedelme

(379) A francia hatóságok kifejtik, hogy a jelen ügyben a minimumkövetelményeket az ajánlattételi szabályok 2.4. pontja tartalmazta ((270) preambulumbekezdés). Eszerint a minimumkövetelmények tartalma a következő volt:

a) „A korzikai lakosok és az árufuvarozás esetében alkalmazott maximális viteldíjak: a marseille-i, touloni, nizzai és korzikai kikötők közötti tengeri személyszállításra és árufuvarozásra vonatkozó közszolgáltatási kötelezettségek rendszerének módosításáról szóló AC 19–128. sz. korzikai közgyűlési határozattal kapcsolatban ismertetett viteldíjak.

b) A hajók szállítási kapacitása: a hajók szállítókapacitása.

c) Menetrendek és járatsűrűségek: a CdC és az OTC által összeállított menetrend, valamint a CdC és az OTC által az üzemeltetők számára előírt minimális járatsűrűség.

d) A szerződés időtartama: a közszolgáltatási szerződéseknek az egyes szerződések 2. pontjában előírt időtartama: »a szerződés 2023. január 1-jén lép hatályba és 2029. december 31-én jár le«; ez az időszak legfeljebb 12 hónappal meghosszabbítható, különösen abban az esetben, ha a szerződés lejártakor nem kerül sor új koncessziós szerződés odaítélésére.

e) Az OTC által kifizetett pénzügyi ellentételezés maximális összege: az ajánlattételi szabályok 2.5. pontjában említett pénzügyi ellentételezés” ([146]).

(380) A közszolgáltatási szerződések 1. melléklete határozta meg i. a hajók szállítási kapacitására, valamint ii. a menetrendekre és a járatsűrűségre vonatkozó minimumkövetelményeket.

(381) A francia hatóságok szerint az ajánlattételi szabályok 2.4. pontját az 1. melléklet fényében csak e két minimumkövetelmény tekintetében kell értelmezni, és pontosítják a következőket:

— a „minimális járatsűrűség” a járatok sűrűségét jelenti,

— a „menetrendek” a Franciaország által tervezett menetrendek, azzal a megkötéssel, hogy a részvételre jelentkezők szabadon javasolhattak indulási és érkezési időpontokat, feltéve, hogy azok a Franciaország által előírt idősávokba estek,

— a „minimális személyszállítási és az árufuvarozási kapacitás” a hajók szállítási kapacitását jelenti.

(382) A francia hatóságok ezért arra a következtetésre jutottak, hogy csak az ajánlattételi szabályok 2.4. pontjában felsorolt öt elem – amelyek közül kettőt az 1. melléklet határozott meg – tartozik a koncessziós irányelv 37. cikke szerinti minimumkövetelmények körébe, és kizártak minden más jellemzőt.

4.2.3.2. A közszolgáltatási szerződések 1. melléklete nem minősül teljes egészében minimumkövetelménynek

(383) Észrevételeikben a francia hatóságok fenntartották, hogy az ajánlattételi szabályok 2.4. pontja nem hivatkozott a közszolgáltatási szerződések 1. mellékletére, ezért az nem minősülhet teljes egészében minimumkövetelménynek. Jóllehet ez a melléklet határozta meg i. a hajók szállítási kapacitására, valamint ii. a menetrendekre és a járatsűrűségre vonatkozó minimálisan megkövetelt jellemzőket, számos olyan műszaki követelményt is előírt, amelyek nem minősülnek az ajánlattételi szabályok 2.4. pontja szerinti minimumkövetelményeknek ([147]).

([146]) A francia hatóságok által 2024. március 27-én benyújtott észrevételek.

([147]) A francia hatóságok úgy nyilatkoznak, hogy ez a helyzet állt fenn különösen az éves menettérti utak száma, a kiegészítő menettérti utak száma és a csökkent mozgásképességű utasok számára alkalmas kabinok hajónkénti száma esetében.

(384) A francia hatóságok azt is kifejtik, hogy az odaítélési eljárás során az OTC biztosítani kívánta, hogy az 1. mellékletben meghatározott valamennyi műszaki követelmény teljesül. Ez az oka például annak, hogy a Corsica Linea kötelezettséget vállalt az OTC felé arra, hogy orvosolja azt, hogy a Paglia Orba hajón nincs a csökkent mozgásképességű utasok számára alkalmas kabin ([148]).

4.2.4. *A kiegészítő menettérti utak és az átütemezhető menettérti utak megléte nem sértette a részvételre jelentkezőkkel szembeni egyenlő bánásmód elvét*

4.2.4.1. A kiegészítő menettérti utak és az átütemezhető menettérti utak nem számítottak minimumkövetelménynek

(385) A kiegészítő menettérti utak kapcsán a francia hatóságok rámutatnak, hogy olyan menettérti utakról van szó, amelyeket az ajánlatkérő szerv írhat elő az egyes útvonalakon a közszolgáltatás iránti igényre tekintettel. Ezeknek az utaknak a célja tehát az, hogy az előírt minimumkapacitást meghaladó közszolgáltatási igény kielégítsék, továbbá hogy megakadályozzák azt, hogy áruk maradjanak hátra a rakpartokon. Ezeknek az utaknak a lebonyolítását a közszolgáltatási szerződések 18. pontja szabályozza, ezért nem minősültek az ajánlattételi szabályok 2.4. pontja szerinti minimumkövetelménynek.

(386) Az átütemezhető menettérti utak kapcsán a francia hatóságok felhívják a figyelmet arra, hogy azok kizárólagos célja a forgalomszervezés optimalizálása. Ezeknek az utaknak a lebonyolítását a közszolgáltatási szerződések 17. pontja szabályozza, ezért nem minősültek az ajánlattételi szabályok 2.4. pontja szerinti minimumkövetelménynek.

4.2.4.2. A kiegészítő menettérti utak és az átütemezhető menettérti utak időpontjára vonatkozóan a részvételre jelentkezők által benyújtott ajánlatok elfogadása tehát nem vezetett a részvételre jelentkezőkkel szembeni egyenlő bánásmód megsértéséhez.

(387) A francia hatóságok emlékeztetnek arra, hogy a közszolgáltatási szerződések 17. és 18. pontjával összhangban a kiegészítő menettérti utak és az átütemezhető menettérti utak lebonyolításához a közszolgáltatási szerződések 10.2. pontjában hivatkozott műszaki bizottságnak szükséges összeülnie. A műszaki bizottság lehetőséget ad a szóban forgó menettérti utak lebonyolításában érintett koncessziós jogosult számára, hogy bejelentse az azokból eredő esetleges nehézségeket. Franciaország ezért úgy véli, hogy a CdC, az OTC és a koncessziós jogosult között olyan konzultációs folyamat zajlik, amely lehetővé teszi a koncessziós jogosult számára, hogy a kiegészítő menettérti utak és az átütemezhető menettérti utak lebonyolítását megelőzően ismertesse az esetleges nehézségeket, különösen a mobilizálandó hajó(k) tekintetében.

(388) A francia hatóságok kijelentik továbbá, hogy a kiegészítő menettérti utak esetében az értesítési idő egy hét (a közszolgáltatási szerződések 18. pontja), ami lehetővé teszi a koncessziós jogosult számára, hogy kötelezettségvállalásának megfelelően kielégítse az esetlegesen felmerülő további keresletet.

(389) A francia hatóságok szerint ebből az következik, hogy a közszolgáltatási szerződésekben eredetileg meghatározott elv nem változott: a kiegészítő menettérti utakról és az átütemezhető menettérti utakról az OTC dönt, nem pedig a koncessziós jogosultak. A koncessziós jogosultak által tett ajánlatok semmilyen módon nem kötelezik az OTC-t a szóban forgó menettérti utak lebonyolítására. E tekintetben Franciaország példaként említi a Marseille–Bastia útvonalat, ahol 2023-ban (a közszolgáltatási szerződések végrehajtásának első évében) az OTC úgy határozott, hogy a Corsica Linea által az ideiglenes programjában ajánlott kiegészítő menettérti utak közül ötöt módosít, mégpedig úgy, hogy hármat más napokra ütemez, kettőt pedig töröl, tekintettel arra, hogy Corsica Linea által ajánlott időpontokban nem volt igény árufuvarozásra.

([148]) A francia hatóságok kifejtik, hogy a Corsica Linea ajánlata egy olyan hajót tartalmazott (Paglia Orba), amelyen a csökkent mozgásképességű utasok számára csupán egy alkalmas kabin volt, nem pedig kettő, amint azt az 1. melléklet előírta. Ezt azonban a tárgyalási szakaszok során megvitatták a részvételre jelentkező féllel, amely a folyamat végén vállalta, hogy amennyiben a közszolgáltatás iránti igény szerint két ilyen kabinra van szükség, akkor – a közszolgáltatási szerződések 20. pontjával összhangban, amely engedélyezi hajók lecserélését a teljesítés során – ezt a hajót lecseréli azon hét hajó egyikére, melyek potenciálisan e szolgáltatások céljára kijelölhetők, továbbá hogy elvégzi a második ilyen kabin kialakítását célzó irányuló munkálatokat. A francia hatóságok továbbá rámutatnak arra, hogy a Paglia Orba eseti alapon használt cserehajó, amelyet különösen akkor vesznek igénybe, ha a fő hajót műszaki okokból kivonják a forgalomból (a francia hatóságok 2023. július 27-én benyújtott észrevételei). Franciaország szerint úgy ítélték meg, hogy ezek a korlátozott hatályú és a versenyfeltételeket nem torzító ajánlatok alkalmasak a meghatározott műszaki és funkcionális előírásoknak való megfelelésre. A francia hatóságok álláspontja szerint semmi esetre sem sértették meg az ajánlattételi szabályok 2.4. pontjában előírt minimumkövetelmények egyikét sem.

5. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

(390) A hivatalos vizsgálati eljárás során négy érdekelt fél nyújtotta be észrevételeit: a Corsica Ferries, a Corsica Linea, a La Méridionale és a Stef csoport.

5.1. A Corsica Ferries észrevételei

(391) Az alábbi alszakaszok a Corsica Ferries által a hivatalos vizsgálati eljárás keretében benyújtott észrevételek tartalmát ismertetik. Amint azt a (325) preambulumbekezdés is közli, ezek az észrevételek nagyrészt a panaszban foglaltakat ismétlik meg. Az alábbi alszakaszok ezért adott esetben a panaszra is hivatkoznak.

5.1.1. *Ténybeli megfontolások*

(392) Bevezetésként a Corsica Ferries két észrevételt tesz a vontatott teheráru fuvarozásával kapcsolatban az eljárás megindításáról szóló határozatban közzétett adatok ismertetéséről ([149]).

(393) *Először*, a Corsica Ferries úgy véli, hogy a vontatott teheráru fuvarozásának ismertetése teljes mértékben figyelmen kívül hagyja a kísérővel, illetve a kísérő nélkül történő fuvarozás közötti különbséget. A Corsica Ferries szerint a vontatott teheráru fuvarozása során a járművezető csak abban az esetben száll fel a hajóra, ha a vontatott teherárunak kísérővel történő fuvarozásáról van szó, és csak ebben az esetben merülhet fel a személyszállítás iránti potenciális kereslet ((447)–(449) preambulumbekezdés).

(394) *Másodszor*, a Corsica Ferries megjegyzi, hogy a Bizottság a 2016 és 2021 közötti időszakra vonatkozó adatok alapján elemezte a Korzika és a kontinentális terület közötti árufuvarozás piacának változásait. Az, hogy a Bizottság az elemzés céljára ezt az időszakot választotta, félrevezető jelzéseket ad a valós piaci dinamikáról. A Corsica Ferries közli, hogy 2016-ban lépett be a piacra a Corsica Linea, amely közvetve egy korzikai vállalkozókból álló konzorcium tulajdonában áll, melynek tagjai között a korzikai ellátási lánc 15 fő szereplője is megtalálható. A Corsica Ferries előadja, hogy 2016 óta minden évben csökken áruforgalma, míg a Corsica Lineáé növekszik ([150]). A Corsica Ferries megjegyzi, hogy a 2013 és 2019 közötti időszakra vonatkozó adatok azt mutatják, hogy a touloni kikötőből kiinduló teherforgalom évről évre csökkent a marseille-i kikötőből kiindulóhoz képest. A Corsica Ferries szerint ez különösen azt mutatja, hogy a Corsica Lineának –részvényesei kiléte következtében – módjában áll az, hogy az árufuvarozás iránti kereslet egy részét Toulonból Marseille-be tegye át.

5.1.2. *Az első Altmark-kritériumnak való megfelelés hiánya*

5.1.2.1. A felhasználói kereslet azonosításáról

5.1.2.1.1. A francia hatóságok által a felhasználói kereslet azonosítására használt módszerről

(395) A Corsica Ferries vitatja a Bizottságnak azt az előzetes értékelését, miszerint a francia hatóságok által a felhasználói kereslet fennállásának megállapítása érdekében alkalmazott módszer tekintetében nem merült fel nyilvánvaló mérlegelési hiba.

(396) *Először*, a Corsica Ferries rámutat arra, hogy a felhasználókkal folytatott konzultáció eredményeit és a Gecodia-jelentést – melyeket Franciaország a közszolgáltatási szerződések megkötése során alapul vett – ezidáig nem hozták nyilvánosságra, illetve nem közölték a Corsica Ferries-zel. A Corsica Ferries e tekintetben megjegyzi, hogy a közigazgatási dokumentumokhoz való hozzáférésért felelős bizottság (a továbbiakban: **CADA**) észrevételeket

([149]) 2.1.1. szakasz – Tengeri árufuvarozás.

([150]) A Corsica Ferries szerint a touloni kikötőből kiinduló teherforgalom 2016-ban 15,58 %-kal, 2017-ben 7,49 %-kal, 2018-ban pedig 6,09 %-kal esett vissza, és ezalatt a Corsica Linea forgalma 2016-ban 15,91 %-kal, 2017-ben 16,31 %-kal, 2018-ban pedig 3,10 %-kal nőtt.

tett azzal kapcsolatban, hogy CdC egyértelműen túlzott mértékű kitakarásokkal élt a dokumentumokban ([151]). Tekintettel arra, hogy Franciaország részéről nyilvánvaló az átláthatóság hiánya, nem róható fel a Corsica Ferriesnek az, hogy észrevételeit részben vagy egészben a 2018-ban, 2019-ben és 2020-ban elvégzett piaci tanulmányokra, valamint az első BRG-tanulmányra alapozta.

(397) *Másodszor*, a Corsica Ferries hangsúlyozza, hogy az első Altmark-kritérium szerinti bizonyítási teher a tagállamra hárul. A francia hatóságok feladata tehát, hogy olyan objektív, ellenőrizhető és kellően hihető bizonyítékokat szolgáltassanak, amelyek alkalmasak arra, hogy megcáfolják a közigazgatási bíróságok és az európai bíróságok, valamint a francia versenyhatóság következtetéseit és megállapításait a korábbi közszolgáltatási szerződésekkel kapcsolatos jogvitákkal összefüggésben.

(398) A Bizottság tehát – annak ellenére, hogy az eljárás megindításáról szóló határozatban ezt megtette – nem utasíthatja el a Corsica Ferries által megfogalmazott kifogásokat pusztán azon az alapon, hogy azok részben a Korzikára irányuló tengeri szolgáltatásokra vonatkozó korábbi közszolgáltatási szerződésekkel kapcsolatos piaci tanulmányokon és döntéseken alapulnak. Ha a Bizottság így tenne, azzal figyelmen kívül hagyná a megfelelő ügyintézés elvét, melyet az Európai Unió Alapjogi Chartája 41. cikkének (1) bekezdése ír elő.

(399) *Harmadszor*, a Corsica Ferries kifogásolja a felhasználókkal folytatott konzultáció során szerzett adatok módszertanát és felhasználását.

(400) A Corsica Ferries mindenekelőtt megjegyzi, hogy a közzétett kérdőívek csak a Marseille és Korzika közötti útvonalakra vonatkoztak, ezért szükségszerűen torzultak voltak, ami helyrehozhatatlan módszertani torzulást eredményezett. A Marseille-ből kiinduló vagy oda érkező útvonalaktól eltérő útvonalakra vonatkozó kérdések pusztán összehasonlító jellegűek voltak, és arra törekedtek, hogy megmagyarázzák: a válaszadó miért a Marseille–Korzika útvonal mellett döntött, és nem egy másik kontinentális kikötőt vett igénybe. A Corsica Ferries e tekintetben megjegyzi, hogy a Bizottság – jóllehet megemlítette ezt az esetleges módszertani torzulást az eljárás megindításáról szóló határozatban ((283) preambulumbekezdés) – nem vonta le a szükséges következtetéseket, azaz nem állapított meg nyilvánvaló mérlegelési hibát.

(401) A Corsica Ferries arra is rámutat, hogy a válaszok korlátozó jellegűek voltak, azaz befolyásolták a felhasználók válaszát, és nem tették lehetővé számukra a szabad válaszadást. A beérkezett válaszok ennek következtében nem alkalmasak a közszolgáltatások iránti igények jellemzőinek leírására.

(402) Emellett a Corsica Ferries úgy véli, hogy a beérkezett válaszok száma nem volt elegendő (az évi közel 3 milliós utasszámhoz képest 987 válasz érkezett be az utasoktól, 42 az egészségügyi okokból utazó személyektől és öt a tengeri árufuvarozást igénybe vevő felhasználóktól). Ami a francia hatóságoknak azt a kezdeményezését illeti, hogy közvetlenül telefonon konzultáljanak a tengeri árufuvarozást igénybe vevő felhasználókkal, a Corsica Ferries megjegyzi, hogy semmilyen dokumentumot nem közöltek és nem is hoztak nyilvánosságra. A Corsica Ferries szerint meg kellett vizsgálni a megkeresett fuvarozók kilétét és a hozzájuk intézett kérdéseket.

([151]) A Corsica Ferries a CADA két véleményét nyújtotta be: egy 2024. február 15-i véleményt az észrevételeihez fűzött 3. mellékletben, illetve egy 2024. január 11-i véleményt a 4. mellékletben. A 3. melléklet a Corsica Ferries által az OTC-hez intézett kérelemre vonatkozik, melyben a Gecodia-jelentéshez kért hozzáférést. Az OTC a Corsica Ferries rendelkezésére bocsátotta a jelentés betekinthető változatát. 2024. február 15-i véleményében a CADA úgy véli, hogy bár a Gecodia-jelentés tartalmaz bizonyos mennyiségű bizalmas információt, amelyek nyilvánosságra hozatala veszélyeztetheti az üzleti titoktartást (ilyenek például a hajózási társaságoknak az üzemeltetőkkel folytatott konzultáció keretében adott válaszai), a Corsica Ferriesnek megküldött betekinthető változatban túlzott mértékű volt a kitakarás. A 4. melléklet a Corsica Ferries által benyújtott, az öt közszolgáltatási szerződéshez és azok mellékleteihez való hozzáférés iránti kérelmére vonatkozott, amelyek betekinthető változatát a CdC küldte meg a Corsica Ferries számára. 2024. január 11-i véleményében a CADA arra az álláspontra helyezkedett, hogy a közszolgáltatási szerződések tartalma (szerződéses információk az átkelés elmaradása esetén az OTC által megfizetendő pénzügyi ellentételezésről; az észszerű nyereség kiszámítására vonatkozó rendelkezések) és bizonyos mellékletek tartalma (az előzetes üzemelési elszámolásra vonatkozó melléklet) bizonyos pontokon kitakarható, azonban nem mindenhol (1., 2., 3., 10. és 12. melléklet).

(403) Végezetül a Corsica Ferries kijelentette: bizonyíték van arra, hogy a Corsica Linea megkísérelte manipulálni a francia hatóságok által online közzétett kérdőíveket, mivel kifejezett utasításokat küldött munkavállalóinak, i. arra kérve őket, hogy vegyenek részt nagy számban a felhasználókkal folytatott konzultációban, és ii. megadta a bejelölendő válaszokat ([152]). A felhasználókkal folytatott konzultáció eredményei ezért nem vehetők figyelembe.

5.1.2.1.2. A tengeri személyszállítás iránti felhasználói kereslet azonosításáról

5.1.2.1.2.1. Az utasok által támasztott minőségi kereslet azonosításáról

(404) A panaszban a Corsica Ferries rámutatott, hogy a Korzikára irányuló személyszállítás tekintetében a marseille-i és touloni kikötők az utasok szempontjából teljes mértékben helyettesíthetők egymással, amint azt az Európai Bizottság ([153]), az Európai Unió Törvényszéke ([154]), a francia versenyhatóság ([155]), a marseille-i közigazgatási fellebbviteli bíróság ([156]) és a bastiai közigazgatási bíróság ([157]) is megállapította.

(405) Az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeiben a Corsica Ferries úgy véli, hogy a francia hatóságok két hibát követtek el az utasok által támasztott kereslet azonosítása során.

5.1.2.1.2.1.1. A marseille-i és a touloni kikötő az egészségügyi okokból utazó személyek szempontjából helyettesíthetők egymással

(406) A Corsica Ferries úgy véli, hogy három okból is nyilvánvaló mérlegelési hiba jeleit mutatja az a következtetés, amely szerint a touloni és marseille-i kikötők az egészségügyi okokból utazó személyek szempontjából nem helyettesíthetők egymással.

(407) *Először*, a Corsica Ferries úgy véli, hogy az „egészségügyi okokból utazó személy” fogalmát szigorúan kell értelmezni. Véleménye szerint a francia hatóságok kizárólag a betegek szállítási költségeinek visszatérítésére vonatkozó – és a közlekedési módnak a betegek általi megválasztását korlátozó – jogi keret megléte alapján azonosították az egészségügyi okokból utazó személyek által támasztott keresletet.

(408) A Corsica Ferries ezt úgy értelmezi, hogy a tömegközlekedési szolgáltatás iránti igény megállapításához csak azoknak az egészségügyi okokból utazó személyeknek a szállítás iránti keresletét kell figyelembe venni, akik jogosultak arra, hogy utazásaik után a társadalombiztosítási rendszer általi visszatérítésben részesüljenek. A Corsica Ferries szerint azonban számos olyan eset van, amikor egy korzikai lakos egészségügyi okokból kíván Franciaország kontinentális területére utazni, de utazása után nem jogosult visszatérítésre. Ezekben az esetekben a Corsica Ferries szerint nem áll fenn jogi korlátozás az alkalmazandó szállítási módra vonatkozóan.

([152]) A Corsica Ferries az észrevételeihez fűzött 5. mellékletében több dokumentumot is benyújtott:
- a Corsica Ferries elnökéhez intézett, név nélküli, kézzel írt levelet, amely arról számol be, hogy a Corsica Linea vezetősége megkísérelte arra kérni munkavállalóit, hogy „adják ki magukat korzikai lakosnak”, hogy részt vehessenek a felhasználókkal folytatott konzultációban,
- a Corsica Linea belső közleményét (a továbbiakban: 2021. december havi közlemény), amely a Corsica Linea kereskedelmi stratégiájával kapcsolatos több témával is foglalkozik, többek között a közszolgáltatási szerződésekkel kapcsolatban közöl új információkat, kitérve a nyilvános konzultációk elindításának az OTC által összeállított menetrendjére és a közszolgáltatási szerződések odaítélésére irányuló ajánlati felhívásra, valamint megjegyzi, hogy a Corsica Ferries panaszt nyújtott be a Bizottsághoz,
- a szakszervezeti képviselőknek a Corsica Linea és La Méridionale elnökeihez címzett levelét, amelyben tájékoztatják őket a szolgáltatások szabad mozgására hivatkozva közzétett sztrájkfelhívásról, amely a francia államnak és a Bizottságnak a Korzikára irányuló tengeri szállítási közszolgáltatással szembeni állítólagos tiltakozása ellen irányul,
- a Corsica Linea egyik alkalmazottjától érkezett belső e-mailt, amely megoszt egy internetes linket, amely a felhasználókkal folytatott konzultációra mutat, és a közszolgáltatás folytatásának indokolását szolgáló „javasolt” válaszokat tartalmaz.

([153]) A 2013/435/EU határozat (160) preambulumbekezdése.

([154]) A Törvényszék 2017. március 1-jei ítéletei, SNCM I, T-366/13, ECLI:EU:T:2017:135; és SNCM II, ugyanott.

([155]) A francia versenyhatóság 2012. február 17-i 12-A-05. sz. véleménye a Korzika és a kontinentális terület közötti tengeri szállításról.

([156]) A marseille-i közigazgatási fellebbviteli bíróság 2021. február 22-i 17MA01582. sz. ítélete.

([157]) A bastiai közigazgatási bíróság 2015. április 7-i 1100533. sz. ítélete, SNCM.

(409) A Corsica Ferries szerint azonban a francia hatóságok a közszolgáltatási szerződésekben nem korlátozták a közszolgáltatás iránti igényeket kizárólag azokra az egészségügyi okokból utazó személyekre, akik szállítási költségeik után a társadalombiztosítási rendszer általi visszatérítésre jogosultak. Az igény általában véve mutatkozik meg az egészségügyi okokból utazó személyek körében, jóllehet vannak köztük olyanok – akiknek az utazási költségeit az egészségbiztosítási rendszer nem téríti meg – akikre az igénybe veendő közlekedési mód vagy a kontinentális érkezési kikötő tekintetében nem vonatkoznak korlátozások.

(410) *Másodszor*, a Corsica Ferries rámutat arra, hogy a francia hatóságok a hatályos jogszabályokra támaszkodtak annak bizonyítása érdekében, hogy az egészségügyi okokból utazó személyek által támasztott kereslet vonatkozásában a marseille-i és a touloni kikötők nem helyettesíthetők egymással ([158]). Ez a következtetés nyilvánvalóan téves lenne.

(411) A Corsica Ferries fenntartja, hogy – a francia hatóságok állításával ellentétben – nincs olyan jogi vagy szabályozási követelmény, amely a szállítási költségek megtérítését az érkezési kikötő és az egészségügyi központ közötti távolságtól tenné függővé.

(412) A Corsica Ferries a CSS L. 322-5. cikkére hivatkozik, amely a következőképpen rendelkezik: „a szállítási költségeket orvosi rendelvény alapján térítik meg […]. Az orvosi rendelvénynek meg kell jelölnie a beteg állapotának leginkább megfelelő szállítási módot, valamint azt, hogy a beteg állapota összeegyeztethetetlen-e a megosztott szállítással, amely legalább két beteg együttes szállítását jelenti. Az orvosi rendelvénynek megfelelően a szállítási költségeket a legolcsóbb utazás alapján térítik vissza, figyelembe véve a szállítási feltételeket és a szállított betegek számát."

(413) A Corsica Ferries továbbá úgy véli, hogy a francia hatóságok tévesen értelmezték a CSS R. 310-10-5. cikkét ((139) preambulumbekezdés). Bár a Corsica Ferries szerint e rendelkezés valóban előírja, hogy az utazási költségek megtérítését a beteg otthona és az orvos által előírt kezelő intézmény közötti távolság alapján kell kiszámítani, e rendelkezés csak bizonyos típusú utazásokra vonatkozik (nevezetesen a CSS R. 322-10. cikke (1) bekezdésének a)–f) pontjában említett utazásokra, amint az a (139) preambulumbekezdésben szerepel). A Corsica Ferries szerint ez nem foglalja magában a menetrend szerinti hajó- vagy repülőjáratokkal történő utazást. Következésképpen a CSS R. 310-10-5. cikke nem vonatkozik a menetrend szerinti hajóval vagy repülőgéppel történő utazásra, és nem érinti a beteg érkezési kikötője vagy repülőtere és a kezelést nyújtó létesítmény közötti távolság kérdését sem.

(414) Tehát a Corsica Ferries szerint bár a szállítási módot (repülőgép vagy hajó) az orvosi rendelvény – vagy magának a kezelést nyújtó létesítménynek az elhelyezkedése – valóban korlátozhatja, nem tartalmaz korlátozásokat a menetrend szerinti repülőgéppel vagy hajóval történő utazás során igénybe vett érkezési kikötőre vagy repülőtérre nézve.

(415) Ezzel szemben a CSS L. 322-5. cikkében előírt feltétel, amely szerint az utazási költségeket a legolcsóbb utazás alapján térítik meg, valamennyi utazásra és közlekedési módra vonatkozik.

(416) Következésképpen a Corsica Ferries szerint még azok az egészségügyi okokból utazó személyek is szabadon választhatnak a Toulonba vagy Marseille-be irányuló útvonalak között, akiknek esetében a tengeri szállítást orvos írta elő; a döntést az ár, nem pedig az érkezési kikötőnek a kezelést nyújtó létesítménytől való távolsága alapján kell meghozni. Ezt a következtetést erősítik meg azon a hivatalos formanyomtatványon szereplő információk is, amelyet a rendelvényt író orvosnak ki kell töltenie a tervezett szállítás költségeinek visszatérítéséhez ([159]).

(417) Mindenesetre a Corsica Ferries – amint azt panaszában kifejtette – úgy véli, hogy a Covid19-járvány kitörését követően beálló körülmények megerősítik, hogy az egészségügyi okokból utazó személyek szempontjából a marseille-i és touloni kikötők helyettesíthetők egymással, ugyanis a Covid19-járvány kitörését követően a nemzeti hatóságok drasztikusan korlátozták a Korzika és a kontinentális terület közötti személyszállítást azáltal, hogy csak bizonyos személyek (egészségügyi dolgozók, katonai személyzet, tűzoltók és műszaki szakemberek) szállítását engedélyezték. A Corsica Ferries előadja, hogy ebben az időszakban egyedül szállította a Toulon és Korzika közötti utazásra jogosult utasokat, mivel a Corsica Linea és a La Méridionale (a koncessziós jogosultak) úgy döntöttek, hogy kizárólag Marseille és Korzika között nyújtanak tengeri árufuvarozási szolgáltatásokat.

([158]) Az eljárás megindításáról szóló határozat (296) preambulumbekezdése.

([159]) Észrevételeinek 6. mellékletében a Corsica Ferries benyújtotta az orvosi rendelvénynek megfelelő előzetes szállítási engedély kérelmezésére szolgáló formanyomtatványt. Ez a formanyomtatvány egy közleményt is tartalmaz, amely tájékoztatást nyújt a rendelvényt író személy részére a szállítási költségek visszatérítésére vonatkozó szabályokról.

(418) *Harmadszor*, a Corsica Ferries kifejti, hogy mivel az egészségügyi okokból történő szállítás költségeinek megtérítésére vonatkozó szabályozás nem kötelezi az egészségügyi okokból utazó személyeket arra, hogy a marseille-i kikötőbe irányuló átkelést válasszanak, nem jelent hátrányt az ilyen utasok számára, ha a marseille-i kikötő helyett a touloni kikötőbe utaznak. A Corsica Ferries úgy véli, hogy azoknak az egészségügyi okokból utazó személyeknek az esetében, akik járművükkel utaznak (tehát akik esetében a 12 órás tengeri átkelés már megtörtént) nincs jelentősége annak, hogy Marseille-be vagy Toulonba érkeznek-e, mivel e két város közötti távolság autóval 45 perc alatt megtehető.

5.1.2.1.2.1.2. Az ajacciói és a proprianói kikötők az utasok szempontjából helyettesíthetők egymással

(419) A Corsica Ferries szerint az a következtetés, hogy az ajacciói és proprianói kikötők az utasok szempontjából nem helyettesíthetők egymással, három okból is nyilvánvaló mérlegelési hiba jeleit mutatja.

(420) *Először*, az Ajaccio és Propriano közötti távolság mindössze 70 km, ami azt jelenti, hogy az autójukkal átkelő utasok (a Corsica Ferries szerint az utasok 92 %-a) számára nincs különösebb jelentősége annak, hogy útjuk az ajacciói vagy a proprianói kikötőből indul-e ki.

(421) *Másodszor*, az utazás időtartamát illetően a Corsica Ferries előadja, hogy helytelen az az elképzelés, miszerint egy körülbelül egyórás út miatt a két kikötő nem helyettesíthető egymással.

(422) A Corsica Ferries rámutat arra, hogy a francia hatóságok véleménye szerint a nizzai kikötő és a touloni kikötő helyettesíthető egymással (a körülbelül 1 óra 30 perces utazási idő ellenére is), csakúgy, mint a marseille-i kikötő és a nizzai kikötő (a nem korzikai lakosnak minősülő utasok esetében, a közel 2 óra 20 perces utazási idő ellenére is). Ugyanezt az elvet kell alkalmazni az Ajaccio és Propriano közötti távolságra is.

(423) A Corsica Ferries továbbá úgy véli, hogy Ajaccio és Propriano közös vonzáskörzettel rendelkezik; erre példaként Grosseto-Prugna lakóinak helyzetét említi, akik Ajacciótól 32 km-re (40 perces út), Proprianótól pedig 35 km-re (45 perces út) élnek.

(424) A Corsica Ferries ezen túlmenően a panaszra hivatkozik, amelyben kifejtette, a közszolgáltatási szerződésekben a járatsűrűségre nézve előírt kötelezettségek is megerősítik, hogy az ajacciói kikötő és a proprianói kikötő helyettesíthetők egymással. Míg a koncessziós jogosultak kötelesek napi gyakorisággal járatokat üzemeltetni Marseille és Ajaccio között, hetente csak három menettérti járatot kötelesek üzemeltetni Marseille és Propriano között. A Corsica Ferries szerint ezért azoknak az utasoknak, akik jellemzően Proprianóban szállnának fel, Ajaccióba kell utazniuk azokon a napokon, amikor a proprianói kikötőből nem indul menettérti járat.

(425) *Végezetül* a Corsica Ferries azokra a panaszban szereplő információkra hivatkozik, amelyek a két kikötő egymással való helyettesíthetőségét érintő jogi precedensek meglétére vonatkoznak. A Corsica Ferries a panaszban rámutatott arra, hogy maguk a nemzeti hatóságok is elismerték a két kikötő helyettesíthetőségét azzal a szakértői jelentéssel összefüggésben, amelyet a marseille-i közigazgatási fellebbviteli bíróság a 2018. február 12-i 17MA01582–17MA01583. sz. előzetes döntésében rendelt el azzal a céllal, hogy meghatározza a kártérítési összeget, amelyet a CdC köteles fizetni a Corsica Ferries által a 2007 és 2013 közötti időszakra vonatkozó közszolgáltatási szerződés alapján nyújtott jogellenes támogatás következtében elszenvedett károkért ([160]).

(426) Az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeiben a Corsica Ferries vitatja a Bizottság ezzel kapcsolatos álláspontját, amely szerint ezek a precedensek nem relevánsak, mivel nem kapcsolódnak a jelen ügyhöz. A Corsica Ferries arra mutat rá, hogy i. a precedensek mindegyike a Korzikára irányuló tengeri szolgáltatásokra és hasonló közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozik, és ii. egy olyan közelmúltbeli időszakot érint, melynek során a tengeri szolgáltatások piaca nem ment keresztül olyan jelentős változáson, amely miatt megkérdőjelezhetők lennének ezek a következtetések.

([160]) A Corsica Ferries kifejti, hogy a nemzeti bíróság által a Corsica Ferries által elszenvedett kár értékelésére kijelölt igazságügyi szakértő arra a következtetésre jutott, hogy az ajacciói kikötő és a proprianói kikötő helyettesíthető egymással, és ezt az érintett felek (nevezetesen a CdC és a Corsica Ferries) nem vitatták. A Corsica Ferries észrevételeihez 8. mellékletként csatolja a szóban forgó igazságügyi szakértőnek a Corsica Ferrieshez intézett levelét, amelyben tájékoztatást ad a szakértői vizsgálat állásáról. A levél különösen azokra a pontokra emlékezteti a feleket, amelyekben egyetértettek – ilyen például az, hogy a proprianói kikötő és az ajacciói kikötő helyettesíthetők egymással – és rámutat arra, hogy a szakértő a 2007 és 2009 közötti időszakra (az ajacciói kikötő esetében) és a 2007 és 2013 közötti időszakra (a proprianói kikötő esetében) vonatkozó kiegészítő szolgáltatásról kívánt napi szintű adatokat gyűjteni.

(427) A Corsica Ferries rámutat: a francia hatóságok nem elemezték, hogy a közszolgáltatási szerződések keretében a korzikai kikötők helyettesíthetők-e egymással, és ezért a bizonyítási teher Franciaországra hárul, azaz Franciaországnak kell objektív és ellenőrizhető adatok alapján bizonyítani, hogy az ajacciói kikötő és a proprianói kikötő 2023-ban már nem voltak helyettesíthetők egymással.

5.1.2.1.2.2. Az utasok által támasztott mennyiségi kereslet azonosításáról

(428) A Corsica Ferries két okból kifogásolja azt, ahogy a francia hatóságok számszerűsítették az egészségügyi okokból utazó személyek által támasztott keresletet.

(429) *Először*, a Corsica Ferries úgy véli, hogy Franciaországnak a kísérő személyek számára vonatkozó feltételezését (amely szerint minden 19 év alatti vagy 75 év feletti egészségügyi utast rendszeresen kísérnek) semmilyen objektív és ellenőrizhető adat nem támasztja alá. A Corsica Ferries szerint ez azt jelentené, hogy az egészségügyi okokból utazó személyek által támasztott kereslet egyharmada a kísérő személyeknek, nem pedig maguknak az egészségügyi okokból utazó személyeknek tulajdonítható.

(430) Ez a hipotézis mindenekelőtt egy olyan feltételezésen alapul, amely nem egyeztethető össze az egészségügyi okokból történő utazás költségeinek az egészségbiztosítási rendszer általi fedezésére vonatkozó szabályokkal. A CSS R. 322-10-7. cikke úgy rendelkezik, hogy „a biztosított személyt vagy kedvezményezettet kísérő személynél jelentkező tömegközlekedési költséget akkor fedezik, ha a biztosított személy vagy kedvezményezett tizenhat évesnél fiatalabb vagy ha állapota szükségessé teszi a harmadik fél által nyújtott segítséget."

(431) *Másodszor*, a Corsica Ferries úgy véli, hogy a 10 %-os arány, amelyet a francia hatóságok a hajóval történő szállítás esetében használnak, erősen túlbecsült azon objektív adatok fényében, amelyeket a francia hatóságok szolgáltattak a CPAM 2A részére megküldött 8 000 előzetes jóváhagyási kérelemből álló minta alapján ((158) preambulum-bekezdés). Ezek az adatok azt mutatják, hogy a kérelmeknek csupán 4 %-a kapcsolódik a tengeri szállításhoz. Ezért a Corsica Ferries szerint a személyszállítást egészségügyi okokból igénybe vevő utasok által támasztott utazási kereslet becsült mértékét több mint felével csökkenteni kell: a francia hatóságok által alkalmazott 10 %-os arány helyett 4 %-os aránnyal kell dolgozni.

5.1.2.1.3. A vontatott teheráru tengeri fuvarozása iránti felhasználói igény azonosításáról abban az esetben, ha a marseille-i kikötőnek a felhasználók szerint nincs alternatívája

5.1.2.1.3.1. A vontatott teheráru fuvarozása iránti minőségi felhasználói igény azonosításáról

(432) A Corsica Ferries úgy véli, hogy a francia hatóságok nyilvánvaló mérlegelési hibát követtek el, amikor úgy ítélték meg, hogy a touloni és marseille-i kikötők csak részlegesen helyettesíthetők egymással.

(433) A panaszban a Corsica Ferries arra az álláspontra helyezkedett, hogy a járművezetők szállítása tekintetében a marseille-i és touloni kikötők teljes mértékben helyettesíthetők egymással. Azoknak a járművezetőknek az esetében, akik vontatóval és félpótkocsival utaznak és logisztikai csomópontjaik Marseille régióban vagy a Rhône-folyosóban (Miramas, Salon, Avignon) találhatók, nincs jelentősége annak, hogy Marseille-be vagy az attól 45 perces távolságban fekvő Toulonba kell-e eljutniuk. A vontatóval és félpótkocsival utazó járművezetők helyzete tehát megegyezik a személygépkocsival utazó utasok helyzetével.

(434) A Corsica Ferries a panaszban azt is előadta, hogy annyi járművezetőt szállít Toulonból, mint a Corsica Linea és a La Méridionale Marseille-ből ([161]).

(435) Észrevételeiben a Corsica Ferries az eljárás megindításáról szóló határozatban ismertetett pontok közül különösen kettőt vitatott: a kapacitás telítődésének kockázatát a touloni kikötőben, valamint a helyettesíthetőség hiányát, melyet a felhasználókkal folytatott konzultáció tárt fel.

5.1.2.1.3.1.1. A touloni kikötőben nem áll fenn a vontatott teheráru fuvarozására rendelkezésre álló kapacitás telítődésének kockázata

(436) A Corsica Ferries ebben a tekintetben két érvet terjeszt elő.

([161]) A Corsica Ferries például közli, hogy 2020-ban 5 947 járművezetőt (2021-ben 4 984-et) szállított Toulon és Ajaccio között, szemben a Marseille és Ajaccio között szállított 5 232 járművezetővel (2021-ben 6 973).

(437) Először, a touloni kikötő kapacitásának állítólagos telítettsége nem egyeztethető össze a kikötő kapacitásának korábban megfigyelt valóságos helyzetével. A Corsica Ferries arról számol be, hogy 2013 és 2015 között Toulon kikötője a jelenleginél 50 %-kal több árut kezelt. Ezenkívül a marseille-i kikötőt 2019 júniusában és 2020 januárjában érintő sztrájkok következtében e két hónapban jelentősen megnőtt a touloni kikötő teherforgalma, anélkül, hogy telítettségi probléma merült volna fel.

(438) Másodszor, és mindenekelőtt: a Corsica Ferries véleménye szerint a touloni kikötői hatóság vitatja, hogy a kikötő telített lenne. A Corsica Ferries közli, hogy Vari Kereskedelmi és Iparkamarától tájékoztatást kért arról, hogy a touloni kikötőnek mekkora kapacitása van vontatott teheráru fuvarozásának kiszolgálására. A Corsica Ferries szerint a touloni kikötő válaszában azt jelezte, hogy három terminálján rendelkezik szabad kapacitással (feltételezve, hogy a Corsica Ferries általi szolgáltatásnyújtás folyamatos) ([162]). Emellett a Corsica Ferries szerint a Vari Kereskedelmi és Iparkamara megerősítette, hogy a Toulon-Port de Commerce 2014-ben akár 42 008 pótkocsit is kezelt be- és kirakodás céljából, ami 600 000 folyóméternek felel meg ([163]). Tekintettel arra, hogy a touloni kikötő 2022-ben 320 000 folyóméter kezelését végezte, a Corsica Ferries becslése szerint a kikötő Franciaország egész területéről közel további 280 000 folyóméter fogadására képes ([164]).

5.1.2.1.3.1.2. A felhasználókkal folytatott konzultáció nem szolgáltat elégséges bizonyítékot, melynek alapján azonosítani lehetne a vontatott teheráru fuvarozása iránti keresletet abban az esetben, amikor a marseille-i kikötőnek a felhasználók szerint nincs alternatívája

(439) A Corsica Ferries megjegyzi, hogy a francia hatóságok szerint a felhasználókkal folytatott konzultációból az tűnik ki, hogy a vontatott teheráru fuvarozását végző fuvarozók útjaik megtervezésekor nem mérlegelnek alternatív útvonalakat. A Corsica Ferries ezzel az állítással kapcsolatban a következő észrevételeket teszi.

(440) Először, a Corsica Ferries szerint ez általános és megalapozatlan állítás, amely egy statisztikai szempontból bizonytalan reprezentativitású mintába felvett kis számú üzemeltető által tett nyilatkozatokon alapul.

(441) Másodszor, a Corsica Ferries rámutat arra, hogy a megkérdezett fuvarozók a Corsica Linea részvényesei, így esetükben összeférhetetlenség áll fenn ((394) preambulumbekezdés). Ez a helyzet befolyásolja a touloni és a marseille-i kikötők egymással való helyettesíthetőségének elemzését, tekintettel arra, hogy a vontatott teheráru tengeri fuvarozását igénybe vevő felhasználók nem úgy járnak el, mint az észszerű megközelítéssel dolgozó gazdasági szereplők, melyek az ajánlatok összehasonlítása alapján hozzák meg döntésüket. Ehelyett a Corsica Linea részvényeseiként fennálló érdekük alapján döntenek, ezért nem is mérlegelik az alternatívákat.

(442) A Corsica Ferries vitatja továbbá, hogy a marseille-i kikötő közelsége lenne az egyik fő oka annak, hogy a fuvarozók e kikötőt, nem pedig a touloni kikötőt választják. A Corsica Ferries úgy véli, hogy a francia hatóságok nem terjesztettek elő semmilyen bizonyítékot azon állításuk alátámasztására, miszerint a Korzikára irányuló tengeri járatok fuvarozóinak és ügyfeleinek logisztikai bázisai földrajzilag közelebb vannak Marseille-hez, mint Toulonhoz. A vontatott teheráru jelentős részének fuvarozása során a touloni kikötőt vették igénybe az érintettek, mielőtt 2016-ban – amikor a Corsica Linea belépett a piacra – áttértek volna a marseille-i kikötő használatára. A Corsica Ferries úgy véli, hogy – tekintettel az autópálya-hálózat közelségére és a touloni kikötő elhelyezkedésére – vonzáskörzete nem korlátozódik kizárólag Var megyére, mivel a kikötő az egész régióból és a Rhône-völgyből is fogad vontatott teherárut.

([162]) A Corsica Ferriesnek adott válaszában (melyet a Corsica Ferries észrevételeinek 10. melléklete tartalmaz) a Vari Kereskedelmi és Iparkamara kifejti, hogy a touloni Côte-d'Azur terminál télen naponta 80, nyáron pedig körülbelül 20 pótkocsi fogadására alkalmas; 120 pótkocsit tud fogadni a Brégaillon-Dél terminálon (ám ezt kizárólag ro-ro hajók vehetik igénybe); míg a Seyne-sur-Mer terminál üdülőhajókat fogad, és nem rendelkezik a ro-ro hajók számára alkalmas rakparttal. A Seyne-sur-Mer fejleszthető oly módon, hogy legfeljebb 50 pótkocsi befogadására alkalmas legyen (ehhez a ro-ro hajók fogadására alkalmas rakpartot kell kialakítani vagy úszópontont felszerelni).

([163]) A Corsica Ferriesnek adott válaszában a Vari Kereskedelmi és Iparkamara közli, hogy „a [Toulon-Port de Commerce] terminálon az elmúlt tizenöt év során 2014-ben érték el a pótkocsik maximális számát 42 008 berakodott és kirakodott pótkocsival. Mivel a forgalom egyensúlyban van, ez évente körülbelül 21 000 pótkocsinak felel meg".

([164]) A Vari Kereskedelmi és Iparkamara, válaszolva a Corsica Ferries kérdésére – melyben a Corsica Ferries annak megerősítését kérte tőle, hogy a touloni kikötő vonzáskörzete (elérhetőség és elhelyezkedés tekintetében) nem korlátozódik Toulon környékére vagy Var megyére, hanem kiterjed az összes többi szomszédos megyére (a Corsica Ferries észrevételeinek 9. melléklete) – a következőket közölte: „a touloni kikötő elérhető az A50, A57 és A570 autópályákon, amelyek kelet–nyugati, illetve észak–déli irányú összeköttetést biztosítanak. […]. A kikötő jelenleg a déli régióból és általánosabban Franciaország területéről érkező teherárut kezel. […]" (a Corsica Ferries észrevételeinek 10. melléklete).

(443) Végezetül, még ha figyelembe is vesszük, hogy egyes fuvarozóknál a telephelyük és a touloni kikötő közötti nagyobb távolság miatt magasabb fuvarozási költségek merülnek fel, ez a kritérium önmagában nem releváns. A Corsica Ferries véleménye szerint a fő kritérium a végső célállomásra történő szállítás teljes költsége (azaz a közúti és a tengeri szállítás költségének összege). A Corsica Ferries mindenesetre vitatja, hogy út teljes költsége 17 %-kal nőne meg; ezt az arányt túlbecsültnek tartja. A BRG új tanulmánya, melyet a Corsica Ferries nyújtott be (a továbbiakban: **második BRG-tanulmány**) azt mutatja, hogy a többletköltség nem haladja meg a fuvarozó teljes termelési költségének 5–6 %-át, amelyet önmagában is ellensúlyoz az, hogy a vontatott teheráru fuvarozásához kapcsolódóan a touloni kikötőben alacsonyabbak az árak, mint a marseille-i kikötőben ([165]).

5.1.2.1.3.2. A vontatott teheráru tengeri fuvarozása iránti mennyiségi felhasználói igény azonosításáról abban az esetben, ha a marseille-i kikötőnek a felhasználók szerint nincs alternatívája

5.1.2.1.3.2.1. Következetlenség a vontatott teheráru fuvarozása iránti kereslet kapcsán, abban az esetben, ha a marseille-i kikötőnek a felhasználók szerint nincs alternatívája

(444) A Corsica Ferries osztja a Bizottság kétségeit a vontatott teheráru fuvarozása iránti kötött kereslet számszerűsítésével kapcsolatban (mely keresletet a Marseille és Korzika közötti korábbi vontatott áruszállítási kereslet 80 %-ára becsülnek), és rámutat arra, hogy ez az arányt nem támasztja alá semmilyen objektív és ellenőrizhető adat.

(445) Ezenkívül a Corsica Ferries felhívja a figyelmet arra, hogy a 2020 októberében elvégzett előző piaci teszt során a francia hatóságok pontosan ezzel ellentétes következtetésre jutottak, nevezetesen hogy i. a vontatott teheráru Toulon és Marseille közötti fuvarozása iránti kereslet esetében a helyettesíthetőségi ráta 80 %-os, ii. a nem helyettesíthető árufuvarozás iránti kereslet pedig 20 %-os ([166]). A korábbi közszolgáltatási szerződések és a szóban forgó közszolgáltatási szerződések közötti ilyen jelentős különbség a Corsica Ferries szerint kétségeket ébreszt a francia hatóságok becsléseinek megalapozottságát illetően, annál is inkább, mivel a két időszak között nem történt lényeges változás a piacon.

5.1.2.1.3.2.2. A vontatott teherárut kísérő járművezetők szállítása iránt támasztott igény számszerűsítése során elkövetett hiba

(446) A Corsica Ferries vitatja a francia hatóságok által a járművezetők számának becslésére alkalmazott módszert, amelynek az alapja a járművezető/fm arány, amelyet a vontatott teheráru fuvarozása iránti 2030. évi teljes keresletre alkalmaznak. A Corsica Ferries ebben a tekintetben négy érvet terjeszt elő.

(447) *Először is*, a Corsica Ferries szerint Franciaország nem vette figyelembe, hogy a vontatott teheráru fuvarozásán belül megkülönböztetik a kísért és a kísérő nélküli fuvarozást. A járművezetők esetében a közszolgáltatás iránti állítólagos igény tehát indokolással nem ellátott feltételezésen alapul. A Corsica Ferries e tekintetben az első BRG-tanulmányra hivatkozik, melyet a panaszban nyújtott be.

([165]) A Corsica Ferries észrevételeinek 2. mellékletében ismerteti a 2024. április 21-i második BRG-tanulmányt, amelyet a Corsica Ferries megbízására készítettek, és amely a Korzikára irányuló tengeri szolgáltatások iránti közszolgáltatási szükségletnek a CdC által elvégzett értékelését vizsgálja. A közúton megtett út többletköltségét a Provence–Alpes–Côte d'Azur régióban található logisztikai területekről a marseille-i kikötőbe irányuló, egy 12 fm-es tehergépkocsival megtett átlagos út alapján (melynek feltételezett napi költsége 191 EUR), valamint a közutakért felelős nemzeti bizottság által a „regionálisan közlekedő csuklós jármű – dízel" kategória esetében meghatározott óránkénti, kilométerenkénti és napi költségek alapján becsülték meg. A tengeri szállítási viteldíjakat illetően megjegyzendő, hogy a tanulmány 32,4 EUR/fm viteldíjjal számol, amely a 2023. évi touloni átlag, szemben a marseille-i kikötő 42,5 EUR összegű díjával (ami megfelel a 2019. évi közszolgáltatási kötelezettségi rendszer által a Marseille és Korzika közötti útvonalakra nézve meghatározott maximális viteldíjnak).

([166]) A Corsica Ferries észrevételeinek 11. melléklete tartalmaz egy elemző feljegyzést a Korzika és a francia kontinentális terület közötti tengeri szállítási piacról; ezt a korzikai közgyűlés 2020. november 5-i 20/166. sz., a 2021–2022-es időszakra vonatkozó közszolgáltatási szerződések alkalmazásának jóváhagyásáról szóló határozatához csatolták. A szóban forgó feljegyzést a Gecodia készítette, ugyanazon modell alapján, mint a Gecodia-jelentést. A feljegyzés a kereslet szempontjából két kritérium alapján értékelte a touloni, a marseille-i és a nizzai kikötők helyettesíthetőségét a vontatott teheráru Korzikára irányuló és onnan induló fuvarozása kapcsán. E két kritérium a következő volt: a kikötők kapacitása a szóban forgó forgalom fogadására és az egyik vagy másik kikötőn való áthaladás többletköltségei. A feljegyzés 36. oldalán a Gecodia a következőket állapítja meg: „[A vontatott teheráru fuvarozása esetében] a közszolgáltatás iránti igény a következőképpen kerül kiszámításra: a vontatott teheráru marseille-i forgalmának 20 %-a strukturálisan kapcsolódik a marseille-i kikötőhöz, ez azonban nem zárja ki annak megállapítását, hogy a kontinentális területen található kikötők részlegesen helyettesíthetők egymással e piaci szegmens tekintetében, amennyiben erre vonatkozóan bizonyíték található, különösen a fuvarozókkal folytatott szélesebb körű nyilvános konzultáció eredményeként. A forgalom fennmaradó része a marseille-i és touloni kikötőkben koncentrálódik."

(448) Az első BRG-tanulmány szerint a vontatott teheráru fuvarozása kapcsán meg kell különböztetni a kísért teherárut (ez azt jelenti, hogy a járművezető a tehergépjárművel együtt száll be a hajóra) és a kísérő nélküli teherárut (ekkor a járművezető a tehergépkocsit feljuttatja a hajóra, azonban azt az érkezési kikötőben egy másik járművezető várja). Másként fogalmazva, a vontatott teheráru kísérővel történő fuvarozása a járművezető tengeri szállítását is magában foglalja, szemben a vontatott teheráru kísérő nélkül történő fuvarozásával. Az első BRG-tanulmány szerint a kísérő nélküli árufuvarozás iránti keresletet olyan rendszeresen visszatérő ügyfelek támasztják, akiknek jelentős az igényük és akik strukturált logisztikával rendelkeznek, ami lehetővé teszi számukra azoknak a járművezetőknek a visszaszállítását, akik a hajó fedélzetén hagyják a tehergépkocsikat és/vagy azoknak a járművezetőknek a szállítását, akik a kikötőbe érkező tehergépjárműveket átveszik. Ezzel szemben a vontatott teheráru kísérővel történő fuvarozása iránt az ennél ad hoc jellegűbb igényekkel rendelkező ügyfelek támasztanak keresletet.

(449) Az első BRG-tanulmány szerint ezek az ügyfélprofilokban és igényekben megmutatkozó különbségek azt jelentik, hogy a kétféle forgalmat a kereslet szempontjából külön kell elemezni. A vontatott teheráru kísérővel történő fuvarozása könnyen átirányítható egyik kikötőből a másikba; más szóval a marseille-i és a touloni kikötő a felhasználók szempontjából tökéletesen helyettesíthető egymással e forgalom fogadása esetén, ami a vontatott teheráru kísérő nélküli fuvarozása esetében nem mondható el ([167]).

(450) A francia hatóságok azonban nem éltek ezzel a megkülönböztetéssel. Az első BRG-tanulmány szerint Franciaország átfogó elemzést végzett a kontinentális területen található kikötőknek a vontatott teheráru fuvarozása tekintetében fennálló földrajzi helyettesíthetőségéről. Ez azt jelenti, hogy nem került sor a járművezetők szállítására irányuló közszolgáltatási igény olyan jellegű felmérésére, amely kifejezetten a vontatott teheráru kísérővel történő fuvarozása tekintetében elemezte volna a helyettesítést.

(451) *Másodszor*, a Corsica Ferries szerint amikor a francia hatóságok azzal, hogy a járművezető/fm arányt a vontatott teheráru fuvarozása iránti 2030. évi teljes keresletre alkalmazták (mely évben a becslések szerint a legmagasabb kereslet várható) szükségszerűen túlbecsülték a járművezetők szállítása iránt a 2030. évet megelőző években felmerülő tényleges keresletet.

(452) *Harmadszor*, a Corsica Ferries szerint helytelen a járművezető/a vontatott teheráru folyóméterben megadott aránya. A Corsica Ferries e tekintetben a második BRG-tanulmányra hivatkozik, amely szerint az eljárás megindításáról szóló határozat (115) preambulumbekezdésében foglaltakkal ellentétben a francia hatóságok ezt az arányt nem a 2018 és 2021 közötti időszakban megfigyelt átlagértékre alapozzák. A francia hatóságok által alkalmazott arány jelentősen magasabb, mint az, ami a korábbi adatokból tűnik ki ([168]), ami azt jelenti, hogy az állítólagos járművezetői igényt túlbecsülték: a Marseille–Ajaccio útvonalon 11 %-kal, a Marseille–Bastia útvonalon pedig 7 %-kal.

(453) *Negyedszer*: a francia hatóságok módszertani hibát követtek el, amikor a közszolgáltatási szerződések hatálya alá tartozó valamennyi útvonal esetében évi 2,3 %-os egységes növekedési rátát alkalmaztak, holott a közszolgáltatás iránti igény elemzését útvonalanként, az egyes útvonalak sajátosságainak megfelelően kellett volna elvégezni.

(454) A Corsica Ferries e tekintetben rámutat arra, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat 16. táblázata alapján a Marseille–Ajaccio és a Marseille–Bastia útvonalakon a vontatott teheráru volumene 2018 és 2023 között folyamatosan csökkent, míg ugyanebben az időszakban a Marseille és a másik három korzikai kikötő közötti útvonalakon stagnált. Tágabb értelemben a Korzika és Franciaország kontinentális területe (az összes kikötő) közötti forgalomra vonatkozó hivatalos adatok szerint az áruforgalom 2010 óta összességében stagnál. A 2,3 %-os arány tehát nem a legfrissebb objektív adatokon alapul, aminek következtében a járművezetők szállítási igényeit közel 22 %-kal túlbecsülték.

([167]) Az első BRG-tanulmány rámutat arra, hogy a vontatott teheráru kísérő nélkül történő fuvarozása jelentős logisztikai korlátokat jelent a fuvarozó számára, mivel egy további járművet/tehergépkocsit kell biztosítania annak a járművezetőnek a szállítására, aki a tehergépkocsit a hajó fedélzetén hagyta, illetve annak, aki az érkezési kikötőben azt átveszi. Következésképpen a vontatott teheráru fuvarozásának e típusa nem helyezhető át könnyen egyik kikötőből a másikba, ellentétben a vontatott teheráruval, melynek fuvarozása nem jár ilyen korlátozásokkal.

([168]) A második BRG-tanulmány szerint az eljárás megindításáról szóló határozatban bemutatott 16. és 17. táblázat alapján a 2018 és 2020 közötti időszakban a járművezető/vontatott teheráru (fm) arányok a következők: 0,054 a Marseille–Ajaccio útvonalon (szemben a francia hatóságok által használt 0,060-as aránnyal), 0,056 a Marseille–Bastia útvonalon (szemben a francia hatóságok által használt 0,060-as aránnyal), 0,065 a Marseille–Porto-Vecchio útvonalon (szemben a francia hatóságok által használt 0,070-es aránnyal), 0,082 a Marseille–Propriano útvonalon (szemben a francia hatóságok által használt 0,1-es aránnyal), valamint 0,081 a Marseille–L'Île-Rousse útvonalon (szemben a francia hatóságok által használt 0,080-as aránnyal).

5.1.2.2. A piaci hiányosság elemzése

(455) A Corsica Ferries úgy véli, hogy a francia hatóságok nyilvánvaló mérlegelési hibát követtek el a közszolgáltatási szerződések megkötését igazoló piaci hiányosság vizsgálata során. Ebben a tekintetben négy érvet terjeszt elő.

(456) *Először is*: a Corsica Ferries általánosságban rámutat arra, hogy a közszolgáltatás iránti igény jellegének megállapításához mindenekelőtt azonosítani szükséges egy kontrafaktuális forgatókönyvet, melynek alapján elemezhető, hogy e forgatókönyv esetén milyen lenne a magánkínálat, majd megállapítható, hogy ez a kínálat elegendő lenne-e a kereslet kielégítéséhez. A Corsica Ferries úgy véli, hogy a kontrafaktuális forgatókönyv szerint a magánkínálat nem korlátozódik a piacon előzetesen megfigyelt kínálatra; azt dinamikusan szükséges értékelni, előrejelezve, hogy közszolgáltatási szerződés hiányában milyen magánkínálattal lehetne számolni.

(457) A Corsica Ferries arra is rámutat, hogy a kontrafaktuális forgatókönyvnek átláthatónak és objektívnek kell lennie, és hiteles feltételezéseken kell alapulnia. E tekintetben a bizonyítási teher a hatóságokra hárul, amelyeknek kellően meggyőző és hihető bizonyítékokat kell szolgáltatniuk.

(458) Ennek megfelelően a Corsica Ferries szerint a Bizottság köteles a hatóságok által szolgáltatott információkat gondosan és pártatlanul megvizsgálni, beleértve azok alapos és gondos elemzését ([169]). A Bizottság által végzett felülvizsgálat előretekintő elemzést is magában foglalhat, illetve – amennyiben az ügy körülményei úgy kívánják – magában is kell foglalnia ([170]).

(459) A jelen ügyben a Corsica Ferries úgy véli, hogy a francia hatóságok nem állapítottak meg kontrafaktuális forgatókönyvet, és a jelek szerint a Bizottság nem vizsgálta meg teljeskörűen azoknak az információknak a megalapozottságát, valószínűségét és elégségességét, amelyek arra a magánkínálatra vonatkoztak, amelyet az érintett szereplők a közszolgáltatási szerződések hiányában nyújtanának.

(460) *Másodszor*, a Corsica Ferries úgy véli, hogy az üzemeltetőkkel folytatott konzultáció során benyújtott kérdőívek torzultak voltak.

(461) Először, a kérdőíveket kitöltő üzemeltetőknek csak azt kellett ismertetniük, hogy a tengeri szállítási szolgáltatások, amelyeket nyújtanak vagy nyújtani kívánnak, mennyiben tudnak megfelelni a Korzika területi folytonosságához kapcsolódó követelményeknek, azonban a kérdőívek nem határozták meg a szóban forgó követelményeket.

(462) Ezenkívül a Corsica Ferries rámutat arra, hogy összeférhetetlenség áll fenn, amely torzítja az árufuvarozással foglalkozó üzemeltetőkkel folytatott konzultáció keretében adott válaszokat. A Corsica Linea annak ellenére vett részt az üzemeltetőkkel folytatott konzultációban, hogy részvényesei – a korzikai tengeri árufuvarozási szolgáltatásokat igénybe vevő fő ügyfelek – érdekeltek voltak a támogatott közszolgáltatás fenntartásában ((394) preambulumbekezdés). E tekintetben a Corsica Ferries megjegyzi, hogy az összeférhetetlenség miatt ilyen helyzetben lévő személy az EUMSZ 101. és 102. cikke, valamint a belső piaci szolgáltatásokról szóló 2006/123/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([171]) 14. cikke szerint nem vehetne részt közigazgatási döntéshozatali eljárásban, illetve nem avatkozhatna be abba.

([169]) A Corsica Ferries a következőkre hivatkozik: a Törvényszék 2017. január 18-i ítélete, RENV., Andersen kontra Bizottság, T-92/11, ECLI:EU:T:2017:14, 57. pont; az Elsőfokú Bíróság 2008. október 22-i ítélete, TV2/Denmark és társai kontra Bizottság, T-309/04, T-317/04, T-329/04 és T-336/04. sz. egyesített ügyek, ECLI:EU:T:2008:457, 183. pont; és a Törvényszék 2014. december 3-i ítélete, Castelnou Energía kontra Bizottság, T-57/11, ECLI:EU:T:2014:1021, 136. pont.

([170]) A Törvényszék 2014. december 3-i ítélete, Castelnou Energía kontra Bizottság, T-57/11, ECLI:EU:T:2014:1021, 34. pont.

([171]) Az Európai Parlament és a Tanács 2006/123/EK irányelve (2006. december 12.) a belső piaci szolgáltatásokról (HL L 376., 2006.12.27., 36. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/123/oj). Különösen a 14. cikk úgy rendelkezik, hogy „[a] tagállamok területükön a szolgáltatási tevékenység nyújtására való jogosultságot vagy annak gyakorlását nem köthetik az alábbi feltételek bármelyikének való megfeleléshez: […] versengő üzemeltetők közvetlen vagy közvetett részvétele az engedélyek megadásában – az egyeztető bizottságokban is – vagy az illetékes hatóságok egyéb határozatainak elfogadásában, kivéve a szakmai testületeket vagy szövetségeket vagy más, illetékes hatóságként eljáró szervezeteket; ez a tilalom nem vonatkozik az egyedi engedélykérelmektől eltérő esetekben olyan szervezetekkel folytatott konzultációra, mint a kereskedelmi kamarák vagy a szociális partnerek, sem a széles közönséggel való konzultációra”.

(463) A Corsica Ferries úgy véli, hogy a közbeszerzésre alkalmazandó szabályok analógiájára ([172]) a bizonyítási teher a francia hatóságokra hárul, amelyeknek aktívan részt kell venniük az összeférhetetlenség megelőzésében és feltárásában minden közigazgatási eljárás során, beleértve a tanácsadói eljárásokat is. A közszolgáltatási igény fennállásának bizonyítása érdekében tehát Franciaországnak kellően hihető és ellenőrizhető objektív információkra kellett támaszkodnia, és meg kellett akadályoznia az összeférhetetlenségben érintett üzemeltetők általi beavatkozást.

(464) *Harmadszor*, a Corsica Ferries úgy véli, hogy a Corsica Linea és a La Méridionale által az üzemeltetőkkel folytatott konzultációra adott válaszok lényegüket tekintve nem hitelesek. Érvelése szerint észszerűtlen úgy tekinteni, hogy közszolgáltatási szerződések hiányában e két társaság egyszerűen felhagyna a Korzikára irányuló valamennyi tengeri szolgáltatással. Különösen a versenyhatóság véleményére ([173]) hivatkozik, és arra is rámutat, hogy a Corsica Linea kilenc hajóból álló flottával rendelkezik és több mint 1 100 alkalmazottat foglalkoztat, a La Méridionale pedig négy hajóból álló flottával rendelkezik, és 600 alkalmazottat foglalkoztat.

(465) A tevékenység ilyen megszüntetése annál is kevésbé valószínű, mivel a koncessziós jogosultak már jelenleg is nyújtanak kereskedelmi szolgáltatást, amely teljes mértékben kívül esik a közszolgáltatási szerződések hatályán. Corsica Ferries a Corsica Lineát ([174]) és a La Méridionale-t ([175]) hozza fel példaként. Felhívja továbbá a figyelmet a panasz keretében a Bizottsághoz benyújtott bizonyítékokra, különösen az első BRG-tanulmányra. A tanulmány megállapította, hogy 2022 júniusában a Corsica Linea szállítási tervet nyújtott be, amelyben kifejezte azon szándékát, hogy 2023-ban a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alatt több átkelést hajtson végre Marseille kikötője és Propriano ([176]), Ajaccio ([177]) és L'Île-Rousse ([178]) között. Ez a szándék, melyet 2022 nyarán jelentett be, azt mutatja, hogy Franciaország tévedett, amikor azt feltételezte, hogy közszolgáltatási szerződés hiányában a Marseille-ből kiinduló útvonalakon nem kínáltak volna magánkapacitást.

(466) Ezen túlmenően a Corsica Ferries szerint az a tény, hogy az üzemeltetőkkel folytatott konzultáció keretében a koncessziós jogosultak válaszai azonosak voltak i. az őket érintő összeférhetetlenséget bizonyítja, vagyis hogy mindkettőnek egyértelmű érdeke fűződik a jövőbeli magánkínálat csökkentéséhez, hogy ezáltal fennmaradjon a közszolgáltatási szerződések támogatott rendszere, és ii. aggályokat vet fel e két vállalat közötti, az üzemeltetőkkel folytatott konzultációra adott válaszokat megelőzően történő koordinációval kapcsolatban.

(467) Végül a Corsica Ferries megjegyzi, hogy következetlen, ha a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a tengerhajózási üzemeltetők általános és megalapozatlan nyilatkozatai nem elegendőek bizonyos következtetések alátámasztásához (azaz a Corsica Linea által a marseille-i kikötőben fuvarozott vontatott teheráru becsült volumenére vonatkozóan, amelyet a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozat (311) preambulumbekezdésében megkérdőjelezett), azonban a jövőbeli magánkínálat értékelésére már alkalmasnak találja.

([172]) A Corsica Ferries a következőre hivatkozik: a Bíróság 2015. március 12-i ítélete, eVigilo Ltd kontra Litvánia, C-538/13, ECLI:EU:C:2015:166, 33–43. és 47. pont.

([173]) A Corsica Ferries hangsúlyozza, hogy a versenyhatóság véleményének 369. pontjában megjegyezte, hogy „[…] *nehezen hihető, hogy a közszolgáltatással jelenleg megbízott hajózási társaságok – a Corsica Linea és a La Méridionale – a közszolgáltatási szerződés keretében rendelkezésükre álló analitikus számviteli eszközökkel ne tudnák objektíven megbecsülni, hogy milyen kapacitást állna módjukban kínálni, ha ugyanazokat az útvonalakat közszolgáltatási kötelezettség keretében, illetve közszolgáltatási kötelezettség hiányában üzemeltetnék*".

([174]) A Corsica Ferries benyújtja az OTC 2023. július 31-én kelt levelét (a Corsica Ferries észrevételeinek 12. melléklete), amelyben megerősíti, hogy 2023 nyarán a Marseille–Propriano útvonalon személyszállítás céljából 41 átkelést hajtottak végre, továbbá a Marseille–Ajaccio útvonalon 12 átkelést, a Marseille–L'Île-Rousse útvonalon pedig 16 átkelést, melyek nem estek közszolgáltatási szerződések hatálya alá. A Corsica Ferries állítása szerint a Corsica Linea 2024-ben nem kevesebb mint 114 átkelést hajtott végre közszolgáltatási szerződések hatályán kívül.

([175]) A Corsica Ferries szerint a La Méridionale úgy döntött, hogy 2024 áprilisától kezdődően heti három éjszakai járatot üzemeltet Toulon és L'Île-Rousse között. A La Méridionale is nyújt szolgáltatásokat a közszolgáltatási szerződések hatályán kívül: a tervek szerint 2024 júliusában és augusztusában 12 további átkelést bonyolít majd le Marseille és Ajaccio között.

([176]) 19 menettérti út.

([177]) Öt menettérti út.

([178]) Tíz menettérti út.

(468) *Végezetül*, a Corsica Ferries cáfolja a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozat (326) preambulumbekezdésében szereplő állítását, amely a Corsica Linea és a La Méridionale által a közszolgáltatási szerződések körén kívül nyújtott tengeri szolgáltatásokra vonatkozik ([179]). A Corsica Ferries úgy véli, hogy az ítélkezési gyakorlat által előírt hiteles kontrafaktuális forgatókönyv követelménye nem jelenti azt, hogy csak a közszolgáltatási szerződések feltételeinek megfelelő potenciális magánszolgáltatást kell figyelembe venni. Épp ellenkezőleg, a hiteles kontrafaktuális forgatókönyv követelménye annak elemzését foglalja magában, hogy a közszolgáltatási szerződések hiányában észszerű feltételezések szerint milyen teljes magánkínálat várható, hogy összevethető legyen a becsült kereslettel.

5.1.2.3. A közszolgáltatási szerződések szükségességéről és arányosságáról

(469) A Corsica Ferries egyetért a Bizottság előzetes álláspontjával, amely szerint a közszolgáltatási szerződésekben meghatározott minimális szállítási kapacitás a közszolgáltatási igényhez képest aránytalannak tűnik ((331) preambulumbekezdés).

(470) A Corsica Ferries e tekintetben a panasz tartalmára hivatkozik. A panasz megállapította, hogy az átütemezhető menettérti utak és a kiegészítő menettérti utak megléte sérti a kabotázsról szóló rendeletet, és nem elégíti ki a közszolgáltatás iránti igényt. A rendelet megtiltja a tagállamoknak, hogy belátásuk szerint és indokolás nélkül módosítsák a közszolgáltatási szerződés hatályát. A jelen ügyben azonban Franciaország nem tudta megállapítani a közszolgáltatás iránti igényt, mivel nem jelölte meg i. azt az időszakot, amelynek során ezeket az átütemezhető menettérti utakat és a kiegészítő menettérti utakat le kell bonyolítani és ii. a lebonyolítandó kiegészítő menettérti utak pontos számát (ezek a menettérti utak opcionálisak).

(471) Ezenkívül a Corsica Ferries a panaszban rámutatott arra, hogy a szóban forgó intézkedésekkel érintett öt útvonal mindegyike esetében a menetrend szerinti menettérti utak nagyrészt elegendőek voltak a Franciaország által a 2023 és 2030 közötti időszakra nézve becsült közszolgáltatási igények kielégítésére, így az átütemezhető menettérti utak és a kiegészítő menettérti utak a jelek szerint fölöslegesek. A Corsica Ferries hozzáfűzte továbbá, hogy a korzikai hatóságokhoz benyújtott ajánlataikban a Corsica Linea és a La Méridionale már megadták azokat a napokat, amelyeken a közszolgáltatási szerződések teljes időtartama alatt átütemezhető menettérti utakra és kiegészítő menettérti utakra kerül majd sor, tehát ezek a menettérti utak nem elégítették ki a Franciaország által korábban meghatározott közszolgáltatási igényeket. Hozzá kell tenni azt is, hogy ezekre az átkelésekre kizárólag a nyári időszakban kerülne sor, elsősorban hétvégén, azaz a turisták számára kínálnák (tekintettel arra, hogy a tehergépkocsi-vezetőknek vasárnap tilos utazniuk).

(472) Végezetül: a Corsica Ferries a panaszban kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a koncessziós jogosultak képesek-e teljesíteni a közszolgáltatási szerződésekből eredő közszolgáltatási kötelezettségeket. 2023. október 13-án kelt e-mailjében a Corsica Ferries kifejti, hogy a Corsica Linea 2023 júliusában és augusztusában átkelések lebonyolítása érdekében bérbe vette a La Méridionale egy hajóját (a Kallistét), amelyet a La Méridionale mindazonáltal köteles volt az OTC rendelkezésére bocsátani a Porto-Vecchióba és Bastiába irányuló tengeri szolgáltatásokra vonatkozó közszolgáltatási szerződések keretében lebonyolítandó kiegészítő menettérti utakra. E hajó nélkül azonban a La Méridionale nem tudta volna végrehajtani az OTC szerződéses utasításait, amennyiben 2023 júliusa és augusztusa között további átkelések váltak volna szükségessé.

(473) Az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeiben azonban a Corsica Ferries úgy véli, hogy a Bizottság a határozatban nem vonta le saját megállapításaiból az összes következtetést.

(474) *Először*, az árufuvarozás és személyszállítás kapcsán előírt minimumkapacitást a 2030-ra becsült maximális kereslet alapján határozták meg, tehát cél az, hogy a kapacitás 2023-ra kielégítse a 2030-ra előre jelzett keresletet. A kapacitás emiatt aránytalannak tűnik a 2030 előtti évekre vonatkozóan értékelt közszolgáltatási igényhez képest. A Corsica Ferries szerint a közszolgáltatási szerződésekben előírt minimumkapacitást úgy kellett volna meghatározni, hogy 2023 és 2030 között kielégítse a becsült átlagos keresletet.

([179]) Emlékeztetőül: az eljárás megindításáról szóló határozat (326) preambulumbekezdése a következőket mondja ki: „*Ezenkívül önmagában az a tény, hogy az egyik szerződő fél, a Corsica Linea 2023 júliusa és szeptembere között kiegészítő kereskedelmi szolgáltatásokat nyújtott a közszolgáltatási szerződések keretén kívül ((205) preambulumbekezdés), nem bizonyítja, hogy a közszolgáltatási szerződések hiányában egyértelműen ugyanolyan feltételek mellett nyújtott volna kereskedelmi szolgáltatásokat, mint amelyeket a francia hatóságok a közszolgáltatási szerződésekben előírnak, vagy hogy e szolgáltatásokat ténylegesen a közszolgáltatási szerződés keretében előírtakkal azonos feltételek mellett nyújtotta volna*”.

(475) *Másodszor*, a Corsica Ferries szerint a Bizottság a közszolgáltatási szerződések által a közszolgáltatási igény tekintetében bevezetett kapacitások elemzése során nem vette figyelembe a kiegészítő menettérti utakat. Mivel e kiegészítő menettérti utak célja a csúcsigények kielégítése, azokat figyelembe kellett volna venni a közszolgáltatási szerződések által az átkelésenként előírt minimális szállítási kapacitás meghatározásakor.

(476) *Harmadszor*, a Corsica Ferries vitatja a Bizottság arra vonatkozó előzetes értékelését, miszerint a közszolgáltatási szerződések nem írják elő a ro/pax hajók használatát ([180]).

(477) A Corsica Ferries kijelenti, hogy az utasszám tekintetében a 12 az a küszöbérték, amely i. az árufuvarozásra is alkalmas személyhajók (ro/pax) és ii. a teherhajók (ro-ro) között húzódik, amelyek utasszállítási kapacitása legfeljebb ennyi ([181]).

(478) A Corsica Ferries úgy véli, hogy bár a ro/pax hajók mozgósítására vonatkozó kötelezettséget a közszolgáltatási szerződések nem írják elő kifejezetten, az szükségszerűen adódik a közszolgáltatási szerződések 1. mellékletében előírt minimumkapacitásokból, mely előírásoknak minden átkeléskor meg kell felelni. Ugyanakkor azzal, hogy a Marseille–Ajaccio útvonalon 18 utasnyi (négy egészségügyi okokból utazó személy és 14 gépjárművezető) minimumkapacitást, a Marseille–Bastia útvonalon pedig 24 utasnyi (öt egészségügyi okokból utazó személy és 19 gépjárművezető) minimumkapacitást írtak elő, a francia hatóságok tulajdonképpen ro/pax hajók igénybevételét írták elő, és kizárták a ro-ro használatát.

(479) Tehát a Corsica Ferries szerint indokolatlan és aránytalan a koncessziós jogosultak azon – a ro-ro hajók használatát kizáró – kötelezettsége, hogy rendszerszinten átkelésenként több mint 12 utasnál nagyobb kapacitású hajókat üzemeltessenek.

5.1.3. *A második első Altmark-kritériumnak való megfelelés hiánya*

(480) A Corsica Ferries szerint a második Altmark-kritérium – amelynek célja annak biztosítása, hogy az ellentételezés kiszámítása megbízható és ellenőrizhető legyen – különösen két követelménynek való megfelelést jelent: i. az ellentételezés kiszámításának paramétereit átlátható eljárás szerint kell megállapítani, és ii. e paramétereknek objektívnek kell lenniük.

(481) A Corsica Ferries *először is* megjegyzi, hogy az ellentételezéssel kapcsolatos paraméterek megállapítására nem átlátható módon került sor.

(482) Megjegyzi, hogy a közszolgáltatási szerződések odaítélésére irányuló eljárás teljes szabadságot biztosított a részvételre jelentkezők számára a pénzügyi ellentételezés kiszámítására szolgáló felosztási kulcsok meghatározása tekintetében, és hogy egyáltalán nem tették közzé a közszolgáltatási szerződések 9. mellékletét, amely a koncessziós jogosultak kiadásainak minden egyes tételére vonatkozóan tünteti fel az ÁGÉSZ-tevékenységhez rendelt százalékos arányt. Ennélfogva a Corsica Ferries számára – tekintettel arra, hogy Franciaország nem biztosította a megfelelő átláthatóságot – gyakorlatilag lehetetlen az alkalmazott felosztási kulcsok hatékony ellenőrzése és bírálása.

(483) Hasonlóképpen a Corsica Ferries kifogásolja, hogy a francia hatóságok által a koncessziós jogosultak által javasolt kulcsokkal kapcsolatban elvégzett elemzést nem átlátható módon végezték (többek között az eljárás megindításáról szóló határozatban). A Corsica Ferries szerint az átláthatóság hiánya komoly problémát vet fel a kontradiktórius eljárás elve tekintetében, amely megakadályozza, hogy az érdekelt felek eredményesen benyújthassák észrevételeiket.

(484) *Másodszor*, a Corsica Ferries úgy véli, hogy az ellentételezés kiszámításához használt paraméterek nem objektívek.

([180]) Emlékeztetőül: a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozat (343) preambulumbekezdésében megjegyezte, hogy „a ro/pax hajók (azaz a 12 utasnál több utas fogadására alkalmas hajók) használatának szükségessége nem szerepel a közszolgáltatási szerződésekben, amelyek ezzel ellentétben éppen azt teszik lehetővé, hogy a szolgáltatásokat ro/pax és a ro-ro hajókból álló vegyes flottával is lehessen nyújtani. Az, hogy ro/pax hajók használata a tőkeköltségek és a működési költségek szempontjából drágább lehet, mint a ro-ro hajóké, nem releváns, ha az árufuvarozási közszolgáltatás iránti igény egyúttal bizonyos számú utas szállítását is magában foglalja (beleértve a járművezetőket is), ami szükségessé teszi a ro/pax hajók használatát."

([181]) Az „Életbiztonság a tengeren" tárgyú 1974. november 1-jei nemzetközi egyezmény (a Solas-egyezmény) 2. szabálya szerint a személyhajó olyan hajó, amely több mint 12 utast szállítására képes, míg a teherhajó olyan hajó, amely nem minősül személyhajónak, azaz kapacitása nem éri el a 12 utast.

(485) A Corsica Ferries először is megjegyzi, hogy az eljárás megindításáról szóló határozatban szereplő információkból kitűnik, hogy a koncessziós jogosultak által használt felosztási kulcsok minden költségtétele az érintett tengeri útvonalaktól függően változik. A Corsica Ferries szerint azonban ezeknek a különbségeknek nincs értelme, mivel i. az egyes közszolgáltatási szerződésekben előírt közszolgáltatási kötelezettségek azonos jellegűek (csupán terjedelmük változik a kikötőktől függően), és ii. azonos típusú hajó (a jelen esetben ro/pax) mozgósítását foglalják magukban.

(486) A Corsica Ferries e tekintetben a BRG által a Corsica Ferries megbízásából készített 2024. április 21-i tanulmányra hivatkozik, amely az ellentételezésnek a közszolgáltatási szerződések szerinti meghatározására vonatkozó szabályok gazdasági elemzésével foglalkozik (a továbbiakban: **harmadik BRG-tanulmány**). E tanulmány rámutat arra, hogy a koncessziós jogosultak által benyújtott eredeti ajánlatokban a felosztási kulcsok részvételre jelentkező felenként eltértek, annak ellenére, hogy ugyanazt az útvonalat érintették, és a közszolgáltatási kötelezettség iránti igény mindkét esetben azonos volt. A harmadik BRG-tanulmány arra mutat rá, hogy a Corsica Linea eredeti ajánlataiban széles körben ugyanazokat a felosztási kulcsokat alkalmazta valamennyi útvonal esetében, annak ellenére is, hogy az ÁGÉSZ-szolgáltatásokhoz és a kereskedelmi szolgáltatásokhoz kapcsolódó tevékenység volumene útvonalanként jelentősen eltért. Ezek az ingadozások tehát azt mutatják, hogy az alkalmazott felosztási kulcsok nem tükrözik – vagy legalábbis nem szisztematikusan tükrözik – azt, hogy az ÁGÉSZ és a kereskedelmi tevékenységek mennyiben járulnak hozzá a koncessziós jogosultak költségeihez.

(487) A harmadik BRG-tanulmány általánosabban kifejti, hogy bár lehetséges a költségek számviteli szempontból történő felosztása, ezek az allokációk részben önkényesek, és nem tükrözik a gazdasági valóságot. Mindenesetre a költségfelosztással kapcsolatos feltételezéseket *legalább* az érvényességüket igazoló elemzéseknek kell kísérniük.

(488) Ezenkívül a Corsica Ferries kifejezetten a Marseille–Propriano, a Marseille-Porto-Vecchio és a Marseille–L'Île-Rousse útvonalakra vonatkozó közszolgáltatási szerződések esetében alkalmazott felosztási kulcsokat kifogásolja.

(489) A Marseille–Propriano útvonalat illetően a Corsica Ferries úgy véli, hogy nem tekinthető kellően indokoltnak és észszerűnek a kulcs, amely szerint a költségek 100 %-át az ÁGÉSZ-hez rendelik, holott a Corsica Linea által használt hajók rendszeresen meghaladják az átkelésenként előírt minimális utasszállító kapacitást. Másként fogalmazva: e hajók működési költségeinek 100 %-át a Franciaország által fizetett állami támogatások ellentételezik, míg a kínált kapacitásnak csak kis része kapcsolódik a közszolgáltatás iránti igényhez.

(490) Ugyanez vonatkozik a másik két útvonalra is, amelyek esetében a koncessziós jogosultak igen nagy többlet utaskapacitással használták a ro/pax hajókat, annak ellenére, hogy az átkelésenkénti minimumkapacitásként előírt kilenc (L'Île-Rousse) és 11 (Porto-Vecchio) utas miatt általában ro-ro hajók használatára lett volna szükség. A Corsica Ferries szerint a Bizottságnak tudomása kellett hogy legyen arról, hogy ha a ro-ro hajók helyett ro/pax hajókat mozgósítanak, azzal jelentősen megnőnek a tőkeköltségek és működési költségek, ami a koncessziós jogosultaknak járó közszolgáltatásért járó ellentételezés összegének túlbecsléséhez vezet. A Corsica Ferries mindkét esetben azt is megjegyzi, hogy az alkalmazott felosztási kulcsok minden egyes költség esetében 60–75 % között mozognak, ami az ezeken útvonalakon előírt közszolgáltatási kötelezettségekhez képest nyilvánvalóan aránytalan és indokolatlan.

(491) Végezetül: a Corsica Ferries vitatja, hogy a francia hatóságok által a közvetett költségek felosztására alkalmazott módszer objektív és észszerű lenne, mely módszer állításuk szerint abban áll, hogy a közvetett költségeket „*csak a hajón az ÁGÉSZ-tevékenységekre fenntartott (m³-ben kifejezett) kapacitás arányában*” rendelik hozzá az ÁGÉSZ-hez. E tekintetben a Corsica Ferries kifogásolja, hogy a felosztási módszer meghatározásához kizárólag a m³-ben kifejezett kapacitást vették figyelembe, holott a közszolgáltatási kötelezettségek a személyszállításra is vonatkoznak. Annak biztosítása érdekében, hogy csak az ÁGÉSZ nyújtásához közvetlenül kapcsolódó költségeket lehessen figyelembe venni, a felosztási kulcsoknak szükségszerűen tükrözniük kell a koncessziós jogosultak által igénybe vett hajók által biztosított előírt személyszállítási kapacitásnak a teljes kapacitáshoz viszonyított tényleges arányát.

5.1.4. *A harmadik Altmark-kritériumnak való megfelelés hiánya*

(492) A Corsica Ferries úgy véli, hogy a közszolgáltatási szerződések négy okból is túlkompenzálják a kedvezményezetteket.

5.1.4.1. A közszolgáltatási szerződések szerinti ellentételezés kiszámítására szolgáló költségallokációs módszer a jelen ügyben nem indokolt

(493) A Corsica Ferries vitatja a döntést, amelyek a francia hatóságok az ÁGÉSZ teljesítéséhez közvetlenül kapcsolódó költségek értékelésére szolgáló költségfelosztási módszerre vonatkozóan hoztak. A Corsica Ferries úgy véli, hogy ezt a döntést Franciaország nem indokolta, és az eljárás megindításáról szóló határozat sem elemzi.

(494) *Először*, a Corsica Ferries rámutat arra, hogy az ÁGÉSZ ellentételezését elvben a nettó elkerülhető költség módszere alapján kell kiszámítani; a költségallokációs módszer csak akkor alkalmazható, ha a nettó elkerülhető költség módszere nem lehetséges vagy nem célszerű. A nettó elkerülhető költségek módszertanának lehetetlenségét vagy nem célszerű voltát a nemzeti hatóságoknak megfelelően indokolniuk kell, és a Bizottságnak ellenőriznie kell.

(495) A jelen ügyben a Corsica Ferries úgy véli, hogy a francia hatóságok nem szolgáltak indokolással. Ugyanígy az eljárás megindításáról szóló határozat sem kérdőjelezi meg a költségallokációs módszer célszerűségét és annak indokolását, hogy miért nem a nettó elkerülhető költség módszerét alkalmazzák. Önmagában ez a hiányosság is a francia hatóságok által elkövetett nyilvánvaló mérlegelési hibának, valamint a Bizottság általi téves jogalkalmazásnak minősül.

(496) *Másodszor*, a Corsica Ferries úgy véli, hogy a jelen ügyben a nettó elkerülhető költség módszerét kellett volna alkalmazni, mivel az nem volt célszerűtlen. A Corsica Ferries szerint kizárólag ez a módszer tette volna lehetővé annak biztosítását, hogy a közszolgáltatási szerződés kedvezményezettjei ne részesüljenek túlkompenzációban. Ennek okai a következők:

— a nettó elkerülhető költség módszerének alkalmazásához nem szükséges a költségeknek a közszolgáltatási kötelezettségek és a koncessziós jogosult egyéb tevékenységei közötti megosztása, így elkerülhető az ilyen jellegű felosztás szükségességével kapcsolatban felmerülő önkényesség,

— a nettó elkerülhető költség módszere nem írja elő az ÁGÉSZ és az ÁGÉSZ-nek nem minősülő tevékenységek volumenének előzetes becslését (amely a költségallokációs módszer esetén a költségek felosztásához szükséges lenne), és nem vonja maga után az ilyen allokációkat érintő helytelen becslések kockázatát, amely az ellentételezendő költségek túlbecsléséhez vezethetne,

— a nettó elkerülhető költség módszere a koncessziós jogosult által végzett valamennyi tevékenység (ÁGÉSZ, illetve az ÁGÉSZ-nek nem minősülő tevékenységek) átfogó értékelésén alapul, így a koncessziós jogosultnak nem áll módjában olyan stratégiai döntéseket hozni, amelyekkel a hatékonyságnövekedést maximalizálná az ÁGÉSZ-nek nem minősülő területeken.

(497) A nettó elkerülhető költség módszerére annál is inkább szükség volt, mivel a költségallokációs módszere nem veszi figyelembe az ÁGÉSZ körén kívül elért további nyereséget, még akkor sem, ha az ÁGÉSZ nyújtásából származik. A Corsica Ferries rámutat arra, hogy a közszolgáltatási szerződések kedvezményezettjei kijelentik, hogy közszolgáltatási szerződések hiányában nem lennének hajlandók semmilyen kereskedelmi szolgáltatást nyújtani, tehát ÁGÉSZ hiányában az e kedvezményezettek által a közszolgáltatási szerződések keretében végzett kereskedelmi tevékenységek egyikére sem került volna sor. Az e tevékenységekből származó bevételek tehát a közszolgáltatási szerződések odaítéléséből származnak, és a nettó elkerülhető költség módszerének alkalmazásával az ellentételezés kiszámításakor azokat úgy lehetett volna figyelembe venni, hogy a közszolgáltatási szerződések kedvezményezettjei ne jussanak aránytalan előnyhöz.

(498) Végezetül: a Corsica Ferries szerint a nettó elkerülhető költség módszerére a közszolgáltatási szerződésekben előírt aránytalan közszolgáltatási kötelezettségek miatt volt szükség, melyek arra kötelezték a közszolgáltatási szerződések kedvezményezettjeit, hogy a közszolgáltatás iránti igényhez képest túlméretezett kapacitást biztosítsanak.

5.1.4.2. Mindenesetre a költségallokációs módszernek figyelembe kellett vennie a közszolgáltatási szerződések kedvezményezettjei által végzett, nem az ÁGÉSZ körébe tartozó tevékenységekből származó nyereséget

(499) A Corsica Ferries rámutat arra, hogy az ÁGÉSZ-keretszabály 32. pontja szerint a többletnyereségeket figyelembe kell venni, még akkor is, ha más tevékenységekhez kötődnek.

(500) A Corsica Ferries szerint jóllehet a közszolgáltatási szerződések nem biztosítanak kizárólagos jogokat a kedvezményezettek számára, de facto kizárólagosságot mégis nyújtanak, mégpedig három okból:

— a közszolgáltatási szerződésekben meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek nem arányosak a tényleges közszolgáltatási igényekkel,

— a közszolgáltatási szerződések kedvezményezettjei jelentős állami támogatásban részesülnek, míg a közszolgáltatási kötelezettségek rendszerének keretében működő más tengerhajózási szereplők nem részesülnek ilyen támogatásban,

— a közszolgáltatási kötelezettségek rendszere visszariasztja azokat a hajózási társaságokat, amelyek a marseille-i kikötő és a korzikai kikötők közötti tengeri szolgáltatásokat szándékoznának nyújtani a közszolgáltatási szerződések kedvezményezettjeivel versenyezve.

(501) A Corsica Ferries e tekintetben rámutat arra, hogy a szóban forgó de facto kizárólagosságot több alkalommal is megállapították: a versenytanács 2006. december 11-i 06-MC-03. sz. határozatában, a versenyhatóság 2012. február 17-i 12-A-07. sz. véleményében, a Bizottság a 2013. május 2-i SA.22843. sz. határozatában, illetve ugyanezt mondta ki a versenyhatóság 2020. november 17-i véleménye ([182]). A Corsica Ferries úgy véli, hogy ezek a megállapítások továbbra is érvényesek, és rámutat arra, hogy mivel a Korzikára irányuló tengeri szolgáltatások piaca 1996-ban nyílt meg a verseny előtt, a Marseille–Korzika útvonalakon nem adódott a meglévő koncessziós jogosultakéval versengő ajánlat.

(502) A Corsica Ferries szerint tehát az alábbi két következtetés egyikét kell levonni:

— az, hogy a marseille-i kikötőbe irányuló, illetve onnan kiinduló útvonalakon 30 éven át nem áll fenn hatékony verseny, azt bizonyítja, hogy a közszolgáltatási szerződések a piacra lépés korlátainak minősülnek, mivel e szerződések a kedvezményezettek számára kizárólagos jogot biztosítanak a Korzika és Marseille közötti tengeri útvonalak üzemeltetésére, beleértve a generált kereskedelmi tevékenységeket is. Ezért a szóban forgó tevékenységeket figyelembe kell venni a költségallokációs módszer során,

— a Marseille–Korzika útvonalon zajló verseny a Toulon–Korzika útvonal révén alakult, mely esetben meg kell állapítani, hogy a touloni és marseille-i kikötőkből üzemeltetett tengeri járatok ugyanazon piac részét képezik, és ezért közszolgáltatás iránti igény nem merül fel.

5.1.4.3. A közszolgáltatási szerződés rendelkezései nem elégségesek a túlkompenzáció kockázatának kizárásához

(503) *Először is*, a Corsica Ferries úgy véli, hogy nem elégséges a közszolgáltatási szerződések 40. pontja, amely azt lenne hivatott biztosítani, hogy a koncessziós jogosultak visszatérítsék az észszerű nyereséget meghaladó túlkompenzációt, mivel kizárólag az ÁGÉSZ körére korlátozódik, és nem foglalja magában a generált kereskedelmi tevékenységek árrését.

(504) *Másodszor*, a Corsica Ferries a BRG harmadik tanulmányára hivatkozik, amely vitatja a Bizottság előzetes álláspontját, melyben a Bizottság jóváhagyja, hogy az észszerű nyereség kiszámításához ne a kedvezményezettek tőkemegtérülési rátáját vegyék figyelembe, hanem az adózás előtti aktuális bevételeket, azon az alapon, hogy a számviteli adatokban a jelenlegi adózás előtti bevételeket könnyebb figyelembe venni, mint a tőkemegtérülési rátát. A harmadik BRG-tanulmány azonban úgy véli, hogy az ÁGÉSZ költségeire vonatkozó adatok nem könnyen lelhetők fel a kedvezményezettek eredménykimutatásában, ehelyett az ÁGÉSZ-tevékenységek és a nem ÁGÉSZ-tevékenységek különböző költségtételei közötti megkérdőjelezhető felosztás szükséges hozzá.

([182]) A Corsica Ferries a versenyhatóság 2020. november 17-i véleményének 348. pontjára hivatkozik, amely a következőket mondja ki: „bizonyos tényezők fennállása magyarázza, hogy a közszolgáltatást nyújtó felek által élvezett jelentős versenyelőny miért járulhat hozzá ahhoz, hogy e felek de facto kizárólagosságot élvezzenek a Marseille és Korzika közötti útvonalakon.”

(505) *Harmadszor*, a közszolgáltatási szerződések 35.1. pontja – amely előírja, hogy a felosztási kulcsokat a szerződések időtartamára rögzíteni szükséges, és utólagos ellenőrzésnek kell alávetni, feltárandó a műveletekből adódó kulcsokhoz képest felmerülő (és visszatérítendő) különbséget – nyilvánvalóan elégtelen, mivel i. a „műveletekből adódó kulcs" fogalma nincs meghatározva ([183]), és ii. nem teszi lehetővé a magából az felosztásikulcs-mechanizmusból eredő rendkívüli hatások teljes semlegesítését. A harmadik BRG-tanulmány e tekintetben éppen arra hívja fel a figyelmet, hogy a közszolgáltatási szerződések 35.1. pontja előírja, hogy a közszolgáltatási szerződések kedvezményezettjei megtarthatják az ellentételezés előzetesen kiszámított összege, illetve az utólag kiszámított összege különbözetének felét (amely az eredeti ellentételezésnek legfeljebb 5 %-a lehet).

(506) *Negyedszer*: a Corsica Ferries úgy véli, hogy a közszolgáltatási szerződések 32. pontja – amely a generált kereskedelmi tevékenységekből származó nyereségek elkülönítésére irányul – nem akadályozza meg a túlkompenzációt, mivel a megtermelt nyereség felhasználható a közszolgáltatási szerződések kedvezményezettjei által végrehajtott beruházások finanszírozására. A közszolgáltatási szerződések kedvezményezettjei így a befektetett generált nyereség összegével megegyező összegű beruházási támogatás formájában előnyhöz jutnának, ami a közszolgáltatási szerződések alapján fizetett ellentételezéstől eltérő jogellenes állami támogatásnak minősülne.

(507) *Végezetül*, a Corsica Ferries úgy véli, hogy a közszolgáltatási szerződések egyetlen rendelkezése sem veszi figyelembe – sem az ellentételezés kiszámítása, sem pedig az észszerű nyereség ellenőrzése során – a kiegészítő díjazást, melyben a kedvezményezettek a hajóikon elért tőkenyereség után részesülhetnek.

(508) A Corsica Ferries e tekintetben a harmadik BRG-tanulmányra hivatkozik, amely két meglátást tartalmaz.

(509) Először is, annak az ellentételezésnek az összege, melyben a közszolgáltatási szerződések kedvezményezettjei részesülnek, messze meghaladja a hajók gazdasági értékcsökkenését. A koncessziós jogosultak részére fizetett támogatás tartalmaz egy beruházásiköltség-komponenst, amely megfelel az ÁGÉSZ teljesítésére kijelölt hajó értékcsökkenési és/vagy lízingköltségeinek és/vagy bérleti költségeinek. Azonban a harmadik BRG-tanulmány szerint a hajók gazdasági élettartama messze meghaladja az értékcsökkenési időszakot vagy a szokásos bérleti időszakot ([184]). Következésképpen az az ellentételezés, melyben a közszolgáltatási szerződések kedvezményezettjei a CFI keretében részesülnek, minden évben meghaladja a gazdasági érték tekintetében elszámolt veszteséget.

(510) Másodszor, a harmadik BRG-tanulmány megállapítja, hogy a közszolgáltatási szerződések nem írnak elő semmilyen mechanizmust annak nyomon követésére, hogy a közszolgáltatási szerződések kedvezményezettjei milyen tőkenyereséget érnek el a hajók kapcsán. Bár a közszolgáltatási szerződések 51. pontja rendelkezik annak lehetőségéről, hogy a CdC a piaci értéküknél alacsonyabb áron vásárolhatja vissza a hajókat (a már kifizetett támogatások beszámítása érdekében), azonban ezt nem írja elő kötelezően. Továbbá, tekintettel arra, hogy a közszolgáltatási szerződések a hajókat a közszolgáltatási szerződések kedvezményezettjei tulajdonának tekintik, e kedvezményezettek nem kötelesek eladni hajóikat, amennyiben a CdC felajánlja azok megvásárlását.

(511) Mindez azzal a valós kockázattal jár, hogy a közszolgáltatási szerződések lejártakor a kedvezményezettek (teljes egészében vagy részben állami ellentételezésből finanszírozott) hajóik megnövekedett értéke révén a közszolgáltatási szerződések működéséből származó díjazáson felül olyan díjazásban részesülnek, amelyet nem vettek figyelembe az észszerű nyereség kiszámításakor (a közszolgáltatási szerződések 39. pontja), vagy amelyet a közszolgáltatási szerződések 40. pontjában foglalt, az észszerű nyereség ellenőrzéséről szóló záradék szabályoz.

5.1.4.4. A CFE-indexálási képlet nyilvánvalóan helytelen

(512) A Corsica Ferries a harmadik BRG-tanulmányra hivatkozik, amely a francia hatóságok által a CFE éves összegének kiszámításához használt indexálási képlet hibájára hívja fel a figyelmet ((301) preambulumbekezdés).

([183]) A harmadik BRG-tanulmány megállapítja, hogy e rendelkezés akkor tudná kivédeni a rendkívüli hatásokat és a túlkompenzációt, ha utólagosan megnövelné a kereskedelmi tevékenységekre fordított költségeket, hogy ezzel a kereskedelmi nyereség visszaálljon az észszerű nyereség szintjére.

([184]) A harmadik BRG-tanulmányból például az tűnik ki, hogy a Corsica Ferries flottája több mint 50 évvel ezelőtt üzembe helyezett hajókból áll, és a Corsica Ferries adatai szerint a ro/pax hajók 31 %-a 40 évesnél, 17 %-a pedig 50 évesnél idősebb. Ezzel szemben – mutat rá a harmadik BRG-tanulmány – a hajók esetében az értékcsökkenési időszak és a szokásos bérleti időszak jóval rövidebb. A La Méridionale 2022. évi beszámolója tehát a hajók 20 éves értékcsökkenési időszakát és a flottához tartozó egyik hajó 15 éves bérleti időszakát mutatja.

(513) A harmadik BRG-tanulmány szerint a CFE éves összegét nem minden egyes évre külön számítják ki egy adott egyedi költségfelosztási kulcs alapján, hanem 2023-ra nézve, majd ezt követően indexálják a fogyasztói árindexhez. A harmadik BRG-tanulmány ezt a képletet helytelennek tartja, mivel eszerint a CFE értékének az n. és n+1. év közötti növekedése nem egyenlő a szóban forgó két év közötti áremelkedés 85 %-ával (amint arra a közszolgáltatási szerződések utalnak), hanem a 2023-as év és az n+1. év közötti teljes kumulatív áremelkedés 85 %-ának felel meg. A tanulmány szerint a 2029 és 2030 közötti időszakban a CFE-értéknek a képlet alkalmazásából eredő növekedése nem az e két év között megfigyelt áremelkedést tükrözi, hanem a 2023 és 2030 közötti hétéves időszakban bekövetkező teljes áremelkedést ([185]).

5.1.5. *A negyedik Altmark-kritériumnak való megfelelés hiánya*

(514) Az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeiben a Corsica Ferries minden tekintetben a panaszra hivatkozik, amelyben az közölte, hogy megítélése szerint az intézkedések nem felelnek meg a negyedik Altmark-kritériumnak. A Corsica Ferries azt állította, hogy a közszolgáltatási szerződések odaítélését célzó eljárás nem tette lehetővé átlátható és hátrányos megkülönböztetéstől mentes feltételek mellett azon részvételre jelentkező felek kiválasztását, amelyek a legalacsonyabb költséggel képesek a szolgáltatást nyújtani, és ennek különösen három oka volt.

(515) *Először*, a Corsica Ferries azzal érvelt, hogy „a piacra lépésnek" számos „akadálya állt fenn", melyek a lejáró koncesszió jogosultjait részesítették előnyben, és megakadályozták a Corsica Ferries abban, hogy eredményesen nyújthassa be ajánlatát. A Corsica Ferries szerint a jelen ügyben két belépési korlát állt fenn.

(516) Először is, a Corsica Ferries rámutatott arra, hogy a közszolgáltatási szerződések odaítélésének időpontja (2022. december 21.) és a szolgáltatások megkezdésének időpontja (2023. január 1.) között igen rövid idő telt el, holott egyértelmű, hogy a tengeri szállítás esetében e két időpont között legalább hat hónapos időszakra van szükség ahhoz, hogy a helyfoglalási lehetőségeket kellő időben meg lehessen nyitni, továbbá hogy a közszolgáltatási követelményeknek való megfelelés érdekében el lehessen végezni a flotta átcsoportosítását. A Corsica Ferries szerint az, hogy a közszolgáltatási szerződések odaítélésének időpontja és a szolgáltatások megkezdésének időpontja között ilyen rövid időszak telik el, csak a lejáró koncesszió jogosultjainak kedvez, míg a többi versenytárs részvételét korlátozza.

(517) Másodszor, a Corsica Ferries rámutatott arra, hogy olyan műszaki követelmények előírására is sor került, amelyeket a közszolgáltatás iránti igény nem indokolt, ami pedig korlátozta a szerződés odaítélésére irányuló eljárásban részt vevő, részvételre jelentkező felek számát. A Corsica Ferries utalt arra, hogy a részvételre jelentkezőknek nem állt módjában ro-ro hajókat ajánlani a ro/pax hajók helyett. Emellett és mindenekelőtt a közszolgáltatási szerződések odaítélését célzó eljárás a Corsica Ferries szerint arra kötelezte a részvételre jelentkezőket, hogy tételenként egy vagy két további hajót használjanak ([186]) az átütemezhető menettérti utak és a kiegészítő menettérti utak lebonyolításához, mely menettérti utakra a közszolgáltatási szerződések teljesítése során, az ajánlatkérő szerv kérésére és legalább egy héttel korábban történő értesítés nyomán kerül sor. A Corsica Ferries szerint ez azt jelentette, hogy a részvételre jelentkezőknek az összes tételre nézve hét további hajót kellett mozgósítaniuk a közszolgáltatási szerződések időtartama alatt, úgy, hogy e hajók igénybevétele sem kiszámítható, sem garantált nem volt, és az üzemeltető ezeket a hajókat más szolgáltatások céljára nem használhatta volna (tekintettel arra, hogy e hajóknak készen kellett állniuk arra, hogy e menettérti utak lebonyolítása céljából bármikor mobilizálhatók legyenek). Ez a korlátozás a fő oka annak, hogy a Corsica Ferries nem vett részt a közszolgáltatási szerződések odaítélésére irányuló eljárásban.

(518) *Másodszor*, a Corsica Ferries úgy vélte, hogy a szerződés odaítélésére irányuló eljárásban az odaítélési szempontok nem tették lehetővé annak a részvételre jelentkező félnek a kiválasztását, amely szolgáltatást a legalacsonyabb költségek mellett képes nyújtani. A Corsica Ferries megjegyezte, hogy a pénzügyi ellentételezéshez kapcsolódó odaítélési szempont a súlyozási rendszerben csak 20 %-os volt, így a Corsica Ferries véleménye szerint a szerződés odaítélésére irányuló eljárás során nem a gazdaságilag legelőnyösebb ajánlat árát vették figyelembe.

(519) *Végezetül*: a Corsica Ferries véleménye szerint a közszolgáltatási szerződések odaítélésére irányuló eljárásban részt vevő részvételre jelentkezők kis száma (tételenként egy vagy két részvételre jelentkező fél) mutatja, hogy nem került sor valódi versenyre.

([185]) A harmadik BRG-tanulmány azt javasolja, hogy a közszolgáltatási szerződésekben szereplő képletben a CFE(n) értéket cseréljék fel a CFE 2023 értékkel, vagy az I(2023) értéket az I(n) értékkel.

([186]) A Corsica Ferries úgy nyilatkozik, hogy az öt tétel esetében tételenként két-két hajó mozgósítására volt szükség a közszolgáltatási szerződésekben előírt meghatározott menettérti utak lebonyolításához, valamint (a tételektől függően) egy vagy két további hajóra annak érdekében, hogy a CdC kérésére bármikor le tudjanak bonyolítani átütemezhető menettérti utakat és kiegészítő menettérti utakat.

(520) Másodszor, a Corsica Ferries véleménye szerint Franciaország az ellentételezés összegének meghatározása során nem végzett előzetes elemzést azokról a költségekről, amelyek egy átlagos, jól vezetett és a szükséges eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozásnál merülnek fel a szolgáltatás nyújtása során.

5.1.6. *A koncessziós irányelv szabályainak be nem tartása*

(521) A Corsica Ferries hangsúlyozza: a panaszban úgy ítélte meg, hogy az intézkedések nem nyilváníthatók összeegyeztethetőnek, mivel sértik a koncessziós irányelv rendelkezéseit. A Corsica Ferries két jogsértésre hivatkozott: az egyenlő bánásmód, a megkülönböztetésmentesség és az átláthatóság elvének megsértésére, valamint a közszolgáltatási szerződések időtartamának túlzott mértékére.

(522) Az első jogsértést illetően a Corsica Ferries először is előadta, hogy két olyan akadályba ütközött, amelyek lehetetlenné tették számára a pályázat benyújtását ((516) és (517) preambulumbekezdés). Másodszor: úgy ítélte meg, hogy a francia hatóságok az egyes tételek tekintetében módosították a szerződés odaítélésére irányuló eljárás minimálisan megkövetelt jellemzőit annak érdekében, hogy olyan ajánlatokat választhassanak ki, amelyek nem feleltek meg a közszolgáltatási szerződések 1. mellékletében foglalt műszaki követelményeknek.

(523) A második jogsértéssel kapcsolatban a Corsica Ferries előadta, hogy a közszolgáltatási szerződések időtartamát nem indokolja semmi, tekintettel arra, hogy a közszolgáltatási szerződések kedvezményezettjei nem hajtottak végre beruházásokat.

(524) Az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeiben a Corsica Ferries két pontra reagált, nevezetesen i. arra, hogy a szerződés odaítélésére irányuló eljárás során a minimumkövetelményeket esetleg módosították a francia hatóságok, valamint ii. a közszolgáltatási szerződések időtartamára, amely a Corsica Ferries véleménye szerint túlzottan hosszú.

5.1.6.1. A minimálisan megkövetelt jellemzőknek az eljárás során történő módosításáról, a szabálytalan ajánlatok kiválasztásáról és a közszolgáltatási szerződések odaítélésére irányuló eljárás diszkriminatív jellegéről

(525) A panaszban a Corsica Ferries rámutatott arra, hogy a koncessziós irányelv 37. pontja előírja, hogy amennyiben az ajánlatkérő szerv a szerződés odaítélésére irányuló eljárás keretében minimumkövetelményeket állapít meg, a részvételre jelentkezők kötelesek azoknak megfelelni. Az ajánlatkérő szerv a maga részéről köteles elutasítani minden olyan ajánlatot, amely nem felel meg e minimumkövetelményeknek.

(526) A Corsica Ferries kifejtette, hogy a közszolgáltatási szerződések 1. melléklete sorolta fel azokat a műszaki követelményeket, amelyeknek a részvételre jelentkezők kötelesek teljes mértékben megfelelni. Ezek a műszaki követelmények magukban foglalták azoknak az átütemezhető menettérti utaknak és kiegészítő menettérti utaknak a számát, melyeket a koncessziós jogosultak kötelesek lebonyolítani a CdC kérésére. Ezek az átütemezhető menettérti utak és kiegészítő menettérti utak kombinálhatók voltak ugyanazon a napon, ugyanazon az útvonalon, illetve egyidejűleg több útvonalon is, és meg kellett felelniük a közszolgáltatási szerződések 1. mellékletében foglalt valamennyi műszaki követelménynek, beleértve a menetrendeket és a hajók szállítási kapacitását is. A Corsica Ferries ezért úgy véli, hogy a részvételre jelentkezőknek olyan flottával kellett rendelkezniük, amely egyidejűleg felel meg a közszolgáltatási szerződések 1. mellékletében foglalt valamennyi követelménynek – beleértve az átütemezhető menettérti utakat és a kiegészítő menettérti utakat – minden egyes olyan tétel tekintetében, amelyre ajánlatot nyújtottak be.

(527) A Corsica Ferries szerint azonban a koncessziós jogosultak nem rendelkeztek annyi hajóval, hogy képesek legyenek a járatokat üzemeltetni minden olyan útvonalon, amelyre nézve önállóan vagy csoportban ajánlatot nyújtottak be. Ez a megállapítás annak a jelentésnek az olvasatából eredt, amelyben Franciaország az eredeti ajánlatokat elemezte. A Corsica Ferries szerint a jelentés megállapította, hogy a részvételre jelentkezők maguk határozták meg azt a napot, amelyen az átütemezhető menettérti utakra és a kiegészítő menettérti utakra sor kerül, továbbá hogy csökkentették az ilyen menettérti utak számát. A téli időszakra nézve a vasárnapi és hétfői átkelések időpontját is módosították. Végezetül pedig olyan hajókat mozgósítottak az átütemezhető menettérti utak és a kiegészítő menettérti utak céljára, amelyek nem feleltek meg a közszolgáltatási szerződések 1. mellékletében foglalt valamennyi követelménynek.

(528) A Corsica Ferries szerint a francia hatóságok mindazonáltal beleegyeztek abba, hogy a tárgyalások során módosítják az ajánlattételi szabályokban minimálisan megkövetelt jellemzőket, megsértve ezzel a részvételre jelentkezőkkel szembeni egyenlő bánásmód és az átláthatóság elvét. Az ilyen jellegű módosítás a Corsica Ferries szerint nem volt megengedett, mivel a Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint az ajánlatkérő szerv csak kivételes körülmények között javíthatja ki vagy egészítheti ki a minimálisan megkövetelt jellemzőket, vagyis ha azok „csak egyszerű pontosítást igényelnek, vagy ha nyilvánvaló tárgyi tévedések kijavítása érdekében ez szükséges, feltéve hogy erről valamennyi ajánlattevőt tájékoztatják” ([187]). Márpedig a jelen ügyben nem ez volt a helyzet. Ezenkívül és mindenesetre a Bíróság ítélkezési gyakorlatából az is kitűnik, hogy a módosítások elfogadására csak ajánlatoknak az ajánlattevők általi benyújtása előtt kerülhetne sor, és a jelen ügyben nem ez történt.

(529) A Corsica Ferries szerint e módosítások annál is inkább kedvezőtlen hatással voltak rá, mivel a közszolgáltatási szerződések 1. mellékletében meghatározott műszaki követelményekkel (szállítási kapacitás, menetrendek, a csökkent mozgásképességű utasok számára alkalmas kabinok), valamint az átütemezhető menettérti utak és a kiegészítő menettérti utak lebonyolításának működési és gazdasági feltételeivel kapcsolatban konkrét kérdéseket tett fel az OTC-nek. A Corsica Ferries szerint az OTC azt válaszolta, hogy a közszolgáltatási szerződések 1. mellékletében meghatározott műszaki követelmények minimálisan megkövetelt jellemzők, melyek nem képezik tárgyalások tárgyát, és hogy a részvételre jelentkezőknek olyan ajánlatot kell benyújtaniuk, amely az 1. mellékletben foglalt valamennyi műszaki követelménynek megfelel.

(530) Ezenkívül a részvételre jelentkezőkkel szemben előírt e minimálisan megkövetelt jellemzők kumulatív hatása volt az, ami visszatartotta a Corsica Ferriest attól, hogy ajánlatot nyújtson be, mivel i. az azoknak való megfelelés útvonalanként egy vagy akár két további hajó mozgósítását tette volna szükségessé az átütemezhető menettérti utak és a kiegészítő menettérti utak lebonyolítása céljából, ii. anélkül, hogy biztosan lehetett volna tudni azt, hogy e kiegészítő menettérti utakra ténylegesen sor kerül-e, iii. és pontosításra került, hogy csak a CdC által ténylegesen kért és a koncessziós jogosult által lebonyolított menettérti út után jár pénzügyi ellentételezés.

(531) Az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeiben a Corsica Ferries előadja, hogy a Franciaország által szolgáltatott és az eljárás megindításáról szóló határozatban foglalt információk ([188]) helytelenek.

(532) A Corsica Ferries fenntartja, hogy a közszolgáltatási szerződések 1. mellékletét az ajánlattételi szabályok szerint nem lehetett módosítani. A részvételre jelentkezők tehát nem módosíthatták az említett mellékletben meghatározott műszaki követelményeket. A Corsica Ferries ezzel összefüggésben rámutat arra, hogy az ajánlattételi szabályok (a minimálisan megkövetelt jellemzőkről szóló 2.4. pont és az ajánlattételi dokumentumokról szóló 4.1. pont) megfogalmazása megegyezett a 2019–2020-as közszolgáltatási szerződések odaítélésére vonatkozó szabályok megfogalmazásával. Azonban az említett közszolgáltatási szerződéseket érintő jogvitában az Államtanács úgy határozott, hogy „a szerződéstervezet 1. mellékletében szereplő, a szolgáltatásokra vonatkozó műszaki mellékletet az ajánlattételi szabályok 4.1. pontjának rendelkezései alapján úgy kell tekinteni, mint amely az ajánlattételi dokumentáció részét képezi, következésképpen meghatározza az elvárt minimális jellemzőket” ([189]).

5.1.6.2. A közszolgáltatási szerződések időtartamának túlzott mértékéről

(533) A panaszban a Corsica Ferries előadta, hogy a közszolgáltatási szerződések nem írnak elő semmilyen beruházást a részvételre jelentkező sikeres felek számára, így időtartamuk (több mint öt év) ellentétes a koncessziós irányelv 18. cikkének rendelkezéseivel. A Corsica Ferries szerint ezt többek között a részvételre jelentkezőkre rótt kötelezettség is megerősítette, miszerint a közszolgáltatási szerződések hatálya alá tartozó útvonalak mindegyike esetében az útvonal kiszolgálására kijelölt hajókat az ajánlatuk benyújtását követően azonnal és teljes mértékben rendelkezésre kell bocsátaniuk.

(534) Az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeiben a Corsica Ferries vitatja a Bizottság azon előzetes álláspontját, miszerint a közszolgáltatási szerződések időtartama a jelek szerint indokolt, tekintettel arra, hogy i. a közszolgáltatási szerződések előírják a koncessziós jogosultak számára hajókat mozgósítását, ami komoly tőketerhet jelent, és ii. Európában előfordulnak hat évet meghaladó időtartamú tengeri közszolgáltatási szerződések.

([187]) A Bíróság 2012. március 29-i ítélete, SAG ELV Slovensko, C-599/10, ECLI:EU:C:2012:191, 40. pont.
([188]) Az eljárás megindításáról szóló határozat (419) és (423) preambulumbekezdése.
([189]) Államtanács, 2019. június 24., *La Méridionale*, 429407. sz.

(535) *Az első pontot illetően* a Corsica Ferries úgy véli, hogy a koncessziós irányelv (52) preambulumbekezdéséből és 18. cikkéből kitűnik, hogy az öt évnél hosszabb koncessziós időszak csak akkor indokolt, ha a koncessziós jogosult számára maga az ajánlatkérő szerv írja elő beruházások végrehajtását. Amennyiben a koncessziós jogosult viseli a koncesszió tárgyát képező közszolgáltatáshoz szükséges beruházások költségeit, úgy a koncesszió időtartamát a beruházások megtérüléséhez szükséges időszak alapján kell meghatározni. Ezzel szemben a Corsica Ferries szerint sem a koncessziós irányelv, sem a Bíróság ítélkezési gyakorlata nem ismerte el, hogy a koncesszió öt évet meghaladó időtartamát az ajánlatkérő szerv által előírt beruházásokon kívül más is indokolhatja.

(536) A Corsica Ferries továbbá úgy véli, hogy a koncessziós irányelv fent említett rendelkezései ahhoz a tényhez kapcsolódnak, hogy a koncessziós jogosult számára ily módon előírt és általa megvalósított beruházások a koncesszió lejártakor főszabály szerint visszakerülnek az ajánlatkérő szervhez. Tehát a koncessziós jogosult számára a koncesszió keretében előírt beruházások nem a koncessziós jogosult saját eszközei, amelyek a koncesszió lejártakor a tulajdonában vagy ellenőrzése alatt maradnak. Ebben az összefüggésben a koncesszió időtartamát úgy számítják ki, hogy a koncessziós jogosult számára megtérüljenek azok a számára előírt beruházások, melyekről a szerződés lejártakor kénytelen lesz lemondani.

(537) A közszolgáltatási szerződések esetében azonban nem ez a helyzet, mivel a kedvezményezettek által az e szerződések teljesítése érdekében mozgósított hajók i. nem a francia hatóságok által előírt beruházási kötelezettségből erednek, és ii. a közszolgáltatási szerződések kedvezményezettjeinek tulajdonát képezik, akik a közszolgáltatási szerződések lejártakor megtartják tulajdonjogukat/továbbra is használhatják e hajókat. Ilyen körülmények között, és mivel a közszolgáltatási szerződések kedvezményezettjei nem kötelesek beruházásokat végrehajtani, a közszolgáltatási szerződések időtartama nem indokolt.

(538) A Corsica Ferries megjegyzi, hogy a közszolgáltatási szerződések mindenesetre lehetővé teszik kedvezményezettjeik számára, hogy a közszolgáltatási szerződésekhez kapcsolódó elszámolásokban leírják a hajókkal kapcsolatos beruházási költségeket, mégpedig úgy, hogy a beruházott tőke nyomán észszerű megtérüléssel számolnak. A jelen ügyben azonban a Corsica Ferries szerint egyértelmű, hogy az ellentételezési paraméterek nem vették figyelembe a hajóknak a közszolgáltatási szerződések lejártát követően fennálló maradványértékét, amellyel a közszolgáltatási szerződések kedvezményezettjei szabadon rendelkezhetnek majd.

(539) *A második pontot* illetően a Corsica Ferries úgy véli, hogy a jelen ügyben nem alkalmazhatók a példák, melyeket Franciaország a tengeri koncessziók esetében alkalmazott hat évnél hosszabb időtartamra hozott fel. A Franciaország által hivatkozott norvég esetet illetően – ahol a megkötött koncessziós szerződés időtartama tíz év volt – a Corsica Ferries úgy véli, hogy ezt az időtartamot az indokolta, hogy a koncessziós jogosultat kötelezték arra, hogy új hajókba ruházzon be. A közszolgáltatási szerződések tekintetében tehát más a helyzet, mivel Franciaország és a Bizottság elismeri, hogy ezeknek a szerződéseknek a kedvezményezettjeit nem terheli beruházási kötelezettség.

5.2. **A Corsica Linea észrevételei**

(540) A Corsica Linea három kérdésben tett észrevételeket. i. a közszolgáltatás iránti igény megléte, ii. a közszolgáltatási szerződés odaítélésére irányuló eljárás összhangja a koncessziókra vonatkozó uniós joggal, és iii. a közszolgáltatási szerződések kedvezményezettjeinek nyújtott előny hiánya, vagy legalábbis a közszolgáltatási szerződések megfelelése az EUMSZ 106. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásával megbízott egyes vállalkozások javára közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról szóló 2011. december 20-i bizottsági határozatnak (a továbbiakban: **ÁGÉSZ-határozat**) ([190]).

5.2.1. *A közszolgáltatás iránti igény megléte*

(541) Az eljárás megindításáról szóló határozat nyomán benyújtott észrevételeiben a Corsica Linea három pontra reagált a közszolgáltatás iránti igény meglétének vizsgálatával kapcsolatban:

— a marseille-i kikötőből induló, olyan vontatott áru fuvarozása iránti mennyiségi kereslet értékelése, melynek esetében a marseille-i kikötő nem helyettesíthető; ennek mértékét a marseille-i kikötőből kiinduló korábbi forgalom 80 %-ára becsülték,

— a közszolgáltatási szerződések alapján a koncessziós jogosultakra rótt és az átkelésenként meghatározott minimális árufuvarozási kapacitásra vonatkozó közszolgáltatási kötelezettségek meghatározása, volumenben kifejezve,

— az ajacciói kikötő és a proprianói kikötő egymással való helyettesíthetősége.

([190]) HL L 7., 2012.1.11., 3. o.

(542) A Corsica Linea kifejti, hogy e három ponttal kapcsolatban az Analysis Grouptól megrendelt egy gazdasági tanulmányt (a továbbiakban: **Analysis-tanulmány**), amely véleménye szerint minden olyan ténybeli és gazdasági információt tartalmazott, amelyből arra lehetett következtetni, hogy Franciaország nem követett el nyilvánvaló hibát a közszolgáltatás iránti igény bizonyítása során.

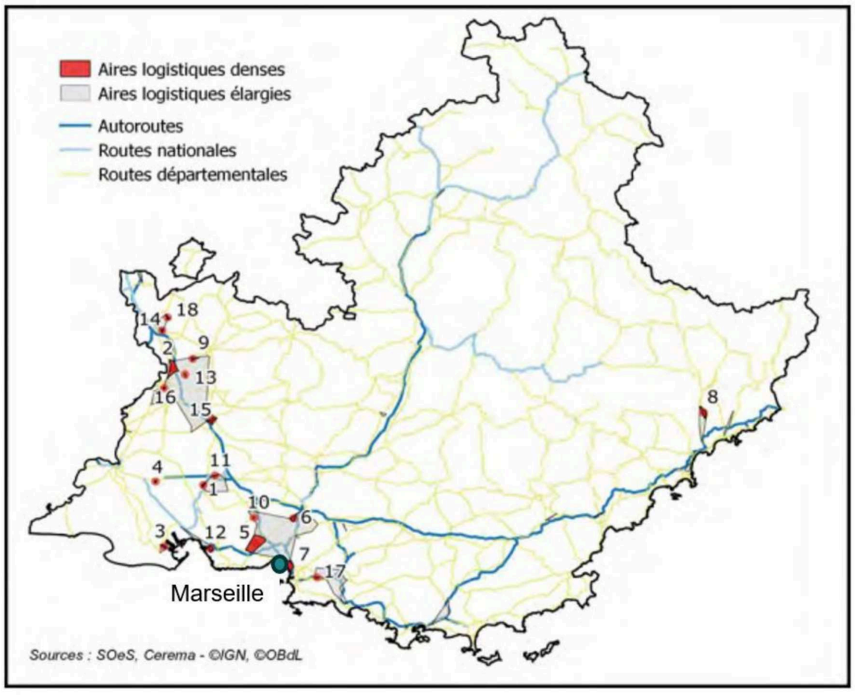
5.2.1.1. Nem áll fenn nyilvánvaló mérlegelési hiba a vontatott teheráru olyan fuvarozása iránti kereslet arányának becslése kapcsán, melynek esetében a marseille-i kikötőnek nincs alternatívája

(543) A Corsica Linea úgy véli, hogy a kontinentális területen található kikötő kiválasztásakor szinte az egyetlen meghatározó tényező a Korzikára irányuló árufuvarozást végző fuvarozók logisztikai bázisainak elhelyezkedése.

(544) A Corsica Linea különösen az Analysis-tanulmányra támaszkodik, amely a Provence–Alpes–Côte d'Azur régió 18 leginkább koncentrált logisztikai területének elhelyezkedését vizsgálta ([191]). E 18 terület közül csak egy helyezkedett el olyan településen, melyhez a legközelebb eső kikötő nem Marseille volt. Az Analysis-tanulmány szerint a marseille-i kikötőn áthaladó árufuvarozási szolgáltatások megszűnése arra kényszerítené a fuvarozók túlnyomó többségét, hogy egy távolabbi kikötőt vegyenek igénybe. Ez a szállítási költségek jelentős – a tanulmány szerint átlagosan 11 %-os – megnövekedéséhez vezetne.

2. ábra

A logisztikai területek elhelyezkedése a Provence–Alpes–Côte d'Azur régióban



Forrás: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015, 87. oldal.

Magyarázat: *Aires logistiques denses* – Koncentrált logisztikai területek

Aires Logistiques élargies – Kibővített logisztikai területek

Autoroutes – Autópályák

([191]) Az Analysis-tanulmány a franciaországi raktárak és logisztikai területek 2015. évi atlaszának 87. oldalát használta forrásként; az atlasz a következő internetcímen érhető el: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015 (hozzáférés: 2024. október 18.).

Routes nationales – Főutak

Routes départementales – Mellékutak

Chaque aire logistique est repérée par un numéro – Minden logisztikai terület egy számmal azonosítható

(545) Az Analysis-tanulmány a becsült 11 %-os arány megállapításához egyrészről a Salon-de-Provence ([192]) és Marseille, másrészről pedig a Salon-de-Provence és Toulon közötti közúton megtett utat hasonlította össze ([193]). Arra a következtetésre jutott, hogy a Toulonon keresztül történő közúti szállítás 75 EUR többletköltséget jelent a fuvarozó számára ([194]), ami főleg a következő két tényezőnek tudható be: i. a Salon-de-Provence és Toulon között felszámított két úthasználati díj (amely miatt a Toulonba irányuló út esetében 35,10 EUR összeget kell fizetni, szemben a Marseille-be irányuló út esetében fizetendő 6,90 EUR összeggel) és ii. az üzemanyagköltségek megnövekedése ([195]).

5.2.1.2. Franciaország helyesen határozta meg a közszolgáltatási szerződésekben a minimális árufuvarozási kapacitást

(546) A Corsica Linea kijelenti, hogy Franciaországnak nem róható fel semmilyen nyilvánvaló hiba a közszolgáltatási szerződésekben előírt minimális árufuvarozási kapacitás meghatározását illetően, mivel a 2023. évre vonatkozó statisztikák éppen ennek ellenkezőjét mutatják: azt, hogy e minimumkapacitásokat a közszolgáltatási szerződések végrehajtásának első évétől kezdve rendszeresen túllépték.

(547) A Corsica Linea e tekintetben az Analysis-tanulmányra hivatkozik, amely elemezte a Marseille-ből az ajacciói kikötőbe és a bastiai kikötőbe 2023-ban fuvarozott áruk tényleges havi mennyiségét. Ezek az elemzések azt mutatják, hogy a minimumkapacitási küszöbérték igen gyakran alacsonyabb, mint a Corsica Linea által szállított tényleges volumenek ([196]).

5.2.1.3. Az ajacciói és a proprianói kikötők nem helyettesíthetők egymással

(548) A Corsica Linea megalapozatlannak tartja a Corsica Ferries azon állítását, miszerint az ajacciói és a proprianói kikötők teljes mértékben helyettesíthetők egymással. A Corsica Linea szerint a versenyhatóságok az utazási idők elemzését választották kulcsfontosságú tényezőnek, melynek alapján meghatározták az úgynevezett vonzáskörzetet, és ezáltal megállapították, hogy azon a vonzáskörzeten belül két versengő szolgáltatás helyettesíthető-e egymással.

(549) Az Analysis-tanulmány által a proprianói kikötő vonzáskörzetében található számos korzikai településre vonatkozóan szolgáltatott információk alapján megállapítható, hogy ha az utasoknak hosszabban kellene utazniuk, hogy a proprianói kikötő helyett az ajacciói kikötőt vegyék igénybe, akkor költségeik jelentősen megnövekednének ([197]).

([192]) Az Analysis-tanulmány szerint Salon-de-Provence városa mind a 18 vizsgált, koncentrált logisztikai területnek (a koordináták átlaga alapján meghatározott) földrajzi központjában helyezkedik el.

([193]) A közúton megtett úttal kapcsolatos számításokhoz az Analysis-tanulmány a közutakért felelős francia nemzeti bizottság költségszimulátorából származó referenciaértékeket használta fel (az útköltségek kiszámításához), illetve a Mappy honlapról származó referenciaértékeket vette figyelembe (a távolságok kiszámításához). Az Analysis-tanulmány figyelembe veszi i. az üzemanyagköltséget (a becsült üzemanyag-fogyasztási költség 0,319 EUR/km), ii. a járművezető bérköltségeit (a jármű szolgálati ideje alapján kiszámított járművezetői személyi költséget, melynek összege 17,39 EUR/óra), iii. az úthasználati díjakat, iv. a kopás és elhasználódás költségét, vagyis a karbantartási és javítási költségeket (melynek összege 0,083 EUR/km), és v. a gumiabroncs-javítás költségét (melynek összege 0,025 EUR/km).

([194]) A vontatott teheráru Provence–Alpes–Côte d'Azur régió földrajzi középpontjából (Salon-de-Provence) a touloni kikötőbe történő fuvarozásának költsége 116 EUR; a marseille-i kikötő esetében ez az összeg 41,14 EUR. Az Analysis-tanulmány szerint ebből az következik, hogy ha a fuvarozás Marseille helyett Toulonon keresztül történik, 2,8-szorosára emelkedik a szárazföldi fuvarozás költsége.

([195]) Az Analysis-tanulmány a számítások során figyelembe vette a tengeri szállítás költségeit is, de azzal számolt, hogy a tengeri szállítás ára azonos, függetlenül attól, hogy Toulonból vagy Marseille-ből indul-e ki: folyóméterenként 40 EUR rakparttól rakpartig (640 EUR tehergépjárművenként, 16 méteres átlagos járműhosszúságot feltételezve). A tengeri szállítás költsége tehát ebben az elemzésben nulla.

([196]) Az Analysis-tanulmány megállapítja, hogy a közszolgáltatási szerződésekben alkalmazott küszöbérték gyakran alacsonyabb, mint a Corsica Linea által havonta fuvarozott olyan áruk maximális volumene, melynek esetében a kikötők nem helyettesíthetők egymással: 2023-ban ez a helyzet állt fenn a tizenkét hónap közül hat esetében a Marseille–Bastia útvonalon, öt esetében pedig a Marseille–Ajaccio útvonalon.

([197]) Az Analysis-tanulmány szerint a Propriano vagy környéke és az ajacciói kikötő közötti egyirányú út esetében a közúti költség körülbelül 8,00 EUR összeggel növekedne meg (egy kis méretű, 100 km-en 5,2 litert fogyasztó személygépkocsi esetében, 1,99 EUR/liter üzemanyagárral számolva).

5.2.2. *A koncessziókra vonatkozó uniós szabályoknak való megfelelés*

5.2.2.1. Az ajánlati felhívást követően a hajók mobilizálására rendelkezésre álló rövid idő nem akadályozta a Corsica Ferriest ajánlata leadásában.

(550) A Corsica Linea úgy véli, hogy a közszolgáltatási szerződések odaítélésének időpontja és a szolgáltatások megkezdése között eltelt rövid idő nem akadályozhatta meg a Corsica Ferriest abban, hogy a közszolgáltatási szerződések odaítélésére irányuló eljárásban való részvételre jelentkezzen.

(551) *Először is*, a Corsica Linea úgy véli, hogy az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* 2022. május 6-án közzétett nyilvános ajánlati felhívás tájékoztatta a potenciális részvételre jelentkezőket arról, hogy a közszolgáltatási szerződésekben előírt szolgáltatások nyújtása 2023. január 1-jén kezdődik meg. A potenciális részvételre jelentkező feleket tehát nyolc hónappal korábban tájékoztatták a szóban forgó szolgáltatások megkezdésének időpontjáról. Emellett a közszolgáltatási szerződések 2023. január 1-jei hatálybalépését is bejelentették, amikor a francia hatóságok 2022. január 22-én elindították az üzemeltetőkkel folytatott konzultációt. A Corsica Linea szerint ennek eredményeként 2022 januárjától, de legkésőbb 2022. május 6-ig minden olyan hajózási társaságot tájékoztattak a közszolgáltatási szerződések kezdő időpontjáról, amelyek potenciálisan ajánlatot nyújthattak be.

(552) *Másodszor*, a Corsica Linea rámutat arra, hogy a 2022. május 6-án közzétett ajánlattételi szabályok ismertették, hogy a részvételre jelentkezőknek 2022. július 25-ig kell benyújtaniuk pályázataikat és ajánlataikat, és hogy a tárgyalások előreláthatólag 2022 augusztusában kezdődnek meg. Ezért annak a részvételre jelentkező félnek, amely 2022 júliusában komoly ajánlatot nyújtott be, és arra számított, hogy megnyerheti a pályázatot, közel öt hónap állt rendelkezésére, hogy felkészüljön flottájának mobilizálására azokon az útvonalakon, amelyekre nézve ajánlatot tett.

(553) *Végezetül* – amint az a francia hatóságok számára az ajánlatok benyújtási határidejének lejártakor (2022. július 25.) ismeretes volt – csak a Corsica Linea és a La Méridionale jelentkezett és nyújtott be ajánlatot, tehát a francia hatóságok a koncessziós irányelv szabályainak megsértése nélkül dönthettek úgy, hogy meghosszabbítják a tárgyalások időtartamát, és lerövidítik a közszolgáltatási szerződések odaítélésének időpontja és a hatálybalépésük időpontja közötti időszakot. Tekintettel arra, hogy a Corsica Ferries nem pályázott a közszolgáltatási szerződésekre, a tárgyalási szakasz tényleges időtartama nem sérthette a koncessziós irányelvet.

5.2.2.2. A minimumkövetelmények terjedelme nem foglalta magában az átütemezhető menettérti utakat és a kiegészítő menettérti utakat

5.2.2.2.1. A minimumkövetelmények terjedelme nem foglalta magában az átütemezhető menettérti utakat és a kiegészítő menettérti utakat

(554) A Corsica Linea emlékeztet arra, hogy a koncessziós irányelv 37. cikke értelmében az ajánlatkérő szerv szabadon állapíthat meg minimumkövetelményeket, és ennek során szabadon határozhatja meg azok terjedelmét és tartalmát. Az ajánlatkérő szerv által az ajánlattételi dokumentációban meghatározott minimumkövetelmények szigorúan csak a szöveg alapján értelmezhetők.

(555) A jelen ügyben a Corsica Linea hangsúlyozza, hogy e követelményeket az ajánlattételi szabályok 2.4. pontja tartalmazta. Így a Corsica Linea szerint – bár e minimumkövetelmények némelyike pontos terjedelmének megértéséhez a közszolgáltatási szerződések 1. mellékletére kellett hivatkozni – az 1. melléklet nem minősülhetett teljes egészében minimumkövetelménynek.

(556) A Corsica Linea szerint ez a következtetés az alábbi megállapításokhoz vezet.

(557) A kiegészítő menettérti utakat illetően a Corsica Linea mindenekelőtt megjegyzi, hogy azokat az ajánlattételi szabályok 2.4. pontja nem említi, csupán a „menetrendekről” és a „járatsűrűségről” rendelkezik. Hozzá kell tenni azt is, hogy a kiegészítő menettérti utakat a közszolgáltatási szerződések 1. melléklete csak mint lehetőséget mutatja be, melynek végrehajtása a francia hatóságok mérlegelésére van bízva. E hivatkozások tehát a kiegészítő menettérti utak „menetrendjét” vagy „járatsűrűségét” semmiképpen sem az ajánlattételi szabályok 2.4. pontjában előírt minimumkövetelmény értelmében véve közlik. A Corsica Linea szerint továbbá nem lehetséges egyenlőségjelet tenni aközött, amikor az ajánlatkérő szerv a szerződés teljesítése során felmerülő lehetőségről tesz említést és a koncessziós irányelv 37. cikke szerinti minimumkövetelmények között, mely utóbbiak „olyan (különösen műszaki, fizikai, funkcionális és jogi) feltételek és jellemzők, amelyeknek minden ajánlatnak meg kell felelnie vagy amelyet minden ajánlatnak tartalmaznia kell.”

(558) Az átütemezhető menettérti utakat illetően a Corsica Linea megjegyzi, hogy sem az ajánlattételi szabályok 2.4. pontja, sem pedig az 1. melléklet nem tesz említést ilyen menettérti utakról. E rendelkezésekből tehát nem vezethető le az, hogy lenne olyan konkrét, az átütemezhető menettérti utakra vonatkozó és a menetrendekkel vagy járatsűrűséggel kapcsolatos jellemző, amelyek önmagában minimumkövetelménynek minősülne.

(559) Tekintettel arra, hogy sem a kiegészítő menettérti utak, sem az átütemezhető menettérti utak nem minősültek minimumkövetelménynek, az ajánlattételi szabályok – ellentétben azzal, amit a Corsica Ferries állít – nem írhatták elő, hogy az érintett üzemeltetőnek rendelkeznie kell olyan flottával, amely kifejezetten e menettérti utakhoz van rendelve. A Corsica Linea szerint ezt két további indok is alátámasztja.

(560) Először is, a közszolgáltatási szerződések 17. és 18. pontja szerint ((285)–(287) preambulumbekezdés) ugyan az OTC dönt az átütemezhető menettérti utak és a kiegészítő menettérti utak lebonyolításáról, ez a lehetőség nem jár azzal a kötelezettséggel, hogy emiatt egy vagy több hajót mozgósítani szükséges ([198]).

(561) Másodszor, annak elfogadása – amint azt a Corsica Ferries teszi –, hogy az ajánlatkérő szervek egy további hajó tulajdonlását követelték volna meg ahhoz, hogy haladéktalanul le lehessen bonyolítani kis számú potenciális átütemezhető vagy kiegészítő menettérti útra, gazdasági szempontból nem lett volna észszerű, tekintettel arra a jelentős összegű kiegészítő ellentételezésre, amely szükséges lett volna az alapvetően inaktív hajók immobilizálása kapcsán felmerülő költségeik fedezéséhez.

5.2.2.2.2. A Corsica Linea ajánlatai megfeleltek az ajánlattételi szabályoknak

(562) *Először*, a Corsica Linea megjegyzi, hogy a végleges ajánlatai nem módosították a közszolgáltatási szerződések tervezetének 1. mellékletét, illetve 16. és 17. pontját az átütemezhető menettérti utak és a kiegészítő menettérti utak tekintetében. A Corsica Linea által az 1., a 3. és az 5. tételre vonatkozó végleges ajánlatainak alátámasztására benyújtott 1. mellékletek csupán javaslatot fogalmaztak meg arra a nézve, hogy – a Corsica Linea tengeri szolgáltatásokkal kapcsolatos ismeretei alapján – hol lehetne kiegészítő menettérti utakat lebonyolítani.

(563) *Másodszor*, a hajók személyszállítási és árufuvarozási kapacitását illetően a Corsica Linea úgy véli, hogy az általa a különböző tételekhez hozzárendelt hajók kapacitása összhangban áll az árufuvarozási és a személyszállítási minimumkapacitással. A Corsica Linea azt is állítja, hogy valamennyi hajóján megtalálható a csökkent mozgásképességű utasok számára alkalmas minimálisan kötelező számú kabin ([199]).

5.2.2.3. A közszolgáltatási szerződések időtartama megfelel az uniós jognak

(564) A Corsica Linea egyetért a közszolgáltatási szerződések indokolt időtartamára vonatkozó előzetes bizottsági elemzéssel. Ezzel kapcsolatban két további észrevételt nyújtott be.

(565) *Először*, a Corsica Linea úgy véli, hogy a közszolgáltatási szerződések időtartama összhangban van az uniós jogban meghatározott normákkal. A Corsica Linea e tekintetben a Bizottságnak a közel tízéves időtartamra szóló horvátországi ([200]) és norvégiai ([201]) tengeri közszolgáltatási szerződésekkel kapcsolatos döntéshozatali gyakorlatára hivatkozik.

(566) *Másodszor* – ellentétben a Corsica Ferries állításával – a közszolgáltatási szerződések teljesítéséhez a koncessziós jogosultak részéről beruházásokra van szükség.

([198]) E tekintetben a Corsica Linea hangsúlyozza, hogy a közszolgáltatási szerződések 17. és 18. pontjában előírtak szerint a műszaki ellenőrző bizottságok feladata, hogy mérlegeljék az olyan sajátos igény felmerülését, amely indokolná ezen eszközök alkalmazását a tengeri szolgáltatások átütemezhető menettérti utak és kiegészítő menettérti utak formájában történő kiigazítása érdekében, valamint a szerződő fél flottájának használata során felmerülő esetleges konfliktusokért.

([199]) A Corsica Linea megemlíti, hogy a Paglia Orba hajón eredetileg csak egy olyan kabin volt, amely a csökkent mozgásképességű utasok számára alkalmas volt. Azonban a szerződés odaítélésére irányuló eljárás során a Corsica Linea által vállalt kötelezettség értelmében i. a közszolgáltatási szerződések 20. pontjával összhangban ez a hajó lecserélhető volt a szolgáltatásra kijelölt flotta hét másik hajójának egyikével abban az esetben, ha két ilyen kabinra lenne szükség, és ii. ezt a hajót rövid időn belül átalakították, felszerelve azt egy második ilyen kabinnal. A Corsica Linea e tekintetben a bastiai közigazgatási bíróság 2019. március 19-i ítéletére (*Société La Méridionale*, 1900289. sz.) hivatkozik, amely elismerte a szerződés „*teljesítését célzó kötelezettségvállalás*" lehetőségét. Ez a megfelelés mostanra megvalósult, így a Paglia Orba hajón jelenleg két olyan kabin van, amely a csökkent mozgásképességű utasok számára alkalmas.

([200]) A Bizottság 2018. július 12-i határozata az SA.48119 – Horvátország – A *Croatian Ferries* közszolgáltatási kötelezettsége ügyében (HL C 339., 2018.9.21., 1. o.) és az SA.49523. – Horvátország – A *Croatian Ferries* közszolgáltatási kötelezettségének harmadik ügyében (HL C 339., 2018.9.21., 2. o.).

([201]) Lásd a 25. lábjegyzetet.

(567) A Corsica Linea rámutat arra, hogy különbséget kell tenni valamely szolgáltatás nyújtására irányuló szolgáltatási koncessziós szerződések (ilyenek például a közszolgáltatási szerződések) és az infrastruktúra építésére/korszerűsítésére irányuló koncessziós szerződések között, melyek közül az utóbbiak infrastruktúra kiépítését érintik, és jelentős beruházásokat tesznek szükségessé. Az utóbbi esetben – tekintettel arra, hogy az infrastruktúra létrehozása a szerződésnek a tárgya – a koncessziós szerződésben pontosan meg kell határozni a koncessziós jogosult által végrehajtott beruházásokat. Nem ez a helyzet a szolgáltatási szerződések esetében, ahol a koncessziós jogosultnak kell az ajánlatkérő szerv felügyelete mellett eldöntenie, hogy milyen beruházásokra van szükség annak biztosításához, hogy a szolgáltatás megfelelő nyújtásához és megvalósításához szükséges anyagi eszközök mindig rendelkezésre álljanak.

(568) A Corsica Linea rámutat arra, hogy a jelen ügyben a részvételre jelentkezőknek a szolgáltatást saját hajóik használatával kell nyújtaniuk, és a közszolgáltatási szerződések végrehajtása során mindvégig fenn kell tartaniuk egy erre a célra kirendelt nagy teljesítményű flottát, tiszteletben tartva az alkalmazandó környezetvédelmi követelményeket.

(569) A Corsica Linea ismerteti az alkalmazandó jogi keret, különösen az (EU) 2023/959 európai parlamenti és tanácsi ([202]) irányelv és az (EU) 2023/1805 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([203]) alakulását.

(570) A Corsica Linea szerint az (EU) 2023/959 irányelv úgy rendelkezik, hogy a tengeri közlekedési tevékenységek tekintetében a kibocsátási egységek kiosztása és a visszaadási követelmények alkalmazása a hajókból származó kibocsátások 100 %-ára vonatkozik, fokozatos ütemterv alapján (2024-től kezdődően 40 %-ra, és 2026-tól kezdődően 100 %-ra). Emellett az (EU) 2023/1805 rendelet intézkedéseket ír elő a közlekedési ágazatban használt tüzelőanyagokból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás intenzitásának csökkentésére (a 2025. évi 2 %-ról 2050-re 80 %-ig szükséges eljutni).

(571) A Corsica Linea kifejti, hogy e szabályok alkalmazása azt jelenti, hogy a magas adók elkerülése érdekében kevésbé szennyező hajókba történő beruházásokat kell végrehajtani. A Corsica Linea a szóban forgó hajók környezetvédelmi előírásoknak való megfelelésével járó költségeket 12 millió EUR-ra becsüli. Hasonlóképpen megemlíti, hogy 145 millió EUR összegű beruházást hajtott végre egy új cseppfolyósítottföldgáz-szállító hajó kapcsán, amelyet várhatóan 2026-ban fognak leszállítani, és amelyet a közszolgáltatási szerződések teljesítésére lehet kijelölni.

(572) A Corsica Linea végezetül megjegyzi, hogy amennyiben az ellentételezés legmagasabb lehetséges összegét szerződéses úton – az ajánlatokban benyújtott és teljes szerződéses hatállyal bíró előzetes üzemelési elszámolásban (a közszolgáltatási szerződések 9. melléklete) – meghatározzák, úgy e beruházási döntések nem befolyásolják az ellentételezés összegét. A Corsica Linea álláspontja szerint tehát a koncessziós jogosultaknak kellően hosszú időn keresztül láthatóvá kell tenniük a szolgáltatások üzemeltetéséből származó bevételeiket.

5.2.3. *A közszolgáltatási szerződések nem minősülnek állami támogatásnak, vagy legalábbis az ÁGÉSZ-határozat alapján mentesülnek a bejelentési követelmény alól*

(573) A Corsica Linea úgy véli, hogy az intézkedések nem minősülnek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak, mivel a négy Altmark-kritérium, és különösen a negyedik kritérium teljesül. Az intézkedések egyébiránt is megfelelnek az ÁGÉSZ-határozatban meghatározott valamennyi kritériumnak, és ezért mentesültek a Bizottság felé történő bejelentés kötelezettsége alól.

5.2.3.1. A közszolgáltatási szerződések megfelelnek a negyedik Altmark-kritériumnak

(574) A Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatban szereplő előzetes elemzésével ellentétben a Corsica Linea úgy véli, hogy a közszolgáltatási szerződések odaítélésére irányuló eljárás során biztosítva volt a tényleges versenykényszer, ami lehetővé tette a közösség számára gazdaságilag legelőnyösebb ajánlat kiválasztását.

([202]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/959 irányelve (2023. május 10.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelv, valamint az üvegházhatású gázok uniós kibocsátás-kereskedelmi rendszeréhez piaci stabilizációs tartalék létrehozásáról és működtetéséről szóló (EU) 2015/1814 határozat módosításáról (HL L 130., 2023.5.16., 134. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj).

([203]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/1805 rendelete (2023. szeptember 13.) a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri szállításban való alkalmazásáról, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról (HL L 234., 2023.9.22., 48. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

(575) *Először is*, a Corsica Linea rámutat arra, hogy a Corsica Ferries, a Corsica Linea és a La Méridionale kivételével egyetlen francia vagy külföldi tengerhajózási üzemeltető sem jelezte érdeklődését a korzikai piac iránt, sem úgy, hogy reagált volna a különböző ajánlattételi felhívásokra vagy a Franciaország által indított nyilvános konzultációkra, sem pedig úgy, hogy a közszolgáltatási kötelezettségi rendszer hatálya alá tartozó útvonalakon járatokat üzemeltetett volna.

(576) *Másodszor*, a Corsica Linea felhívja a figyelmet arra, hogy a Proprianóba irányuló tengeri szolgáltatás nyújtásához kapcsolódó közszolgáltatási szerződés esetében – amely tekintetében a Corsica Linea bizonyítottan versenyben állt a La Méridionale vállalattal – a verseny szintje elégséges volt ahhoz, hogy a regionális hatóság a legkedvezőbb gazdasági ajánlatot választhassa ki. A számára odaítélt többi tétel (Bastia, L'Île-Rousse és Ajaccio) kapcsán a versengő ajánlat hiánya főszabály szerint nem zárja ki teljes mértékben azt, hogy fennáll olyan mértékű versenykényszer, melynek alapján megállapítható a negyedik Altmark-kritérium teljesülése ([204]).

(577) *Harmadszor*, a Corsica Linea szerint jelentős mértékű versenykényszer állt fenn, mivel köztudott volt, hogy három szolgáltató (a Corsica Linea, a La Méridionale és a Corsica Ferries) esetében volt valószínűsíthető, hogy pályáznak majd a közszolgáltatási szerződések odaítélésére irányuló eljárásban való részvételre.

(578) *Negyedszer*: az OTC és a CdC által lefolytatott tárgyalási eljárás eredményeként a Corsica Linea végleges ajánlatában kért ellentételezés összege jelentősen csökkent az eredeti ajánlatban kérthez képest azon tételek tekintetében, amelyekre nézve a Corsica Lineát választották ki mint sikeres ajánlattevőt – ez bizonyítja, hogy a francia hatóságok tényleges tárgyalási pozícióban voltak.

(579) *Végezetül*: jóllehet egyes tételekre csak egy végleges ajánlat érkezett, a francia hatóságok nem voltak kötelesek elfogadni azt, ha túl drágának ítélték.

5.2.3.2. A közszolgáltatási szerződések mindenesetre megfelelnek az ÁGÉSZ-határozatnak

(580) A Corsica Linea úgy véli, hogy a szóban forgó intézkedések megfelelnek az ÁGÉSZ-határozatban foglalt valamennyi kritériumnak, ellentétben azzal, amit a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozat (395)–(398) preambulumbekezdésében állít. A Corsica Linea véleménye szerint i. az ÁGÉSZ-határozat alkalmazandó a jelen ügyre, ii. egyes tengeri útvonalak nem haladják meg a bejelentési kötelezettség alóli mentességhez kapcsolódó küszöbértéket, és iii. a közszolgáltatási szerződések megfelelnek az ÁGÉSZ-határozatban foglalt minden egyéb kritériumának.

5.2.3.2.1. Az ÁGÉSZ-határozat a kombinált szolgáltatásokra (árufuvarozás és utasszállítás) alkalmazandó

(581) A Corsica Linea vitatja a Bizottság azon előzetes álláspontját, miszerint az ÁGÉSZ-határozat csak a tengeri személyszállításra alkalmazandó, mégpedig azért, mert az ÁGÉSZ-határozat csak a szállított utasok tekintetében állapít meg küszöbértéket.

(582) A Corsica Linea szerint a Bizottság által javasolt értelmezés egyértelműen ellentétes magának a szövegnek a megfogalmazásával és céljával, amint azt az ÁGÉSZ-határozat (24) preambulumbekezdése egyértelművé teszi. E preambulumbekezdésből kitűnik, hogy a tengeri szállítás minden formája (beleértve az árufuvarozást is) az ÁGÉSZ-határozat hatálya alá tartozik. Ha elfogadnánk a Bizottság értelmezését, egyetlen tengeri árufuvarozási szolgáltató sem részesülhetne az ÁGÉSZ-határozat nyújtotta előnyökből, ami ellentétes lenne az egyenlő bánásmód elvével.

(583) A Corsica Linea e tekintetben megjegyzi, hogy a Bizottság határozathozatali gyakorlata lehetővé teszi, hogy az ÁGÉSZ-határozatot olyan kombinált szolgáltatásokra alkalmazzák, amelyek esetében nem lépték túl az ÁGÉSZ-határozatban az utasforgalomra nézve előírt küszöbértéket ([205]).

(584) Ezenkívül a Corsica Linea úgy véli, hogy az ÁGÉSZ-határozatban szereplő egyetlen hivatkozást, amely az utasok számának küszöbértékére vonatkozik, egyszerűen az indokolja, hogy az utasforgalom legfeljebb egy adott útvonal gazdasági jelentőségének átfogó mutatójaként szolgálhat. A Corsica Linea véleménye szerint nehéz elképzelni, hogy az utasforgalommal össze nem egyeztethető áruvolument lehetne ugyanazon az útvonalon szállítani.

([204]) A Törvényszék 2013. szeptember 16-i ítélete, Iliad, T-325/10, ECLI:EU:T:2013:472, 240–254. pont.

([205]) A Corsica Linea hivatkozik az Olaszország és Lazio régió által a Laziomar és felvásárlója, a CLN javára végrehajtott SA.32014., SA.32015. és SA.32016. (2011/C) (korábbi 2011/NN) számú intézkedésekről szóló, 2021. szeptember 30-i (EU) 2022/1328 bizottsági határozatra (HL L 200., 2022.7.29., 154. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/1328/oj), 484. és azt követő pontok.

5.2.3.2.2. Nem teljesül az összes olyan feltétel, amelyet az ÁGÉSZ-határozat ír elő

(585) A Corsica Linea úgy ítéli meg, hogy a közszolgáltatási szerződések megfelelnek az ÁGÉSZ-határozat 4. cikkének: hangsúlyozza, hogy a jelen ügyben valóban olyan megbízásról van szó, amely tartalmazza az e cikkben előírt valamennyi követelményt, amint azt a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozat (275) és azt követő preambulumbekezdéseiben megjegyzi ([206]).

(586) A Corsica Linea úgy véli továbbá, hogy a közszolgáltatási szerződések megfelelnek az ÁGÉSZ-határozat 5. és 6. cikkének, tekintettel arra, hogy az ellentételezés kiszámítására és a túlkompenzáció hiányának ellenőrzésére szolgáló módszereket a közszolgáltatási szerződések határozzák meg, amint azt a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban megjegyezte ((345)–(377) preambulumbekezdés).

(587) Végezetül, a Corsica Linea úgy véli, hogy a közszolgáltatási szerződések megfelelnek az ÁGÉSZ-határozat 7. cikkében előírt feltételeknek, annyiban, hogy a francia hatóságok a TED platformon (amely felsorolja a tagállamokban érvényes összes olyan szerződést és koncessziót, amely meghaladja az uniós szintű közzétételt kötelezővé tevő küszöbértékeket) publikáltak egy tájékoztatót a közszolgáltatási szerződések kapcsán a koncesszió odaítéléséről, amely tartalmazza az ÁGÉSZ-határozat 7. cikkében előírt valamennyi információt ([207]).

5.3. **A La Méridionale észrevételei**

(588) A La Méridionale először is azt állítja észrevételeiben, hogy a közszolgáltatási szerződések nem minősülnek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak. A közszolgáltatási szerződések mindenesetre megfelelnek az ÁGÉSZ-határozatban előírt feltételeknek, és mentesülnek a Bizottság részére történő előzetes bejelentés követelménye alól. Mindenesetre a közszolgáltatási szerződések megfelelnek az ÁGÉSZ-keretszabálynak ([208]).

5.3.1. *A közszolgáltatási szerződések nem minősülnek állami támogatásnak*

(589) A La Méridionale úgy véli, hogy a közszolgáltatási szerződések nem biztosítottak számára semmilyen előnyt, mivel megfelelnek valamennyi Altmark-kritériumnak, beleértve az első és a negyedik kritériumot is.

5.3.1.1. A közszolgáltatási szerződések megfelelnek az első Altmark-kritériumnak

(590) A La Méridionale szerint a közszolgáltatási szerződések hatálya összhangban áll a közszolgáltatás iránti igénnyel. A La Méridionale kijelenti, hogy a francia hatóságok helyesen azonosították i. a felhasználók által a vontatott teheráru fuvarozása iránt támasztott keresletet és ii. a piaci hiányosságot, végezetül pedig arra az álláspontra helyezkedik, hogy iii. Franciaország a közszolgáltatás iránti igénnyel arányosan alakította ki a közszolgáltatási szerződéseket.

5.3.1.1.1. Franciaország helyesen azonosította a felhasználói keresletet

(591) A La Méridionale úgy véli, hogy Franciaország helyesen azonosította a tengeri árufuvarozás és személyszállítás felhasználói által támasztott keresletet. Ez különösen igaz a vontatott teheráru tengeri fuvarozására, amellyel kapcsolatban a La Méridionale több észrevételt is tett.

(592) A La Méridionale közli, hogy a Deloitte-ot megbízta két gazdasági elemzés elkészítésével (a továbbiakban: **Deloitte-jelentés**), amelyek többek között a következőket érintették: i. a touloni és a marseille-i kikötők egymással való helyettesíthetőségének hiánya a vontatott teheráru tengeri fuvarozása tekintetében. A La Méridionale szerint a Deloitte-jelentés megerősíti a francia hatóságok elemzéseit, melyek szerint a marseille-i és a touloni kikötők egymással való helyettesíthetőségének szintje a vontatott teheráru fuvarozása tekintetében igen alacsony.

(593) *Először is*, minőségi szempontból nézve az összegyűjtött bizonyítékok azt mutatják, hogy azok a fuvarozók, akik minimalizálni kívánják költségeiket, a következő okok miatt nem tekintik Toulont Marseille alternatívájának:

— a marseille-i kikötő stratégiai ponton, a Rhône-völgy torkolatában helyezkedik el, az egész völgyben megtalálható számos logisztikai bázis közelében,

([206]) A Corsica Linea e tekintetben megjegyzi, hogy a közszolgáltatási szerződések 2. pontja kifejezetten hivatkozik az ÁGÉSZ-határozatra.
([207]) Tájékoztató a szolgáltatási koncesszió odaítéléséről, HL S 15/2023.
([208]) A La Méridionale pontosítja, hogy észrevételei csak azokra a közszolgáltatási szerződésekre vonatkoznak, amelyeket egyedül a számára, illetve a számára és a Corsica Linea számára együttesen ítéltek oda.

— multimodális hálózatot kínál az üzemeltetőknek, és két fő európai árufuvarozási folyosó (a földközi-tengeri tengely és az Északi-tengeri–mediterrán tengely) határán helyezkedik el,

— Marseille vonzáskörzete Franciaország egész délkeleti részét lefedi ([209]), míg a touloni kikötőé sokkal inkább helyi jellegű, mindössze három ipari parkból áll ([210]),

— veszélyes áruk nem szállíthatók Toulonba, mivel azok a katonai létesítményekhez való közelség miatt a touloni kikötőbe nem vihetők be.

(594) *Másodszor*, mennyiségi szempontból a La Méridionale rámutat: a Deloitte-jelentés megerősíti, hogy a marseille-i és a touloni kikötők egymással való helyettesíthetőségének szintje a vontatott teheráru fuvarozása tekintetében igen alacsony. A Deloitte-jelentés becslése szerint a fuvarozók kevesebb mint 20 %-a választaná a marseille-i kikötő helyett a touloni kikötőt abban az esetben, ha a marseille-i kikötőben 5–10 %-os áremelésre kerülne sor.

(595) E következtetés levonásához a Deloitte-jelentés először két adatbázist használt, nevezetesen i. a Franciaországban 2015-ben működő koncentrált logisztikai területeket ([211]) és kibővített logisztikai területeket ([212]) felsoroló nyilvános adatbázist ([213]), valamint ii. a La Méridionale által 2021-ben rendelkezésre bocsátott adatbázist, amely felsorolja a vontatott teheráru fuvarozását igénybe vevő ügyfeleinek a Franciaország kontinentális területén található raktárait. Miután a Deloitte-jelentés a szóban forgó adatbázisok alapján megállapította a raktárak elhelyezkedését, meghatározta a Korzikára irányuló árufuvarozás teljes költségét: ehhez a touloni és marseille-i kikötők esetében 35 EUR/fm tengeri fuvarozási díjjal, valamint a közúti fuvarozásra nézve 1,13 EUR/km költséggel számolt ([214]).

(596) A Deloitte-jelentés szerint az eredmények azt mutatják, hogy ha a marseille-i kikötőből történő átkelés ára 10 %-kal megemelkedne, a fuvarozók túlnyomó többsége számára gazdaságilag továbbra is észszerű lenne a marseille-i kikötő használata. Átlagosan a fuvarozóknak csupán 4,7 %-a számára lenne kedvező a touloni kikötőre váltani. A Deloitte-jelentés megállapítja, hogy a marseille-i kikötő esetében a vontatott teheráru fuvarozása iránti belső keresletre vonatkozóan becsült 80 %-os mérték óvatos becslés eredménye volt.

([209]) A Deloitte-jelentés hivatkozik az Upply (egy közúti fuvarozásra szakosodott vállalat) weboldalán található 2019. július 4-i térképekre, amelyek a következő címen érhetők el: Market-insights.upply.com/en/the-real-map-of-the-major-hinterlands-for-container-shipping (hozzáférés: 2024. október 18.) és a Marseille-i Városrendezési Ügynökség *Logistics in the PACA Region – Diagnostics and Challenges* (Logisztika a Provence–Alpes–Côte d'Azur régióban – Diagnosztika és kihívások) című jelentésében (2019. január) szereplő térképekre, elérhető a következő internetcímen: https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (16. o.) (hozzáférés: 2024. október 18.).

([210]) A La Méridionale a következőkre hivatkozik: i. a Marseille-i Városrendezési Ügynökség *Logistics in the PACA Region – Diagnostics and Challenges* (Logisztika a Provence–Alpes–Côte d'Azur régióban – Diagnosztika és kihívások) című jelentése (2019. január), elérhető a következő internetcímen: https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (hozzáférés: 2024. október 18.) és ii. a Vari Kereskedelmi és Iparkamara megbízásából egy tanácsadó cég által készített 2020. június 18-i tanulmány, amely a Touloni-öböl és régiója körül elhelyezkedő kikötőkben zajló energiaáramlás tanulmányozása részeként állítottak össze; eszerint a touloni kikötő vonzáskörzete a Bandol, Signes és Hyères városok közötti területre korlátozódik; a tanulmány elérhető a következő internetcímen: 0acf6059-3ee3-be1e-1214-59847ece5a39 (interreg-maritime.eu) (hozzáférés: 2024. október 18.). La Méridionale szerint a második tanulmány 5. oldalán szereplő ábra egyértelműen azt mutatja, hogy a touloni kikötő vonzáskörzete csak a kikötő közelében található három fő üzleti parkot foglalja magában, nevezetesen a következőket: Signes Business Park, Toulon West Business Hub és Toulon East Business Park.

([211]) A Deloitte-jelentés szerint a koncentrált logisztikai terület olyan terület, ahol minden 5 000 m^2-nél nagyobb raktáregység vagy logisztikai platform két kilométernél kisebb távolságra van a másiktól. Minden logisztikai terület legalább három 5 000 m^2-t meghaladó alapterületű raktárból vagy logisztikai platformból áll.

([212]) A Deloitte-jelentés szerint a kibővített logisztikai terület olyan terület, ahol minden 5 000 m^2-t meghaladó alapterületű raktár vagy logisztikai platform hat kilométernél kisebb távolságra van a másiktól. Minden logisztikai terület legalább három 5 000 m^2-t meghaladó alapterületű raktárból vagy logisztikai platformból áll.

([213]) A franciaországi raktárak és logisztikai területek atlasza (2015), elérhető a következő internetcímen: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015 (hozzáférés: 2024. október 18.).

([214]) A Deloitte-jelentés a közutakért felelős nemzeti bizottság 2019. évi adataira hivatkozik, amelyek szerint egy nagy távolságú fuvarozást végző 40 tonnás tehergépjármű esetében az éves költség 1,13 EUR/km. Ez magában foglalja a járművezető költségeit, a jármű tulajdonlásának és finanszírozásának költségeit, az üzemanyag, a gumiabroncsok, a karbantartás, az úthasználati díjak és matricák költségeit, valamint a biztosítási költségeket és a gépjárműadókat.

5.3.1.1.2. Franciaország helyesen elemezte a piaci hiányosságot

5.3.1.1.2.1. Nem valószínű, hogy közszolgáltatási szerződések hiányában a Corsica Ferries magánkínálatot biztosítana

(597) A La Méridionale úgy véli, hogy a francia hatóságok helyesen elemezték a Korzika és a marseille-i kikötő közötti tengeri közlekedési közszolgáltatás iránti igény fennállásához kapcsolódó piaci hiányosságot.

(598) E tekintetben a La Méridionale hangsúlyozza, hogy a Corsica Ferries által az üzemeltetőkkel folytatott konzultáció során benyújtott ajánlat nem állja meg a helyét, mivel az a kapacitás, amelyet a Corsica Ferries a közszolgáltatási szerződések hiányában biztosítana, nem összeegyeztethető a touloni kikötő kapacitásával. A Deloitte-jelentés szerint az a kapacitás, amelyet a Corsica Ferries az állítása szerint közszolgáltatási szerződés hiányában ([215]) biztosítana, a touloni kikötőben a 2023–2028-as időszakra nézve megállapított 539 %-os kihasználtságon alapul ([216]), vagyis a kikötő jelenlegi kapacitásának több mint ötszörösén.

5.3.1.1.2.2. Nem kérdőjelezi meg a piaci hiányosság fennállását az, hogy a Toulon–L'Île-Rousse útvonalon a La Méridionale közszolgáltatási kötelezettség keretében 2024-ben járatokat indított

(599) A La Méridionale előadja, hogy 2024-ben járatokat kezdett üzemeltetni egy új útvonalon: Toulon és Livorno (Olaszország) között, L'Île-Rousse-i megállással. Rámutat azonban arra, hogy ez a lépés semmilyen módon nem érinti a francia hatóságok által a közszolgáltatási szerződések megkötését indokoló piaci hiányosság fennállására vonatkozóan levont következtetéseket.

(600) A La Méridionale megismétli, hogy a közszolgáltatási kötelezettségeknek a Korzika és Franciaország kontinentális területe közötti közlekedésre alkalmazandó rendszerében szabadon kínálhat új szolgáltatásokat a közszolgáltatási szerződések keretein kívül. E tekintetben rámutat arra, hogy a részesedésében és irányításában 2023 júniusa óta bekövetkezett változás nyomán új kereskedelmi stratégiát alakított ki, melynek keretében új nemzetközi útvonalak lehetőségét mérlegelte. Az Olaszországba irányuló új útvonal közvetlenül e célt szolgálja.

(601) *Először*, a La Méridionale azt állítja, hogy a szóban forgó útvonalon csak személyszállítás zajlik, és elsődleges célközönségét a turisták alkotják. Ezen az útvonalon tehát nem zajlik sem árufuvarozás, sem egészségügyi okokból utazó személyek szállítása.

(602) *Másodszor*, a La Méridionale előadja, hogy a Toulon–L'Île-Rousse útvonal és a hozzárendelt Kalliste elnevezésű hajó üzemelési elszámolását a közszolgáltatási szerződések keretében kiszolgált Marseille–Ajaccio és Marseille–Porto-Vecchio útvonalak üzemelési elszámolásától elkülönítve vezetik, biztosítva ezzel, hogy a hajók értékcsökkenési és üzemeltetési költségei tekintetében ne kerüljön sor kereszttámogatásra.

(603) E tekintetben a La Méridionale elutasítja azokat a kritikákat, melyeket a Corsica Ferries az eljárás megindításáról szóló határozat (216) preambulumbekezdésében fogalmazott meg a Kalliste hajónak Corsica Linea általi használatára vonatkozóan, miszerint a La Méridionale emiatt adott esetben nem lett volna képes a közszolgáltatási szerződésekből eredő kötelezettségeit teljesíteni.

(604) A La Méridionale kifejti, hogy bár a Corsica Linea 2023 júliusában és augusztusában valóban használta a Kallistét, erre egy rendkívüli helyzetben került sor: a Corsica Linea egyik hajóján (Monte d'Oro) tűzeset következett be, aminek következtében azt hónapokra üzemen kívül helyezték, és emiatt a Corsica Linea kifejezetten kérte a La Méridionale-t, hogy útvonalai kiszolgálása érdekében ideiglenesen bérbe vehesse a Kallistét.

(605) Ezenkívül a La Méridionale azt állítja, hogy – jóllehet a közszolgáltatási szerződések 2. mellékletében (szolgáltatási program) a Kallistét valóban a 3. tételhez (Marseille–Porto-Vecchio) rendelték, és hogy az előzetes üzemelési elszámolások (a közszolgáltatási szerződések 9. melléklete) ezen alapulnak – van lehetőség a Kallistét a közszolgáltatási szerződések 20. pontjában előírt hajóhelyettesítési mechanizmus keretében más útvonalakhoz rendelni, illetve a francia hatóságok döntése nyomán kiegészítő menettérti út lebonyolítására igénybe venni.

([215]) A Deloitte-jelentés szerint a Corsica Ferries jelezte, hogy közszolgáltatási szerződés hiányában Toulonban a 2016 és 2019 közötti időszakra jellemző átlagos évi 397 112 fm-ről a 2023 és 2028 közötti időszakban átlagos évi 2 675 288 fm-re növelné tevékenysége volumenét, ami 574 %-os növekedésnek felel meg az ajánlatban.

([216]) A Deloitte-jelentés ezt a kihasználtsági arányt a Corsica Ferries által 2016 és 2019 között szállított áruk folyóméterben megadott éves átlagos volumene (397 112 fm) alapján számítja ki, ami a Vari Kereskedelmi és Iparkamara szerint a touloni kikötő jelenlegi 80 %-os kihasználtsági arányának felel meg, valamint a Corsica Ferries által a 2023 és 2028 közötti időszakra nézve bejelentett éves átlag alapján (2 675 288 fm), ami a touloni kikötő esetében 539 %-os kihasználtságnak felel meg.

5.3.1.1.3. A francia hatóságok arányos közszolgáltatási kötelezettségeket határoztak meg

5.3.1.1.3.1. A minimális árufuvarozási szállítási kapacitásra vonatkozó kötelezettségek arányosak az azonosított közszolgáltatási igényekkel

(606) A La Méridionale vitatja a Bizottság előzetes álláspontját, amely szerint a közszolgáltatási szerződések úgy határozták meg a minimális árufuvarozási kapacitásokat, hogy a közszolgáltatás bármikor ki tudja elégíteni a korábbi adatokban megfigyelt legnagyobb keresletet is.

(607) A La Méridionale kifejti, hogy a francia hatóságok a minimálisan kötelező árufuvarozási kapacitást a 2030. júliusi átlagos átkelésenkénti érték alapján állapították meg, amely magasabb, mint a 2030 többi hónapjában jellemző átlagos átkelésenkénti érték. Tekintettel arra, hogy a forgalom a hét különböző napjain és az év különböző hónapjaiban eltérő, ennek a havi átlagértéknek az alkalmazása nem teszi lehetővé a legmagasabb megfigyelt keresleti csúcs mindenkori kielégítését. A La Méridionale szerint a 2030. július havi átlagérték (valamint a többi hónapra vonatkozó átlagértékek) azokat az átkeléseket is magukban foglalják, amelyek esetében a kereslet meghaladja a kijelölt minimumkapacitást.

(608) A La Méridionale e tekintetben hangsúlyozza, hogy az általa kiszolgált útvonalakon 2021-ben és 2022-ben használt hajók esetében a teheráru-volumen elemzése azt mutatja, hogy az árufuvarozási közszolgáltatási szerződésekben meghatározott minimumkapacitások nem túlzott mértékűek, tekintettel arra, hogy azokat az átkelések jelentős részében túllépték ([217]). A havi és napi bontásban végzett elemzések azt mutatják, hogy 2021-ben és 2022-ben az év minden hónapjában és a hét minden napján rendszeresen túllépték a minimumkapacitást. Ebből következik, hogy a közszolgáltatási szerződésekben meghatározott kapacitások nem tekinthetők aránytalannak.

(609) Végezetül a La Méridionale kifejti: az, hogy a minimumkapacitásokat a 2030 júliusára becsült szinten határozták meg, összhangban van azokkal a korlátozottságokkal, amelyekkel a vállalatoknak a flottájuk kezelése során számolniuk kell. Ezért – és tekintettel a flottakezelés gazdasági korlátaira, valamint a hajók értékcsökkenési időszakára – a minimumkapacitást nem volt lehetséges havi vagy akár éves alapon meghatározni. A La Méridionale kifejti, hogy a hajók értékére tekintettel az üzemeltetőknek mind gazdasági, mind működési szempontból nehézséget jelent a hajóknak a szerződés időtartamán belüli cseréje. Ezzel szemben a közszolgáltatási szerződésekben előírt közszolgáltatási kötelezettségek lehetővé teszik olyan hajók üzembe helyezését, amelyek a közszolgáltatási szerződések teljes időtartama alatt képesek közszolgáltatást nyújtani, és kezelni tudják a csúcsértékeket.

5.3.1.1.3.2. A szállított járművezetők számára vonatkozóan átkelésenként előírt minimális kötelező kapacitások arányosak a közszolgáltatás iránti igénnyel

(610) A La Méridionale azzal érvel, hogy – ellentétben azzal, amit a Corsica Ferries a panaszában állít – a járművezetők szállítására vonatkozóan a közszolgáltatási szerződésekben meghatározott minimumkapacitás nem tekinthető aránytalannak.

(611) A La Méridionale által benyújtott adatok alapján a Deloitte-jelentés értékelte azon járművezetők tényleges számát, akik 2021-ben és 2022-ben a La Méridionale hajóin kísérték az általuk fuvarozott árukat. A jelentés megállapítja, hogy a közszolgáltatási szerződésekben a járművezetők számára vonatkozóan meghatározott minimumkapacitások nem túlzottak, mivel azokat 2021-ben és 2022-ben az átkelések jelentős hányada soron már túllépték vagy elérték ([218]).

5.3.1.2. A közszolgáltatási szerződések megfelelnek a negyedik Altmark-kritériumnak

(612) *Először*, a La Méridionale szerint a szerződések odaítélésének szempontjai nem befolyásolták Franciaország azon képességét, hogy azt a részvételre jelentkező felet válassza ki, amely a közösség számára a legalacsonyabb költség mellett képes a szolgáltatást nyújtani. A La Méridionale úgy ítéli meg, hogy a Porto-Vecchió-i (3. tétel) és a proprianói (4. tétel) útvonalon a Corsica Linea és a La Méridionale versengő ajánlatokat nyújtott be. A francia hatóságok mindkét esetben a legalacsonyabb ajánlatot fogadták el.

([217]) A Deloitte-jelentésből kitűnik, hogy 2021-ben a La Méridionale által Marseille és Ajaccio között lebonyolított átkelések közel egyharmada esetében meghaladták a közszolgáltatási szerződésekben meghatározott kapacitásokat. 2022-ben a La Méridionale által Marseille és Ajaccio között lebonyolított átkelések 40 %-a esetében állt fenn ez a helyzet.

([218]) A Deloitte-jelentés szerint a La Méridionale által Marseille és Ajaccio között 2021-ben lebonyolított átkelések 40 %-a során elérték vagy meghaladták a vontatott teheráru fuvarozását végző járművezetőkre vonatkozóan a közszolgáltatási szerződésekben meghatározott minimumkapacitást (2022-ben ez az arány 43 % volt).

(613) *Másodszor*, a La Méridionale előadja, hogy három hajózási társaság (a Corsica Ferries, a Corsica Linea és a La Méridionale) vett részt az üzemeltetőkkel folytatott konzultációban, aminek köszönhetően a részvételre jelentkező felek száma (kettő) összhangban állt az üzemeltetőkkel folytatott konzultációra adott válaszok számával. Ezenkívül az a tény, hogy más hajózási társaságok nem nyújtottak be ajánlatot, azt támasztja alá, hogy nem áll fenn intenzív piaci érdeklődés az olyan alacsony nyereség mellett kiszolgált útvonalak iránt, mint például a Korzikára irányuló útvonalak.

5.3.2. *A közszolgáltatási szerződések összeegyeztethetők az ÁGÉSZ-határozattal*

5.3.2.1. Az ÁGÉSZ-határozat alkalmazandó a közszolgáltatási szerződésekre

(614) A La Méridionale vitatja a Bizottság azon előzetes álláspontját, miszerint az ÁGÉSZ-határozat csak a személyszállításra alkalmazandó, a többi tengeri szállítási szolgáltatásra (különös tekintettel az árufuvarozásra) nem. Először is a La Méridionale úgy véli, hogy az ÁGÉSZ-határozat nem tartalmaz olyan pontosítást, mely szerint ne lenne alkalmazandó kombinált szolgáltatásokra, továbbá hogy a Bizottság nem élhet ilyen megszorító értelmezéssel; másodszor és mindenesetre a La Méridionale úgy gondolja, hogy az ilyen értelmezés összhangban van a Bizottság határozathozatali gyakorlatával ([219]).

5.3.2.2. A közszolgáltatási szerződések megfelelnek az ÁGÉSZ-határozatnak

(615) A La Méridionale úgy ítéli meg, hogy a közszolgáltatási szerződések megfelelnek az ÁGÉSZ-határozat 4. cikkének: hangsúlyozza, hogy a jelen ügyben valóban olyan megbízásról van szó, amely tartalmazza az e cikkben előírt valamennyi követelményt, amint azt a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozat (275) és azt követő preambulumbekezdéseiben megjegyzi ([220]). Arra is rámutat, hogy a közszolgáltatási szerződések időtartama az ÁGÉSZ-határozatnak megfelelően kevesebb mint 10 év.

(616) A Corsica Linea úgy véli továbbá, hogy a közszolgáltatási szerződések megfelelnek az ÁGÉSZ-határozat 5. és 6. cikkének, tekintettel arra, hogy az ellentételezés kiszámítására és a túlkompenzáció hiányának ellenőrzésére szolgáló módszereket a közszolgáltatási szerződések határozzák meg, amint azt a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban megjegyezte ((345)–(377) preambulumbekezdés).

(617) Végezetül: a Corsica Linea véleménye szerint a közszolgáltatási szerződések megfelelnek az ÁGÉSZ-határozat 7. cikkében meghatározott feltételeknek, tekintettel arra, hogy a francia hatóságok az említett cikkben előírt valamennyi információt közzétették.

5.3.3. *A közszolgáltatási szerződések összeegyeztethetők az ÁGÉSZ-keretszabállyal*

(618) A La Méridionale úgy véli, hogy az intézkedések mindenképpen összeegyeztethetők az ÁGÉSZ-keretszabállyal. A La Méridionale két ponttal kapcsolatban nyújtott be észrevételeket: a megbízás időtartamával kapcsolatban, illetve azzal kapcsolatban, hogy a közszolgáltatási szerződések megfelelnek-e a koncessziókra vonatkozó uniós jognak.

5.3.3.1. A közszolgáltatási szerződések időtartama megfelel az ÁGÉSZ-keretszabálynak

(619) A La Méridionale úgy véli, hogy a közszolgáltatási szerződések hétéves időtartama megfelel az uniós jogban meghatározott normáknak. A La Méridionale az időtartamot észszerűnek és indokoltnak tartja, tekintettel a közszolgáltatási szerződések teljesítése érdekében végrehajtott vagy végrehajtandó beruházásokra – különösen a mozgósított hajók értékcsökkenési költségei vonatkozásában – valamint a kiegészítő berendezésekkel vagy a környezetvédelmi követelményeknek való megfeleléssel kapcsolatban felmerülő költségekre. E tekintetben a Bizottságnak a közel tízéves, illetve tíz évet meghaladó időtartamra szóló olaszországi ([221]) és norvégiai ([222]) tengeri közszolgáltatási szerződésekkel kapcsolatos döntéshozatali gyakorlatára hivatkozik.

([219]) A La Méridionale az (EU) 2022/1328 határozat 484. és azt követő pontjaira hivatkozik.

([220]) A La Méridionale e tekintetben megjegyzi, hogy a közszolgáltatási szerződések 2. cikke kifejezetten hivatkozik az ÁGÉSZ-határozatra.

([221]) A Bizottság (EU) 2022/448 határozata (2021. június 17.) az Olaszország által a Siremar és felvásárlója, a Società Navigazione Siciliana javára végrehajtott SA.32014, SA.32015, SA.32016. (2011/C) (korábbi 2011/NN) számú intézkedésekről (HL L 97., 2022.3.24., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/448/oj).

([222]) Lásd az 141. lábjegyzetet.

5.3.3.2. A közszolgáltatási szerződések megfelelnek az uniós közbeszerzési jogszabályoknak

5.3.3.2.1. A közszolgáltatási szerződések odaítélésének időpontja és a szolgáltatások kezdő időpontja között eltelt rövid időszak nem járt piaclezáró hatással

(620) A La Méridionale úgy véli, hogy a közszolgáltatási szerződések odaítélésének időpontja és a szolgáltatások kezdő időpontja között eltelt rövid időszak nem vetett fel nehézségeket a koncessziókra vonatkozó uniós jog kapcsán.

(621) *Először*, a La Méridionale úgy véli, hogy a körülmények eltérnek az SNCM II. ügyben hozott ítéletben említett körülményektől, melyekre a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában hivatkozik. A La Méridionale úgy véli, hogy az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* 2022. május 6-án közzétett nyilvános ajánlati felhívás tájékoztatta a potenciális részvételre jelentkező feleket arról, hogy a közszolgáltatási szerződésekben előírt szolgáltatások nyújtása 2023. január 1-jén kezdődik meg. A potenciális részvételre jelentkező feleket tehát nyolc hónappal korábban tájékoztatták a szóban forgó szolgáltatások megkezdésének időpontjáról. Emellett a közszolgáltatási szerződések 2023. január 1-jei hatálybalépését is bejelentették, amikor a francia hatóságok 2022. január 22-én (azaz csaknem egy évvel korábban) elindították az üzemeltetőkkel folytatott konzultációt, melyben a Corsica Ferries részt vett.

(622) *Másodszor*, a La Méridionale rámutat arra, hogy a 2022. május 6-án közzétett ajánlattételi szabályok ismertették, hogy a részvételre jelentkező feleknek 2022. július 25-ig kell benyújtaniuk pályázataikat és ajánlataikat, és hogy a tárgyalások előreláthatólag 2022 augusztusában kezdődnek meg. Tekintettel arra, hogy a közszolgáltatási szerződésekéhez hasonló összetettségű szerződések esetében a tárgyalásra és az odaítélésére vonatkozó határidők nem módosíthatók, az összes érintett gazdasági szereplő már a folyamat kezdetén tájékoztatást kapott arról, hogy a közszolgáltatási szerződések odaítélése (2022 ősze) és a hatálybalépése (2023. január 1.) között két vagy három hónap fog majd eltelni. Ez az időszak elegendő volt ahhoz, hogy valamennyi érdekelt gazdasági szereplő elvégezhesse flottájának kivonását vagy átcsoportosítását.

(623) E tekintetben a La Méridionale fenntartja, hogy megalapozatlanok a Corsica Ferries azon állításai, amelyek szerint a tengeri szállítás területén a helyfoglalási lehetőséget legalább hat hónappal előre kell megnyitni. A La Méridionale megállapítja, hogy az árufuvarozásban (amely a közszolgáltatási szerződések fő célja) a helyfoglalásokra a gyakorlatban az szállítás napjához képest néhány nappal korábban kerül sor, a személyszállítási szolgáltatások pedig a holtszezonban (január 1-jén), kisebb forgalom mellett kezdődnek meg.

(624) *Harmadszor* – amint az a francia hatóságok számára az ajánlatok benyújtási határidejének lejártakor (2022. július 25.) ismeretes volt – csak a Corsica Linea és a La Méridionale jelentkezett, hogy részt kíván venni a szerződés odaítélésére irányuló eljárásban, tehát a francia hatóságok a koncessziós irányelv szabályainak megsértése nélkül dönthettek úgy, hogy meghosszabbítják a tárgyalások időtartamát, és lerövidítik a közszolgáltatási szerződések odaítélésének időpontja és a hatálybalépésük időpontja közötti időszakot. Mivel a Corsica Ferries a műszaki követelmények egyértelműségének hiánya miatt nem nyújtott be ajánlatot a közszolgáltatási szerződések vonatkozásában (nem pedig az odaítélés és a hatálybalépés között eltelt idő rövidsége miatt), a tárgyalási szakasz tényleges időtartama nem minősülhet a koncessziós irányelv megsértésének.

5.3.3.2.2. A minimumkövetelmények terjedelme nem foglalta magában az átütemezhető menettérti utakat és a kiegészítő menettérti utakat

(625) A La Méridionale megismétli, hogy a koncessziós irányelv 37. cikke szerinti minimumkövetelményeket az ajánlattételi szabályok 2.4. pontja határozta meg. Így a La Méridionale szerint – bár e minimumkövetelmények némelyike pontos terjedelmének megismeréséhez a közszolgáltatási szerződések 1. mellékletére kellett hivatkozni – az 1. melléklet nem minősült teljes egészében minimumkövetelménynek.

(626) A La Méridionale szerint ez a következtetés az alábbi megállapításokhoz vezet.

(627) A kiegészítő menettérti utakat illetően a La Méridionale mindenekelőtt megjegyzi, hogy azokat az ajánlattételi szabályok 2.4. pontja nem említi, csupán a „menetrendekről” és a „járatsűrűségről” rendelkezik. Hozzá kell tenni azt is, hogy a kiegészítő menettérti utakat a közszolgáltatási szerződések 1. melléklete csak mint lehetőséget mutatja be, melynek végrehajtása a francia hatóságok mérlegelésére van bízva. E hivatkozások tehát a kiegészítő menettérti utak „menetrendjét” vagy „járatsűrűségét” semmiképpen sem az ajánlattételi szabályok 2.4. pontjában előírt minimumkövetelményként közlik.

(628) Az átütemezhető menettérti utakat illetően a La Méridionale megjegyzi, hogy sem az ajánlattételi szabályok 2.4. pontja, sem pedig az 1. melléklet nem tesz említést róluk.

(629) Ebből a La Méridionale szerint az következik, hogy az átütemezhető menettérti utak és a kiegészítő menettérti utak nem tartoztak a közszolgáltatási szerződések szerinti minimálisan megkövetelt jellemzők közé.

5.3.3.2.3. Az átütemezhető menettérti utak és a kiegészítő menettérti utak megfelelnek az egyenlő bánásmód, a megkülönböztetésmentesség és az átláthatóság elvének

(630) Az átütemezhető menettérti utak kapcsán a La Méridionale felhívja a figyelmet arra, hogy a kiegészítő menettérti utakkal ellentétben ezek nem számítandók be a menettérti utak minimális éves számába. E menettérti utak kizárólagos célja a forgalom korlátozott mértékű és ad hoc módon történő optimalizálása. A La Méridionale mindenekelőtt azt állítja, hogy ezek a menettérti utak a francia hatóságok mérlegelési jogkörébe tartoznak, a közszolgáltatási szerződések 17. pontjában foglaltak betartása mellett. Végezetül: a La Méridionale megjegyzi, hogy menettérti utat az e célból felállított műszaki bizottság halaszthat el, olyan időpontra átütemezve azt, amely összhangban áll mind a valós közszolgáltatási igényekkel, mind pedig az üzemeltető korlátaival.

(631) A kiegészítő menettérti utak kapcsán a La Méridionale azzal érvel, hogy azok szintén az ajánlatkérő szerv mérlegelési jogkörébe tartoznak abban az esetben, ha a tengeri árufuvarozás iránti keresletben olyan csúcs áll be, amelyet a menetrend szerinti menettérti utak nem tudnak kielégíteni. A La Méridionale szerint a kiegészítő menettérti utak rugalmas eszközök a közszolgáltatási szerződéseken belül: lehetővé teszik, hogy a közszolgáltatás 7–8 éven keresztül igazodhasson a tényleges felhasználói kereslethez. Hozzá kell tenni azt is, hogy a kiegészítő menettérti utak száma szigorúan korlátozott, és lebonyolításukat a közszolgáltatási szerződések 18. pontja szabályozza, amely a közszolgáltatási szerződések odaítélésére irányuló eljárás végéig nem módosult.

(632) Nem állt rendelkezésre olyan bizonyíték, melynek alapján a Corsica Ferries azt feltételezte volna, hogy az üzemeltetőnek állandó jelleggel készenlétben kell tartania tartalék hajókat, amelyek a kiegészítő vagy átütemezhető menettérti utak lebonyolítása céljából bármikor mozgósíthatók. A La Méridionale e tekintetben rámutat arra, hogy a 2021 és 2022 közötti időszakra vonatkozó közszolgáltatási szerződések (melyekre a Corsica Ferries pályázott) 1. melléklete már rendelkezett a kiegészítő menettérti utak e rendszeréről, közel azonos feltételek mellett, az ajacciói, a bastiai és a L'Île-Rousse-i útvonalakra nézve. E szerződések alapján azonban soha nem került sor kiegészítő menettérti utakra a Corsica Ferries által ismertetett feltételek mellett (vagyis úgy, hogy egyidejűleg több hajót lett volna szükséges rendelkezésre bocsátani). A Corsica Ferriesnek tehát tudnia kellett arról, hogy a tartalék hajók állandó készenlétben tartása gazdasági vagy működési szempontból értelmetlen.

5.3.3.2.4. A La Méridionale ajánlatai megfeleltek az ajánlattételi szabályoknak

(633) *Először*, a La Méridionale megjegyzi, hogy a végleges ajánlatai nem módosították a közszolgáltatási szerződések tervezetének 1. mellékletét, illetve 16. és 17. pontját az átütemezhető menettérti utak és a kiegészítő menettérti utak tekintetében. A La Méridionale által az 1. tételre vonatkozó végleges ajánlatának alátámasztására benyújtott 1. melléklet csupán javaslatot fogalmazott meg arra a nézve, hogy – a La Méridionale tengeri szolgáltatásokkal kapcsolatos ismeretei alapján – hol lehetne kiegészítő menettérti utakat lebonyolítani.

(634) *Másodszor*, a hajók személyszállítási és árufuvarozási kapacitását illetően a La Méridionale úgy véli, hogy az általa a különböző tételekhez hozzárendelt hajók kapacitása összhangban áll az árufuvarozási és a személyszállítási minimumkapacitásokkal. A La Méridionale azt is állítja, hogy valamennyi hajóján található a csökkent mozgásképességű utasok számára alkalmas minimálisan kötelező számú kabin.

5.4. **A Stef csoport észrevételei**

(635) A Stef és leányvállalatai (amelyek együttesen alkotják a Stef csoportot) főként a szabályozott hőmérsékletű áruk közúti fuvarozása, a friss és hűtött árukkal kapcsolatos logisztikai szolgáltatások, valamint az agrár-élelmiszeripari termékek ipari csomagolása területén tevékenykednek.

(636) Észrevételeiben a Stef csoport kifejti, hogy 2009 és 2023. május 31. között a Stef volt a La Méridionale egyedüli részvényese, míg el nem adta a La Méridionale-t a CMA CGM-nek. A Stef tehát a La Méridionale egyedüli részvényese volt abban az időszakban, amikor Franciaország a szóban forgó intézkedések közül kettőt a La Méridionale-nak ítélt oda.

(637) Észrevételeiben a Stef csoport teljes egészében megismétli a La Méridionale által benyújtott észrevételek tartalmát. A Stef csoport a La Méridionale által már előterjesztett tényeken és érveken kívül további tényeket vagy érveket nem nyújt be. Ezért a Stef csoport észrevételeit ezért úgy kell értelmezni, hogy azok megegyeznek a La Méridionale által benyújtott észrevételekkel, melyeket az 5.3. szakasz már ismertetett.

6. FRANCIAORSZÁGNAK AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEIHEZ FŰZÖTT MEGJEGYZÉSEI

(638) A francia hatóságok a Corsica Ferries észrevételeire vonatkozó észrevételeiket 2024. június 25-én és július 11-én kelt levelükben nyújtották be. Az észrevételek a közszolgáltatás iránti igény meglétét és a koncessziós irányelvnek való megfelelést érintő értékelésre vonatkoznak.

6.1. A közszolgáltatás iránti igény meglétével kapcsolatos észrevételek

6.1.1. *A nyilvános konzultációk nem voltak torzultak*

(639) A francia hatóságok előzetesen kijelentik, hogy a közszolgáltatás iránti igény meghatározásához használt módszer megfelelt a kabotázsról szóló rendeletben ([223]) és az ahhoz kapcsolódó 2014. évi értelmező közleményben (a továbbiakban: **értelmező közlemény**) foglalt elveknek ([224]). Hozzáteszik, hogy a Törvényszék által az SNCM I és az SNCM II ügyben hozott ítéletekben ([225]) meghatározott „SNCM-teszt” kritériumait is figyelembe vették.

(640) A Corsica Ferries állításaival ellentétben ((399)–(403) preambulumbekezdés) a francia hatóságok megjegyzik, hogy a felhasználókkal folytatott konzultáció nem volt torzult. Felhívják a figyelmet arra, hogy a szóban forgó konzultációt széles körben nyilvánosságra hozták. Arra is rámutatnak, hogy a konzultáció eredményei többek között arról tanúskodnak, hogy a marseille-i és touloni kikötők az utasok (a korzikai lakosok és a nem korzikai lakosok) szempontjából teljes mértékben helyettesíthetők egymással, amint azt a Corsica Ferries is állítja. A francia hatóságok közlik, hogy az üzemeltetőkkel folytatott konzultáció is a felhasználói kereslet azonosítására szolgáló számos módszer egyike volt.

(641) Ezenkívül a Corsica Ferries állításaival ellentétben ((455)–(468) preambulumbekezdés) az üzemeltetőkkel folytatott konzultáció módszertani szempontból nem volt elfogult. Franciaország rámutat arra, hogy ezt a konzultációt széles körben nyilvánosságra hozták, és abban minden érdekelt üzemeltető részt vehetett. A francia hatóságok kijelentik, hogy a Corsica Ferries válaszát részletekbe menően elemezték, hogy megbizonyosodjanak afelől, hogy az megalapozott és releváns. A Corsica Ferries által a területi folytonosság fogalommeghatározásának hiányára vonatkozóan közölt kritikát illetően a francia hatóságok kifejtik, hogy az üzemeltető ajánlattételi dokumentációja tartalmazott egy dokumentumot, amely a tengeri személyszállítás és árufuvarozás szabályozási felépítését ismertette és amely teljes egészében átvette a területi folytonosságra vonatkozó francia jogszabályokat.

6.1.2. *Franciaország helyesen azonosította a minőségi felhasználói keresletet*

6.1.2.1. Franciaország helyesen állapította meg az egészségügyi okokból utazó személyek által támasztott minőségi keresletet

(642) Először, a francia hatóságok elutasítják a Corsica Ferries érvét, amely szerint az egészségügyi okokból utazó személyek közül csak azoknak van igénye közszolgáltatásra, akik jogosultak az egészségbiztosítási rendszer általi térítésre. A francia hatóságok közlik: a Gecodia-jelentés egyértelműen bizonyítja, hogy az egészségügyi okokból utazó személyek között vannak, akik kifejezetten a tengeri szállítást veszik igénybe, és hogy konkrétan a marseille-i kikötőt választják.

(643) A francia hatóságok elutasítják továbbá a Corsica Ferries érvét, miszerint nincs olyan jogi vagy szabályozási követelmény, amely a szállítási költségek megtérítését az érkezési kikötő és az egészségügyi központ közötti távolságtól tenné függővé. A francia hatóságok felhívják a figyelmet arra, hogy a térítés a marseille-i kikötő és az adott egészségügyi létesítmény közötti legrövidebb útvonal alapján történik, a CSS R.322-10-5. cikkének megfelelően.

(644) Mindenesetre a francia hatóságok szerint az egészségügyi okokból utazó személyek esetében a szárazföldi szállítási feltételek nem azonosak Marseille-ben és Toulonban. Franciaország rámutat arra, hogy az egészségügyi okokból utazó személyeket kórházi ellátás és az ahhoz kapcsolódó konzultációk céljából szállítják. Ezekre aznap kerül sor, amikor a betegek a kontinentális területre megérkeznek, ami azt jelenti, hogy potenciálisan kiszolgáltatott személyekről van szó, akiknek tartaniuk kell magukat egy bizonyos menetrendhez (orvosi időpontok). Ennek következtében az egészségügyi okokból utazó személyek utazását még inkább megnehezítheti, ha Toulonból további egy órát kell utazniuk a marseille-i egészségügyi központokba, továbbá meg kell említeni a forgalmi torlódásokkal és a vonatok vagy autóbuszok késésével kapcsolatos kockázatokat, valamint az ezekkel járó jelentős költségeket (szállodai tartózkodás, taxiköltség).

([223]) A kabotázsról szóló rendelet 4. cikke.

([224]) A Bizottság közleménye a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló 3577/92/EGK tanácsi rendelet értelmezéséről, COM(2014) 232 final, 2014. április 22.

([225]) A Törvényszék 2017. március 1-jei ítélete, SNCM I és SNCM II, ugyanott.

6.1.2.2. Franciaország helyesen azonosította a vontatott teheráru fuvarozása iránti minőségi keresletet

(645) *Először is*, a francia hatóságok azt állítják, hogy a Corsica Ferries önkényesen és részben korlátozottan értelmezi az alkalmazott módszert, amikor azt állítja, hogy a Bizottság a marseille-i és touloni kikötők vontatott teheráru tekintetében való helyettesíthetőségére vonatkozó értékelését kizárólag a touloni kikötő telítettségére és a nyilvános felhasználói konzultáció eredményeire alapozta.

(646) Azzal a ponttal kapcsolatban, amely szerint a touloni kikötőben nem áll fenn a telített kapacitás kockázata ((436)–(438) preambulumbekezdés) a francia hatóságok először is rámutatnak arra, hogy a Vari Kereskedelmi és Iparkamara válaszából egyértelműen kitűnik, hogy a touloni kikötő kapacitása korlátozott. Észrevételeikben a francia hatóságok további információkkal szolgáltak a touloni kikötő telítettségének mértékéről. A francia hatóságok úgy vélik, hogy ha csak a Marseille és Ajaccio/Bastia közötti útvonalak napi forgalma tevődne át a touloni kikötőbe, már akkor is előállna az a helyzet, hogy 2029-ben a kereslet a 365 napból 177 napon meghaladná a kikötő kapacitását ([226]).

(647) Az árufuvarozást érintő felhasználói konzultációval és a Corsica Ferries által e tekintetben felhozott érvekkel kapcsolatban ((439)–(443) preambulumbekezdés) – melyekben a Corsica Ferries különösen a konzultáció során szerzett információk relevanciáját kifogásolja – a francia hatóságok megismétlik, hogy a felhasználókkal folytatott konzultáció az ÁGÉSZ-keretszabály értelmében helytálló bizonyítéknak tekintendő.

(648) *Másodszor*, a francia hatóságok mindenekelőtt megjegyzik, hogy a Corsica Ferries nem vitatja, hogy a fuvarozók számára többletköltséget jelent, ha a marseille-i kikötő helyett a touloni kikötőt veszik igénybe ((443) preambulumbekezdés), továbbá hogy a Corsica Ferries, a Corsica Linea és a La Méridionale által benyújtott elemzések megerősítik, hogy a logisztikai bázisok főként Marseille környékén és a Rhône-völgyben helyezkednek el.

(649) A francia hatóságok rendelkezésre bocsátanak egy aktualizált mennyiségi értékelést a többletköltségekről, amely a közutakért felelős nemzeti bizottság (a továbbiakban: **CNR**) által kiszámított termelési költségekre vonatkozó legfrissebb (2023. decemberi) adatokat veszi figyelembe. A francia hatóságok szerint ez az értékelés megerősíti, hogy ha egy fuvarozó, melynek logisztikai bázisai Marseille közelében helyezkednek el, a marseille-i kikötő helyett a touloni kikötőt választja, az mintegy 40 %-os többletköltséget jelent számára.

(650) Franciaország arra is rámutat, hogy a Corsica Ferries által benyújtott második BRG-tanulmányban (lásd a (443) preambulumbekezdést), amely a közúti többletköltségek elemzését tartalmazza, számos módszertani hiba található. Először is, a második BRG-tanulmány a 12 fm értéket tekinti referenciának, holott egy szabványos csuklós tehergépjármű (vontató + pótkocsi) hossza inkább a 17 fm-hez közelít. Másodszor, a második BRG-tanulmány Toulonra esetében olyan tengeri viteldíjjal számol, amely nem foglalja magában az adót és az anyagmozgatási költségeket, tehát nem a ténylegesen megfizetett viteldíj. Végezetül: a második BRG-tanulmány több olyan tényezőt is figyelmen kívül hagy, amelyek növelik a közúti közlekedés többletköltségeit. Erre egy példa, hogy a számítás 60 km-es további közúti távolsággal számol, holott a valódi távolság több mint 70 km.

(651) *Harmadszor*, a marseille-i kikötőben a vontatott teheráru fuvarozása iránti konkrét kereslet kapcsán fennálló helyettesíthetőség mértékének értékelését illetően a francia hatóságok – a Corsica Ferries érveire ((444)–(445) preambulumbekezdés) válaszul – hangsúlyozzák, hogy a Corsica Ferries által hivatkozott 2020. októberi jelentés megjegyezte, hogy a vontatott teheráru fuvarozásának piaca tekintetében a földrajzi kiterjedés elvégzett értékelése nem zárta ki azt, hogy a vontatott teheráru fuvarozása kapcsán a kontinentális területen található kikötők között esetleg részleges helyettesíthetőség állhat fenn, amennyiben erre vonatkozóan meggyőzőbb bizonyítékok válnak ismertté, különösen a fuvarozókkal folytatott szélesebb körű nyilvános konzultáció eredményeként. A jelen ügyben azonban a francia hatóságok szélesebb körű nyilvános konzultációkat folytattak, így a 2020. októberi jelentésben levont következtetések immár nem relevánsak.

(652) *Végezetül*: a francia hatóságok cáfolják a Corsica Ferries állítását, miszerint a marseille-i és touloni kikötők tökéletesen helyettesíthetők egymással a felhasználók szempontjából a vontatott teheráru kísérővel történő fuvarozásának kiszolgálása terén ((449) preambulumbekezdése). Először is, a francia hatóságok megjegyzik, hogy a Corsica Ferries nem szolgál semmilyen bizonyítékkal, amely ezt a megkülönböztetést alátámasztaná. A francia hatóságok hozzáteszik, hogy ezt a különbséget egyetlen fuvarozó, tengerhajózási üzemeltető vagy kikötői hatóság sem vetette fel a nyilvános konzultációk során.

([226]) A kapacitás becsült küszöbértéke egész évben napi 80 tehergépjármű, kivéve júliusban és augusztusban, amikor a kapacitás becsült küszöbértéke a nyári hónapokban megnövekedett személy- és könnyűgépjármű-forgalom miatt napi 40 tehergépjármű.

6.1.3. *Franciaország helyesen azonosította a mennyiségi felhasználói keresletet*

6.1.3.1. Franciaország helyesen számszerűsítette az egészségügyi okokból utazó személyek által támasztott keresletet

(653) A Corsica Ferries állításaival ellentétben ((428)–(431) preambulumbekezdés) a francia hatóságok rámutatnak: óvatos feltételezés az, hogy a Korzika és a kontinentális terület között egészségügyi okokból történő szállítás 10 %-át teszi ki a tengeri szállítás.

6.1.3.2. Franciaország helyesen számszerűsítette a vontatott teheráru fuvarozása és a nem vontatott teheráru fuvarozása iránti keresletet

(654) Franciaország szerint a Corsica Ferries azzal érvel, hogy a közszolgáltatási szerződések hatálya alá tartozó valamennyi útvonal esetében alapul vett évi 2,3 %-os egységes növekedési ráta az árufuvarozás iránti – és így a vontatott teheráru fuvarozásában részt vevő járművezetők által támasztott – kereslet túlbecslésének eredménye ((453)–(454) preambulumbekezdés). A francia hatóságok válaszul közlik, hogy az árufuvarozás iránti előre jelzett kereslet korábbi adatokon (2010–2019) alapul. Ezek az adatok elég széles körűek ahhoz, hogy figyelembe vegyék a korzikai gazdaság kevésbé dinamikus és dinamikusabb időszakait is.

(655) A francia hatóságok rámutatnak, hogy 2010 és 2019 között Korzika két növekedési időszakon (2010–2012 és 2016–2018) és két stagnálási időszakon (2013–2015 és 2019) ment keresztül és hogy az áruforgalom tükrözi ezeket a különbségeket. A francia hatóságok azt is állítják, hogy az alkalmazott referenciaérték a Korzika és Franciaország kontinentális területe közötti teherforgalom általános növekedésével egyenlő. Végezetül: a francia hatóságok megjegyzik, hogy a környezetvédelemért, a tervezésért és a lakhatásért felelős regionális igazgatóságtól származó adatok szerint 2000 és 2019 között valamennyi kikötőben nőtt a forgalom, a gazdasági növekedésnek megfelelő ingadozások mellett. A francia hatóságok ezért megállapítják, hogy a Corsica Ferries által levont következtetések megalapozatlanok, és hogy az előre jelzett árufuvarozási kereslet körültekintően és óvatosan került meghatározásra.

6.1.4. *Franciaország helyesen azonosította a piaci hiányosságot*

(656) A Corsica Ferries állításaival ellentétben ((455)–(468) preambulumbekezdés) a francia hatóságok rámutatnak arra, hogy előretekintő megközelítést alkalmaztak, amikor kontrafaktuális módszerrel értékelték, hogy Korzika és Marseille milyen magánkínálat lenne elérhető közszolgáltatási szerződés hiányában.

(657) Ezenkívül a Földközi-tenger térségében zajló forgalom közelmúltbeli megfigyelése alapján a francia hatóságok megjegyzik, hogy a marseille-i kikötőnek kevés lehetősége van arra, hogy utasokat vonzzon, különösen a másodlagos korzikai kikötőkbe irányuló/kikötőkből érkező útvonalak esetében. Például 2030-ra a vontatott teheráru forgalmát (melynek esetében a marseille-i kikötő nem helyettesíthető) a Marseille–Bastia útvonalon mintegy 170 000 fm-re, a Marseille–Ajaccio útvonalon 120 000 fm-re, a másodlagos kikötők esetében pedig kevesebb mint 50 000 fm-re becsülték, mely volumenek jóval alacsonyabbak, mint a nyílt piacon vagy a többi nyugat-mediterrán szigeten közszolgáltatási kötelezettségi rendszer keretében kiszolgált útvonalakon regisztrált forgalom. Általánosabban fogalmazva: a francia hatóságok szerint a nyílt piacon vagy a közszolgáltatási kötelezettségek rendszerében nincs olyan napi rendszerességgel kiszolgált útvonal, melynek személyszállítási és árufuvarozási bázisa ilyen kis méretű lenne.

6.1.5. *Franciaország az állami beavatkozás olyan eszközét választotta, amely szükséges, továbbá arányos a közszolgáltatás iránti igényekkel*

(658) Annak bizonyítására, hogy az árufuvarozási közszolgáltatási szerződésekben szereplő minimumkapacitás nincs túlbecsülve, a francia hatóságok az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeikre hivatkoznak ((358)–(361) preambulumbekezdés).

(659) Emellett a francia hatóságok rámutatnak arra, hogy a 2023. évi járművezetői forgalmi adatok szerint a járművezetők esetében a minimálisan előírt szállítási kapacitás rendszeresen alatta marad a ténylegesen szállított járművezetők számának az alábbiakban megadott számú átkelések esetén:

— Ajaccio–Marseille: 199 átkelés,

— Bastia–Marseille: 84 átkelés,

— L'Île-Rousse–Marseille: 176 átkelés,

— Porto-Vecchio–Marseille: 170 átkelés,

— Propriano–Marseille: 118 átkelés.

(660) Végezetül, a francia hatóságok rámutatnak arra, hogy a kiegészítő átkelések nem az általános forgalom, hanem a szabálytalanul jelentkező csúcsok kezelésére szolgálnak.

6.2. **Megjegyzések az uniós közbeszerzési jognak való megfelelésről**

6.2.1. *A közszolgáltatási szerződések időtartama megfelel a koncessziós irányelvnek*

(661) A Corsica Ferries állításával ellentétben ((535) preambulumbekezdés) Franciaország kifejti, hogy a közszolgáltatási szerződések időtartamát a koncessziós irányelvvel összhangban fix időtartamban határozták meg, figyelembe véve azokat a beruházásokat, amelyeket a jövőbeli szerződő feleknek a tengeri szállítási szolgáltatás működtetéséhez szükséges hajók kapcsán végre kell hajtaniuk. Ezek a költségek magukban foglalják a tőkeköltséget abban az esetben, ha a szerződő fél a hajó tulajdonosa, illetve a lízingköltségeket, abban esetben, ha a szerződő fél lízingeli a hajókat. A francia hatóságok ezért úgy vélik, hogy az időtartam a versenycélokra tekintettel indokolt, mivel a rövidebb időtartam eltántorította volna az üzemeltetőket az ajánlattételtől. A francia hatóságok továbbá úgy vélik, hogy ez az időtartam megfelel az alkalmazkodóképességre vonatkozó célkitűzéseknek, mivel a hajókat összhangba kell hozni a szabványokkal, különösen az üvegházhatást okozó gázok kibocsátására vonatkozó szabályok tekintetében.

(662) Ami a Corsica Ferries arra vonatkozó érveit illeti, hogy az ajánlatkérő szerv részére a koncesszió lejártakor nem szükséges visszafizetni a beruházások megtérülését ((536) és (537) preambulumbekezdés), Franciaország úgy véli, hogy ez az állítás nem felel meg a személyszállítási és árufuvarozási koncessziókkal kapcsolatos valódi helyzetnek, tekintettel arra, hogy a hajók üzemeltetésére nem vonatkozik a visszaadandó eszközök logikája, mely megközelítés nem függ össze a közszolgáltatási szerződések időtartamával.

(663) A Corsica Ferries azon állításait illetően, amelyek szerint az ellentételezés nem veszi figyelembe a hajóknak a szerződések lejártakor fennálló maradványértékét ((538) preambulumbekezdés), Franciaország úgy véli, hogy a szerződő feleknek nyújtott ellentételezés során nem szükséges figyelembe vennie ezt az értéket, mivel a hajók a szerződő felek saját eszközei, nem pedig teljes mértékben a CdC vagy az OTC tulajdonában lévő eszközök, melyek visszaadására ingyenesen kerül sor. Franciaország kifejti, hogy a közszolgáltatási szerződések 34. pontja szerint a hajókhoz kapcsolódó beruházási költségeket annak a flottának az alapján állapítják meg, amelyet a szerződő fél a közszolgáltatási szerződések hatálya alá tartozó útvonalak kiszolgálására kijelölt. E beruházásokat az OTC azért ellentételezi, hogy fedezze a szerződő félnél felmerült költségeket – melyek összegéből levonják az e beruházásokhoz nyújtott támogatásokat és állami finanszírozást –, amelyek a szolgáltatásra kijelölt hajó értékcsökkenésének és/vagy lízingköltségeinek és/vagy bérlési költségeinek felelnek meg.

(664) Ezenkívül a Corsica Ferries vitatja, hogy a francia hatóságok által az öt évnél hosszabb időtartamú koncessziókra vonatkozóan benyújtott példák relevánsak lennének, különös tekintettel a norvég parti szolgáltatás példájára ((539) preambulumbekezdés). Válaszul Franciaország egyértelművé teszi, hogy ez a példa teljes mértékben releváns, mivel az EFTA Felügyeleti Hatóság megerősítette a hétéves koncessziót a 2012–2019-es időszakra, majd tíz évvel meghosszabbította a 2021–2030-as időszakra. A hosszabbítást a hajók élettartama indokolta, amely messze meghaladja a 10 évet.

(665) Ezenkívül a francia hatóságok rámutatnak, hogy a Corsica Ferries 2022 júniusában a szerződéskötést megelőző ideiglenes intézkedés keretében már megtámadta a bastiai közigazgatási bíróság előtt a közszolgáltatási szerződések időtartamát, azzal érvelve, hogy az aránytalan, mivel a szerződő felek nem fognak beruházásokat végrehajtani. A bastiai bíróság elutasította a keresetet, és az Államtanács – amely nem fogadta el a fellebbezést – helybenhagyta a határozatot.

(666) Végezetül, a teljesítendő műszaki előírásokat (a hajók kapacitása, az utasok száma és a csökkent mozgásképességű utasok számára alkalmas kabinok száma) illetően Franciaország kifejti, hogy a 2015 és 2022 között Korzikára irányuló szolgáltatásokat nyújtó valamennyi vállalat olyan hajókkal rendelkezett, amelyek megfelelnek a közszolgáltatási szerződésekben meghatározott műszaki előírásoknak. Konkrétabban: a Corsica Ferries az egyik legnagyobb európai hajózási társaság, amely nagy kapacitású hajókat (ro/pax hajókat) üzemeltet. A Corsica Ferries utasszállítási és árufuvarozási összkapacitása megközelíti vagy meghaladja a korzikai útvonalakon közlekedő többi üzemeltetőét (pl. Moby Lines, Corsica Linea és La Méridionale).

6.2.2. *A minimumkövetelmények terjedelmét érintő kifogások megalapozatlanok*

(667) A francia hatóságok rámutatnak arra, hogy egyértelmű különbséget kell tenni az ajánlattételi szabályok 2.4. pontja között, amely a minimálisan megkövetelt jellemzők kimerítő és nem módosítható jegyzékét tartalmazza, valamint a közszolgáltatási szerződések 1. melléklete között, amely általános műszaki referenciaként szolgál, és a minimumkapacitásokat anélkül ismerteti, hogy azokat minimálisan megkövetelt jellemzőknek tekintené. Az 1. melléklet olyan műszaki elemeket határoz meg, amelyek jellege attól függ, hogy szerepelnek-e az ajánlattételi szabályok 2.4. pontjában: ha a szóban forgó pont megemlít egy elemet, és azt az 1. melléklet részletezi, akkor – Franciaország magyarázata szerint – az minimumkövetelménynek minősül.

(668) Franciaország megjegyzi továbbá, hogy a 2019 és 2020 közötti időszakra vonatkozó közszolgáltatási szerződésekkel összefüggésben a bastiai közigazgatási bíróság csak azokat a követelményeket elemezte, amelyek a minimálisan megkövetelt jellemzőkhöz kapcsolhatók: „E műszaki követelmények, amelyek a hajók szállítási kapacitására vonatkoznak, az ajánlattételi szabályok 2.4. pontjában felsorolt szerződéses minimumkövetelmények közé tartoznak" (2019. március 19., 1900289. sz.). Franciaország szerint ezt az érvelést az Államtanács egy 2019. június 24-i ítéletében megerősítette: „a szerződéstervezet 1. mellékletében szereplő és a szolgáltatásokra vonatkozó műszaki mellékletet – amely előírja, hogy minden egyes átkelésnél legalább negyven olyan csatlakozóaljzat szükséges, amely hűtőkocsikhoz alkalmas – az ajánlattételi szabályok 4.1. pontjában foglaltakra tekintettel az ajánlattételi dokumentáció részének, és következésképpen a minimálisan megkövetelt jellemzők magyarázatának kellett tekinteni. Ezzel a határozattal az ideiglenes intézkedésekről határozó bíró nem alkalmazta tévesen a jogot." Franciaország szerint – a Corsica Ferries állításával ellentétben – az Államtanács nem tekintette úgy, hogy az 1. melléklet egésze minimumkövetelménynek minősülne.

(669) Hasonlóképpen, a francia hatóságok megismétlik, hogy a közszolgáltatási szerződések 1. mellékletét nem módosították, ami azt jelenti, hogy sem a minimálisan megkövetelt jellemzőket, sem a minimumkapacitásokat nem értelmezték félre az érintettek. Az ajánlatok tehát megfeleltek az említett minimálisan megkövetelt jellemzőknek és kapacitásoknak.

(670) A minimumkövetelmények egyértelműségét illetően a francia hatóságok a bastiai közigazgatási bíróság 2022. július 20-i végzésére hivatkoznak ((274) preambulumbekezdés), és arra a következtetésre jutnak, hogy az átütemezhető menettérti utak és a kiegészítő menettérti utak elegendőek voltak ahhoz, hogy „a részvételre jelentkező felek felmérhessék a szerződő felek kötelezettségeinek terjedelmét és ajánlatot nyújthassanak be" ([227]).

7. AZ INTÉZKEDÉSEK ÉRTÉKELÉSE

7.1. Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatás megléte

(671) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerint a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

7.1.1. *A vállalkozás megléte*

(672) Az állandó ítélkezési gyakorlat ([228]) szerint a Bizottságnak is először meg kell állapítania, hogy a szolgáltatók az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett vállalkozásnak minősülnek-e. A vállalkozás fogalma minden gazdasági tevékenységet folytató jogalanyra kiterjed, azok jogállásától és finanszírozásának módjától függetlenül. Bármely tevékenység, amelynek keretében valamely piacon árukat és szolgáltatásokat kínálnak, gazdasági tevékenységnek minősül ([229]).

(673) A közszolgáltatási szerződések tárgya a Korzika és Franciaország kontinentális területe közötti tengeri árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatások nyújtása, amiért az említett közszolgáltatási szerződések kedvezményezettjei (a Corsica Linea és a La Méridionale) ellentételezésben részesülnek. A Corsica Linea és a La Méridionale tehát gazdasági tevékenységet folytat. Következésképpen az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése szerinti vállalkozásokról van szó.

([227]) A közigazgatási bíróság többek között megállapította, hogy az ajánlattételi dokumentáció tartalmazott a Korzika és a kontinentális terület közötti tengeri szolgáltatásokra vonatkozó tájékoztató dokumentumokat; ilyenek voltak többek között a szerződő felek 2017., 2018. és 2019. évi éves jelentései, amelyek a szolgáltatások minőségét elemzik.

([228]) A Bíróság 1998. június 18-i ítélete, Bizottság kontra Olaszország, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303; és a Bíróság 1991. április 23-i ítélete, Höfner és Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, 21. pont.

([229]) A Bíróság 1987. június 16-i ítélete, Bizottság kontra Olaszország, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, 7. pont; a Bíróság 1998. június 18-i ítélete, Bizottság kontra Olaszország, C-35/96, ugyanott, 36. pont.

7.1.2. *Az intézkedések államnak való betudhatósága és az állami források megléte*

7.1.2.1. Az intézkedések államnak való betudhatósága

(674) A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatából az következik, hogy a tagállamoknak az államnál alacsonyabb szintű szervei által tett intézkedések e szervek jogállásától vagy megnevezésétől függetlenül, a központi hatalmi szervek által tett intézkedésekkel azonos jogcímen az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartoznak, amennyiben teljesülnek az e rendelkezésben meghatározott feltételek ([230]).

(675) A Bizottság a jelen ügyben megjegyzi, hogy az OTC, vagyis a vizsgált intézkedéseket meghozó hatóság teljes egészében a CdC-hez kapcsolódó közigazgatási hatóság, amely maga is az állam szintje alatt elhelyezkedő közigazgatási egység ((82) preambulumbekezdés). Az OTC – amelynek elnöke a CdC tagja ((82) preambulumbekezdés) – tevékenységeit a CdC felügyelete alatt végzi ((83) preambulumbekezdés). Ezen túlmenően a CdC nevezi ki az OTC igazgatóját is, és az OTC határozatait (beleértve a költségvetési határozatokat is) egy igazgatási bizottság hozza meg, amely Corse-du-Sud és Haute-Corse szervezeti egységeinek képviselőiből, valamint főként a korzikai közgyűlés választott képviselőiből áll ((82) preambulumbekezdés). A közszolgáltatási szerződések odaítéléséről a korzikai közgyűlés szavazott ((280) preambulumbekezdés).

(676) A szóban forgó intézkedések tehát az államnak betudhatók.

7.1.2.2. Állami források megléte

(677) Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a helyi és regionális hatóságok forrásait az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami forrásoknak kell tekinteni ([231]).

(678) Amint azt a (84) preambulumbekezdés megemlíti, a közszolgáltatási szerződéseket a nemzeti kormány által a CdC részére juttatott területi folytonossági támogatásból finanszírozzák; a CdC az összeget a jogszabályok alapján az OTC-nek utalja át. A közszolgáltatási szerződéseket tehát a CdC forrásaiból finanszírozzák, amely az állam szintje alatt elhelyezkedő közigazgatási egység.

(679) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a közszolgáltatási szerződések finanszírozásához állami forrásokat vesznek igénybe.

7.1.3. *Az előny megléte*

(680) Annak megállapításához, hogy egy vállalkozás számára nyújtott állami intézkedés támogatásnak minősül-e, meg kell határozni, hogy a kérdéses vállalkozás olyan gazdasági előnyt élvez-e, amelynek segítségével elkerül bizonyos költségeket, amelyeket egyébként a saját pénzforrásaiból kellene kifizetnie, vagy olyan előnyt élvez-e, amelyet szokásos piaci feltételek között nem kapott volna meg ([232]).

(681) Mivel a vizsgált intézkedéseket közszolgáltatási megbízásként keretében nyújtják, azok előnyt jelentenek a kedvezményezett számára, kivéve, ha a szóban forgó ellentételezés egyidejűleg megfelel mind a négy Altmark-kritériumnak ([233]).

(682) A fentiekre tekintettel a Bizottság megvizsgálja, hogy a közszolgáltatási szerződések megfelelnek-e valamennyi Altmark-kritériumnak.

7.1.3.1. Az Altmark-kritériumok

(683) Az Altmark-ügyben hozott ítéletben a Bíróság kimondta, hogy a közszolgáltatás ellentételezése nem biztosít szelektív előnyt, és nem minősül az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében vett támogatásnak, amennyiben négy feltétel egyidejűleg teljesül:

— a kedvezményezett vállalkozást ténylegesen közszolgáltatási kötelezettségnek kell terhelnie, és e kötelezettségnek egyértelműen meghatározottnak kell lennie (1. Altmark-kritérium),

— az ellentételezés kiszámításának alapjául szolgáló feltételeket tárgyilagos és átlátható módon, előzetesen kell megállapítani (2. kritérium),

([230]) A Törvényszék 2011. május 12-i ítélete, Région Nord-Pas-de-Calais, T-267/08 és T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, 108. pont.
([231]) Ugyanott, 109. pont.
([232]) A Bíróság 1990. február 14-i ítélete, Franciaország kontra Bizottság, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, 44–45. pont.
([233]) A Bíróság 2003. július 24-i ítélete, Altmark Trans GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, 87–93. pont.

— az ellentételezés nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtása során felmerülő költségek egészben vagy részben való fedezéséhez szükséges mértéket, figyelemmel az érintett bevételekre és az e kötelezettségek teljesítéséből származó méltányos nyereségre (3. kritérium),

— amikor egy közszolgáltatási kötelezettség végrehajtásával megbízott vállalkozás kiválasztása nem közbeszerzési eljárás keretében történik, a szükséges ellentételezés mértékét azon költségek elemzése alapján kell megállapítani, amelyek egy átlagos, jól vezetett és a szükséges közszolgáltatási követelmények kielégítéséhez közlekedési eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozásnál e kötelezettségek végrehajtásakor felmerülnének, figyelemmel az érintett bevételekre és az e kötelezettségek teljesítéséből származó méltányos nyereségre (4. kritérium).

7.1.3.2. A negyedik Altmark-kritériumnak való megfelelés

7.1.3.2.1. Olyan szerződés odaítélésére irányuló eljárás keretében kiválasztott szolgáltató, amely lehetővé teszi annak a részvételre jelentkező félnek a kiválasztását, amely a közösség számára legkisebb költséggel képes e szolgáltatásokat nyújtani

(684) A közbeszerzési eljárás csak akkor zárja ki az állami támogatás fennállását, ha lehetővé teszi annak az ajánlattevőnek a kiválasztását, amely a „közösség számára a legkisebb költség mellett” képes nyújtani ezeket a szolgáltatásokat.

(685) Az uniós állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások ellentételezésére való alkalmazásáról szóló bizottsági közlemény (a továbbiakban: **ÁGÉSZ-közlemény**) ([234]) meghatározza azokat a kritériumokat, amelyek alapján megállapítható, hogy a negyedik Altmark-kritérium teljesült-e.

(686) Az ÁGÉSZ-közlemény 66. pontja kimondja, hogy az ajánlati felhívás jellemzőit illetően a versenypárbeszéd vagy a hirdetmény előzetes közzétételével induló tárgyalásos eljárás széles mérlegelési jogkört biztosít az elbíráló hatóságnak, és korlátozhatja az érdeklődő szereplők részvételét. Ennek megfelelően ezen eljárások csak kivételes esetekben tekinthetők elégségesnek ahhoz, hogy teljesítsék a negyedik Altmark-kritériumot.

(687) A Bizottság a jelen ügyben megjegyzi, hogy Franciaország a szóban forgó intézkedéseket tárgyalásos eljárás keretében ítélte oda ((277) és (278) preambulumbekezdés). Tehát az ilyen eljárás elvben nem tekinthető úgy, mint amely az ÁGÉSZ-közlemény alapján a legalacsonyabb költséggel jár a közösség számára.

(688) Ezenkívül a jelen ügyben semmi nem teszi lehetővé, hogy a közszolgáltatási szerződések odaítélésére irányuló eljárást az eszerint vélelmezettől eltérő kivételes esetnek lehessen tekinteni.

(689) Először is, az eljárás a Korzikára irányuló tengeri szolgáltatások körébe tartozik, ahol a közszolgáltatási kötelezettségek rendszere által előírt korlátozások és az egymást követő korábbi közszolgáltatási szerződések megléte miatt soha nem állt fenn szabad verseny ((60) és (61) preambulumbekezdés). Az ilyen környezet tehát korlátozhatja a Korzikára irányuló tengeri szolgáltatások kereskedelmi kínálatát és az azokért folyó versenyt, továbbá nem valószínű, hogy a közösség számára a legalacsonyabb költséggel járó szolgáltatást garantálja.

(690) Másodszor, amint arra a Corsica Ferries rámutat ((518) preambulumbekezdés), a pénzügyi ellentételezésre vonatkozó odaítélési szempontok a súlyozási rendszerben csak 20 %-ot, míg az ajánlatok műszaki értékére vonatkozó szempontok 60 %-ot képviseltek ((271) preambulumbekezdés). A Bizottság megjegyzi, hogy ezeket a műszaki kritériumokat nem úgy határozták meg, hogy lehetővé tegyék a hatékony versenyt, minimalizálva a nyertes ajánlattevők által élvezett előnyt, tekintettel arra, hogy ezek a kritériumok elsősorban a részvételre jelentkező felek kapacitását és minőségét mérték a szóban forgó közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése tekintetében (menetrendek, a flottának a felhasználók igényeihez való igazítása, az üzleti célú felhasználóknak és a magánfelhasználóknak nyújtott szolgáltatások minősége stb.), semmint az ellentételezés összegét minimalizáló hatékony versenyt ösztönözték volna.

([234]) HL C 8., 2012.1.11., 4. o.

(691) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a közszolgáltatási szerződések odaítélésére vonatkozó eljárás nem vezetett elegendő mértékű nyílt és valódi versenyhez, tekintettel az egyes tételekre pályázó szereplők alacsony számára ((276) preambulumbekezdés). A Corsica Linea és a La Méridionale azon érvei, amelyek szerint jelentős versenykényszer állt fenn, mivel „*köztudott volt*”, hogy három üzemeltető (a Corsica Linea, a La Méridionale és a Corsica Ferries) pályázhat ((577) és a (614) preambulumbekezdés), tisztán spekulatívak, továbbá bizonyítékok sem támasztják alá, mivel a Corsica Ferries nem pályázott a közszolgáltatási szerződések odaítélésére irányuló eljárás keretében. Hasonlóképpen az a tény, hogy a részvételre jelentkezők száma (a Corsica Linea és a La Méridionale) megfelel az üzemeltetőkkel folytatott konzultációban részt vevő üzemeltetők számának, önmagában nem alkalmas a kellő mértékű nyílt és valódi verseny fennállásának bizonyítására ((613) preambulumbekezdés). Egyébiránt azon észrevétel, amely szerint e három üzemeltetőn kívül egyetlen üzemeltető sem fejezte ki érdeklődését a korzikai piac iránt ((575) preambulumbekezdés), a közszolgáltatási szerződések odaítélésére irányuló eljárás által előidézett verseny alacsony szintjére utal, amit a La Méridionale is elismert ((613) preambulumbekezdés). Ezenkívül a Corsica Ferries érdeklődése ellenére sem nyújtott be olyan ajánlatot, amely hozzájárulhatott volna a versenykényszer fokozásához a közszolgáltatási szerződések odaítélésére eljárás során ((273) preambulumbekezdés). Tehát a Corsica Linea azon érvei, amelyek szerint i. a tárgyalási eljárás hatására csökkent a pénzügyi ellentételezésnek a részvételre jelentkezők által eredetileg javasolt összege ((578) preambulumbekezdés), és ii. a francia hatóságok nem voltak kötelesek elfogadni részvételre jelentkezők ajánlatait ((579) preambulumbekezdés), önmagukban nem alkalmasak annak bizonyítására, hogy az OTC a közösség számára a legalacsonyabb költséggel járó tengeri szállítási szolgáltatásokat garantálta volna.

(692) Végezetül, az olyan eljárások esetében, amelyeknél csupán egy ajánlat érkezik be, az ajánlattételt nem lehet elégségesnek tekinteni annak biztosításához, hogy az eljárás a legalacsonyabb költséggel járjon a közösség számára ([235]). A jelen ügyben a Proprianóba és Porto-Vecchióba irányuló szolgáltatások kivételével (melyekre nézve csak két ajánlat érkezett be) valamennyi közszolgáltatási szerződésre nézve csak egy ajánlat érkezett. A Corsica Linea e tekintetben nem fejti ki, hogy a jelen ügyben miért nem kizárható a megfelelő versenykényszer fennállása annak alapján, hogy a tételek közül három esetében nem voltak egymással versengő ajánlatok ((576) preambulumbekezdés). És ugyanígy, az, hogy a 3. tétel (Porto-Vecchio) és a 4. tétel (Propriano) kapcsán a francia hatóságok mindkét esetben a legalacsonyabb ajánlatot fogadták el, még nem bizonyítja azt, hogy a nyertes ajánlat a legalacsonyabb költséggel járt a közösség számára.

(693) E megfontolásokból következik, hogy a közszolgáltatási szerződések odaítélésére irányuló eljárás nem garantálta, hogy a szóban forgó szolgáltatások beszerzésre a legalacsonyabb költség mellett kerüljön sor.

7.1.3.2.2. Azon költségek alapján meghatározott ellentételezés, amelyek egy átlagos, jól vezetett és a szükséges eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozásnál merülnek fel a rá rótt közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során

(694) A Bizottság emlékeztet arra, hogy az Altmark-ítéletben meghatározott, egy átlagos, jól vezetett és a szükséges eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozásnál jelentkező költségek elemzésén alapuló negyedik kritériumot akkor kell alkalmazni, ha a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtásával megbízott vállalkozást nem közbeszerzési eljárás keretében választják ki.

(695) A francia hatóságok nem szolgáltattak olyan bizonyítékot vagy információt, amely alátámasztaná, hogy a közszolgáltatási szerződések alapján fizetett ellentételezés összegét azon költségek alapján határozták meg, amelyeket egy átlagos, jól vezetett és a szükséges eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozás viselne a rá rótt közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése érdekében. Az érdekelt felek ezzel kapcsolatban nem nyújtottak be észrevételeket.

(696) Azt is meg kell jegyezni, hogy a közszolgáltatási szerződések nem hivatkoznak azokra a költségekre, amelyek egy átlagos, jól vezetett és a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez szükséges eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozásnál felmerülnének. Épp ellenkezőleg: az ügy irataiból kitűnik, hogy az ellentételezést csak a közszolgáltatási szerződések odaítélésére irányuló eljárás végén, a közszolgáltatási szerződések kedvezményezettjei és az OTC közötti tárgyalásokat követően határozták meg, anélkül, hogy e tárgyalások során az ellentételezés összegének meghatározása céljából utalások történtek volna azokra a költségekre, amelyek egy átlagos, jól vezetett és a rá rótt közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez szükséges eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozásnál felmerülnének fel.

([235]) ÁGÉSZ-közlemény, 68. pont.

(697) A Franciaország által benyújtott konkrét bizonyítékok hiányában a Bizottság csak azt a következtetést tudja levonni, hogy a közszolgáltatási szerződések alapján nyújtott ellentételezést nem azon költségek alapján határozták meg, amelyek egy átlagos, jól vezetett és a szükséges eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozásnál merülnének fel a rá rótt közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során.

(698) Ennek következtében a közszolgáltatási szerződések nem felelnek meg a negyedik Altmark-kritériumnak.

7.1.3.3. Az előny meglétére vonatkozó következtetés

(699) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy a közszolgáltatási szerződések olyan gazdasági előnyt biztosítottak a kedvezményezettek számára, amelyhez azok szokásos piaci feltételek mellett nem jutottak volna hozzá.

7.1.4. *A közszolgáltatási szerződések szelektivitása*

(700) Ha a Bizottság feltárja a közvetlenül vagy közvetetten valamely intézkedésből eredő előny fennállását, még azt is bizonyítania kell, hogy ez az előny kifejezetten egy vagy több vállalkozásnak kedvez.

(701) A szelektivitás követelménye különbözik attól függően, hogy a szóban forgó intézkedést általános támogatási programként vagy egyedi támogatásként alakították ki. Ez utóbbi esetben a gazdasági előny azonosítása főszabály szerint lehetővé teszi az intézkedés szelektivitásának vélelmezését ([236]).

(702) A jelen ügyben a közszolgáltatási szerződések odaítélésére mindegyik esetben az egyes kedvezményezettekkel kötött kétoldalú szerződések keretében került sor.

(703) Ezek a közszolgáltatási szerződések ezért egyedi intézkedések, tehát a kedvezményezettek javára szelektívnek kell azokat tekinteni.

7.1.5. *A közszolgáltatási szerződések következtében a tagállamok közötti kereskedelemben beálló akadályok és az unión belül verseny torzulása*

(704) Az olyan támogatások főszabály szerint torzítják a verseny feltételeit, amelyek a vállalkozás által rendes tevékenysége vagy mindennapos üzletvezetése keretében általában viselendő költségeinek csökkentésére irányulnak ([237]). Tulajdonképpen megállapítást nyert, hogy minden olyan támogatás megadása egy vállalkozásnak, amely tevékenységeit a közösségi piacon végzi, feltehetően a verseny torzulását eredményezi, és hatással van a tagállamok közötti kereskedelemre.

(705) A tagállamokon belüli tengeri szállítás (tengeri kabotázs) lehetősége 1993. január 1-je óta elérhető a Közösség valamennyi gazdasági szereplője számára ([238]). Ettől az időponttól kezdve tehát a valamely tagállamon belül személyszállítást és/vagy árufuvarozást végző vállalkozásnak nyújtott támogatás alkalmas arra, hogy a tagállamok közötti kereskedelem akadályát képezze. A jelen ügyben a közszolgáltatási szerződések ellentételezést nyújtanak a Korzikára irányuló tengeri szolgáltatások keretében nyújtott árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokért. Ez az ellentételezés tehát valószínűsíthetően hatással lehet a tagállamok közötti kereskedelemre, többek között azért is, mert Korzika összeköttetésben áll Olaszországgal.

(706) Szem előtt kell tartani azt, hogy a Corsica Linea és a La Méridionale a francia kontinentális terület és Korzika közötti útvonalakon közvetlen versenyben áll az olyan üzemeltetőkkel, mint például a Corsica Ferries, de adott esetben bármely tengerhajózási vállalkozással is, amely Korzikára irányuló vagy onnan induló tengeri szállítási szolgáltatásokat kínál vagy kínálhat ((45) preambulumbekezdés). Ez annál is inkább így van, mert Korzika, valamint a francia és az olasz kontinentális terület között jelentős utasforgalom zajlik ((56) preambulumbekezdés). A Bizottság ezért megjegyzi, hogy az intézkedések valószínűsíthetően megerősítik a Corsica Linea és a La Méridionale helyzetét az Európai Unióban működő versenytárs tengeri szállítási vállalkozásokkal szemben, és ezáltal torzíthatják a versenyt.

(707) Következésképpen az intézkedések valószínűleg torzítják a versenyt a belső piacon, és érintik a tagállamok közötti kereskedelmet.

([236]) A Bíróság 2015. június 4-i ítélete, MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, 60. pont.

([237]) Lásd: a Bíróság 2000. szeptember 19-i ítélete, Németország kontra Bizottság, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, 30. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

([238]) Lásd a kabotázsról szóló rendeletet.

7.1.6. *Következtetés az állami támogatás fennállását illetően*

(708) A fentiek alapján a Bizottság úgy véli, hogy a közszolgáltatási szerződések keretében az üzemeltetőknek nyújtott ellentételezés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősül.

7.2. **Az intézkedések jogszerűsége**

(709) Az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megfelelően az (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet ([239]) 2. cikkének (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy „amennyiben arról az EUMSZ 109. cikke vagy az egyéb rendelkezései szerinti rendeletek másként nem rendelkeznek, az érintett tagállam az új támogatás nyújtására vonatkozó tervezeteket kellő időben bejelenti a Bizottságnak." A szóban forgó rendelet 3. cikke előírja továbbá, hogy „a 2. cikk (1) bekezdése szerint bejelentendő támogatás nem léptethető hatályba a Bizottság támogatást engedélyező határozata előtt vagy a határozatának vélelmezett meghozatala előtt."

(710) A Bizottság megjegyzi, hogy bár a francia hatóságok 2022. december 27-én bejelentették a 2023. január 1. és 2030. december 31. közötti időszakra vonatkozó közszolgáltatási szerződések létrehozására irányuló terveiket, 2023. január 1-jén a Bizottság engedélyező határozata előtt vagy a határozatának vélelmezett meghozatala előtt hajtották végre. A szóban forgó intézkedések tehát elvben sértik az (EU) 2015/1589 rendelet 2. cikkének (1) bekezdését.

(711) A Bizottság megjegyzi, hogy az ÁGÉSZ-határozat értelmében a tagállamok bizonyos esetekben mentesülhetnek az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése szerinti bejelentési kötelezettség alól.

(712) E tekintetben meg kell vizsgálni, hogy a közszolgáltatási szerződések az ÁGÉSZ-határozat hatálya alá tartoznak-e, annak megállapítása érdekében, hogy az intézkedések mentesülnek-e az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdésében előírt bejelentési kötelezettség alól.

(713) A Bizottság mindenekelőtt emlékeztet arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint (a bejelentési kötelezettség általános szabálya alóli kivételként) a bejelentés alóli mentességet biztosító rendelet vagy határozat rendelkezéseit, valamint az azokban előírt feltételeket – mint a bejelentési kötelezettség által jelentett főszabály korlátozását – szigorúan kell értelmezni ([240]).

(714) Az ÁGÉSZ-határozat hatályát annak 2. cikke határozza meg. A 2. cikk d) pontja úgy rendelkezik, hogy a közszolgáltatásért járó ellentételezés formájában nyújtott állami támogatás a szigeteket érintő tengeri járatok esetében nem mentesül a bejelentési kötelezettség alól, ha az átlagos éves utasforgalmuk az ÁGÉSZ-szel való megbízást megelőző két pénzügyi évben nem haladta meg a 300 000 főt.

(715) Az ÁGÉSZ-határozat 2. cikkének d) pontja csak a tengeri személyszállításra vonatkozik; a tengeri árufuvarozásra nem tesz utalást. Tekintettel a bejelentési kötelezettség alóli mentességről szóló határozat alkalmazását szabályozó szigorú értelmezés elvére ((713) preambulumbekezdés), a Bizottság úgy véli, hogy a tengeri árufuvarozásra való kifejezett hivatkozás hiányában a tengeri árufuvarozáshoz vagy a kombinált szolgáltatásokhoz (személyszállítás/árufuvarozás) kapcsolódó ÁGÉSZ-ért fizetett ellentételezés nem tartozhat az ÁGÉSZ-határozat hatálya alá ([241]).

(716) Mivel a közszolgáltatási szerződések kombinált szolgáltatásokra vonatkoznak, az e szerződések kedvezményezettjeinek nyújtott ellentételezés nem tartozik az ÁGÉSZ-határozat hatálya alá.

(717) Az érdekelt felek ezzel kapcsolatos észrevételei nem befolyásolják ezt a következtetést.

([239]) A Tanács (EU) 2015/1589 rendelete (2015. július 13.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 248., 2015.9.24., 9. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

([240]) A Bíróság 2016. július 21-i ítélete, Dilly's Wellnesshotel, C-493/14, ECLI:EU:C:2016:577, 37. és 38. pont; a Bíróság 2019. március 5-i ítélete, Eesti Pagar, C-349/17, ECLI:EU:C:2019:172, 60. pont.

([241]) Analógia útján történő értelmezéshez lásd: a Bíróság 2023. október 19-i ítélete, SAD Trasporto locale, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, 23–29. pont, amely egy olyan rendelet hatályára vonatkozik, amely a szárazföldi közlekedési szolgáltatások kapcsán a közszolgáltatásért járó ellentételezés formájában nyújtott állami támogatást mentesít a bejelentési kötelezettség alól.

(718) Először is – ellentétben a Corsica Linea állításával ((582) preambulumbekezdés) – a tengeri árufuvarozásnak az ÁGÉSZ-határozat hatálya alóli kizárása nem ellentétes sem az ÁGÉSZ-határozat szövegével, sem annak az említett határozat (24) preambulumbekezdése által értelmezett céljával. Az ÁGÉSZ-határozat egyetlen cikke sem említi a tengeri árufuvarozást. A (24) preambulumbekezdés csupán pontosítja a légi és tengeri szállítási ágazatban az ÁGÉSZ-ek finanszírozására nyújtott állami támogatásokra alkalmazandó szabályokat, egyszerűen egyértelműsítve, hogy az ÁGÉSZ-határozat azokról a feltételekről rendelkezik, amelyek teljesülése esetén az ilyen támogatás az erre vonatkozó ágazati szabály hiányában mentesülhet az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében előírt bejelentési kötelezettség alól. Azonban a 2. cikk d) pontja – amely az ÁGÉSZ-határozat hatályáról rendelkezik – nem terjed ki a tengeri árufuvarozásra. Ezenkívül a Corsica Linea nem indokolja, hogy a tengeri árufuvarozásnak az ÁGÉSZ-határozatból való kizárása miért lenne ellentétes az egyenlő bánásmód elvével.

(719) Ezen túlmenően az az érv, amely szerint a szövegben azért kizárólag az utasokra vonatkozó küszöbértékre történik utalás, mert az utasforgalom egy adott útvonal gazdasági jelentőségének átfogó mutatója ((584) preambulumbekezdés), nem bizonyítja azt, hogy az ÁGÉSZ-határozat hatálya kifejezetten kiterjedne a tengeri árufuvarozásra. Éppen ellenkezőleg: a Bizottság megjegyzi, hogy a közszolgáltatási szerződések fő célja az árufuvarozás, mivel a személyszállítás az egészségügyi okokból utazó személyekre, illetve a járművezetőkre korlátozódik (a Marseille–Propriano útvonal kivételével), mely utascsoportok száma korlátozott.

(720) Végezetül, nem releváns az az észrevétel, amely szerint a Bizottság határozathozatali gyakorlata arra enged következtetni, hogy az ÁGÉSZ-határozat a kombinált szolgáltatásokra is alkalmazandó ((583) preambulumbekezdés), mivel az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a Bizottságot nem köti határozathozatali gyakorlata ([242]).

(721) Az ÁGÉSZ-határozat ezért jelen ügyben nem alkalmazandó. Ebből következik, hogy az intézkedéseket a francia hatóságok jogellenesen, az (EU) 2015/1589 rendelet 3. cikkének és az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdésének megsértésével hajtották végre.

7.3. **Az intézkedések összeegyeztethetősége**

7.3.1. *Az EUMSZ 106. cikke (2) bekezdésének és az ÁGÉSZ-keretszabálynak az alkalmazhatósága*

(722) Amennyiben a közszolgáltatásért járó ellentételezés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül, a szóban forgó ellentételezés az EUMSZ 106., 107. és 108. cikkének hatálya alá tartozik.

(723) Az ÁGÉSZ-ekhez nyújtott állami támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségének értékeléséhez a jogalapot az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése szolgáltatja. A jelen ügyben a szóban forgó állami támogatás a közszolgáltatási kötelezettségek ÁGÉSZ keretében történő teljesítéséért járó ellentételezés nyújtására vonatkozik. Meg kell tehát vizsgálni, hogy a támogatás összeegyeztethető-e az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdésével, pontosabban az e cikk alkalmazására vonatkozó különös szabályokkal.

(724) A jelen ügyben az EUMSZ 106. cikk (2) bekezdésének alkalmazására vonatkozó különös szabályokat az ÁGÉSZ-keretszabály tartalmazza. Az ÁGÉSZ-keretszabály 11. pontja szerint az ÁGÉSZ-határozat „hatályán kívül eső állami támogatás akkor nyilvánítható összeegyeztethetőnek a Szerződés 106. cikkének (2) bekezdésével, ha szükséges az érintett általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásához és a kereskedelem fejlődését nem befolyásolja olyan mértékben, amely ellentétes az Unió érdekeivel. Az egyensúly eléréséhez teljesülniük kell [az ÁGÉSZ-keretszabály] […] 2.2–2.10. szakasz[á]ban előírt feltételeknek.”

(725) A Bizottság megjegyzi, hogy a francia hatóságok az ÁGÉSZ-keretszabály alapján a közszolgáltatási szerződéseket is bejelentették.

(726) Az alábbi szakaszok tehát a Bizottság elemzését ismertetik a szóban forgó intézkedéseknek az ÁGÉSZ-keretszabályban meghatározott feltételekkel való összeegyeztethetőségéről, tekintettel arra, hogy az intézkedések nem tartoznak az ÁGÉSZ-határozat hatálya alá ((721) preambulumbekezdés).

([242]) A Törvényszék 2011. szeptember 20-i ítélete, Regione autonoma della Sardegna, T-394/08, ECLI:EU:T:2011:493, 190. pont.

(727) Azt is meg kell jegyezni, hogy az ÁGÉSZ-keretszabály 8. pontjával összhangban az ÁGÉSZ-keretszabályban meghatározott elvek alkalmazandók a tengeri szállítási közszolgáltatásért nyújtott ellentételezésre, az ágazati uniós jogszabályokban foglalt szigorúbb egyedi rendelkezések sérelme nélkül. A tengeri szállítás területén a kabotázsról szóló rendelet – melyet az értelmező közlemény interpretál – meghatározza azokat a feltételeket, amelyek teljesülése esetén a tagállamok közszolgáltatási szerződéseket köthetnek a szigetekre irányuló vagy onnan kiinduló menetrend szerinti szolgáltatásokat kínáló hajózási társaságokkal, és cserébe pénzügyi ellentételezést fizethetnek a hajótulajdonosoknak. A Bizottság ezért elemezni fogja, hogy az intézkedések összeegyeztethetők-e az ÁGÉSZ-keretszabállyal, a kabotázsról szóló rendeletben meghatározott különös rendelkezések sérelme nélkül.

7.3.2. *Tényleges általános gazdasági érdekű szolgáltatás fennállása*

(728) Az ÁGÉSZ-keretszabály 12. pontja szerint támogatás csak az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdésében említett valódi és pontosan meghatározott általános gazdasági érdekű szolgáltatás kapcsán nyújtható. A közszolgáltatás terjedelmének helyes meghatározása kapcsán a bizonyítási teher a tagállamra hárul ([243]), azzal a feltétellel, hogy a Bizottság vizsgálata a nyilvánvaló mérlegelési hibára korlátozódik, amint az az ÁGÉSZ-keretszabály 13. pontjában szerepel.

(729) A 13. pont egyértelműsíti, hogy a tagállamok nem írhatnak elő meghatározott közszolgáltatási kötelezettséget olyan szolgáltatásokkal kapcsolatosan, amelyeket szokásos piaci feltételek között működő vállalkozások már nyújtanak, vagy azok által kielégítően nyújthatók a közérdek állam által meghatározott feltételei – például ár, objektív minőségi jellemzők, a szolgáltatás folytonossága és a szolgáltatáshoz való hozzáférés – mellett.

(730) Az ÁGÉSZ-keretszabály 14. pontja kimondja: „a tagállamoknak be kell mutatniuk, hogy a felhasználók és a szolgáltatók érdekeinek figyelembevétele érdekében nyilvános konzultáció vagy más alkalmas eszköz segítségével kellően mérlegelték közszolgáltatás iránti igényeiket”.

(731) Amint azt a (727) preambulumbekezdés kifejti, a kabotázsról szóló rendelet felhatalmazza a tagállamokat arra, hogy pénzügyi ellentételezés fejében közszolgáltatási szerződéseket kössenek a szigetekre irányuló vagy onnan kiinduló menetrend szerinti szolgáltatásokra vonatkozóan. A kabotázsról szóló rendelet szerinti közszolgáltatási szerződés alatt a megfelelő szállítási szolgáltatások nyújtása céljából kötött szerződés értendő. A szerződés különösen a következőkre terjedhet ki:

— a folyamatosságra, a rendszerességre, a kapacitásra és a minőségre vonatkozó előírások,

— kiegészítő fuvarozási szolgáltatások,

— meghatározott díjú és adott feltételek melletti fuvarozási szolgáltatások, különösen bizonyos utaskör és bizonyos útvonalak tekintetében, valamint

— a szolgáltatások hozzáigazítása a konkrét előírásokhoz.

(732) A Törvényszék által a T-366/13. sz. ügyben (a továbbiakban: SNCM I-ítélet) ([244]) és a T-454/13. sz. ügyben 2017. március 1-jén hozott két ítélet (a továbbiakban: SNCM II-ítélet) ([245]) tisztázta a tagállamok azon kötelezettségeit, amelyek a közszolgáltatás terjedelmének meghatározására, valamint arra vonatkoznak, hogy az állami beavatkozásnak milyen formát kell öltenie e szolgáltatás nyújtásának biztosítása érdekében. A Törvényszék különösen megerősítette, hogy a közszolgáltatási szerződés hatályának olyan közszolgáltatási igényt kell kielégítenie, melyre a következők jellemzők: i. a szolgáltatások egésze vagy egy része iránt felhasználói kereslet áll fenn, ii. az igényt a hatóságok által e célból előírt kötelezettség hiányában a piaci szereplők nem elégítenék ki, iii. a tagállamnak ezen igény kielégítése érdekében azt a megközelítést kell előnyben részesítenie, amely a belső piac megfelelő működése szempontjából az alapvető szabadságokra nézve a legkevésbé káros ([246]).

([243]) A Törvényszék 2018. november 15-i ítélete, Stichting Woonlinie, T-202/10 RENV II és T-203/10 RENV II, ECLI:EU:T:2018:795, 79–83. pont.
([244]) A Törvényszék 2017. március 1-jei ítélete, SNCM I, ugyanott.
([245]) A Törvényszék 2017. március 1-jei ítélete, SNCM II, ugyanott.
([246]) A Törvényszék 2017. március 1-jei ítélete, SNCM II, 134. pont.

(733) A jelen ügyben meg kell vizsgálni, hogy a közszolgáltatási szerződések hatálya megfelel-e az ÁGÉSZ-keretszabályban és a kabotázsról szóló – az értelmező közlemény által interpretált – rendeletben meghatározott feltételeknek. A Bizottság ezért meg fogja vizsgálni, hogy a közszolgáltatási szerződések megfelelnek-e a közszolgáltatási igényeknek, és hogy a belső piac megfelelő működése szempontjából az alapvető szabadságokra nézve a legkevésbé káros megközelítésnek minősülnek-e.

7.3.2.1. A közszolgáltatási igény jellemzői

(734) Amint azt a Törvényszék az SNCM II-ügyben hozott ítéletében megállapította, a tengeri kabotázs kapcsán a közszolgáltatás iránti igény jellemzőinek leírása csak annak bizonyításából eredhet, hogy egy adott szolgáltatás iránt felhasználói kereslet áll fenn, amelyet a piac nem elégít ki. A Törvényszék szerint a közszolgáltatási igény többek között piackutatás, nyilvános konzultációk vagy pályázati felhívások révén értékelhető ([247]).

(735) Ezek a feltételek lényegében megfelelnek az ÁGÉSZ-keretszabály 14. pontjában előírtaknak (a tagállamoknak nyilvános konzultáció révén vagy más alkalmas eszköz segítségével kellően mérlegelniük kell a felhasználók érdekeit) és 13. pontjában előírtaknak (a tagállamoknak meg kell győződniük arról, hogy piaci hiányosság áll fenn).

(736) Ebből először is az következik, hogy ha a szolgáltatások egésze vagy egy része iránt nem áll fenn *felhasználói kereslet*, akkor nem merülhet fel közszolgáltatás iránti igény. E tekintetben az ÁGÉSZ-keretszabály 14. pontja előírja, hogy nyilvános konzultációk révén vagy más alkalmas eszköz segítségével kellően mérlegelni kell a felhasználók érdekeit. A felhasználói kereslet minőségi és mennyiségi szempontból történő azonosítása szükséges a piaci hiányosságok elemzéséhez kapcsolódó keret kialakításához. A közszolgáltatás iránti igény meghatározása a felhasználói kereslet és azon kereskedelmi kínálat összehasonlításából áll, amelyet az üzemeltetők a tagállam által előírt közszolgáltatási kötelezettség hiányában kínálnának.

(737) Ugyanígy *piaci hiányosság* hiányában sem merülhet fel közszolgáltatás iránti igény. A piaci hiányosságok elemzése két szakaszban történik. Először is meg kell vizsgálni azokat a szolgáltatásokat, amelyeket a piac az előírt tervezett közszolgáltatási kötelezettség hiányában nyújtana. E tekintetben az ÁGÉSZ-keretszabály 14. pontja előírja, hogy nyilvános konzultációk révén vagy más alkalmas eszköz segítségével kellően mérlegelni kell a szolgáltatók érdekeit. Ezt követően meg kell vizsgálni, hogy a szóban forgó kínálat képes-e kielégíteni a felhasználói keresletet.

(738) Amint arra a Corsica Ferries helyesen rámutat ((455) és (456) preambulumbekezdés), a piaci kínálat azonosítása nem korlátozódik a piacon előzetesen meghatározott kínálatra; annak értékelését dinamikusan, a jövőbeli piaci kínálatra tekintettel kell elvégezni. Más szóval, a piaci hiányosság elemzése során a tagállamoknak ellenőrizniük kell, hogy a meglévő *és* a potenciális kínálat (vagyis az a kínálat, amelyet az üzemeltető hitelt érdemlően és észszerű időn belül lenne képes nyújtani az előírt közszolgáltatási kötelezettség hiányában) nem lenne-e képes kielégíteni az azonosított felhasználói keresletet.

(739) A Corsica Ferries állításával ellentétben ((457) preambulumbekezdés) azonban a Bizottság nem köteles részletesen megvizsgálni a piaci hiányosság fennállására vonatkozó tagállami elemzést. Amint azt a (728) preambulumbekezdés is közli, a Bizottság által végzett vizsgálat a nyilvánvaló mérlegelési hiba vizsgálatára korlátozódik.

(740) A jelen ügyben a francia hatóságok megkérdőjelezték, hogy a Korzikára irányuló tengeri szolgáltatásokkal összefüggésben szükséges-e fenntartani a közszolgáltatási szerződéseket. Arra a következtetésre jutottak, hogy a közszolgáltatási szerződéseket az általuk azonosított közszolgáltatási igények fényében fenn kell tartani. Az alábbi alszakaszok a Franciaország által azonosított közszolgáltatási igényekre vonatkozó bizottsági elemzést ismertetik.

7.3.2.1.1. A Marseille és Propriano közötti tengeri szállítás iránti igény a korzikai lakosnak minősülő utasok és a nem korzikai lakosnak minősülő utasok körében

(741) Ebben az alszakaszban a Bizottság azt vizsgálja, hogy a korzikai lakosnak minősülő utasok és a nem korzikai lakosnak minősülő utasok Marseille–Propriano útvonalon történő szállítása iránti igény megfelel-e i. a szóban forgó felhasználók Franciaország által megfelelően igazolt igényeinek, ii. melyeket a magánkínálat nem képes kielégíteni.

([247]) A Törvényszék 2017. március 1-jei ítélete, SNCM II, 135. pont.

7.3.2.1.1.1. A felhasználói kereslet megléte

7.3.2.1.1.1.1. Minőségi kereslet

1. A minőségi kereslet megállapításához használt alkalmas eszközökről

(742) A Bizottság megjegyzi, hogy a francia hatóságok több eszközzel azonosították a Korzikára irányuló – többek között a Marseille–Propriano útvonalon nyújtott – tengeri szolgáltatások iránti utaskeresletet.

(743) Először, a francia hatóságok több nyilvános konzultációt is szerveztek, hogy információkat gyűjtsenek az érintett utasok által támasztott keresletről.

(744) Az első konzultáció – a felhasználókkal folytatott konzultáció ((93) preambulumbekezdés) – keretében arra kérték fel az utasokat, hogy válaszoljanak a marseille-i kikötő és a korzikai kikötők közötti tengeri szállítási szolgáltatások igénybevételére vonatkozó általános kérdőívre. E kérdőívhez több olyan dokumentumot csatoltak, amelyek tájékoztatták a felhasználókat i. a Korzikára irányuló tengeri szolgáltatások fő jellemzőiről, ii. a francia hatóságok által a közszolgáltatási igény fennállásának megállapítása érdekében tett lépésekről, valamint iii. a Franciaország által eredetileg azonosított különböző felhasználói kategóriákról ((95) preambulumbekezdés). A Bizottság úgy véli, hogy mindezek az információk lehetővé tették a felhasználók számára, hogy megismerjék a konzultáció kontextusát. Hozzá kell tenni azt is, hogy a felhasználókkal folytatott konzultáció egy hónapon át tartott, ami észszerű időtartamnak minősül. Ez a konzultáció és a hozzá kapcsolódó tájékoztató dokumentumok a CdC honlapján hozzáférhetőek voltak a nyilvánosság számára, továbbá a helyi és regionális sajtóban is közzétették azokat ((94), (95) és (366) preambulumbekezdés), biztosítandó, hogy a lehető legszélesebb körben eljussanak a nyilvánossághoz.

(745) A kérdőív mintegy 20 kérdést tartalmazott, amelyek célja a marseille-i kikötő és a korzikai kikötők közötti minden egyes tengeri összeköttetéshez (többek között a Marseille–Propriano összeköttetéshez) kapcsolódó felhasználói igények felmérése volt. A kérdéseknek a 3.4.2.1.1.1.1. szakaszban ismertetett részletei azt mutatják, hogy lehetővé tették a francia hatóságok számára azt, hogy a Korzika és Franciaország kontinentális területe közötti útvonalak mindegyikéről (beleértve a Marseille–Propriano útvonalat is) információkat gyűjtsenek az indulási és érkezési idők kapcsán fennálló utasigények, az utazás típusa (személygépkocsi és kabin), a tengeri szolgáltatások járatsűrűsége és az alkalmazott viteldíjak vonatkozásában ((105) preambulumbekezdés). Ezenkívül a kérdőív több kérdést is tartalmazott a kontinentális területen található kikötők ((106) preambulumbekezdés), valamint a légi és tengeri közlekedés ((107) preambulumbekezdés) helyettesíthetőségére vonatkozóan (felhasználói szempontból).

(746) A kérdésekhez általában több válaszlehetőség tartozott. Több olyan kérdés is volt, ahol a válaszadók a felajánlott válaszlehetőségektől eltérő válaszokat is adhattak. A francia hatóságok jellemzően minden szabad szöveges hozzászólást elfogadtak ((109) preambulumbekezdés). A kérdőív tehát kellően nyitott volt ahhoz, hogy a válaszadók különböző álláspontokat fogalmazhassanak meg. A válaszlehetőségek egyértelműek, valószerűek és változatosak voltak. A Bizottság kénytelen elutasítani a Corsica Ferries azon észrevételét, miszerint a kérdőív túlságosan korlátozó volt ((401) preambulumbekezdés).

(747) Az eljárás megindításáról szóló határozatban ([248]) a Bizottság megkérdőjelezte, hogy adódhat-e lehetséges módszertani torzulás abból, hogy a kérdőívet elsősorban a marseille-i kikötő és Korzika közötti tengeri útvonalakat használó utasoknak szánták. Mindazonáltal részletes elemzést követően a Bizottság megjegyzi, hogy a kérdőív nem volt torzult, mivel több olyan kérdést is tartalmazott, amely a felhasználók véleményét kérte ki azzal kapcsolatban, hogy a Korzikára irányuló/Korzikáról történő utazásaik során a marseille-i kikötő helyettesíthető-e a többi kontinentális kikötővel ((106) preambulumbekezdés). A francia hatóságoknak tehát módjában állt megbizonyosodni afelől, hogy i. a felhasználók a Marseille-ben rendelkezésre álló átkelési lehetőségeket a járatsűrűség és az utazás célja szempontjából összehasonlították-e a Toulonban és Nizzában rendelkezésre álló átkelési lehetőségekkel, ii. hogy ha a marseille-i kikötőben a tengeri szállítás viteldíját megemelnék, akkor a felhasználók hajlandóak lennének-e arra, hogy Toulonban vagy Nizzában vegyenek igénybe tengeri szállítási szolgáltatásokat, és iii. hogy a felhasználók vették-e már igénybe a touloni és/vagy nizzai kikötőt Korzikáról/Korzikára történő utazáshoz, és ha igen, milyen okból. Mindennek köszönhetően a francia hatóságok megtudhatták, hogy a kontinentális területen található kikötők milyen mértékben helyettesíthetők egymással, és különösen a marseille-i kikötő milyen mértékben helyettesíthető a touloni és a nizzai kikötővel.

(748) Ezért a Bizottság kénytelen elutasítani azokat az észrevételeket, amelyeket a Corsica Ferries a kérdések megfogalmazásával kapcsolatban tett ((400) preambulumbekezdés). A Corsica Ferries állításával ellentétben a Marseille-től eltérő kontinentális kikötőkre vonatkozó kérdések nem kizárólag annak megmagyarázására irányultak, hogy a válaszadók miért választották a marseille-i kikötőt a többi kikötő helyett. A kérdések arra is kitértek, hogy a felhasználók miért veszik igénybe a inkább a touloni és/vagy nizzai kikötőt, mint a marseille-i kikötőt.

([248]) Az eljárás megindításáról szóló határozat (283) preambulumbekezdése.

(749) Nem szabad megfeledkezni arról sem, hogy hagyományosan csak a marseille-i kikötő és a korzikai kikötők közötti útvonalak képezték közszolgáltatási szerződések tárgyát ((69) preambulumbekezdés). Franciaország tehát a jelen ügyben jogosan kérdőjelezheti meg a marseille-i kikötő és a korzikai kikötők közötti közszolgáltatási szerződések fenntartásának szükségességét úgy, hogy megpróbálja azonosítani a szóban forgó útvonalakat igénybe vevő felhasználók aktuális igényeit, valamint azt megállapítani, hogy igényeik kielégíthetők-e egyéb (légi vagy más kontinentális kikötőkből kiinduló) szolgáltatásokkal, melyek nyújtására a Marseille és Korzika közötti tengeri útvonalak esetében érvényesített feltételekkel azonos feltételek mellett kerülne sor. A Corsica Ferries nem fejti ki, hogyan vezethetett volna a francia hatóságok által levont következtetésektől eltérő következtetésekhez az, ha specifikus kérdőíveket bocsátottak volna a Toulon és Korzika, illetve a Nizza és Korzika közötti útvonalakat igénybe vevő felhasználók rendelkezésére.

(750) Végezetül: a Bizottság megjegyzi, hogy a felhasználókkal folytatott konzultációra nagyszámú válasz érkezett be (közel 1 000) ([249]), aminek köszönhetően a francia hatóságok jelentős mintát kaptak a felhasználók közvetlen észrevételeiből. A Corsica Ferries tehát nem állíthatja, hogy a beérkezett válaszok száma ne lett volna elegendő ((402) preambulumbekezdés), tekintettel a Korzika és Franciaország kontinentális területe között utazó tengeri utasok teljes számára. A Corsica Ferries nem ad tájékoztatást arról, hogy a felhasználókkal folytatott konzultációs adatok felhasználásához szükséges minimális szám mi lenne. Általánosan elfogadott például, hogy egy körülbelül 1 000 főből álló minta alkalmas felmérés céljára, és a valamivel több mint 67 milliós népességű Franciaország egészére vonatkozóan alacsony hibahatárt jelent ([250]). Mindenesetre a felhasználókkal folytatott konzultáció azon eszközök egyike volt, amelyeket a francia hatóságok az utasok által támasztott minőségi kereslet megállapításának céljára használtak.

(751) Ami a Corsica Ferries azon közlését illeti, miszerint a Corsica Linea megpróbálta befolyásolni a kérdőívekre adott válaszokat azzal, hogy felkérte alkalmazottait azon válaszok megjelölésére, amelyek a közszolgáltatási szerződés fenntartását segítenék ((403) preambulumbekezdés), a Bizottság megjegyzi, hogy ez olyan cselekményre vonatkozó különösen súlyos vád, amely a nemzeti jog alapján közigazgatási és/vagy büntetőeljárás tárgyát képezheti. Az ilyen állításokat ezért egyértelmű, konkrét és meggyőző bizonyítékoknak kell kísérniük. A Corsica Ferries azonban észrevételeiben nem szolgál ilyen bizonyítékkal. Jóllehet a Corsica Ferries benyújtja a Corsica Linea egyik alkalmazottjának e-mailjét, az e-mail csupán egy internetes hivatkozást oszt meg, amely a felhasználókkal folytatott konzultációra mutat. Az e-mail nem tesz említést az alkalmazott beosztásáról, a címzettekről vagy csatolmányok meglétéről, ezért a Bizottságnak nem áll módjában értékelni annak tényleges jelentőségét.

(752) A második – a kikötőkkel folytatott – konzultáció keretében arra is felkérték a kikötői hatóságokat, hogy nyújtsák be észrevételeiket a Korzikára irányuló tengeri szolgáltatásokkal kapcsolatban, azzal a céllal, hogy tájékoztatást adjanak a francia hatóságok részére különösen a tengeri szállítási szolgáltatások terén fennálló verseny szintjéről és a kikötők kapacitásáról ((116)–(119) preambulumbekezdés). Amint arról a (96) preambulumbekezdés említést tesz, ez a konzultáció egy hónapot vett igénybe, mely időtartam észszerűnek mondható. A kikötői hatóságok részére benyújtott kérdőív kellően strukturált volt ahhoz, hogy a francia hatóságok teljes és részletes képet kaphassanak az érintett kikötők működéséről. Ezen túlmenően a kérdőívből a francia hatóságok tájékozódhattak nem csupán a felhasználói keresletről (például a kikötő vonzáskörzete, a tengeri szállítást igénybe vevő felhasználók rendelkezésére álló létesítmények, a kikötő megközelíthetősége stb. kapcsán), hanem arról is, hogy valószínűsíthetően milyen piaci kínálat lenne elérhető közszolgáltatási szerződés hiányában (annak teljes körű ismertetése alapján, hogy a kikötőkben milyen szolgáltatások és kapacitások állnak a hajózási társaságok rendelkezésére). A francia hatóságokhoz a marseille-i, a touloni és a nizzai kikötőtől ((120) preambulumbekezdés), valamint a Korzikai Kereskedelmi és Iparkamarán keresztül a korzikai kikötőktől érkeztek be válaszok ((124) preambulumbekezdés).

(753) A francia hatóságok tehát nyilvános konzultációkat folytattak, amelyek lehetővé tették számukra, hogy figyelembe vegyék a felhasználók érdekeit.

(754) Ezen túlmenően a francia hatóságok megbíztak egy független gazdasági tanácsadó céget (a Gecodiát), hogy a nyilvános konzultációkkal párhuzamosan állítsanak össze kiegészítő tanulmányt a felhasználói keresletről a konzultációk kiegészítése érdekében ((90) preambulumbekezdés). E tanulmány következtetéseit a Gecodia-jelentés tartalmazza. A Bizottság megjegyzi, hogy az ÁGÉSZ-keretszabály 14. pontja értelmében egy független gazdasági tanácsadó által valamely adott szolgáltatás iránt támasztott felhasználói keresletről készített tanulmány alkalmas eszköz lehet arra, hogy a szóban forgó szolgáltatás felhasználói érdekeit figyelembe vegyék, különösen akkor, ha a tanulmányt nyilvános konzultációval párhuzamosan készítik el.

([249]) 300 válasz kifejezetten a Marseille–Propriano útvonalra vonatkozott.

([250]) https://www.vie-publique.fr/questions-reponses/269387-les-sondages-dopinion-foire-aux-questions-faq (hozzáférés: 2024. október 18.).

(755) Mindez azt mutatja, hogy Franciaország több olyan eszközt is alkalmazott, amelyet a Bizottság az ÁGÉSZ-keretszabály 14. pontja értelmében alkalmasnak ítél a szóban forgó szolgáltatásokat felhasználó felek érdekeinek figyelembevétele szempontjából.

2. A Franciaország által a Marseille és Propriano közötti járatok felhasználóinak minőségi keresletével kapcsolatban levont következtetésekről

(756) A Bizottság megvizsgálja a francia hatóságok következtetéseit a következők kapcsán: i. az utasok szempontjából a tengeri közlekedés nem helyettesíthető a légi közlekedéssel, ii. a korzikai lakosnak minősülő utasok és a nem korzikai lakosnak minősülő utasok megkülönböztetése, iii. a marseille-i kikötő földrajzi helyettesíthetősége a touloni kikötővel és a nizzai kikötővel, és iv. a proprianói kikötő földrajzi helyettesíthetősége a többi korzikai kikötővel.

a) A tengeri szállítás légi közlekedéssel való helyettesíthetőségének hiányáról

(757) A Bizottság megjegyzi, hogy a francia hatóságok véleménye szerint a kontinentális terület és Korzika közötti tengeri szállítás iránt támasztatott felhasználói kereslet az érintett tengeri útvonaltól függetlenül nem elégíthető ki azonos feltételek mellett légi közlekedéssel. Franciaország több tényező alapján – melyeket a (127)–(131) preambulumbekezdés foglal össze – kizárta azt, hogy a légi szállítás és a tengeri szállítás helyettesíthető lenne egymással.

(758) E tényezők közül a Bizottság különösen azt emeli ki, hogy a felhasználókkal folytatott konzultáció eredményei jellemzően azt mutatják, hogy az ilyen jellegű helyettesíthetőség kizárt, mivel a válaszadók nagy többsége alig vagy egyáltalán nem hasonlítja össze a légi szállítást és a tengeri szállítást, különösen a Marseille–Propriano útvonalon. A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a Korzikára irányuló tengeri szolgáltatások esetében az utasok nagy része személygépkocsival utazik, amit a Corsica Ferries is megerősített észrevételeiben ((420) preambulumbekezdés). A Gecodia-jelentésből az is kitűnik, hogy az eljutási időhöz kapcsolódó korlátozó tényezők és a járatsűrűség is hozzájárul a helyettesíthetőség hiányához, mivel az eljutási idő jelentősen eltér a két szállítási mód esetében (1 óra repülőgéppel és 6–12 óra hajóval), továbbá mert a repülőjáratok száma jóval magasabb, mint hajójáratoké.

(759) E bizonyítékok alapján a Bizottság úgy véli, hogy ez az elemzés a jelek szerint nem tekinthető nyilvánvalóan helytelennek. Ezenkívül az érdekelt felek egyike sem tett észrevételt ezzel a kérdéssel kapcsolatban. A francia hatóságok tehát úgy zárhatták ki a Korzikára irányuló szolgáltatások esetében a légi és a tengeri szállítás egymással történő helyettesíthetőségét, hogy nem követtek el nyilvánvaló mérlegelési hibát.

b) A korzikai lakosnak minősülő utasok és a nem korzikai lakosnak minősülő utasok megkülönböztetéséről

(760) A Bizottság megjegyzi, hogy a Gecodia-jelentés alapján Franciaország úgy véli, hogy a Korzika és a kontinentális terület között utazó személyeknek két kategóriája van, melyek más-más keresletet támasztanak. E két kategóriát a korzikai lakosnak minősülő utasok és a nem korzikai lakosnak minősülő utasok alkotják ((132)–(135) preambulumbekezdés).

(761) Franciaország kifejti, hogy ez a megkülönböztetés abból ered, hogy a CdC a korzikai lakosok esetében különleges viteldíjat ír elő, melyet a hajózási társaságok is alkalmaznak. A különbségtétel abból is ered, hogy e két felhasználói kategóriába tartozó személyek viselkedése eltér a tengeri szállítási szolgáltatások igénybevétele tekintetében (a korzikai lakosnak minősülő utasok gyakrabban utaznak és egész évben, továbbá az éjszakai átkelést részesítik előnyben), és a Franciaország kontinentális területén található indulási/érkezési kikötőt is másképp választják meg (a korzikai lakosnak minősülő utasok számára Marseille és Nizza nem helyettesíthetők egymással, míg a nem korzikai lakosnak minősülő utasok esetében igen).

(762) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy ez a különbségtétel a jelek szerint nem szenved nyilvánvaló mérlegelési hibában. Azonban a Franciaország által benyújtott bizonyítékok mélyreható elemzése nyomán a Bizottság nem gondolja úgy, hogy e megfontolások bármelyike is indokolta volna ezt a különbségtételt.

(763) Először is, az az érv, amely szerint a korzikai lakosnak minősülő utasok esetében a közszolgáltatási kötelezettségek 2019. évi rendszere által előírt csökkentett viteldíjat érvényesítenek, önmagában nem bizonyítja azt, hogy a tengeri szállítási szolgáltatások igénybevétele során eltérő magatartást tanúsítana az utasok e csoportja. A viteldíjat a felhasználó lakóhelye, nem pedig a szóban forgó szolgáltatás igénybevételének módja alapján határozzák meg. A csökkentett viteldíj elsősorban azért létezik, mert a CdC politikai szándéka, hogy enyhíteni kívánja azokat a korlátozó tényezőket, melyeket az utasok e kategóriájára a szigetjellegből fakadóan tapasztal. A viteldíj megléte azonban nem bizonyítja, hogy a korzikai lakosnak minősülő utasok más magatartást tanúsítanának, mint a nem korzikai lakosnak minősülő utasok. Az az érv sem releváns, hogy a hajózási társaságok saját kezdeményezésükre különleges viteldíjakat alkalmazhatnak a korzikai lakosnak minősülő utasok esetében, mivel i. a jelen ügyben vizsgált szolgáltatások a Korzika és Franciaország kontinentális területe (nem pedig más földrajzi területek) közötti tengeri szállítási szolgáltatások, és ii. a közszolgáltatási kötelezettségek 2019. évi rendszere előírja a hajózási társaságok számára, hogy a Korzikát kiszolgáló bármely útvonalat igénybe vevő, korzikai lakosnak minősülő utasok esetében csökkentett viteldíjakat érvényesítsenek, és ebben nem hagy a hajózási társaságok számára mérlegelési lehetőséget.

(764) Továbbá, egyértelmű, hogy nem nyilvánvalóan meggyőzőek azok az érvek, amelyek szerint i. a korzikai lakosnak minősülő utasok egész évben utaznak (szemben a nem korzikai lakosnak minősülő utasokkal, akik főként nyáron utaznak), és ii. gyakrabban választják az éjszakai átkelést, mint a nem korzikai lakosnak minősülő utasok (akik a nappali utazást preferálják). Az első pontot illetően a felhasználókkal folytatott konzultáció azt mutatja, hogy a válaszadók többsége (a korzikai lakosok és a nem korzikai lakosok) évente kettő-öt alkalommal utazik ((112) preambulumbekezdés), többek között a Marseille–Propriano útvonalon, így az utasok e két kategóriája hasonló gyakorisággal utazik, jóllehet az év különböző szakaszaiban. A második ponttal kapcsolatban a Bizottság megjegyzi, hogy – amint azt maguk a francia hatóságok is elismerik – az a következtetés, hogy a korzikai lakosok gyakrabban utaznak éjszaka, mint a nem korzikai lakosok, csak a Toulon és Korzika közötti útvonalakra nézve vonható le. Ezzel szemben közel azonos számú korzikai lakos és nem korzikai lakos utazik éjjel a Nizza és Korzika közötti útvonalakon ([251]). Mindenesetre a felhasználókkal folytatott konzultáció eredményei egyértelműen azt mutatják, hogy az érintett tengeri útvonaltól függetlenül valamennyi felhasználó (a korzikai lakosok és a nem korzikai lakosok egyaránt) elégedettek a felhasználókkal folytatott konzultáció időpontjában érvényes korzikai indulási és érkezési időpontokkal, mely időpontok megerősítik, hogy a nem korzikai lakosnak minősülő utasok előnyben részesítik az éjszakai átkelést ((112) preambulumbekezdés).

(765) Általánosabban: a felhasználókkal folytatott konzultáció eredményei nagyrészt megerősítik, hogy az utasok – akár korzikai lakosok, akár nem – homogén keresletet támasztanak a tengeri szállítási szolgáltatások iránt, többek között a Marseille–Propriano útvonalon is ((112) preambulumbekezdés) ([252]).

(766) A Bizottság ezért a francia hatóságok által benyújtott információk alapján úgy véli, hogy nincs nyilvánvaló különbség a korzikai lakosnak minősülő utasok és a nem korzikai lakosnak minősülő utasok igényei között a Korzikára irányuló tengeri szállítási szolgáltatások igénybevétele tekintetében. Éppen ellenkezőleg, a Korzikára irányuló tengeri szolgáltatásokkal összefüggésben az utasok által a tengeri szállítási szolgáltatások iránt támasztott igény nagyon is homogén.

(767) Mindazonáltal a Bizottság megjegyzi, hogy a francia hatóságok a piaci hiányosságok elemzése céljából összesítették a korzikai lakosnak minősülő utasok és a nem korzikai lakosnak minősülő utasok által támasztott keresletet (lásd:16. táblázat). Ezenkívül a Marseille–Propriano útvonalra vonatkozó közszolgáltatási szerződés egyik utaskategóriára vonatkozóan sem ír elő konkrét közszolgáltatási kötelezettséget, azaz egyenlően kezeli őket, anélkül, hogy elismerné az egyik kategória sajátos közszolgáltatási igényét.

(768) Ebből következik, hogy a francia hatóságok által elkövetett nyilvánvaló mérlegelési hiba olyan különbségtételt foglalt magában, amely önmagában nem kérdőjelezte meg a Marseille–Propriano útvonalon fennálló közszolgáltatási igény minősítését.

c) A marseille-i kikötő és a kontinentális területen található többi kikötő egymással való földrajzi helyettesíthetőségéről

(769) A kontinentális indulási/érkezési kikötő kiválasztását illetően ((135) preambulumbekezdés) a Bizottság megjegyzi: a francia hatóságok arra az álláspontra helyezkedtek, hogy a korzikai lakosnak minősülő utasok nem tesznek különbséget a marseille-i kikötő és a touloni kikötő között. Más szóval a Korzikára irányuló vagy onnan induló útvonalat igénybe vevő, korzikai lakosnak minősülő utasok a végső célállomás elérése érdekében a marseille-i kikötőt és a touloni kikötőt egyaránt igénybe vehetik. Franciaország azonban úgy vélte, hogy a Marseille és Nizza

([251]) 78. lábjegyzet.

([252]) A korzikai indulási és érkezési időpontok, valamint a járatsűrűség mellett a Bizottság a felhasználókkal folytatott konzultáció alapján megjegyzi, hogy a korzikai lakosnak minősülő utasok és a nem korzikai lakosnak minősülő utasok i. ugyanúgy igénylik, hogy személygépkocsival és kabinban utazhassanak, és ii. a Marseille és Korzika közötti járatsűrűség tekintetében ugyanazok a preferenciáik.

közötti 200 km-es távolság miatt a korzikai lakosnak minősülő utasok nem tekintették e két kikötőt egymással helyettesíthetőnek a Korzikára irányuló és onnan induló utazásaik tekintetében. Következésképpen a Korzikára érkező vagy onnan induló járatot igénybe vevő korzikai lakosok által támasztott keresletet úgy kell értelmezni, hogy az magában foglalja a Marseille/Toulon és Korzika közötti járatok iránti utasigényt is, és a Korzika és a francia kontinentális terület között fennálló piaci hiányosságot a marseille-i és touloni kikötőkbe irányuló, illetve onnan érkező útvonalakon egyidejűleg kell vizsgálni.

(770) A nem korzikai lakosnak minősülő utasok esetében Franciaország azt állítja, hogy azok nem tesznek különbséget a három kontinentális kikötő között, és hogy e három kikötő teljes mértékben helyettesíthető egymással. Ezt a következtetését azonban nem támasztotta alá konkrét indokolással. Ez azt jelentette, hogy a nem korzikai lakosnak minősülő utasok által támasztott mennyiségi keresletet a három kontinentális kikötő tekintetében összesítve kellett kiszámítani, miközben a Korzika és a francia kontinentális terület között fennálló piaci hiányosság elemzését a marseille-i, a touloni és a nizzai kikötőkbe irányuló, illetve onnan érkező útvonalakon egyidejűleg kellett vizsgálni.

(771) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a felhasználókkal folytatott konzultáció eredményei azt mutatják, hogy az utasok többsége (függetlenül attól, hogy korzikai lakos-e vagy sem) összehasonlítja a Marseille-ben rendelkezésre álló átkelési lehetőségeket a többi kontinentális kikötővel, és hogy jelentős részük a Korzikára irányuló, illetve onnan induló utazása során 2019-ben legalább egy, Marseille-től eltérő kontinentális kikötőt is igénybe vett ((113) és (114) preambulumbekezdés). A marseille-i kikötőben alkalmazott tengeri viteldíj emelkedése esetén a válaszadók jelentős többsége Toulont választaná, kisebb részük pedig Nizzát. A Bizottság ugyanakkor megjegyzi, hogy az alternatívák ilyen összehasonlítása kevésbé gyakori a Marseille–Propriano útvonalon ((113) preambulumbekezdés), és ez a marseille-i kikötőben alkalmazott tengeri viteldíj feltételezett emelkedése esetén is így van ((114) preambulumbekezdés). Összességében az eredmények azt is mutatják, hogy a nem korzikai lakosnak minősülő utasok gyakrabban hasonlítják össze a különböző kontinentális kikötőkben rendelkezésre álló átkelési lehetőségeket, mint a korzikai lakosnak minősülő utasok.

(772) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a kikötőkkel folytatott konzultáció keretében a touloni és marseille-i kikötők kijelentették, hogy teljes mértékben versenyeznek egymással a tengeri személyszállítás terén, és vonzáskörzetük Franciaország egész területére kiterjed. A nizzai kikötő, valamint a marseille-i és touloni kikötő közötti verseny szintje a jelek szerint alacsonyabb, mivel a nizzai kikötő elsősorban regionális ügyfeleket vonz ((121) és (122) preambulumbekezdés). E három kikötő hatóságai azonban nem tettek említést semmilyen különösebb korlátozottságról azzal kapcsolatban, hogy infrastruktúrájuk igénybevételével mennyire könnyen lehetséges az utasforgalom kezelése ((123) preambulumbekezdés), jóllehet a touloni kikötői hatóság az infrastruktúrájának magas kihasználtsága miatt nem képes napi vagy heti menettérti utakat biztosítani Korzikára.

(773) Végezetül: a Bizottság megjegyzi, hogy Marseille és Toulon városa között a távolság körülbelül 60 km, illetve közúton és vasúton az átlagos eljutási idő kevesebb, mint egy óra ((25) preambulumbekezdés). A két város összeköttetései egymással igen jók: jelentős autópálya-infrastruktúra és gyakori vasúti összeköttetések állnak rendelkezésre. Ezzel szemben Nizza jóval távolabb van Toulontól és Marseille-től: több mint 150 km-es távolságra helyezkedik el, ami azt jelenti, hogy Toulonból és Nizzából közúton vagy vasúton megtett legalább 1 óra 45 perc – 2 óra átlagos menetidővel kell számolni, a jelentős közúti infrastruktúra és vasúti összeköttetések ellenére is.

(774) A Bizottság e tekintetben megjegyzi, hogy a két létesítmény közötti 100 km-t meghaladó távolság vagy egy órát meghaladó eljutási idő jelentheti azt, hogy a két helyszín között a felhasználók szemszögéből nem áll fenn verseny. A Bizottság meglátása szerint például egy repülőtér vonzáskörzete körülbelül 100 km sugarú, illetve autóval, autóbusszal, vonattal vagy nagy sebességű vonattal körülbelül 60 perc ([253]).

(775) Ezek a megállapítások az alábbi következményeket vonják maguk után:

(776) A Bizottság megítélése szerint a marseille-i és a touloni kikötők helyettesíthetők egymással az utasok szempontjából, függetlenül attól, hogy az utasok korzikai lakosok-e vagy sem. A két kikötő közötti távolság kevesebb mint 100 km, az eljutási idő pedig kevesebb mint 1 óra; a két város igen jól, rendszeres eljutást lehetővé tevő közúti és vasúti infrastruktúrával van összekapcsolva. A felhasználókkal és a kikötőkkel folytatott konzultációk azt is mutatják, hogy a két kikötő között erős verseny zajlik a személyszállítás terén ([254]). E tekintetben a francia hatóságok nem követtek el nyilvánvaló mérlegelési hibát.

([253]) A Bizottság közleménye – Iránymutatás a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról (HL C 99., 2014.4.4., 3. o.), 2.2. pont.

([254]) Ezt a következtetést a jelek szerint a versenyhatóság is osztja véleményének 297–305. pontjában.

(777) Ezzel szemben a Bizottság a hozzá benyújtott információk alapján úgy véli: nem támasztja alá elegendő bizonyíték azt, hogy a marseille-i és a nizzai kikötők helyettesíthetők lennének egymással az utasok szempontjából, (függetlenül attól, hogy az utasok korzikai lakosok-e vagy sem) ([255]).

(778) Először: a Bizottság megjegyzi, hogy a Marseille és Nizza közötti távolság jóval meghaladja a 100 km-t, az eljutási idő pedig az egy órát. Ezért főszabály szerint ki kell zárni a nizzai kikötő marseille-i kikötővel való helyettesíthetőségét. Másodszor, a felhasználókkal és a kikötőkkel folytatott konzultációk eredményei megerősítik, hogy a nizzai és marseille-i kikötők nem helyettesíthetők egymással. Maga a nizzai kikötő is rámutat arra, hogy vonzáskörzete csak regionális, szemben a másik két kontinentális kikötővel, melyek vonzáskörzete országos szintű. Harmadszor, a Gecodia-jelentés – amely pedig arra a következtetésre jut, hogy a nem korzikai lakosnak minősülő utasok (szemben a korzikai lakosnak minősülő utasokkal) a három kontinentális kikötőt egymással helyettesíthetőnek tekintik – nem támasztja alá ezt a következtetést.

(779) A Franciaország által benyújtott információk alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a nizzai kikötő nyilvánvalóan nem helyettesíthető a marseille-i kikötővel, függetlenül attól, hogy az utasok korzikai lakosok-e vagy sem.

(780) Mindazonáltal a Bizottság úgy véli, hogy ez a nyilvánvaló hiba a jelen ügyben nem befolyásolja a Marseille és Propriano közötti személyszállítási közszolgáltatás iránti igény minősítését.

(781) Először, a becsült mennyiségi keresletet (vagyis a szállítandó utasok számát) illetően a Bizottság megjegyzi, hogy Franciaország nem becsülte túl a Franciaország kontinentális területe és a proprianói kikötő között utazó utasok által támasztott mennyiségi keresletet, mivel a proprianói kikötő hagyományosan csak Marseille-jel van kapcsolatban, a touloni és a nizzai kikötővel nem. Ezért a proprianói kikötő és Franciaország kontinentális területe között utazó utasok teljes száma tulajdonképpen megegyezett a Marseille–Propriano útvonal utasainak számával. A francia hatóságok által a 2016–2021-es időszakra vonatkozó adatok alapján becsült kereslet ((150) preambulumbekezdés) a Marseille és Propriano közötti múltbeli forgalomra korlátozódott. Következésképpen a francia hatóságok szigorúan belefoglalták a Marseille és Propriano közötti keresletet a közszolgáltatás iránti igénybe, így jelen ügyben nem volt jelentősége annak, hogy a touloni és nizzai kikötőket a közszolgáltatás hatálya alá vonták-e vagy sem.

(782) Másodszor és ugyanígy, ez a hiba nem érvénytelenítette a piaci hiányosságok elemzését, mivel az elemzés mindenképpen azt mutatta, hogy egyetlen üzemeltetőnek sem áll szándékában kereskedelmi szolgáltatásokat nyújtani a proprianói kikötő és Franciaország kontinentális területe között ((828) preambulumbekezdése). A teljes piaci hiányosság tehát mindenképpen fennáll, függetlenül attól, hogy a kontinentális területen található kikötők milyen mértékben helyettesíthetők a Proprianóba irányuló járatok esetén.

d) A proprianói kikötő és többi korzikai kikötő földrajzi helyettesíthetőségének hiányáról

(783) A Bizottság megjegyzi, hogy a korzikai indulási/érkezési kikötőknek az utasok általi kiválasztását illetően a francia hatóságok nem végezték el a korzikai kikötők földrajzi helyettesíthetőségének – és ezen belül a proprianói kikötő és a többi korzikai kikötő földrajzi helyettesíthetőségének – konkrét elemzését a felhasználók szempontjából. A panaszban a Corsica Ferries előadta, hogy az ajacciói kikötő és a proprianói kikötő viszont teljes mértékben helyettesíthető egymással az utasok szempontjából. Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy a jelek szerint nem ez a helyzet, tekintettel a két helyszín közötti jelentős eljutási időre és az utazás sajátos topográfiai jellemzőire ([256]).

(784) A francia hatóságok a hivatalos vizsgálati eljárás során e tekintetben több bizonyítékot is benyújtottak, amelyek véleményük szerint bizonyítják, hogy a proprianói kikötő nem helyettesíthető az ajacciói kikötővel, vagy – általánosabban nézve – a többi korzikai kikötővel (2.1., 2.2. és 4.1.3. szakasz). Egyes érdekelt felek is szolgáltak bizonyítékokkal ezzel kapcsolatban: a Corsica Ferries ragaszkodott ahhoz, hogy ajacciói kikötő és a proprianói kikötő helyettesíthető egymással, ezzel szemben a Corsica Linea vitatta ezt.

([255]) Mivel jelen határozat szempontjából nem releváns az, hogy a touloni és a nizzai kikötők helyettesíthetők-e egymással vagy sem, a Bizottság nem tesz észrevételt ezzel a kérdéssel kapcsolatban, különösen mivel a francia hatóságok nem szolgáltattak bizonyítékot a helyettesíthetőség értékeléséhez.

([256]) Az eljárás megindításáról szóló határozat (300) preambulumbekezdése.

(785) A Bizottság mindenekelőtt megjegyzi, hogy a hozzá benyújtott információk alapján a proprianói kikötő jelentős távolságra helyezkedik el Bastia és L'Île-Rousse kikötőitől ((36) és (37) preambulumbekezdés). Ennélfogva a proprianói kikötő nem tekinthető e másik két kikötővel helyettesíthetőnek.

(786) Ajaccio és Porto-Vecchio kikötőit illetően a Bizottság megjegyzi, hogy e kikötők körülbelül 70 km-re helyezkednek el Proprianótól. Az eljutási idő azonban mindkét esetben közel 1 óra 30 perc autóval és 1 óra 45 perc autóbusszal, és naponta viszonylag kevés járat áll rendelkezésre ((36) és (37) preambulumbekezdés). E hosszú eljutási idők főszabály szerint kizárják azt, hogy Ajaccio és Porto-Vecchio kikötői helyettesíthetők lennének a proprianói kikötővel.

(787) A Bizottság a francia hatóságokhoz hasonlóan ((361) preambulumbekezdés) azt is megjegyzi, hogy a Propriano és Ajaccio/Porto-Vecchio közötti eljutási időt befolyásolja az is, hogy az utak kanyargósak, ami növeli a – Korzikán különösen gyakori – közúti balesetek kockázatát. A szigeten magas a halálos kimenetelű közúti balesetek aránya is ((18) preambulumbekezdés). Ezek a földrajzi korlátok a benzin árának növekedéséhez is hozzájárulnak, amint arra a Corsica Linea észrevételeiben helyesen rámutat ((549) preambulumbekezdés); ezek a költségek különösen magasak Korzikán ((21) preambulumbekezdés), és mindehhez hozzátartozik, hogy a proprianói régiót súlyosan érintette a 2022. évi magas infláció, amely növelte a helyi lakosság napi megélhetési költségeit ((23) preambulumbekezdés). Ezek a francia hatóságok által benyújtott objektív információk – amelyek az AGÉSZ-keretszabály 14. pontjának megfelelően figyelembe veszik a felhasználók érdekeit – megerősítik azt a megállapítást, hogy a jelek szerint nem nyilvánvalóan téves azzal számolni, hogy a felhasználók szempontjából egyfelől Ajaccio és Porto-Vecchio, másfelől pedig Propriano kikötői nem helyettesíthetők egymással.

(788) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy bár a felhasználókkal folytatott konzultáció nem tartalmazott konkrét kérdéseket a korzikai kikötők földrajzi helyettesíthetőségére vonatkozóan, a konzultáció eredményei mégis engednek némi betekintést e kérdésbe. Amint azt a (113) és (114) preambulumbekezdés kifejti, az utasok ugyan jellemzően összehasonlítják a különböző kontinentális kikötőkből Korzikára irányuló átkeléseket, az összehasonlításból származó következtetések útvonaltól függően eltérnek. A jelek szerint a Marseille–Propriano útvonalon utazó válaszadók többsége (több mint 60 %-a) 2019-ben nem vett igénybe alternatív megoldásként más kontinentális kikötőkbe irányuló / onnan kiinduló tengeri szállítási szolgáltatásokat (például a Toulon–Ajaccio vagy a Toulon–Porto-Vecchio útvonalon), és több mint 50 %-uk egyáltalán nem hasonlította össze a kontinentális kikötőkben elérhető, Propriano irányába/irányából történő átkeléseket, ellentétben a Korzikáról induló és oda irányuló összes többi útvonallal.

(789) Tekintettel arra, hogy a proprianói kikötő csak egyetlen összeköttetéssel rendelkezik a kontinentális terület felé (Marseille), ezek az eredmények még inkább azt mutatják, hogy a felhasználók nem hasonlítják össze a Marseille–Propriano útvonalat a többi kontinentális kikötőben elérhető alternatív lehetőségekkel (ilyen például a Toulon–Ajaccio vagy a Toulon–Porto-Vecchio útvonal), hogy Proprianóba vagy Proprianóból utazzanak.

(790) Mindezen megfontolások alapján a Bizottság úgy véli, hogy nem nyilvánvalóan helytelen, ha a francia hatóságok a jelen ügyben úgy ítélik meg, hogy a Propriano és Ajaccio/Porto-Vecchio kikötői nem helyettesíthetők egymással a felhasználók szempontjából ([257]).

(791) A Corsica Ferries által benyújtott észrevételek – amelyek csupán azt vitatják, hogy az ajacciói kikötő és a proprianói kikötők helyettesíthetők lennének egymással – nem változtatnak e következtetésen.

(792) Először, amikor a Corsica Ferries megállapítja, hogy Propriano és Ajaccio között a távolság csupán 70 km, és hogy ez a távolság elhanyagolható az utasok szempontjából, akik az esetek többségében járművel kelnek át ((420) preambulumbekezdés), a két kikötő közötti helyettesíthetőséget kizárólag a közöttük lévő távolságra alapozza. A két kikötő közötti távolság azonban csak az egyik tényező a helyettesíthetőség mértékének meghatározásában.

([257]) E tekintetben fel kell hívni a figyelmet arra, hogy a felhasználókkal folytatott konzultáció keretében benyújtott kérdőív a tengeri szállítási szolgáltatásoknak a teljes útvonalon (például Marseille–Ajaccio) történő igénybevételére vonatkozó kérdéseket tartalmazott, tehát ily módon figyelembe vette a felhasználók igényeit és preferenciáit mind a marseille-i kikötőből való induláskor, illetve oda érkezéskor, mind pedig a korzikai kikötőkből való induláskor, illetve oda érkezéskor. Hasonlóképpen, a légi és a tengeri közlekedés egymással való helyettesíthetőségével kapcsolatos kérdések a kontinentális területről vagy Korzikáról induló felhasználókat is érintették. A korzikai kikötők földrajzi helyettesíthetőségének kérdése tehát az egyetlen olyan pont, amely hiányzik a felhasználói konzultációból és a Gecodia-jelentésből, de a francia hatóságok által benyújtott bizonyítékok alapján nem vonható le az a következtetés, hogy ez a mulasztás nyilvánvaló mérlegelési hibának minősülne.

(793) Másodszor, a Corsica Ferries előadja, hogy tévedés azt hinni, hogy a körülbelül egyórás utazási idő akadályt jelentene a két kikötő helyettesíthetősége szempontjából ((421) preambulumbekezdés). Az ajacciói kikötő és a proprianói kikötő közötti eljutási idő azonban nem körülbelül 1 óra, hanem közúton és 1 óra 30 perc, autóbusszal pedig 1 óra 45 perc ((36)–(37) preambulumbekezdés), tehát jóval hosszabb ([258]).

(794) Ebben az összefüggésben a Corsica Ferries megjegyzi, hogy a francia hatóságok megítélése szerint a Marseille és Nizza, illetve a Toulon és Nizza közötti hosszabb eljutási idők nem jelentik azt, hogy e kikötők ne lennének egymással helyettesíthetők ((422) preambulumbekezdés). A Bizottság azonban úgy véli, hogy a kontinentális kikötők földrajzi helyettesíthetőségének elemzése nem releváns a korzikai kikötők földrajzi helyettesíthetőségének vizsgálata szempontjából, mivel ez utóbbiakat olyan elemzésnek kell alávetni, amely kifejezetten tekintettel van a korzikai körülményekre és sajátosságokra. Mindenesetre a Bizottság úgy véli, hogy a Gecodia-jelentésen belül a kontinentális területen található kikötők helyettesíthetőségének mértékére vonatkozó elemzés a (780) preambulumbekezdésben kifejtett okok miatt nem volt kellően alapos.

(795) Harmadszor, a Corsica Ferries megjegyzi, hogy az Ajaccio és Propriano között félúton (különösen a Grosseto-Prugnában) élő lakosok a két kikötőt egymással helyettesíthetőnek tekintették ((423) preambulumbekezdés). A Bizottság ugyanakkor megjegyzi, hogy egy kikötő vonzáskörzetének elemzéséhez az adott területen valamennyi felhasználót figyelembe kell venni, és nem csak azokat, akik e terület határán élnek és akik szükségszerűen kapcsolatban állhatnak egy másik vonzáskörzettel. Ugyanis minden vonzáskörzetnek szükségszerűen vannak peremei, melyek szélén a felhasználók egy vagy több más infrastruktúrát vagy szolgáltatást is igénybe vehetnek ([259]). Mindenesetre a Corsica Ferries nem bizonyítja, hogy a Grosseto-Prugna lakosai alkotnák a proprianói kikötőben tengeri szállítási szolgáltatásokat igénybe vevő utasok többségét vagy akár ezeknek az utasoknak a körében jelentős kisebbségnek számítanának.

(796) Negyedszer – amint azt az eljárás megindításáról szóló határozat ([260]) megállapítja, és ezt a Corsica Ferries sem vitatta – a Bizottság megjegyzi: az, hogy a jellemzően Proprianóban hajóra szálló utasoknak Ajcacióba kell utazniuk, ha olyan napokon kívánnak eljutni a kontinentális területre, amikor a proprianói kikötőben nincs menettérti járat, az utas szempontjából nem annak tulajdonítható, hogy az egyik kikötő mellett döntött a másikkal szemben, hanem annak, hogy Ajcacióba kell utaznia, mivel Proprianóban nincs elérhető szolgáltatás. Tehát a Corsica Ferries érvelésével ellentétben ((424) preambulumbekezdés) ez a tény nem tekinthető relevánsnak a két kikötő helyettesíthetőségének értékelése szempontjából.

(797) Végezetül, azt a tényt illetően, hogy a francia hatóságok egy nemzeti bíróság által elrendelt szakértői vélemény keretében 2018-ban maguk ismerték el, hogy a proprianói kikötő és az ajacciói kikötő személyszállítási szempontból helyettesíthetők egymással ((425) preambulumbekezdés), meg kell állapítani, hogy e körülmény nem releváns, mivel a jelen ügyben vizsgáltaktól eltérő intézkedéseket érint. Nem szabad megfeledkezni arról, hogy a vélemény arra vonatkozott, hogy a proprianói kikötő és az ajacciói kikötő a 2007 és 2013 közötti időszakra vonatkozó közszolgáltatási szerződés keretében a nyári időszakra bevezetett kiegészítő szolgáltatások vonatkozásában helyettesíthetők-e egymással, mely szolgáltatás finanszírozása összeegyeztethetetlen állami támogatásnak minősült ((67) preambulumbekezdés).

(798) Tehát tévesek a Corsica Ferries azon érvei, amelyek szerint e vélemény i. a Korzikára irányuló tengeri szolgáltatásokra és a közszolgáltatási szerződések által előírtakhoz hasonló közszolgáltatási kötelezettségekre, továbbá ii. egy olyan közelmúltbeli időszakra vonatkozott, amelynek során nem történt jelentős változás a tengeri szolgáltatások piacán ((426) preambulumbekezdés). A közszolgáltatási szerződések nem írnak elő olyan kiegészítő szolgáltatást, mint amilyenről a 2007 és 2013 közötti időszakra vonatkozó közszolgáltatási szerződések rendelkeznek.

([258]) A Corsica Ferries továbbá azt állítja, hogy az Ajaccio és Propriano között félúton elhelyezkedő Grosseto-Prugnából 40 perc alatt lehet eljutni Ajcacióba, és 45 perc alatt Proprianóba. A teljes eljutási időt ezzel 85 percre, azaz 1 óra 25 percre becsüli.

([259]) Ha például azt feltételezzük, hogy két infrastruktúra közel 400 km-re helyezkedik el egymástól, akkor a kettő között félúton (azaz 200 km-re) élő felhasználók számára a két infrastruktúra egymással helyettesíthető lehet, ha minden más tényező azonos. Ez azonban nem jelenti azt, hogy a két infrastruktúra pusztán emiatt helyettesíthető lenne egymással.

([260]) Az eljárás megindításáról szóló határozat (301) preambulumbekezdése.

(799) Ezenkívül a Corsica Ferries észrevételeinek 8. mellékletében szereplő levél nem tartalmaz semmilyen ténybeli vagy jogi bizonyítékot azon okokra vonatkozóan, amelyek alapján a jogi szakértő azt állapította meg, hogy az ajacciói kikötő és a proprianói kikötők helyettesíthetők egymással, így a Bizottságnak nem áll módjában e bizonyítékokat belefoglalni az elemzésébe. A levél csak arra utal, hogy a felek „*egyetértettek*" a helyettesíthetőség fennállásáról. A francia hatóságok azonban vitatják, hogy jelen ügyben az ajacciói kikötő és a proprianói kikötők helyettesíthetők lennének egymással (4.1.3. szakasz), és álláspontjuk alátámasztására több objektív bizonyítékot terjesztettek elő, amelyekkel kapcsolatban a Bizottságnak az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése értelmében állást kell foglalnia. A Corsica Ferries által az észrevételeiben előadott bizonyítékok egyike sem alkalmas annak bizonyítására, hogy nyilvánvalóan tévesek lennének azok az információk, amelyeket Franciaország arra vonatkozóan szolgáltatott, hogy az ajacciói kikötő és a proprianói kikötő nem helyettesíthetők egymással.

e) Következtetések az utasok által támasztott minőségi keresletről

(800) Összefoglalásként elmondható: a fentiek összességéből kitűnik, hogy a francia hatóságok az ÁGÉSZ-keretszabály 14. pontjának megfelelően alkalmas eszközöket vettek igénybe az utasok által a Marseille és Propriano között támasztott minőségi kereslet azonosítására.

(801) Ezeknek az eszközöknek a segítségével a francia hatóságok meg tudták állapítani a tengeri szállítási szolgáltatások iránti felhasználói igényeket, jóllehet mérlegelési hibát követtek el, amikor különbséget tettek a korzikai lakosnak minősülő utasok és a nem korzikai lakosnak minősülő utasok között, tekintettel arra, hogy e két kategória esetében a kereslet nagyjából homogén. Ez a hiba azonban nincs hatással arra az elemzésre, amelyet a francia hatóságok a Marseille–Propriano útvonalon fennálló közszolgáltatási igény kapcsán végeztek.

(802) Ezenkívül – bár a francia hatóságok helyesen állapították meg a marseille-i és touloni kikötőknek a felhasználók szempontjából való földrajzi helyettesíthetőségét – a marseille-i és a nizzai kikötők egymással való helyettesíthetőségének alapos elemzését már nem végezték el. Mindazonáltal ez a hiba nem befolyásolja annak elemzését, hogy a Marseille és Propriano közötti útvonalon fennáll-e a közszolgáltatás iránti igény.

(803) Végezetül, a francia hatóságok által benyújtott bizonyítékok kellően megalapozottak ahhoz, hogy kizárják proprianói kikötő és a többi korzikai kikötő közötti helyettesíthetőség hiányával kapcsolatos nyilvánvaló mérlegelési hibát.

7.3.2.1.1.1.2. Mennyiségi kereslet

(804) A Marseille és Korzika közötti minden egyes tengeri útvonal (többek között a Marseille–Propriano útvonal) iránti utasigény számszerűsítése érdekében a Bizottság megjegyzi, hogy a francia hatóságok a 2023–2030-as időszakra vonatkozó előrejelzéseket készítettek, amelyekhez referenciaként a 2019-re vonatkozó adatokat vették alapul, mivel 2020-ra és 2021-re hatással volt a Covid19-világjárvány ((150) preambulumbekezdés) ([261]). Más szóval, a francia hatóságok a legutóbbi olyan évet választották ki, amikor a tengeri személyszállítási piac a tengeri szolgáltatásokkal összefüggésben a szokásos módon működött. A Bizottság szerint e döntés nem szenved nyilvánvaló mérlegelési hibában.

(805) Ezenkívül az elemzés tárgyát képező időszak jövőbeli keresletének becslése érdekében a francia hatóságok hivatalos forrásokból származó átlagos éves növekedési rátát alkalmaztak, nevezetesen az ökológiai átállásért felelős minisztérium által közzétett, a 2021-ben rendelkezésre álló adatok alapján kiszámított, 2030-ig tartó időszakra vonatkozó átlagos éves növekedési rátát ((150) preambulumbekezdés). A Bizottság megjegyzi, hogy ezt az átlagos éves növekedési rátát többek között abból a célból számították ki, hogy a közlekedéssel kapcsolatos projektekre vonatkozó közlekedési előrejelzéseket a helyi hatóságok rendelkezésére bocsássák, mint a jelen ügyben is történt. A francia hatóságok tehát nem követtek el nyilvánvaló mérlegelési hibát, amikor ezt az átlagos éves növekedési rátát vették figyelembe, annál is inkább, mivel azt Korzika sajátos helyzetének figyelembevétele érdekében kiigazították, amire az ökológiai átállásért felelős minisztérium által készített tanulmányok is kitértek.

(806) Az érdekelt felek ezzel kapcsolatban nem nyújtottak be észrevételeket.

([261]) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a 2022. évi adatok még nem álltak rendelkezésre akkor, amikor a francia hatóságok elvégezték a közszolgáltatás iránti igények elemzését.

(807) Franciaország tehát nem követett el nyilvánvaló mérlegelési hibát a Marseille és Propriano közötti személyszállítás iránti mennyiségi kereslet elemzése során.

7.3.2.1.1.2. Piaci hiányosság fennállása

7.3.2.1.1.2.1. A közszolgáltatási szerződés hiányában elérhető piaci kínálat azonosítása

1. A Franciaország által a piaci kínálat azonosítására használt alkalmas eszközökről

(808) A Bizottság megjegyzi, hogy a francia hatóságok elindították az üzemeltetőkkel folytatott konzultációt, amelyben arra kérték fel az összes érdekelt tengerhajózási üzemeltetőt, hogy fejtsék ki véleményüket azokról a szolgáltatásokról, amelyeket Korzika és Franciaország kontinentális területe között nyújtanának közszolgáltatási szerződés hiányában. Az üzemeltetőkkel folytatott konzultáció öt héten át tartott, és a CdC honlapján hozzáférhető volt minden olyan üzemeltető számára, amely részt kívánt venni benne ((97) preambulumbekezdés).

(809) Az üzemeltetőkkel folytatott konzultáció magában foglalt egy kérdőívet azon kereskedelmi szolgáltatások jellemzőiről, amelyeket az üzemeltetők kínálnának. E kérdőívhez több olyan dokumentumot csatoltak, amelyek tájékoztatták az üzemeltetőket i. a Korzikára irányuló tengeri szolgáltatások fő jellemzőiről, ii. a lépésekről, melyeket a francia hatóságok tettek a közszolgáltatás iránti igény fennállásának megállapítása érdekében, valamint iii. a Franciaország által eredetileg azonosított különböző felhasználói kategóriákról, továbbá iv. rövid tájékoztatást adtak a felhasználókkal folytatott konzultációk eredményeiről ((98) preambulumbekezdés). A közölt információk tehát lehetővé tették az üzemeltetők számára, hogy megismerjék a konzultáció körülményeit.

(810) Az üzemeltetők számára hozzáférhetővé tett kérdőív többek között arra kérte fel a válaszadókat, hogy ismertessék azoknak a kereskedelmi szolgáltatásoknak a jellemzőit, amelyeket kínálnának ((163)–(165) preambulumbekezdés). Így a francia hatóságok tájékozódhattak a következőkről: a kiszolgált útvonalak száma, járatsűrűség, a használt hajók kapacitása és jellemzői, indulási és érkezési idők, a fedélzeten kínált szolgáltatások, az év azon időszakai, amelyek során a szolgáltatás igénybe vehető, hogy a járatok megállnak-e az indulási és az érkezési kikötőn kívül más kikötőben is stb. A Bizottság megjegyzi, hogy ezek a kérdések tükrözték a felhasználókkal folytatott konzultáció során felvetett kérdéseket (menetrendek, járatsűrűség, kabinos hajók és hajókapacitás, az év különböző időszakai, indulási/érkezési kikötők stb.).

(811) A francia hatóságoknak így lehetőségük nyílt arra, hogy a közszolgáltatás iránti igény fennállásának megállapítása érdekében a szolgáltatók által nyújtott kínálatot össze tudták vetni a felhasználói kereslet jellemzőivel. Téves tehát azt állítani – amint azt a Corsica Ferries teszi ((461) preambulumbekezdés) – hogy a kérdőív csupán arra hívta fel az üzemeltetőket, hogy ismertessék a szolgáltatásokat, amelyeket a területi folytonossághoz kapcsolódó igények kielégítése érdekében nyújtanának. Ellenkezőleg: a kérdőív röviden annak a meglévő és potenciális piaci kínálatnak a teljes leírását kérte, amelyet az üzemeltetők közszolgáltatási szerződés hiányában valószínűleg nyújtanának. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a Corsica Ferries az üzemeltetőkkel folytatott konzultációra adott válaszában kifogásolta a kérdések részletességét ((169) preambulumbekezdés).

(812) Mindebből az is egyértelműen kitűnik, hogy a Corsica Ferries alaptalanul állítja, hogy a francia hatóságok nem dolgoztak ki átlátható és objektív kontrafaktuális forgatókönyvet (lásd a (459) preambulumbekezdést).

(813) Ezenkívül a Bizottság megjegyzi, hogy a francia hatóságok a kikötőkkel is konzultáltak, ami lehetővé tette számukra, hogy a kikötők által a hajózási társaságoknak nyújtott kapacitásra és szolgáltatásokra vonatkozóan releváns információkat gyűjtsenek ((752) preambulumbekezdés).

(814) Ennek eredményeként a francia hatóságok az ÁGÉSZ-keretszabály 14. pontjával összhangban megfelelő nyilvános konzultációkat folytattak a szolgáltatók érdekeinek figyelembevétele érdekében.

2. Franciaországnak a piaci kínálat azonosításával kapcsolatos következtetéseiről

(815) A Bizottság megjegyzi, hogy három üzemeltető vett részt a felhasználókkal folytatott konzultációban ((166) preambulumbekezdés). A Corsica Linea és a La Méridionale úgy nyilatkozott, hogy közszolgáltatási szerződés hiányában nem nyújtanának kereskedelmi szolgáltatásokat ((167) preambulumbekezdés). A Corsica Ferries ismertette a francia hatóságokkal, hogy milyen kereskedelmi kínálattal állna elő közszolgáltatási szerződés hiányában ((170)–(173) preambulumbekezdés).

(816) Észrevételeiben a Corsica Ferries lényegében úgy véli, hogy a Corsica Linea és a La Méridionale nyilatkozatai nem voltak hihetők, és ezért a francia hatóságoknak azokat részletesebben kellett volna elemezniük ((464) és (465) preambulumbekezdés).

(817) Elöljáróban a Bizottság megjegyzi, hogy az ÁGÉSZ-keretszabály 14. pontja és a kabotázsról szóló rendeletnek az ítélkezési gyakorlat (az SNCM II ügyben hozott ítélet) által értelmezett 4. cikke szerint a tagállamok széles mérlegelési jogkörrel rendelkeznek az esetleges piaci hiányosság elemzéséhez szükséges megfelelő eszközök megválasztása tekintetében. E tekintetben nyilvános konzultációt szervezhetnek ((737) preambulumbekezdés) abból a célból, hogy összegyűjtsék az üzemeltetők véleményét arról, hogy a piac képes-e kielégíteni a hatóságok által azonosított keresletet. Ezt az érdekelt felek egyike sem vitatta.

(818) A Bizottság megjegyzi, hogy a jelen ügyben a francia hatóságok nyilvános üzemeltetői konzultációt szerveztek, amelynek tartalma lehetővé tette számukra, hogy pontos és teljes körű információkat gyűjtsenek arról a piaci kínálatról, amely a Korzikára irányuló tengeri szolgáltatások terén a közszolgáltatási kötelezettségek 2019. évi rendszerének keretében lenne elérhető közszolgáltatási szerződés hiányában (3.4.2.2.1. szakasz).

(819) Ha egy tagállam teljes körű és pontos nyilvános konzultációt szervez, az üzemeltetők döntenek arról, hogy részt vesznek-e abban vagy sem, és ha a részvétel mellett döntenek, akkor jóhiszeműen kötelesek eljárni. Ez azt jelenti, hogy kötelesek pontos és teljes körű információkat szolgáltatni a tagállamnak annak érdekében, hogy az a lehető legteljesebb mértékben elemezni tudja, hogy közszolgáltatási kötelezettség hiányában milyen kínálat lenne igénybe vehető.

(820) A jelen ügyben a Corsica Linea és a La Méridionale által nyújtott *meglévő piaci kínálatot* illetően a Bizottság a francia hatóságok és az érdekelt felek által szolgáltatott információk alapján megjegyzi, hogy a közszolgáltatási szerződések odaítélésének időpontjában (2022. december 20.) sem a Corsica Linea, sem a La Méridionale nem kínált a közszolgáltatási szerződések keretén kívüli kereskedelmi szolgáltatásokat a Korzika és Franciaország kontinentális területe közötti egy vagy több útvonalon. E társaságok csak Franciaország és Észak-Afrika között kínáltak nemzetközi kereskedelmi tengeri szállítási szolgáltatásokat. A Corsica Ferries észrevételeiben nem szolgál ezt cáfoló bizonyítékkal, csupán tájékoztatást nyújt a Corsica Linea és a La Méridionale által 2023-ban és 2024-ben, vagyis a közszolgáltatási szerződések odaítélésének időpontját követően ténylegesen kínált szolgáltatásokról ((465) preambulumbekezdés). Ezért a francia hatóságoknak nem állt módjukban a Corsica Linea vagy a La Méridionale által nyújtott meglévő magánkínálat elemzésére hagyatkozni.

(821) A La Méridionale és a Corsica Linea *potenciális kínálatát* illetően a Corsica Ferries által benyújtott első BRG-tanulmány megállapítja, hogy a Corsica Linea 2022 júniusában szállítási tervet nyújtott be az OTC-nek, amelyben tájékoztatta arról a szándékáról, hogy 2023 folyamán Marseille és Propriano között 19 menettérti járatot, Marseille és Ajaccio között öt menettérti járatot, Marseille és L'Île-Rousse között pedig 10 menettérti járatot szándékozik indítani. Egyértelmű azonban, hogy a szállítási terv i. nem érintette La Méridionale-t, ii. benyújtására több mint három hónappal az üzemeltetőkkel folytatott konzultációt követően került sor, illetve azt követően, hogy Franciaország azonosította a közszolgáltatás iránti igény jellemzőit, miközben a közszolgáltatási szerződések odaítélésére irányuló eljárások már 2022. május 6-án megindultak, iii. csak a 2023-as évre tervezett műveletekre vonatkozott, holott az üzemeltetőkkel folytatott konzultáció célja a 2023–2028-as időszakban elérhető piaci kínálat elemzése volt. E korlátozásokra tekintettel e körülmény önmagában nem elegendő annak bizonyításához, hogy a Corsica Linea nyilatkozatai nem voltak hitelesek. Mindenesetre a Corsica Ferries nem szolgál bizonyítékkal arra nézve, hogy a szállítási terv – amely egyébként is elhanyagolható számú menettérti útra vonatkozik – hogyan befolyásolhatta volna az elemzést, melyet a francia hatóságok a piaci hiányosságok vonatkozásában végeztek.

(822) Ezenkívül nem róható fel a francia hatóságoknak, hogy nem végezték el az üzemeltetőkkel folytatott konzultációra adott válaszok alapos elemzését, ha abban az időpontban nem rendelkeztek bizonyítékkal, amely azt támasztotta volna alá, hogy a szóban forgó nyilatkozatok nyilvánvalóan pontatlanok. A Corsica Ferries által a versenyhatóság véleményének 369. pontjára tett utalás ((464) preambulumbekezdés) e tekintetben nem releváns, mivel ebben a vonatkozásban semmilyen bizonyítékot nem szolgáltat. Először, a vélemény annak a közszolgáltatási igénynek a jellemzőit ismertette, amelyet a 2019 és 2020 közötti időszakra vonatkozó közszolgáltatási szerződések keretében elégítettek ki, nem pedig a szóban forgó intézkedésekét. Másodszor, a vélemény a nyilvános konzultációhoz képest alternatív módszer alkalmazását javasolja. Mindazonáltal, amint az a (814) preambulumbekezdésben szerepel, a jelen ügyben az üzemeltetőkkel folytatott konzultáció megfelelő eszköz volt a piaci hiányosság elemzésére, és az ÁGÉSZ-keretszabály értelmében a francia hatóságoknak ehhez egyéb eszközöket nem kellett alkalmazniuk.

(823) Ezenkívül önmagában az a tény, hogy a Corsica Linea és a La Méridionale azonos válaszokat adott az üzemeltetőkkel folytatott konzultációra, nem bizonyítja az őket érintő összeférhetetlenség vagy a kettőjük közötti koordináció fennállását. Hasonlóképpen önmagában az a tény, hogy a Corsica Linea és a La Méridionale a lejáró koncesszió jogosultjai, önmagában nem ad okot annak kétségbe vonására, hogy az üzemeltetőkkel folytatott konzultáció során hiteles válaszokat adtak, vagy éppenséggel arra, hogy e konzultációból kimaradjanak ((466) preambulumbekezdés). E tekintetben azon állítást illetően, amely szerint a Corsica Lineát részvényesi összetétele – összeférhetetlenség miatt – megakadályozta a konzultációban való részvételben ((462) és (463) preambulumbekezdés), a Bizottság megjegyzi, hogy a Corsica Ferries észrevételeiben semmi nem támasztja alá, hogy a Corsica Linea részvényesei lettek volna „a korzikai tengeri árufuvarozási szolgáltatásokat igénybe vevő fő ügyfelek". A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a 2006/123/EK irányelv 14. cikke nem tiltja az egymással versengő gazdasági szereplők számára, hogy nyilvános konzultációban vegyenek részt, amint az a jelen ügyben is történt. Mindenesetre a Corsica Ferries nem bizonyítja, hogy a francia hatóságok hogyan juthattak volna más következtetésre a piaci hiányosság vizsgálata nyomán abban az esetben, ha a Corsica Linea számára megtiltották volna az üzemeltetőkkel folytatott konzultációban való részvételt.

(824) Végezetül – ellentétben Corsica Ferriesnek a (467) preambulumbekezdésben hivatkozott állításával – a Corsica Linea és a La Méridionale nem csupán általános és elvont kijelentéseket tett, mindenféle összefüggés és konzultáció nélkül. A Bizottság rámutat arra, hogy az üzemeltetőkkel folytatott konzultáció során felkérték a válaszadókat arra, hogy részletezzék, milyen piaci kínálatot nyújtanának közszolgáltatási szerződés hiányában. Mivel a Corsica Linea és a La Méridionale jelezte, hogy nem nyújtanának kereskedelmi szolgáltatásokat, nem állt módjukban részletesen ismertetni, hogy milyen szolgáltatásokat kínálnának közszolgáltatási szerződések hiányában.

(825) A fentiekből következik, hogy a francia hatóságok nem követtek el nyilvánvaló mérlegelési hibát annak a piaci kínálatnak az azonosítása során, amely közszolgáltatási szerződés hiányában lenne elérhető a Korzikára irányuló tengeri szolgáltatások keretében nyújtott tengeri személyszállításban.

7.3.2.1.1.2.2. A piaci hiányosság elemzése

(826) A Bizottság megjegyzi, hogy a francia hatóságok arra a következtetésre jutottak, hogy a proprianói kikötő, valamint a marseille-i és touloni kikötő között teljes piaci hiányosság áll fenn (ez utóbbi két kikötő helyettesíthető egymással), mivel a Corsica Ferries nem kínálna kereskedelmi szolgáltatásokat Marseille/Toulon és Propriano között ((169) és (174) preambulumbekezdés).

(827) A Corsica Ferries észrevételeiben nem vitatja azt, ahogy a francia hatóságok kereskedelmi ajánlatát értelmezték. Csak annyit jegyez meg, hogy ajacciói és a proprianói kikötők helyettesíthetők egymással, ezért az ajacciói kikötő és a kontinentális terület között általa nyújtandó szolgáltatásokkal kielégíthető lenne a Proprianóba irányuló/onnan kiinduló utak iránti kereslet. A Bizottság azonban a (783)–(799) preambulumbekezdésben kifejtett okok miatt elutasítja ezt az érvet.

(828) Ebből következik, hogy a francia hatóságok nem követtek el nyilvánvaló mérlegelési hibát, amikor megállapították, hogy a proprianói kikötő és a marseille-i kikötő között piaci hiányosság áll fenn.

7.3.2.1.1.3. Következtetés a Marseille és Propriano közötti tengeri személyszállítás iránti igény fennállásáról

(829) A fentiekből következik, hogy a francia hatóságok nem követtek el nyilvánvaló mérlegelési hibát, amikor megállapították, hogy Propriano és Marseille között közszolgáltatás iránti igény áll fenn, tekintettel arra, hogy az azonosított piaci kínálat nem képes kielégíteni azt a szállítás iránti kereslet, amelyet a francia hatóságok azonosítottak és számszerűsítettek.

7.3.2.1.2. Az egészségügyi okokból utazó személyek igénye a tengeri szállításra

(830) Ebben az alszakaszban a Bizottság megvizsgálja, hogy a korzikai kikötők és a marseille-i kikötő közötti egyes útvonalakon az egészségügyi okokból utazó személyek tengeri szállítása iránti igény megfelel-e i. az említett felhasználók által támasztott keresletnek, amelyet a francia hatóságok kellően bizonyítottak, és ii. amelyet a francia hatóságok által e célból kidolgozott közszolgáltatási szerződés hiányában nem lehetne a piaci kínálattal kielégíteni.

7.3.2.1.2.1. A felhasználói kereslet megléte

7.3.2.1.2.1.1. Minőségi kereslet

1. A minőségi kereslet megállapításához használt alkalmas eszközökről

(831) A Bizottság megjegyzi, hogy a francia hatóságok több eszköz alkalmazásával igyekeztek azonosítani az egészségügyi okokból utazó személyek által támasztott keresletet.

(832) Először, a francia hatóságok több nyilvános konzultációt is szerveztek, hogy információkat gyűjtsenek az érintett utasok által támasztott keresletről.

(833) Az első konzultáció – a felhasználókkal folytatott konzultáció ((93) preambulumbekezdés) – keretében arra kérték az egészségügyi okokból utazó valamennyi személyt, hogy válaszoljanak a Korzikára irányuló szolgáltatások kapcsán a tengeri szállítási szolgáltatások igénybevételére vonatkozó kérdőívre. A kérdőív jellemzőit tekintve megegyezett azzal a kérdőívvel, melyet az összes utasnak küldtek ki ((744)–(746) preambulumbekezdés), továbbá pontosabb kérdéseket tartalmazott az egészségügyi okokból utazó személyek szükségleteire és preferenciáira vonatkozóan ((108) preambulumbekezdés). Ennek eredményeként a felhasználókkal folytatott konzultáció lehetővé tette az egészségügyi okokból utazó személyek érdekeinek megfelelő figyelembevételét, és a Bizottság e tekintetben a (746)–(751) preambulumbekezdésben ismertetett elemzésére hivatkozik. A konzultáció azonban sikertelennek bizonyult, mivel a francia hatóságokhoz csak kis számú válasz érkezett be ((111) preambulumbekezdés).

(834) A második – a kikötőkkel folytatott – konzultáció keretében is arra kérték fel a kikötői hatóságokat, hogy nyújtsák be észrevételeiket a tengeri szolgáltatásokkal kapcsolatban, azzal a céllal, hogy tájékoztatást nyújtsanak a francia hatóságok részére különösen a tengeri szállítási szolgáltatások terén fennálló verseny szintjéről és a szóban forgó kikötők kapacitásáról ((116)–(119) és (752) preambulumbekezdés).

(835) Végezetül: a francia hatóságok megbíztak egy független gazdasági tanácsadó céget (a Gecodiát), hogy a nyilvános konzultációkkal párhuzamosan, illetve azokat kiegészítendő állítson össze kiegészítő tanulmányt a felhasználói keresletről ((90) és (754) preambulumbekezdés). A Gecodia-jelentés e tanulmány következtetéseit tartalmazza, különös tekintettel az egészségügyi okokból utazó személyek által támasztott keresletre. Tekintettel arra, hogy a felhasználói konzultáció nem hozott eredményt az egészségügyi okokból utazó személyek által támasztott kereslettel kapcsolatban, a francia hatóságok kizárólag a Gecodia-jelentésre támaszkodtak az említett felhasználók által támasztott kereslet jellemzőinek meghatározása során. A Gecodia-jelentés a minőségi (és mennyiségi) keresletet különösen az egészségügyi és társadalombiztosítási szervektől gyűjtött releváns adatok alapján értékelte.

(836) Mindez azt mutatja, hogy Franciaország több olyan eszközt is alkalmazott, amelyet a Bizottság az ÁGÉSZ-keretszabály 14. pontja értelmében alkalmasnak ítél a szóban forgó szolgáltatásokat felhasználó felek érdekeinek figyelembevétele szempontjából.

2. Franciaország következtetései a minőségi keresletről

(837) A Bizottság ebben a szakaszban megvizsgálja a francia hatóságok következtetéseit az alábbiak kapcsán: i. az egészségügyi okokból utazó személyek szempontjából a tengeri közlekedés nem helyettesíthető a légi közlekedéssel, ii. a marseille-i kikötő földrajzi helyettesíthetősége a touloni és a nizzai kikötővel, és iii. a korzikai kikötők földrajzi helyettesíthetőségének hiánya.

a) A tengeri szállítás légi közlekedéssel való helyettesíthetőségének hiányáról

(838) A Bizottság megjegyzi, hogy a francia hatóságok véleménye szerint a kontinentális terület és Korzika közötti tengeri szállítás iránt támasztatott felhasználói kereslet az érintett tengeri útvonaltól függetlenül nem elégíthető ki azonos feltételek mellett légi közlekedéssel. A francia hatóságok több tényező alapján – melyeket a (127)–(131) preambulumbekezdés foglal össze – kizárta azt, hogy a légi szállítás és a tengeri szállítás helyettesíthető lenne egymással.

(839) A Bizottság hangsúlyozza, hogy az ilyen helyettesíthetőség kizárt az egészségügyi okokból tengeri szállítást igénybe vevő utasok esetében, amennyiben a szállítási módot orvosi rendelvény írja elő a beteg állapotának és önállóságának megfelelően ((141) és (142) preambulumbekezdés).

(840) A Bizottság ezért úgy véli, hogy ennek az elemzésnek az elvégzésekor nem követtek el nyilvánvaló mérlegelési hibát. Az érdekelt felek ezzel kapcsolatban nem nyújtottak be észrevételeket.

b) A kontinentális területen található kikötők földrajzi helyettesíthetőségének hiányáról

(841) A Bizottság mindenekelőtt megjegyzi, hogy az egészségügyi okokból utazó személyek tekintetében a tengeri szállítás iránti igény azoknak az utasoknak a körében merül fel, i. akik korzikai lakóhellyel rendelkeznek, ii. akiknek a kontinentális területre kell utazniuk ahhoz, hogy a szigeten nem elérhető kezelésben részesüljenek ((143)–(144) preambulumbekezdés), és iii. az utazáshoz az orvos által előírt tengeri szállítást kell igénybe venniük ((141)–(142) preambulumbekezdés). A Bizottság megjegyzi tehát, hogy az egészségügyi okokból utazó személyeknek sürgősen kell Franciaország kontinentális területére utazniuk a megfelelő ellátásért.

(842) A Bizottság ezt követően megjegyzi, hogy az utazással kapcsolatban esetlegesen felmerülő szállítási költségek megtérítéséhez az egészségügyi okokból utazó személyeknek meg kell felelniük több olyan feltételnek, amelyet a CSS ír elő ((137)–(139) preambulumbekezdés). Konkrétabban: az alkalmazandó jogszabályok (a CSS R.310-10-5. cikke) úgy rendelkeznek, hogy a szállítási költségek esetében a visszatérítendő összeget a beteg ellátásának helye és a legközelebbi előírt gyógykezelést nyújtó intézmény közötti távolság alapján számítják ki. Más szóval: az egészségügyi okokból utazó személyeknek a legrövidebb utat kell választaniuk a korzikai ellátási hely és a kontinentális területen található, orvos által előírt egészségügyi létesítmény között. Amint arra a francia hatóságok rámutatnak, e körülmények között észszerű úgy tekinteni, hogy az egészségügyi okokból utazó személyek igen érzékenyek a két pont közötti távolságra, és ezért a tengeri utazásuk során azt a kontinentális kikötőt részesítik előnyben, amely a legközelebb helyezkedik el ahhoz a létesítményhez, ahová utazniuk kell. Következésképpen az egészségügyi okokból utazó személyek a jelek szerint nem hasonlítják össze a különböző kontinentális kikötőkben rendelkezésre álló átkelési lehetőségeket, tehát az ő szempontjukból a kontinentális területen található kikötők egyike sem tűnik helyettesíthetőnek.

(843) Végezetül a Bizottság megjegyzi, hogy a társadalombiztosítási szervektől (CPAM) származó adatok szerint az esetek túlnyomó többsége Marseille-be történő tengeri szállítást érint, mivel az orvosok által az egészségügyi okokból utazó személyek számára előírt kezelést nyújtó létesítmények többsége itt található ((147) és (148) preambulumbekezdés). A francia hatóságok által benyújtott adatok tehát megerősítik, hogy az egészségügyi okokból utazó személyek által támasztott kereslet a marseille-i kikötőbe érkező/ onnan kiinduló útvonalakra összpontosul.

(844) E tényezők alapján a Bizottság úgy véli, hogy a francia hatóságok nem követtek el nyilvánvaló mérlegelési hibát, amikor azzal számoltak, hogy az egészségügyi okokból utazó személyek – sajátos szükségleteik miatt – a kontinentális területen található kikötőket (beleértve Marseille-t és Toulont) nem tekintik egymással helyettesíthetőnek.

(845) A Corsica Ferries által benyújtott észrevételek nem kérdőjelezik meg ezt a következtetést.

(846) Először, a Corsica Ferries úgy véli, hogy a francia hatóságok által azonosított közszolgáltatási igény nem kizárólag azoknak az egészségügyi okokból utazó személyeknek a körében jelentkezik, akiknek a szállítási költségeit a társadalombiztosítás megtéríti, hanem valamennyi egészségügyi okokból utazó személy esetében, beleértve azokat is, akik az utazás kapcsán nem jogosultak a társadalombiztosítás általi térítésre, és akiknek esetében a szükséges utazásra nem vonatkoznak szabályozási korlátok ((407)–(409) preambulumbekezdés). A Corsica Ferries rámutat arra, hogy számos olyan eset van, amikor az egészségügyi okokból utazó személyek utazásaik nyomán nem jogosultak a társadalombiztosítás általi térítésre.

(847) A Bizottság ugyanakkor megjegyzi, hogy a Corsica Ferries nem dokumentálja, nem számszerűsíti, és még csak nem is határozza meg pontosabban azt a „számos esetet”, amikor az egészségügyi okokból történő utazást a társadalombiztosítás nem téríti meg. A Corsica Ferries azt sem fejti ki, hogy a francia hatóságok az egészségügyi okokból utazó személyek által támasztott kereslet tisztázása érdekében hogyan állapíthatták volna meg, hogy mely utazások költségeit téríti a társadalombiztosítás, és melyekét nem. Az állítás tehát tisztán spekulatív jellegű. Ilyen körülmények között nem róható fel a francia hatóságoknak, hogy nyilvánvaló mérlegelési hibát követtek volna el, amikor abból indultak ki, hogy az egészségügyi okokból utazó személyek azoknak a szabályoknak megfelelően utaznak, melyeket a szállítási költségek visszatérítésére vonatkozóan a CSS előír.

(848) Másodszor, a Corsica Ferries (anélkül, hogy erre nézve bizonyítékot szolgáltatna) úgy véli, hogy a CSS R.322-10-5. cikke – amelyre a francia hatóságok akkor hivatkoztak, amikor kizárták azt, hogy a felhasználók szempontjából a kontinentális területen található kikötők földrajzilag helyettesíthetők lennének egymással – nem alkalmazandó a menetrend szerinti átkelésekre, tehát az egészségügyi okokból utazó személyek nem kötelesek az orvos által előírt legközelebbi kezelőlétesítménybe utazni ((410)–(416) preambulumbekezdés). Egyszerűen a legolcsóbb utat kell választaniuk, függetlenül a távolságtól, tehát a marseille-i kikötőbe és a touloni kikötőbe egyaránt utazhatnak.

(849) A CSS R. 322-10-5. cikke kimondja, hogy „[a]z R.322-10. cikk (1) bekezdésének b)–f) [albekezdésében] említett szállítási költségek esetében a visszatérítendő összeget a beteg ellátásának helye és a legközelebbi előírt gyógykezelést nyújtó intézmény közötti távolság alapján számítják ki”. Amint az a (137) preambulumbekezdésben szerepel, a CSS R.322-10. cikke (1) bekezdésének f) pontja úgy rendelkezik, hogy „a szállítási költségeket fedezik, ha a biztosított személy vagy kedvezményezett, akinek utaznia szükséges […] 1. az állapotának megfelelő kezelések vagy vizsgálatok elvégzése céljából a következő esetekben: […] d) 150 kilométernél nagyobb távolságra történő szállítás az R. 322-10-4. és az R. 322-10-5. cikkben megállapított feltételek szerint.” A CSS R. 322-10-1. cikke a következőképpen rendelkezik: „az egészségbiztosítás által fedezett szállítás a következő módokon történhet: 1. mentőautóval, 2. ülőhellyel ellátott, professzionális szolgáltató által nyújtott közlekedési eszközzel, könnyű betegszállító járművel vagy taxival, 3. szárazföldi tömegközlekedéssel, menetrend szerinti légi vagy tengeri közlekedéssel, egyéni közlekedési eszközökkel”.

(850) E cikkek olvasatából egyértelműen kitűnik, hogy – a Corsica Ferries állításával ellentétben – a CSS R. 322-10-1. cikkében említett valamely közlekedési eszközzel (beleértve a menetrend szerinti hajójáratot is) Korzikáról a kontinentális területre (azaz 150 kilométernél nagyobb távolságra) egészségügyi okokból utazó személyek szállítási költségei csak abban az esetben téríthetők meg, ha teljesülnek a CSS R-322-10-5. cikkének rendelkezései (vagyis a beteg ellátási helye és a kezelést végző legközelebbi előírt létesítmény közötti távolság alapján). A Corsica Ferries tehát nem állíthatja, hogy a CSS R. 322-10-5. cikke nem alkalmazandó a menetrend szerinti hajójárattal történő szállításra. Ebből következik, hogy az egészségügyi okokból utazó személyek főszabály szerint kötelesek a kezelést végző legközelebbi előírt létesítmény helyszínére utazni, abban az esetben is, ha menetrend szerinti hajójáratot vesznek igénybe. A francia hatóságok tehát nem követtek el nyilvánvaló mérlegelési hibát, amikor megállapították, hogy az egészségügyi okokból utazó személyek igen érzékenyek a távolságokra, és hogy a végső célállomásukhoz legközelebb eső kontinentális kikötőkbe utaznak.

(851) Nem releváns az a tény, hogy a Corsica Ferries volt az egyetlen olyan vállalat, amely a Covid19 miatti kijárási korlátozások időszakában utasokat szállított ((417) preambulumbekezdés). Amint azt a Corsica Ferries elismeri, ez egy kivételes időszak volt, amelynek során csak azok a személyek utazhattak, akiket a francia jogszabályok erre felhatalmaztak (gondozók, katonai személyzet, tűzoltók, műszaki szakemberek), és ebbe a körbe nem feltétlenül tartozott bele minden olyan személy, aki egészségügyi okokból utazott volna. A Corsica Ferries e tekintetben nem bizonyítja, hogy egészségügyi okokból utazó személyeket szállított volna. Mindenesetre megjegyzendő, hogy a felhasználók szempontjából ez a körülmény nem kapcsolódik a kontinentális kikötők földrajzi helyettesíthetőségének kérdéséhez, hiszen a Marseille-be irányuló járatok hiányában az egészségügyi okokból utazó személyeknek nem állt módjukban megválasztani a kontinentális érkezési kikötőt. Következésképpen nem vonható le az a következtetés, hogy a felhasználók szempontjából szükségszerűen helyettesíthetők lennének egymással a touloni és marseille-i kikötők, ha a felhasználók számára nem áll rendelkezésre a marseille-i kikötőbe irányuló járat, és mindenképp a touloni kikötőbe kell utazniuk. Épp ellenkezőleg – tekintettel arra, hogy i. a szállítási költségek visszatérítésének rendszere megköveteli, hogy az egészségügyi okokból utazó személyek a legközelebbi kikötőbe (Marseille) utazzanak, és hogy ii. a kezelést végző előírt központok nagy többsége Marseille-ben található, amit a Corsica Ferries nem vitat – Franciaország nem követett el nyilvánvaló mérlegelési hibát, amikor úgy ítélte meg, hogy az utasok kifejezett igénye, hogy a számukra előírt kezelési központokhoz legközelebb eső kontinentális kikötőbe kívánnak utazni.

(852) Harmadszor, a Corsica Ferries úgy véli, hogy a valamely marseille-i egészségügyi központba Toulonon keresztül történő utazás nem jelent korlátozást az egészségügyi okokból utazó személyek számára, mivel a két város közötti távolság személyautóval csupán 45 perc ((418) preambulumbekezdés). A Bizottság e tekintetben a (850) preambulumbekezdésre hivatkozik. Mindenesetre a Corsica Ferries tévesen feltételezi, hogy i. az egészségügyi okokból utazó személyek mindegyike gépjárművel utazik, holott ez nem feltétlenül van így, és hogy ii. a 12 órás hajóutat követően problémamentesen tudnak utazni a touloni kikötőből a marseille-i kezelőközpontokba (a Corsica Ferries itt nem veszi figyelembe a beteg egészségi állapotát és önállóságának mértékét, amint arra a francia hatóságok helyesen rámutatnak) ((644) preambulumbekezdés). A Corsica Ferries feltételezései tehát a jelek szerint spekulatívak az egészségügyi okokból utazó személyek esetében, akik egészségi állapotuktól vagy önállóságuk mértékétől függően speciális helyzetben lehetnek.

c) A korzikai kikötők földrajzi helyettesíthetőségének hiányáról

(853) A Bizottság megjegyzi, hogy a korzikai indulási/érkezési kikötőknek az utasok általi kiválasztását illetően a francia hatóságok nem végezték el a korzikai kikötők földrajzi helyettesíthetőségének konkrét elemzését a felhasználók szempontjából.

(854) A francia hatóságok által a hivatalos vizsgálati eljárás során benyújtott, illetve az intézkedések nyújtásakor rendelkezésükre álló információk (4.1.3. szakasz) alapján azonban a Bizottság megjegyzi, hogy a jelen ügyben ez a mulasztás nem befolyásolta a francia hatóságok által a közszolgáltatás iránti igény fennállására vonatkozóan végzett vizsgálatot.

(855) A (783)–(790) preambulumbekezdésben kifejtett okok miatt a Bizottság úgy véli, hogy Propriano kikötője nem helyettesíthető Ajaccio és Porto-Vecchio kikötőjével.

(856) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a távolságok és az eljutási idők lényegesen nagyobbak, illetve hosszabbak a többi korzikai kikötő között ((36)–(37) preambulumbekezdés), figyelembe véve különösen a (16)–(18) preambulumbekezdésben ismertetett jellemzőket. Ez a viszony áll fenn a két észak-korzikai kikötő (L'Île-Rousse és Bastia), illetve a három dél-korzikai kikötő között (Porto-Vecchio, Propriano és Ajaccio), valamint Ajaccio és Porto-Vecchio között. Az e helyszínek közötti távolság messze meghaladja a 100 km-t, az eljutási idő pedig az egy órát, függetlenül az igénybe vett közlekedési eszköztől. A Bastia és L'Île-Rousse közötti távolságot illetően megjegyzendő, hogy bár csak 70 km, az utazás autóval legalább másfél órát, tömegközlekedéssel pedig 1 óra 45 percet vesz igénybe. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy – amint arra a Korzikai Kereskedelmi és Iparkamara rámutatott ((39) és (125) preambulumbekezdés) – a bastiai kikötőben különösen nagy torlódások alakulnak ki, ami szintén hozzájárulhat ahhoz, hogy a két kikötő nem helyettesíthető egymással.

(857) Ezért az e kikötők közötti helyettesíthetőséget elvben ki kell zárni, annál is inkább, mert az egészségügyi okokból utazó személyek különösen érzékenyek a megtett távolságokra, és nem csupán az egészségügyi okokból történő utazás kapcsán felmerülő szállítási költségek visszatérítésének rendszere miatt, hanem azért is, mert az egészségi állapotuk vagy az önállóságuk szintje okán speciális és sérülékeny helyzetben lehetnek, ami arra késztetheti őket, hogy az utazási idő és költségek korlátozása érdekében az otthonukhoz legközelebb eső korzikai kikötőket részesítsék előnyben.

(858) E megfontolások nem utalnak nyilvánvaló mérlegelési hibára. Megjegyzendő az is, hogy az érdekelt felek ezzel kapcsolatban nem nyújtottak be észrevételeket.

(859) Következésképpen a francia hatóságok nem követtek el nyilvánvaló mérlegelési hibát, amikor úgy ítélték meg, hogy az egészségügyi okokból utazó személyek szempontjából a korzikai kikötők egyike sem helyettesíthető.

d) Az egészségügyi okokból utazó személyek által támasztott minőségi keresletre vonatkozó következtetések

(860) A francia hatóságok által benyújtott bizonyítékok összességéből kitűnik, hogy nyilvánvaló mérlegelési hiba elkövetése nélkül tudták azonosítani a marseille-i kikötő és az egyes korzikai kikötők között tengeri úton egészségügyi okokból utazó személyek által támasztott minőségi keresletet.

7.3.2.1.2.1.2. Az egészségügyi okokból utazó személyek által támasztott mennyiségi kereslet

(861) A francia hatóságok a mennyiségi keresletet becsléséhez mind a múltbeli adatokat, mind pedig a 2023 és 2030 közötti időszakra előre jelzett adatokat figyelembe vették.

(862) Az egészségügyi okokból utazó személyek által a múltban támasztott igények számszerűsítését a francia hatóságok három lépésben végezték el.

(863) Először: rekonstruálták azoknak a Korzikán élő betegeknek a teljes éves számát, akik 2016 és 2019 között a kontinentális területre utaztak, hogy olyan kezelésben részesüljenek, amely Korzikán nem volt elérhető. Mivel e forgalomra nézve nem érhetők el közvetlen adatok, a Gecodia-jelentés hozzávetőlegesen rekonstruálta azt a kormányzati egészségügyi szolgálatok által szolgáltatott nyilvános adatok alapján ((154) preambulumbekezdés). A Bizottság e tekintetben megjegyzi, hogy ez a rekonstrukció konkrét adatokon alapult, továbbá hogy a francia hatóságok körültekintő és észszerű feltételezésekkel éltek.

(864) Az átlagos éves kereslet az egészségügyi okokból utazó személyek kísérői által támasztott keresletet is magában foglalja. A Bizottság megjegyzi, hogy ez a becslés összhangban van a francia hatóságok által a társadalombiztosítási szervektől gyűjtött adatokkal ((155) preambulumbekezdés). A Corsica Ferries tehát nem állíthatja, hogy a kísérő személyek számát a francia hatóságok ne objektív adatok alapján becsülték volna meg ((429) preambulumbekezdés). Ezenkívül Franciaország feltételezése, miszerint 19 évesnél fiatalabb és a 75 évesnél idősebb személyeket rendszeresen kísérik – a Corsica Ferries állításával ellentétben – nem nyilvánvalóan összeegyeztethetetlen a kísérő személyek szállítási költségeinek visszatérítését szabályozó jogszabályi rendszerrel ((430) preambulumbekezdés) ([262]).

([262]) Amint azt a CSS-nek a Corsica Ferries által idézett R. 322-10-7. cikke kimondja, „a biztosított személyt vagy kedvezményezettet kísérő személynél jelentkező tömegközlekedési költséget akkor fedezik, ha a biztosított személy vagy kedvezményezett tizenhat évesnél fiatalabb vagy ha állapota szükségessé teszi a harmadik személy által nyújtott segítséget." Ilyen körülmények között nem nyilvánvaló mérlegelési hiba azzal számolni, hogy a 75 évesnél idősebb vagy a 19 évesnél fiatalabb személyeket rendszeresen kísérik, mivel e két korcsoport az utazás során különösen nagy valószínűséggel részesül harmadik személy által nyújtott segítségben.

(865) A második lépésben a francia hatóságok megbecsülték azoknak az egészségügyi okokból utazó személyeknek a számát, akik hajóval keltek át a kontinentális területre. Ennek során a francia hatóságok két megközelítéssel éltek. Az első megközelítés keretében empirikusan megállapították az egészségügyi okokból utazó, tengeri szállítást igénybe vevő személyek számát annak a 15 237 előzetes jóváhagyás iránti kérelemnek az alapján, amelyet az egészségügyi okokból utazó személyek a társadalombiztosítási szervekhez 2020-ban és 2021-ben nyújtottak be egészségügyi célú utazásaik kapcsán. E 15 237 kérelem 4 %-a vonatkozott tengeri szállításra ((157) preambulumbekezdés). A második megközelítés keretében a francia hatóságok a Korzika és Franciaország kontinentális területe között repülővel, egészségügyi okokból utazó (és a CPAM adatai között szereplő) személyek számát (65 000) kivonták az egészségügyi okokból utazó személyek teljes számából, így megkapták azoknak az egészségügyi okokból utazó személyeknek a számát, akik a tengeri utazás mellett döntöttek. Ezzel a módszerrel az egészségügyi okokból utazó személyek körében a hajóval utazók becsült aránya 30 %-ra adódott ((158) preambulumbekezdés). A francia hatóságok végül úgy döntöttek, hogy összeegyeztetik a két megközelítést, és úgy számoltak, hogy az egészségügyi okokból utazó összes személy (65 000 fő) 10 %-a utazott hajóval ((159) preambulumbekezdés).

(866) A Corsica Ferries állításával ellentétben ((431) preambulumbekezdés) a francia hatóságok végleges becslése nem tartalmaz nyilvánvaló mérlegelési hibát. Mi több, a becslés két megközelítésen alapul, amelyek mindegyike releváns, valamint konkrét és megbízható adatokon alapul. Az egészségügyi okokból utazó személyek becsült számában megmutatkozó jelentős különbség annak tudható be, hogy a francia hatóságok – észszerűen eljárva – óvatos megközelítést alkalmazhattak, amikor az egészségügyi okokból utazó és a tengeri közlekedést választó személyek számát az egészségügyi okokból utazó személyek éves becsült teljes számának 10 %-ában határozták meg, mely szint jóval alatta marad a szóban forgó két módszer alkalmazásával megállapított százalékos arányok átlagának (a 30 % és a 4 % átlagának, azaz a 17 %-nak). A Corsica Ferries észrevételeiben egyáltalán nem fejti ki, hogy a francia hatóságok második megközelítése (amelynek eredménye a 30 %-os becsült arány) miért lett volna helytelen vagy nem megfelelő. Amikor a Corsica Ferries azzal érvel, hogy a francia hatóságoknak az első megközelítésből adódó 4 %-os becsült értéket kellett volna alkalmazniuk, figyelmen kívül hagyja a francia hatóságok által alkalmazott második megközelítést (amely ugyanolyan észszerű, mint az első), és tévesen értelmezi a francia hatóságok által alkalmazott módszert.

(867) Végezetül, a francia hatóságok az egészségügyi okokból utazó személyek által igénybe vett indulási kikötő azonosításához a korzikai kikötők szerinti bontásban feltüntetett keresletet az orvosi, sebészeti és szülészeti szolgáltatások szerint rendezték (csupán ezek a nyilvános adatok álltak a francia hatóságok rendelkezésére) ((160) preambulumbekezdés). A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy ezek az adatok az utasok különböző korzikai kikötők közötti múltbeli megoszlását tükrözik (11. táblázat). A francia hatóságok a kontinentális kikötőnkénti felosztásban megadott keresletet azoknak az adatoknak az alapján is felbontották, amelyeket a CPAM-ektől gyűjtöttek, melyek pontosabb megyei bontású (Bouches-du-Rhône, Var, Alpes-Maritimes), és ennek köszönhetően pontosabb kikötő szerinti bontású adatokat biztosítottak. E becslések észszerűek, és nem tartalmaznak nyilvánvaló mérlegelés hibát.

(868) A jövőbeli keresletet illetően a francia hatóságok azzal a feltételezéssel éltek, hogy a kereslet a 2023–2030-as időszakban 2019-es értékhez képest stabil marad. Ez az értékelés, amely figyelembe veszi mind a korzikai népesség elöregedését (és így az egészségügyi okokból történő utazások számának növekedését), mind pedig a Korzikán igénybe vehető egészségügyi ellátás bővülését (és így az egészségügyi okokból történő utazások számának csökkenését), nem tartalmaz nyilvánvaló mérlegelési hibát, mivel e két egymásnak ellentmondó feltevést ütközteti, és így semlegesíti. Az érdekelt felek ezzel kapcsolatban nem nyújtottak be észrevételeket.

(869) A fentiek alapján a Bizottság úgy véli, hogy a francia hatóságok az egészségügyi okokból utazó személyek által támasztott kereslet számszerűsítése során nem követtek el nyilvánvaló mérlegelési hibát.

7.3.2.1.2.2. Piaci hiányosság fennállása

7.3.2.1.2.2.1. A közszolgáltatási szerződés hiányában elérhető piaci kínálat azonosítása

(870) A Bizottság e tekintetben a (815)–(825) preambulumbekezdésben kifejtett érvekre hivatkozik, amelyek az egészségügyi okokból utazó személyek által támasztott kereslettel összefüggésben rendelkezésre álló piaci kínálat azonosítására is érvényesek.

7.3.2.1.2.2.2. A piaci hiányosság elemzése

(871) A Bizottság mindenekelőtt megjegyzi, hogy a francia hatóságok arra a következtetésre jutottak, hogy a proprianói kikötő és a marseille-i kikötő között teljes piaci hiányosság áll fenn, mivel a Corsica Ferries nem kínálna kereskedelmi szolgáltatásokat Marseille és Propriano között.

(872) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a francia hatóságok a Corsica Ferries által Marseille és a másik négy korzikai kikötő között kínált szolgáltatást szórványosnak tekintették, mivel a Corsica Ferries havonta csak három menettérti járatot kínált volna L'Île-Rousse és Porto-Vecchio között (szemben az előírt heti három menettérti járattal), valamint hetente két menettérti járatot Ajaccióba/Ajaccióból és Bastiába/Bastiából, holott a felhasználói igények kielégítéséhez legalább öt menettérti járatra lenne szükség.

(873) A Bizottság megjegyzi, hogy a francia hatóságok nem követtek el nyilvánvaló hibát a piaci hiányosságok elemzése során, mivel megállapítást nyert, hogy a piaci kínálat nem volt elégséges annak a teljes keresletnek a kielégítéséhez, amelyet a marseille-i kikötő és az egyes korzikai kikötők közötti utazás iránt támasztottak az egészségügyi okokból utazó személyek.

7.3.2.1.2.3. Következtetés az egészségügyi okokból utazó személyeknek a Marseille és az egyes korzikai kikötők közötti szállítása iránti közszolgáltatási igény fennállásáról

(874) A fentiek összességéből kitűnik, hogy Franciaország helyesen azonosította a Marseille és az egyes korzikai kikötők közötti közszolgáltatás iránti igény fennállását, mivel a Franciaország által azonosított és számszerűsített szállítási keresletet az azonosított piaci kínálat nem lenne képes kielégíteni.

7.3.2.1.3. A vontatott és a nem vontatott teheráru tengeri fuvarozás iránt támasztott igény

(875) Ebben az alszakaszban a Bizottság megvizsgálja, hogy a vontatott és a nem vontatott teherárunak a marseille-i kikötő és az egyes korzikai kikötők közötti tengeri fuvarozása iránti igény i. megfelel-e az érintett felhasználók által támasztott keresletnek, amelyet a francia hatóságok kellően bizonyítottak, és ii. amelyet a Franciaország által e célból kidolgozott közszolgáltatási szerződés hiányában nem lehetne a magánkínálattal kielégíteni.

7.3.2.1.3.1. A felhasználói kereslet megléte

7.3.2.1.3.1.1. Minőségi kereslet

1. A felhasználók által támasztott minőségi kereslet megállapításához használt alkalmas eszközökről

(876) A Bizottság megjegyzi, hogy a francia hatóságok többféle módon igyekeztek azonosítani a vontatott és a nem vontatott teheráru fuvarozását igénybe vevő felhasználók által támasztott keresletet.

(877) Először is, a francia hatóságok több nyilvános konzultációt is szerveztek, hogy információkat gyűjtsenek a szóban forgó felhasználók által támasztott keresletről.

(878) Az első konzultáció – a felhasználókkal folytatott konzultáció ((93) preambulumbekezdés) – keretében arra kérték az árfuvarozási szolgáltatásokat igénybe vevő valamennyi felhasználót, hogy válaszoljanak a Franciaország kontinentális területe és Korzika közötti szolgáltatások kapcsán a tengeri szállítási szolgáltatások igénybevételére vonatkozó kérdőívre. E konzultáció általános jellemzőit illetően a Bizottság a (744) preambulumbekezdésben ismertetett bizottsági elemzésre hivatkozik.

(879) A fuvarozók részére megküldött kérdőív körülbelül 20 kérdést tartalmazott, amelyek célja annak felmérése volt, hogy e felhasználók mennyire elégedettek a Korzika és a kontinentális terület közötti szolgáltatásokkal (a marseille-i kikötő és az egyes korzikai kikötők közötti minden egyes tengeri útvonalra nézve), továbbá hogy mik lennének az igényeik azokkal kapcsolatban. A kérdéseknek a 3.4.3.1.1.1.1. szakaszban ismertetett részletei mutatják, hogy a francia hatóságok e kérdésekkel információkat gyűjthettek a felhasználók profiljáról, valamint utazási szokásaikról és preferenciáikról az indulási és érkezési idők, az utazási igények, a kikötőkben vagy hajókon rendelkezésre álló férőhelyek hiánya miatt felmerült nehézségek, a járatsűrűség és a felszámított viteldíjak tekintetében ((185) preambulumbekezdés). Ezenkívül a kérdőív több kérdést is tartalmazott a kontinentális területen található kikötők egymással való helyettesíthetőségére vonatkozóan ((186) preambulumbekezdés).

(880) A (746) preambulumbekezdésben kifejtett okok miatt a Bizottság úgy véli, hogy a kérdőív kellően nyitott volt ahhoz, hogy a válaszadók különböző álláspontokat juttathassanak kifejezésre. A válaszlehetőségek egyértelműek, valószerűek és változatosak voltak. A Corsica Ferries ezzel kapcsolatos észrevételei ((401) preambulumbekezdés) ezért nem megalapozottak. Ugyanígy a felhasználókkal folytatott konzultációt érintő módszertani elfogultságra vonatkozó észrevételek sem meggyőzőek, a (747)–(749) preambulumbekezdésben kifejtett okok miatt.

(881) A Bizottság azonban megjegyzi, hogy a francia hatóságok által szervezett kapcsolódó konzultációban csak öt fuvarozó vett részt, így az nem volt felhasználható ((188) preambulumbekezdés).

(882) A francia hatóságok tehát közvetlenül (telefonon) konzultáltak körülbelül 20 üzemeltetővel, melyek összesített piaci részesedése a Korzika és Franciaország kontinentális területe között zajló árufuvarozás tekintetében nagymértékben reprezentatív volt ((189) preambulumbekezdés). E konzultáció keretében a francia hatóságok a felhasználókat a marseille-i, a touloni és a nizzai kikötőkből induló valamennyi útvonalon elérhető tengeri szállítási szolgáltatások igénybevétele felől kérdezték, nem csak a marseille-i kikötőből kiinduló útvonal kapcsán, amint azt a felhasználókkal folytatott konzultáció keretében eredetileg tervezték ((189) preambulumbekezdés). Ez a közvetlen konzultáció lehetővé tette a francia hatóságok számára, hogy orvosolják az abból fakadó problémát, hogy a felhasználókkal folytatott konzultáció során nem érkezett be elegendő számú kitöltött kérdőív.

(883) A Corsica Ferries állításával ellentétben ((402) preambulumbekezdés) semmi nem indokolja azt, hogy a francia hatóságok által alkalmazott módszert a feltett kérdések átláthatóságának hiánya vagy a megkérdezett üzemeltetők kiléte miatt bírálat érje. Először is, az átláthatóság állítólagos hiányát nem támasztja alá bizonyíték, tekintettel arra, hogy a telefonbeszélgetés során alkalmazott kérdőív megegyezett a felhasználókkal folytatott konzultáció során használt kérdőívvel, amely nyilvános és mindenki számára hozzáférhető volt. A Corsica Ferries tehát tudomással bírhatott a kérdések tartalmáról. Másodszor, a megkérdezett üzemeltetők azonosítását illetően meg kell állapítani, hogy ez az információ a jelek szerint nem releváns, mivel a megkérdezett üzemeltetők a Korzika és a kontinentális terület közötti teherforgalom jelentős részét képviselték. Az a – nem bizonyított – körülmény, hogy egyes üzemeltetők a szerződő fél részvényesei voltak, semmiképpen nem indokolja, hogy ezeket az üzemeltetőket kizárják a nyilvános konzultációból, amennyiben továbbra is ugyanúgy veszik igénybe a tengeri árufuvarozási szolgáltatásokat, mint az összes többi felhasználó, és ezért a nyilvános konzultáció keretében szabadon kifejezhetik igényeiket és preferenciáikat.

(884) A második – a kikötőkkel folytatott – konzultáció keretében is arra kérték fel a kikötői hatóságokat, hogy nyújtsák be észrevételeiket a tengeri szolgáltatásokkal kapcsolatban, azzal a céllal, hogy tájékoztatást nyújtsanak a francia hatóságok részére különösen a tengeri szállítási szolgáltatások terén fennálló verseny szintjéről és a szóban forgó kikötők kapacitásáról; ezek a kérdések a vontatott és a nem vontatott teheráru fuvarozását érintették ((192)–(195) preambulumbekezdés). E konzultáció jellemzőit illetően a Bizottság a (752) preambulumbekezdésben ismertetett bizottsági vizsgálatra hivatkozik.

(885) Ebből következik, hogy a francia hatóságok az ÁGÉSZ-keretszabály 14. pontjának megfelelően folytattak nyilvános konzultációkat, amelyeknek köszönhetően figyelembe tudták venni a felhasználók érdekeit.

(886) A francia hatóságok megbíztak egy független gazdasági tanácsadó céget (a Gecodiát), hogy a nyilvános konzultációkkal párhuzamosan, illetve azokat kiegészítendő állítsanak össze kiegészítő tanulmányt a felhasználói keresletről ((90) preambulumbekezdés). A Bizottság úgy véli, hogy egy ilyen tanulmány a (754) preambulumbekezdésben kifejtett okok miatt alkalmas eszköz a felhasználói kereslet azonosítására.

(887) Mindez azt mutatja, hogy Franciaország több olyan eszközre is hagyatkozott, amelyeket a Bizottság az ÁGÉSZ-keretszabály 14. pontja értelmében alkalmasnak ítél a szóban forgó szolgáltatásokat felhasználó felek érdekeinek figyelembevétele szempontjából.

2. Franciaország következtetései a minőségi felhasználói keresletről

(888) A Bizottság az alábbiakban megvizsgálja Franciaország következtetéseit i. a vontatott és a nem vontatott teheráru közötti különbségtételről, ii. a marseille-i kikötőnek a touloni és a nizzai kikötővel való földrajzi helyettesíthetőségéről a nem vontatott teheráru fuvarozását igénybe vevő felhasználók szempontjából, iii. a vontatott teheráru fuvarozását igénybe vevő felhasználók szempontjából, iv. a korzikai kikötők földrajzi helyettesíthetőségéről a vontatott és a nem vontatott teheráru fuvarozását igénybe vevő felhasználók szempontjából.

a) A vontatott és a nem vontatott teheráru közötti különbségtételről

(889) A Bizottság megjegyzi, hogy a francia hatóságok elsősorban a nem vontatott teheráru fuvarozásához kapcsolódó kezelési és logisztikai korlátok miatt tesznek különbséget a vontatott teheráru fuvarozása és a nem vontatott teheráru fuvarozása között, mivel az előbbi esetében erre szolgáló kikötői berendezésekre és egy adott logisztikai láncra van szükség, az utóbbi esetében pedig nem ((205)–(207) preambulumbekezdés). Ezek a megfontolások észszerűek, és ezért nem tekinthetők nyilvánvalóan tévesnek. Arra is tekintettel vannak, hogy a vontatott teheráru fuvarozása iránti kereslet kapcsolódik azoknak a járművezetőknek a szállítása iránti kereslet, akik a hajó fedélzetén utasként kísérik tehergépjárművüket.

(890) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy e különbségtétel kapcsán valamennyi kikötői hatóság egyetért ((197) preambulumbekezdés).

(891) A Bizottság ugyanakkor megjegyzi, hogy a Corsica Ferries az üzemeltetőkkel folytatott konzultáció során adott válaszában kifogásolta ezt a különbségtételt, mivel azt mesterségesnek találta ((236) preambulumbekezdés). A Corsica Ferries konkrétabban úgy vélte, hogy a különbségtétel nem a társaságok által nyújtott kínálattól, hanem az egyes fuvarozók méretétől, felépítésétől és döntéseitől függ. Meg kell azonban állapítani, hogy a francia hatóságok éppen a Corsica Ferries által szolgáltatott információk alapján állapították meg e különbségtétel fennállását ((889) preambulumbekezdés).

(892) Ebből következik, hogy a francia hatóságok élhettek ezzel a különbségtétellel, anélkül, hogy nyilvánvaló mérlegelési hibát követtek volna el.

(893) Észrevételeiben ((393) és (447)–(450) preambulumbekezdés) a Corsica Ferries megállapítja, hogy a vontatott teheráru fuvarozásán belül különbséget kell tenni a kísérővel történő, illetve a kísérő nélkül történő fuvarozás között. E különbségtétel hiányában helyrehozhatatlan hiba állna be a Korzikára irányuló tengeri szolgáltatásokat igénybe vevő járművezetők számának becslése során. Állításai alátámasztására a Corsica Ferries az első BRG-tanulmányra hivatkozik.

(894) A Bizottság ugyanakkor megjegyzi, hogy az első BRG-tanulmány nem tartalmaz konkrét adatokat e különbségtétel fennállásáról. Ezen belül nem jelöli meg azt a módszert, amelyet a francia hatóságok alkalmazhatnának annak érdekében, hogy különbséget tegyenek a vontatott teheráru kísérővel, illetve kísérő nélkül történő fuvarozása között. Az első BRG-tanulmány a kísérővel, illetve a kísérő nélkül fuvarozott vontatott teheráru becsült volumenére nézve sem tartalmaz számadatokat. Végezetül, az első BRG-tanulmány nem hivatkozik más olyan tanulmányra vagy vizsgálatra, amely megállapította volna e különbségtétel létezését. A versenyhatóság véleményéből például az következik, hogy különbségtételre csak a vontatott és a nem vontatott teheráru fuvarozása között kerül sor ([263]).

(895) Tehát konkrét bizonyítékok hiányában az első BRG-tanulmány következtetései alapján nem lehet kimondani, hogy a francia hatóságok nyilvánvaló mérlegelési hibát követtek volna el. A Bizottság továbbá úgy véli, hogy a Corsica Ferriesnek lehetősége volt arra, hogy konkrét bizonyítékokat szolgáltasson mind a felhasználókkal folytatott konzultáció során (szabadon adható szöveges válaszok formájában), mind pedig az üzemeltetőkkel folytatott konzultáció során, hogy ezzel a francia hatóságok számára egyértelműsítse a vontatott teheráru kísérővel, illetve kísérő nélkül történő fuvarozása közötti lehetséges különbségtételt. A Corsica Ferries azonban ezt nem tette meg ((236) preambulumbekezdés).

b) A kontinentális területen található kikötők földrajzi helyettesíthetőségéről a nem vontatott teheráru tengeri fuvarozásának vonatkozásában

(896) A nem vontatott teheráru fuvarozása kapcsán a francia hatóságok megállapították, hogy a marseille-i kikötő iránt kizárólagos kereslet áll fenn.

(897) A Bizottság megjegyzi, hogy ez a következtetés különösen négy tényezőn alapul: i. csak a marseille-i kikötő rendelkezik elegendő felszereléssel és kezelőterülettel ahhoz, hogy nem vontatott teherárut tudjon fogadni, tekintettel arra, hogy az egyetlen alternatíva (Toulon-Brégaillon) infrastruktúrája túlságosan korlátozott ahhoz, hogy e forgalom egészét vagy akár nem elhanyagolható részét fogadni tudja, ii. a felhasználókkal folytatott konzultáció egyértelműen azt mutatja, hogy a marseille-i kikötő és a többi kontinentális kikötő nem helyettesíthetők egymással, iii. a kontinentális területen működő kikötői hatóságok úgy vélik, hogy a marseille-i kikötő az egyetlen olyan kikötő, amely képes nagy léptékben kezelni ezt a forgalmat, iv. ha a nem vontatott teheráru forgalma átkerülne a marseille-i kikötőből a többi kontinentális kikötőbe, az jelentős többletköltségekkel és logisztikai korlátokkal járna, ami hatással lenne a nem vontatott teheráru áramlására ((210)–(214) preambulumbekezdés).

(898) A Bizottság véleménye szerint mindezen megfontolások azt mutatják, hogy a marseille-i kikötő, valamint a touloni és nizzai kikötők között nem áll fenn földrajzi helyettesíthetőség a nem vontatott teheráru tenger fuvarozása tekintetében.

([263]) A (20) preambulumbekezdésben említett versenyhatósági vélemény (295) bekezdése.

(899) A kikötői hatóságok által szolgáltatott információkból kitűnik, hogy a marseille-i kikötő igen nagy kapacitással rendelkezik ahhoz, hogy minden egyes korzikai kikötőbe irányuló fuvarozást végezzen ((199) preambulumbekezdés). Ezzel szemben meg kell jegyezni, hogy a Toulon-Brégaillon terminál – jóllehet szintén képes ilyen forgalom fogadására – korlátozottabb kapacitással rendelkezik, mivel csak egy kikötőhelye van. A Bizottság említést teszt továbbá a touloni kikötői hatóság azon kijelentéseiről, amelyek szerint e kikötő vonzáskörzete csak a közvetlen környék terjed ki ((198) preambulumbekezdés). A felhasználókkal folytatott konzultáció azt mutatja, hogy a marseille-i kikötő és a touloni kikötő nem helyettesíthetők egymással ((190) preambulumbekezdés). Végezetül, a Bizottság felhívja a figyelmet arra, hogy a nem vontatott teheráru fuvarozásának logisztikai lánca különlegesen épül fel: rendszeresen előfordul, hogy a fuvarozók egy napon belül megteszik a menettérti utat a kikötő és logisztikai bázisaik között, mely utóbbiak többsége Marseille-től északra és nyugatra található ((206) preambulumbekezdés). Ha e fuvarozók Toulont választanák, az kétségtelenül jelentős többletköltségekkel járna a számukra, melyeket nagy valószínűséggel áthárítanának a korzikai végső fogyasztókra. Ez pedig tovább súlyosbítaná azokat a gazdasági nehézségeket, amelyekkel a korzikai gazdasági szereplőknek és fogyasztóknak a térség szigetjellege miatt már egyébként szembesülniük kell ((20)–(23) preambulumbekezdés).

(900) A Bizottság megjegyzi, hogy ezt az érdekelt felek egyike sem vitatta.

(901) A Bizottság ezért arra a következtetésre jut, hogy a francia hatóságok nem követtek el nyilvánvaló mérlegelési hibát, amikor megállapították, hogy a nem vontatott teherárunak az egyes korzikai kikötők és a marseille-i kikötő közötti tengeri fuvarozása iránt kizárólagos igény áll fenn.

c) A kontinentális területen található kikötők földrajzi helyettesíthetőségéről a vontatott teheráru tengeri fuvarozásának vonatkozásában

(902) A vontatott teheráru fuvarozása kapcsán a francia hatóságok megállapították, hogy a touloni kikötő és a marseille-i kikötő részlegesen helyettesíthetők egymással. Úgy vélik, hogy a vontatott teheráru fuvarozását igénybe vevő felhasználók között vannak olyanok, akik a marseille-i kikötőhöz képest semmilyen alternatívát nem látnak. A francia hatóságok ezt a következtetést az alábbi tényezőkkel indokolják.

(903) *Először*, a kikötőkkel folytatott konzultáció feltárta a touloni és a nizzai kikötők kapacitásbeli korlátait ((217) preambulumbekezdés). A Bizottság ezzel kapcsolatban megjegyzi, hogy bár a három kontinentális kikötő képes vontatott teheráru fogadására, a touloni és a nizzai kikötői hatóságok fenntartásukat fejezték ki kapacitásukkal kapcsolatban ((199) preambulumbekezdés). A Vari Kereskedelmi és Iparkamara ezért rámutat arra, hogy a Toulon-Port de Commerce az egyetlen olyan terminál a touloni kikötőben, amely képes a vontatott teheráru rakomány fogadására ([264]), és hogy ezen a terminálon már most is jelentősek a torlódások (átlagosan közel 80 %) egész évben (a helyi közpolitikákhoz kapcsolódóan), különösen nyáron (amikor a forgalom naponta mintegy 10 pótkocsira korlátozódik). A nizzai kikötő a maga részéről azt állítja, hogy bár korlátozás nélkül képes vontatott teherárut fogadni, az utasforgalom továbbra is a legfőbb prioritás.

(904) A fentiekből egyértelműen kitűnik, hogy a Vari Kereskedelmi és Iparkamara által a francia hatóságokkal a kikötői konzultáció során megosztott nyilatkozatok fényében a Corsica Ferries észrevételei a touloni kikötő torlódásmentességéről ((437) preambulumbekezdés) megalapozatlanok. Nem róható fel a francia hatóságoknak, hogy ezen információk alapján elemezték a touloni és marseille-i kikötők közötti helyettesíthetőség mértékét, különösen mivel a Vari Kereskedelmi és Iparkamara által szolgáltatott információk világosak és egyértelműek voltak.

(905) Mindezekre tekintettel a jelen ügyben nem releváns az a tény, hogy a touloni kikötő 2014-ben a jelenlegi vontatott teheráru több mint kétszeresének fogadására volt alkalmas. Hasonlóképpen irreleváns az, hogy a Corsica Ferries felkérte a Vari Kereskedelmi és Iparkamarát arra, hogy erősítse meg ezt az információt, mivel az nem bizonyítja, hogy a francia hatóságok tévesen értelmezték volna a Vari Kereskedelmi és Iparkamara által a kikötői konzultáció során adott válaszokat.

(906) *Másodszor*, a francia hatóságok a felhasználókkal folytatott konzultáció eredményeire támaszkodva fejtették ki a részleges helyettesíthetőség fennállását ((218) preambulumbekezdés). Ezek az eredmények tehát azt mutatják, hogy a válaszadók nagyrészt elzárkóznak attól, hogy összehasonlítsák a marseille-i és a touloni vagy nizzai kikötőket ((190) és (191) preambulumbekezdés).

([264]) A Brégaillon terminálok nem fogadnak utasokat, a Seyne-sur-Mer terminál pedig üdülőhajók számára van fenntartva.

(907) A Corsica Ferries azonban vitatja az árufuvarozást igénybe vevő felhasználókkal folytatott telefonos konzultáció során kapott válaszok hitelességét, mivel a válaszadók a Corsica Linea részvényesei voltak, és ezért e minőségükre tekintettel összeférhetetlenség állt fenn a felhasználókkal folytatott konzultációt illetően ((441) preambulumbekezdés). A Corsica Ferries hozzáteszi továbbá, hogy a benyújtott válaszok a bizonytalan reprezentativitású válaszadói mintájából érkező általános és megalapozatlan állítások voltak ((440) preambulumbekezdés).

(908) A Bizottság mindenekelőtt megjegyzi, hogy a megkérdezett felhasználók a felhasználókkal folytatott konzultáció keretében válaszoltak a nekik feltett kérdésekre. A Corsica Ferries nem vitatja a felhasználókkal folytatott konzultáció során feltett kérdések relevanciáját ([265]). Nem lehet tehát arra a megállapításra jutni, hogy – amint azt a Corsica Ferries állítja – a válaszadók „általános és megalapozatlan állításokat" fogalmaztak volna meg. Hozzá kell tenni azt is, hogy a megkérdezett felhasználók mintájáról nem állítható, hogy ne lenne reprezentatív, tekintettel az e felhasználókhoz köthető teheráru-volumenre ((189) preambulumbekezdés).

(909) Ezenkívül a Bizottság szerint az a körülmény, hogy a tengeri árufuvarozást igénybe vevő valamely felhasználó a Corsica Linea részvényese, önmagában nem zárhatja ki e felhasználót az adott szállítási szolgáltatást igénybe vevő felek igényeinek és preferenciáinak meghatározására irányuló nyilvános konzultációból. Az ilyen nyilvános konzultációban az adott szolgáltatás valamennyi felhasználója részt vehet. A jelen ügyben a Bizottság megjegyzi, hogy a Franciaország által szolgáltatott információk alapján egyes felhasználók a Corsica Linea részvényesei voltak ([266]), mások pedig nem ([267]).

(910) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a megkérdezett felhasználók – amellett, hogy a teheráru-volumen tekintetében a fő fuvarozók voltak – a Korzika és Franciaország kontinentális területe közötti összes útvonalat igénybe vették, beleértve a Toulon/Nizza és a korzikai kikötők közötti útvonalakat is, amelyeken a Corsica Linea nem aktív. Ezenkívül a nyilvános konzultáció nem kizárólag a Corsica Linea által nyújtott árufuvarozási szolgáltatások igénybevételére vonatkozott, hanem a Korzika és Franciaország kontinentális része között működő valamennyi tengerhajózási üzemeltető által nyújtott szolgáltatásokra. A Bizottság e tekintetben megjegyzi, hogy a felhasználók igényei nem feltétlenül állnak kapcsolatban a tengerhajózási üzemeltetők érdekeivel: például a megkérdezett felhasználók többsége olyan ro-ro szállítási szolgáltatás bevezetését tartotta kívánatosnak, amely jobban megfelelne sajátos szükségleteiknek, holott a Korzika és Franciaország kontinentális területe között működő három szolgáltató egyike sem tervez ilyen szolgáltatást ((191) preambulumbekezdés). A Bizottság megjegyzi, hogy a felhasználókkal folytatott konzultáció mindenesetre egyike azon eszközöknek, amelyeket a francia hatóságok a touloni és marseille-i kikötők részleges helyettesíthetőségének igazolására használtak a tengeri árufuvarozás tekintetében.

(911) *Harmadszor*, a francia hatóságok rámutatnak arra, hogy a vontatott teheráru fuvarozásának a marseille-i kikötőtőből a többi kontinentális kikötőbe történő áthelyezése jelentős többletköltségekkel járna a vontatott teheráru fuvarozását igénybe vevő felek számára, akiknek logisztikai bázisai főként Marseille-től nyugatra és a Rhône-folyosóban találhatók ((219) preambulumbekezdés).

(912) A Bizottság e tekintetben megjegyzi, hogy a francia hatóságok több bizonyítékot is benyújtottak annak alátámasztására, hogy a logisztikai bázisok főként Marseille-től nyugatra és a Rhône-folyosóban találhatók ((213) preambulumbekezdés), ahonnan a marseille-i kikötő főszabály szerint könnyebben hozzáférhető, mint a többi kontinentális kikötő. A Corsica Linea ((544) preambulumbekezdés) és a La Méridionale ((593)-(595) preambulumbekezdés) által benyújtott elemzések, valamint a Corsica Ferries panasza ((433) preambulumbekezdés) szintén ezt erősítik meg. Ebből következik, hogy megalapozatlan a Corsica Ferries azon állítása, miszerint a francia hatóságok egyáltalán nem szolgáltattak bizonyítékot állításuk alátámasztására ((442) preambulumbekezdés).

(913) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a francia hatóságok konkrét bizonyítékokkal szolgáltak azokról a becsült többletköltségekről, amelyek akkor merülnének fel, ha a fuvarozók nagy tömegben választanák a marseille-i kikötő helyett a touloni kikötőt. Ezt a számadatot különösen a közutakért felelős nemzeti bizottság által közzétett adatok alapján állapították meg. Az érdekelt felek is benyújtottak hasonló adatokat, melyek mindegyike igazolta ilyen többletköltségek meglétét, bár a becslés a Corsica Ferries szerint a teljes termelési költség 5 %-a ((443) preambulumbekezdés), a Corsica Linea szerint pedig 11 %-a ((544) preambulumbekezdés). A La Méridionale úgy véli, hogy gazdasági szempontból nem lenne észszerű, ha azoknak a fuvarozóknak a túlnyomó többsége, akiknek telephelye inkább Marseille-hez van közel, semmint Toulonhoz, inkább a touloni kikötőt választaná, ami szintén azt erősíti meg, hogy többletköltségek merülnének fel ((595) és (596) preambulumbekezdés).

([265]) A Corsica Ferries kritikái arra vonatkoznak, hogy nem álltak rendelkezésre a Toulonból és Nizzából kiinduló útvonalakra vonatkozó kérdőívek.

([266]) […].

([267]) Például […].

(914) Bár a Corsica Ferries elismeri a közúti többletköltségek fennállását, azt állítja, hogy e többletköltségeket ellensúlyozza az, hogy a Corsica Ferries által a touloni kikötőben alkalmazott tengeri viteldíj alacsonyabb, mint a versenytársai által a marseille-i kikötőben alkalmazott viteldíj ((443) preambulumbekezdés).

(915) A Bizottság megjegyzi, hogy a második BRG-tanulmány a Toulonban 2023-ban megfigyelt átlagos fuvardíjat (32,40 EUR/liter) veszi alapul, ugyanakkor Marseille esetében 42,50 EUR/fm fuvardíjjal számol, ami a közszolgáltatási kötelezettségek 2019. évi rendszere keretében felszámítható maximális viteldíj ((62) preambulumbekezdés). Ez az elemzés azonban több okból is láthatólag téves. Először is, a tanulmány 2023-as adatokon alapul, amelyek a közszolgáltatási szerződések odaítélését követően keletkeztek. Másodszor, a tanulmány gyenge paramétereken alapul: egyrészt a Corsica Ferries által a touloni kikötőben ténylegesen alkalmazott piaci viteldíjat, másrészt pedig a marseille-i kikötőben a közszolgáltatási kötelezettségek 2019. évi rendszere keretében alkalmazandó, jogszabályban előírt maximális viteldíjat hasonlítja össze. Ahhoz azonban, hogy az összehasonlítás releváns legyen, az elemzésnek mindkét kikötő esetében a közszolgáltatási kötelezettségek 2019. évi rendszere keretében felszámítható maximális tengeri viteldíjakon kell alapulnia, mivel azon hipotetikus forgatókönyv szerint, amelyben nincsenek érvényben közszolgáltatási szerződések, a tengerhajózási üzemeltetők elérhetik ezt a felső határt. Végezetül – amint azt a francia hatóságok megjegyzik ((650) preambulumbekezdés) – az a tengeri viteldíj, amelyet a második BRG-tanulmány Toulonra nézve alkalmazott, nem foglalja magában az adókat és az anyagmozgatási költségeket, továbbá nem a felhasználók által ténylegesen fizetett viteldíj.

(916) A Bizottság tehát a Franciaország és az összes érdekelt fél által szolgáltatott adatok alapján arra a következtetésre jut, hogy a közúti közlekedés kapcsán többletköltségeket jelentene, ha a vontatott teheráru fuvarozását igénybe vevő olyan felhasználók, akiknek logisztikai bázisai főként Marseille kikötőjében vagy a Rhône-folyosóban találhatók, a touloni kikötőt vennék igénybe. Nem bizonyított, hogy ezeket a többletköltségeket egyértelműen ellensúlyozná a Toulonban érvényesített alacsonyabb tengeri viteldíj. A francia hatóságok ezért arra a következtetésre jutottak, hogy ez a tényező valószínűleg korlátozza a marseille-i és touloni kikötők közötti helyettesíthetőség mértékét.

(917) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a touloni és a nizzai kikötők válaszaiból kitűnik, hogy vonzáskörzetük a környékre korlátozódik, ezzel szemben a marseille-i kikötő nemzeti ügyfélkörrel rendelkezik, ami összhangban van a francia hatóságok következtetéseivel ((197), (198) és (219) preambulumbekezdés). A La Méridionale e tekintetben további információkkal szolgál ((593) preambulumbekezdés), melyek összhangban állnak a francia hatóságok következtetéseivel. A Corsica Ferries ezzel kapcsolatos észrevételeit ((442) preambulumbekezdés) ezért el kell utasítani.

(918) Végezetül: a Bizottság ezzel kapcsolatban megjegyzi, hogy a szigetjellegből adódó többletköltségek korlátozása a korzikai végső fogyasztók (üzletek, magánszemélyek, vállalkozások stb.) érdekében áll, akik vagy amelyek függnek az árufuvarozási szolgáltatásoktól és azok haszonélvezői (vállalkozások részére történő árufuvarozás stb.); e költségekre egyértelműen hivatkoznak a korzikai megélhetési költségeket vizsgáló tanulmányok és statisztikák ((20)–(23) preambulumbekezdés). Azt is meg kell jegyezni, hogy Korzika jóval több árut importál, mint amennyit exportál, ami azt mutatja, hogy függ a kontinentális területtől ((19) preambulumbekezdés). Ennek következtében a Korzikára importált áruk árának emelkedése még inkább érintheti a sziget gazdaságát és lakosait. A közúti szállításból adódó többletköltségek tehát még nagyobb hatást gyakorolnának a korzikai végső fogyasztók által az árukért fizetendő árakra.

(919) *Végezetül*, a francia hatóságok figyelembe vették, hogy a marseille-i kikötőt korábban érintő tartós ársokkok hatására sem terelődött át jelentős mértékben a forgalom a marseille-i kikötőből a touloni és a nizzai kikötőbe ((220) preambulumbekezdés). Ez a pont jellemzően a két kikötő közötti helyettesíthetőség hiányát mutatja, és azt az érdekelt felek nem vitatják.

(920) A fentiek összességéből tehát kitűnik, hogy a francia hatóságok nem követtek el nyilvánvaló hibát, amikor úgy vélték, hogy a touloni és marseille-i kikötők részben helyettesíthetők egymással a felhasználók szempontjából, és a vontatott teheráru fuvarozását igénybe vevő felhasználók konkrét keresletet támasztanak a marseille-i kikötő iránt.

(921) A Corsica Ferries (433) és (434) preambulumbekezdésben foglalt észrevételei nem befolyásolják ezt a következtetést. A Corsica Ferries egyáltalán nem bizonyítja, hogy a vontatott teherárut fuvarozó járművezető mennyiben azonos a gépkocsijával utazó utas helyzetével. Ezenkívül az a tény, hogy a Corsica Ferries annyi járművezetőt szállít a marseille-i kikötőből, mint a touloni kikötőből, nem kérdőjelezi meg azt, hogy a két kikötő között a vontatott teheráru fuvarozása tekintetében részleges helyettesíthetőség áll fenn, amint azt Franciaország elismerte. Franciaország nem vitatja, hogy a touloni és marseille-i kikötőkön halad át a Korzikára fuvarozott teheráru fele-fele, csupán arra hivatkozik, hogy a vontatott teheráru fuvarozását igénybe vevő felhasználók a logisztikai bázisukhoz legközelebb eső kikötőket részesítik előnyben, és ezért a marseille-i kikötőhöz közeli logisztikai bázissal rendelkező egyes felhasználók nem mérlegelik e kikötő alternatíváit.

d) A korzikai kikötők földrajzi helyettesíthetőségéről a vontatott és a nem vontatott teheráru tengeri fuvarozásának vonatkozásában

(922) A Bizottság megjegyzi, hogy a korzikai indulási/érkezési kikötőknek a vontatott és a nem vontatott teheráru fuvarozását igénybe vevő felhasználók általi kiválasztását illetően a francia hatóságok nem végezték el a korzikai kikötők földrajzi helyettesíthetőségének konkrét elemzését e felhasználók szempontjából.

(923) A francia hatóságok által a hivatalos vizsgálat során benyújtott, illetve az intézkedések nyújtásakor rendelkezésükre álló információk alapján azonban a Bizottság megjegyzi, hogy a jelen ügyben ez a mulasztás nem befolyásolta a francia hatóságok által a közszolgáltatás iránti igény fennállására vonatkozóan végzett vizsgálatot.

(924) *Először is*, a Bizottság felhívja a figyelmet az egyes korzikai kikötők közötti távolságokra és eljutási időkre, amelyek elvben jellemzően kizárják a földrajzi helyettesíthetőséget. A Bizottság e tekintetben a (36), (774), (785) és (856) preambulumbekezdésre hivatkozik.

(925) *Másodszor*, a Bizottság azt is megjegyzi, hogy valamennyi korzikai kikötőre jellemzők a nagy fokú torlódások, amint arról a Korzikai Kereskedelmi és Iparkamara is beszámol ((201) preambulumbekezdés). A Korzikai Kereskedelmi és Iparkamara felhívja a figyelmet különösen Bastia, Ajaccio és Porto-Vecchio kikötőinek helyzetére, ahol a kapacitás eléri a telítettségi pontot, illetve súlyos torlódások alakulnak ki. Ezek a hátrányok növelik a rakpartokon hátrahagyott áruk mennyiségét, befolyásolják a nehéz tehergépjárművek közlekedésének körülményeit, és a tengeri árufuvarozási szolgáltatást igénybe vevő felek kárára késedelmes szállításhoz vezetnek ((208) preambulumbekezdés). Franciaország tehát joggal állíthatja, hogy ezek a nehézségek korlátozhatják a forgalom egyik vagy másik kikötőbe (különösen Bastia, Ajaccio és Porto-Vecchio kikötőibe) történő áthelyezését, és mind a szolgáltatás igénybevevői, mind pedig a hatóságok szempontjából szükségessé tehetik a tengeri árufuvarozási forgalomnak a különböző korzikai kikötők közötti elosztását.

(926) *Harmadszor*, a Bizottság megjegyzi, hogy a korzikai közúti infrastruktúrára jellemző nagy távolságok, közlekedési feltételek és sajátosságok ((16)–(19) preambulumbekezdés) szintén megnövelik a közúti szállítási költségeket a tengeri árufuvarozást igénybe vevő felhasználók számára, aminek hatására viszont a korzikai magánszemélyek és szakemberek által viselt behozatali költségek emelkedhetnek meg. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a felhasználók és a korzikai lakosok érdeke, hogy Korzikán korlátozzák a nehéz tehergépjárművek közlekedését, különösen a balesetek magas kockázata és a szigetjelleggel járó korlátozottságok miatt.

(927) Mindezen okok miatt a Bizottság úgy véli, hogy nem tekinthető nyilvánvaló tévedésnek az a meglátás, hogy a korzikai kikötők a tengeri árufuvarozást igénybe vevő felhasználók szempontjából nem helyettesíthetők egymással. Ezt az érdekelt felek egyike sem vitatta.

7.3.2.1.3.1.2. Mennyiségi kereslet

(928) *Először is*, a touloni és marseille-i kikötők részleges helyettesíthetőségének számszerűsítését illetően a Bizottság hangsúlyozza, hogy az eljárás megindításáról szóló határozatában kétségeit fejezte ki a forrásokkal kapcsolatban, melyeket a francia hatóságok annak megállapítása során használtak fel, hogy a touloni kikötőt nem tartják a marseille-i kikötő helyettesítésére alkalmasnak azok a felhasználók, aki a vontatott teherárunak a marseille-i kikötő és a korzikai kikötők közötti fuvarozása tekintetében hagyományosan a volumen 80 %-át képviselték. A Bizottság felkérte Franciaországot és az érdekelt feleket, hogy tegyék meg az ezzel kapcsolatos észrevételeiket.

(929) Észrevételeikben a francia hatóságok három elemzést nyújtottak be, amelyek jellemzően megerősítik a marseille-i kikötő és a touloni kikötő egymással való, keresleti oldali helyettesíthetőségének szintjére vonatkozó eredeti becslésüket ((337)–(346) preambulumbekezdés). Az észrevételeket benyújtó valamennyi érdekelt fél válaszolt erre a pontra is ((444), (445), (543), (591)–(596) preambulumbekezdés).

— a francia hatóságok első elemzése a fuvarozók székhelyének, raktárainak és logisztikai bázisainak elhelyezkedésére vonatkozó adatokon alapult. Franciaország szerint a marseille-i kikötő közvetlen közelsége indokolja, hogy a fuvarozók előnyben részesítik a marseille-i kikötőt. 2018 és 2021 között a Marseille és Korzika között fuvarozott összes vontatott teheráru 80 %-a Marseille közelében található fuvarozóktól származott. Franciaország véleménye szerint ez azt mutatja, hogy a két kikötő közötti helyettesíthetőség korlátozott, mintegy 20 %-os mértékű,

— a második elemzés a Corsica Linea és a La Méridionale nagy számú ügyfele logisztikai bázisainak elhelyezkedését vizsgálta. Ebből az elemzésből kitűnik, hogy a Corsica Linea által fuvarozott vontatott teheráru volumenének 83 %-a, illetve a La Méridionale által fuvarozott vontatott teheráru volumenének 88 %-a köthető egy, a marseille-i kikötőhöz közeli logisztikai bázishoz. Ez az elemzés tehát megerősíti az első elemzés eredményeit,

— a harmadik elemzés részletes adatokat közölt számos olyan fuvarozóról, amelyek korábban már igénybe vették e két kikötőt vontatott teheráru tengeri fuvarozását, feltüntetve minden egyes fuvarozó esetében a logisztikai bázis és a marseille-i, illetve touloni kikötő közötti távolságot, valamint (folyóméterben) azt, hogy a 2017–2019-ben és 2021-ben a Marseille-en és/vagy Toulonon keresztül fuvarozott vontatott teheráru hogyan oszlott meg.

(930) A Bizottság megjegyzi, hogy az első két elemzés fókuszában kizárólag a vontatott teheráru Marseille és Korzika közötti korábbi fuvarozása áll. Ezek az elemzések a vontatott teheráru marseille-i kikötőben történő fuvarozásának vizsgálatára szorítkoznak, de nem támasztják alá azt a következtetést, miszerint a marseille-i kikötőhöz legközelebb elhelyezkedő bázissal rendelkező fuvarozók csak a marseille-i kikötőt vennék igénybe, a touloni kikötőt nem. Azzal a feltételezéssel élnek, hogy ha egy fuvarozó székhelye, raktárai vagy logisztikai bázisai Marseille közelében helyezkednek el, akkor az a fuvarozó mindenképpen a marseille-i kikötőt veszi igénybe, de a kikötő tényleges használatát nem vizsgálják, holott a francia hatóságoknak éppen ezt kell bizonyítaniuk. Következésképpen a Bizottság úgy véli, hogy e két elemzés nem bizonyítja azt az állítást, miszerint a vontatott teheráru fuvarozása tekintetében Marseille és Toulon 80 %-os mértékben „nem helyettesíthetők” egymással.

(931) Ugyanakkor figyelembe vehető a harmadik elemzés, amely azt mutatja, hogy e két kikötőt ténylegesen hogyan vették igénybe a fuvarozók. A Bizottság továbbá úgy véli, hogy a szóban forgó elemzésben bemutatott adatok kellően reprezentatívak, mivel a 2017–2019-es és 2021-es időszakra vonatkozóan a Korzika, valamint a marseille-i kikötő és a touloni kikötő között fuvarozott vontatott teheráru volumenének mintegy 65 %-át fedik le ((341) preambulumbekezdés).

(932) A Bizottság ennek az elemzésnek az alapján megjegyzi, hogy a fuvarozók többsége valójában csak a logisztikai bázisához legközelebb eső kikötőt veszi igénybe, amint az a (344) preambulumbekezdésben szerepel. Konkrétabban: az elemzésből kitűnik, hogy a vontatott teherárunak a Marseille-hez közeli logisztikai bázisról kiinduló (folyóméterben feltüntetett) volumenének mintegy 79 %-a kizárólag Marseille kikötőjén haladt át, vagy ott haladt volna át, ha nem álltak volna fenn kapacitásbeli korlátok. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a jelek szerint nem tekinthető nyilvánvalóan tévesnek a francia hatóságok feltételezése, mellyel a vontatott teheráru fuvarozása iránti kereslet értékelése során éltek, miszerint a múltbeli kereslet 80 %-a Marseille-re koncentrálódik, és az érintettek Toulont nem tekintik alternatívának.

(933) Ezért a Bizottság kénytelen elutasítani a Corsica Ferries azon állítását ((444) preambulumbekezdés), amely szerint nem objektív és ellenőrizhető adatokon alapul az a helyettesíthetőségi ráta, amelyet a francia hatóságok a vontatott teheráru fuvarozása tekintetében alkalmaztak, és ezért azt el kell utasítani. Mindenesetre ezt az állítást semmilyen releváns mennyiségi elemzés nem támasztja alá. Ezenkívül – a Corsica Ferries által közöltekkel ((445) preambulumbekezdés) ellentétben – sem a Bizottságot, sem a francia hatóságokat nem kötik azok a következtetések, amelyeket a CdC vont le korábban a szóban forgó kikötőknek a vontatott teheráru fuvarozása terén fennálló helyettesíthetőségéről, amennyiben a francia hatóságok objektív és ellenőrizhető adatok alapján bizonyítani tudják, hogy a közszolgáltatási szerződések értékelésének alapjául szolgáló feltételezések megalapozottak, mely feltétel a jelen ügyben teljesül.

(934) *Másodszor*, a vontatott és a nem vontatott teheráru fuvarozása iránti kereslet értékelését illetően a Bizottság mindenekelőtt megjegyzi, hogy a Marseille és Korzika közötti tengeri árufuvarozás iránti várható kereslet becslésének alapjául szolgáló múltbeli adatok felhasználása érvényes megközelítés ((223) és (228) preambulumbekezdés). A francia hatóságok tehát egy tízéves időszakra (2010–2019) vonatkozó múltbeli adatokra támaszkodtak a 2030-ig tartó időszakra várható jövőbeli keresleti tendenciák becslése során.

(935) A francia hatóságok által választott paraméterek tehát nem tartalmaznak nyilvánvaló mérlegelési hibát.

(936) *Harmadszor*, a vontatott teheráru fuvarozásához kapcsolódóan a járművezetői kereslet értékelését illetően a Bizottság megjegyzi, hogy Franciaország megítélése szerint a járművezetők által támasztott kereslet arányos a fuvarozott vontatott teheráru volumenével. Franciaország a 2023 és 2030 közötti jövőbeli keresletet a 2018 és 2021 közötti szállítmányokra jellemző járművezető/fm arány alapján számította ki ((230) preambulumbekezdés).

(937) A Corsica Ferries állításával ellentétben ((446)–(454) preambulumbekezdés) ennek a konkrét, történeti és objektív adatokon alapuló megközelítésnek a kapcsán nem áll fenn nyilvánvaló mérlegelési hiba.

(938) Először is, a francia hatóságoknak a (894) és a (895) preambulumbekezdésben kifejtett okok miatt nem kellett különbséget tenniük a vontatott teheráru kísérővel, illetve kísérő nélkül történő fuvarozása között.

(939) Másodszor, a francia hatóságok a 2023 és 2030 közötti kereslet becsléséhez nem a 2030-ban várható fuvarozásokra jellemző járművezető/fm arányt vették figyelembe, hanem 2018 és 2021 közötti időszakban megfigyelt járművezető/átlagos fm arányt, valamint a vontatott teheráru fuvarozása iránti jövőbeli keresletre hagyatkoztak, amikor értékelték a járművezetők a 2023 és 2030 közötti éves számát.

(940) Harmadszor, a francia hatóságok által alkalmazott arány nem volt téves, hanem két tizedesjegyre kerekített számadat volt, szemben a Corsica Ferries által használt három tizedesjegyes aránnyal. Mindazonáltal nem róható fel Franciaországnak, hogy nyilvánvaló mérlegelési hibát követett volna el pusztán azzal, mert a szóban forgó arányt kerekítette. Mindenesetre a kereslet ebből eredő túlbecslése (11 % a Marseille–Ajaccio útvonalon és 7 % a Marseille–Bastia útvonalon) nem mutatja nyilvánvaló mérlegelési hiba jeleit.

(941) Végezetül: fel kell hívni a figyelmet arra, hogy az a 2,3 %-os növekedési ráta, amelyet a francia hatóságok a vontatott teheráru fuvarozása iránt a 2019-től kezdődő időszakban és a 2023–2030-as időszakban fennálló kereslet becslése során használtak, abból az átlagos változásból adódik, amely 2010 és 2019 között volt megfigyelhető a marseille-i kikötő és a korzikai kikötők közötti öt útvonal mindegyikén fuvarozott teheráru növekedési rátájában. Bár a francia hatóságok kiszámíthatták az egyes útvonalakra jellemző korábbi forgalom növekedési rátáját, meg kell jegyezni, hogy ez a lehetőség csak egy módszer volt a sok közül. A Corsica Ferries nem fejti ki, hogy a francia hatóságok által alkalmazott módszer miért lett volna nyilvánvalóan alkalmatlan az egyes tengeri útvonalakon jelentkező jövőbeli kereslet kiszámítására. A Corsica Ferries azt sem fejti ki, hogy valamely alternatív módszer hogyan vezethetett volna eltérő eredményhez.

(942) A Corsica Ferries nem állíthatja sem azt, hogy a 2,3 %-os növekedési ráta ne friss objektív adatokon alapulna, sem pedig azt, hogy a 2018 és 2023 közötti múltbeli adatok éppen ellentétes tendenciát mutatnának, vagyis a forgalom csökkenését jeleznék. Először is, a szóban forgó 2,3 %-os arány a 2010 és 2019 közötti – vagyis a Covid19-világjárvány (2020–2021) és Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborúja (2022) előtti – átlagos éves teheráruforgalom-növekedésből adódik. A francia hatóságok által felhasznált adatok tehát a Korzika és a kontinentális terület közötti tengeri szállítási piac szokásos működésének legutóbbi időszakára vonatkoznak. Hozzá kell tenni azt is, hogy ez az érv ellentmond a Corsica Ferries egy másik észrevételének, miszerint a francia hatóságoknak elemezniük kellett volna a 2014. évi teheráru-forgalmi adatokat, vagyis a Corsica Linea piacra lépését megelőző adatokat ((394) preambulumbekezdés). A Corsica Ferries az üzemeltetőkkel folytatott konzultáció során benyújtott saját válaszainak is ellentmond, melyek szerint a Corsica Ferries a 2023 és 2030 közötti időszakban a 2016 és 2019 közötti időszakhoz képest jelentősen nagyobb kapacitást, valamint a 2019-ben regisztrált teljes árufuvarozási keresletnél is nagyobb kapacitást tervez kínálni, ami azt jelezte, hogy a Corsica Ferries az elkövetkező évekre nézve a forgalom növekedését prognosztizálta ([268]).

([268]) Amint azt a 3. táblázat mutatja, a Korzika és a kontinentális terület között zajló teherforgalom volumene 2,2 millió fm volt. Amint azt a 20. táblázat feltünteti, a Corsica Ferries 2023 és 2030 között (az intézkedések hiányában) közel 3,3 millió fm szállítási kapacitást szándékozott kínálni a piacon, ami megerősíti, hogy a vállalat a jelek szerint a forgalom növekedésére számított.

7.3.2.1.3.2. Piaci hiányosság fennállása

7.3.2.1.3.2.1. A közszolgáltatási szerződés hiányában elérhető piaci kínálat azonosítása

(943) A Bizottság e tekintetben a (815)–(825) preambulumbekezdésben kifejtett érvekre hivatkozik, amelyek a vontatott és a nem vontatott teheráru fuvarozását igénybe vevő felhasználók által támasztott kereslettel összefüggésben rendelkezésre álló piaci kínálat azonosítására is érvényesek.

7.3.2.1.3.2.2. A piaci hiányosság elemzése

(944) A Bizottság mindenekelőtt megjegyzi, hogy a francia hatóságok arra a következtetésre jutottak, hogy a proprianói kikötő és a marseille-i kikötő között teljes piaci hiányosság áll fenn, mivel a Corsica Ferries nem kínálna kereskedelmi szolgáltatást ezen az útvonalon.

(945) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a francia hatóságok a Corsica Ferries által Marseille és a másik négy korzikai kikötő között kínált szolgáltatást szórványosnak tekintették, mivel a Corsica Ferries havonta csak három menettérti járatot kínált volna L'Île-Rousse és Porto-Vecchio között (szemben az előírt heti három menettérti járattal), valamint hetente két menettérti járatot Ajaccióba/Ajaccióból és Bastiába/Bastiából, holott a felhasználói igények kielégítéséhez legalább öt menettérti járatra lenne szükség.

(946) A Bizottság megjegyzi, hogy a francia hatóságok nem követtek el nyilvánvaló hibát a piaci hiányosságok elemzése során, mivel megállapítást nyert, hogy a piaci kínálat nem elégséges annak a teljes keresletnek a kielégítéséhez, amelyet a marseille-i kikötő és az egyes korzikai kikötők közötti szállítás iránt támasztottak a vontatott és a nem vontatott teheráru fuvarozását igénybe vevő felhasználók.

7.3.2.1.3.3. Következtetés a vontatott és a nem vontatott teherárunak a Marseille és az egyes korzikai kikötők közötti fuvarozása közszolgáltatási igény fennállásáról

(947) A fentiek összességéből kitűnik, hogy Franciaország helyesen jutott arra a következtetésre, hogy a vontatott és a nem vontatott teherárunak a Marseille és az egyes korzikai kikötők közötti fuvarozására közszolgáltatási igény van, mivel a Franciaország által azonosított és számszerűsített fuvarozási keresletet az azonosított piaci kínálat nem lenne képes kielégíteni.

7.3.2.2. Az állami beavatkozás arányossága

(948) Mivel a francia hatóságok nyilvánvaló mérlegelési hiba nélkül igazolták az állami beavatkozás szükségességét a Korzika és a francia kontinentális terület közötti tengeri közlekedési közszolgáltatás iránt támasztott több valós kereslet alapján, a következőkben azt kell megvizsgálni, hogy e beavatkozás arányos-e a belső piac megfelelő működéséhez szükséges alapvető szabadságokra tekintettel.

7.3.2.2.1. A beavatkozáshoz alkalmazott jogi eszköz arányossága

(949) A Bizottság megjegyzi, hogy a francia hatóságok szerint a közszolgáltatási szerződésen kívül nem áll a rendelkezésükre más jogi eszköz az általuk azonosított közszolgáltatási igények kielégítésére alkalmas szolgáltatás biztosítására ((249)–(253) preambulumbekezdés). A francia hatóságok konkrétabban azzal érvelnek, hogy a piaci hiányosság már a közszolgáltatási kötelezettségek 2019. évi rendszerének kontextusában is fennállt, és hogy egy ilyen rendszer nem bizonyulna elegendőnek a közszolgáltatási igények kielégítéséhez. Azzal is érvelnek, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek 2019. évi rendszere korlátozza az előírható közszolgáltatási kötelezettségeket, különösen az indulási és érkezési idők tekintetében, holott azok az utasok ((112) preambulumbekezdés) és az árufuvarozást igénybe felhasználók által támasztott keresletre ((190) és (191) preambulumbekezdés) jellemző tényezők.

(950) A Bizottság úgy véli, hogy e megfontolások nem utalnak nyilvánvaló mérlegelési hibára. Amint arra a francia hatóságok helyesen rámutatnak, a Korzika és a kontinentális terület közötti tengeri szállítási szolgáltatásokra vonatkozóan már létezik közszolgáltatási kötelezettségi rendszer, továbbá az üzemeltetőkkel folytatott konzultáció célja annak meghatározása volt, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek 2019. évi rendszerének keretében a piac milyen kínálatot lenne kész nyújtani. Ez a kínálat azonban elégtelennek bizonyult, ami szükségessé tette egy olyan kiegészítő rendszer előírását, amely biztosítja a közszolgáltatás iránti igények kielégítéséhez elégséges szolgáltatásokat ([269]).

(951) A francia hatóságoknak tehát nem volt más választásuk, mint hogy megerősítsék a közszolgáltatási kötelezettségek 2019. évi rendszerét azáltal, hogy napi tengeri átkeléseket írnak elő Marseille, valamint az ajacciói és a bastiai kikötő között, továbbá heti átkeléseket L'Île-Rousse és Porto-Vecchio kikötőjébe, valamint heti egy kötelező járatot biztosítanak Propriano felé. Azonban ha a közszolgáltatási kötelezettségek 2019. évi rendszere keretében szigorúbb feltételeket írtak volna elő – jóllehet ebben az összefüggésben a francia hatóságok ekkorra már azonosították a piaci hiányosságot – akkor az üzemeltetőknek még nagyobb nehézséget okozott volna az, hogy a Korzika és a kontinentális terület közötti tengeri szállítási szolgáltatások nyújtására irányuló szabadságukat gyakorolják, tekintettel arra, hogy a Marseille és a korzikai kikötők között szolgáltatásokat nyújtani kívánó üzemeltetők mindegyikének meg kellett volna felelnie a közszolgáltatási kötelezettségek 2019. évi rendszerében előírt szigorúbb követelményeknek ahhoz, hogy ilyen szolgáltatásokat nyújthassanak. A Bizottság megjegyzi, hogy e körülmények között a közbeszerzési eljárás útján odaítélt szolgáltatásnyújtásra irányuló közbeszerzési szerződés alkalmazása ezzel szemben kevésbé korlátozza a szolgáltatásnyújtás szabadságát, mivel valószínűsíthetően enyhíti a közszolgáltatási kötelezettségek 2019. évi rendszerében a szolgáltatókra rótt korlátozásokat és lehetővé teszi a piaci versenyt.

(952) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek 2019. évi rendszere keretében nem volt lehetőség rendelkezni az ellentételezésről, mivel az ellentételezés nem korlátozódhatott volna a Marseille és Korzika közötti útvonalakra, hanem ki kellett volna terjeszteni a kontinentális terület és Korzika közötti valamennyi útvonalra, annak biztosítása érdekében, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek 2019. évi rendszere megkülönböztetésmentes legyen ([270]). Ugyanakkor – amint arra a francia hatóságok rámutatnak ((252) preambulumbekezdés) – ez az opció nem csupán jelentős pénzügyi terhet rótt volna a hatóságok költségvetésére (miközben a tagállamok költségvetése nem korlátlan), hanem azt sem biztosította volna, hogy az azonosított közszolgáltatási igények kielégítéséhez szükséges szolgáltatásnyújtásra ténylegesen sor kerül ([271]). A közszolgáltatási kötelezettségek rendszere kötelezettségeket ró azokra az üzemeltetőkre, amelyek úgy döntenek, hogy szolgáltatásokat nyújtanak, de a szolgáltatásnyújtást magát nem írja elő.

(953) Ezenkívül azt is meg kell jegyezni, hogy a kabotázsról szóló rendelet nem teszi lehetővé, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek rendszere kötelezettségeket írjon elő az indulási és érkezési idők tekintetében ([272]), holott ez a követelmény az azonosított minőségi keresletből vezethető le.

(954) Ebből következik, hogy a francia hatóságok a különböző azonosított közszolgáltatási igények kielégítése érdekében közszolgáltatási szerződést köthettek. Az érdekelt felek ezzel kapcsolatban nem nyújtottak be észrevételeket.

7.3.2.2.2. A közszolgáltatás iránti igény kielégítése érdekében meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek arányossága

(955) Mivel a hatóságok alkalmazhatták a közszolgáltatási szerződéseket, az alábbiakban azt kell megvizsgálni, hogy a közszolgáltatási szerződésekben a Franciaország által azonosított közszolgáltatási igény kielégítése érdekében előírt közszolgáltatási kötelezettségek arányosak-e.

(956) *Először*, a Bizottság megjegyzi, hogy a francia hatóságok szükségesnek tartották, hogy közszolgáltatási szerződést kössenek az egészségügyi okokból utazó személyek, a vontatott teheráru és a kísérő járművezetők tengeri szállítására (azon felhasználók esetében, akik nem látják úgy, hogy a marseille-i kikötőnek lenne alternatívája), valamint a nem vontatott teherárunak a marseille-i kikötő és az egyes korzikai kikötők közötti tengeri fuvarozására. Ezenkívül a Marseille–Propriano útvonalat illetően Franciaország úgy véli, hogy a közszolgáltatási szerződés hatályának a tengeri személyszállításra is ki kell terjednie ((255) preambulumbekezdés).

([269]) Lásd ebben az értelemben: a Bíróság 2001. február 20-i ítélete, Analir, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, 66. pont.
([270]) Ugyanott, 38. pont.
([271]) Ugyanott, 65. pont.
([272]) Lásd a kabotázsrendeletről szóló értelmező közlemény 5.3.1. szakaszát.

(957) A Bizottság e tekintetben megjegyzi, hogy ezek a kötelezettségek szigorúan a francia hatóságok által azonosított piaci hiányosságból vezethetők le (3.4.3.2.2. és 3.4.2.2.2. szakasz). A közszolgáltatási szerződések célja tehát az azonosított közszolgáltatási igényekre korlátozódik. Az érdekelt felek ezzel kapcsolatban nem nyújtottak be észrevételeket.

(958) *Másodszor*, a francia hatóságok közszolgáltatási kötelezettségként határozták meg a közszolgáltatási szerződések hatálya alá tartozó egyes útvonalakon alkalmazandó érkezési és indulási időket. Ezek a kötelezettségek szintén abból a keresletből vezethetők le, amelyet a francia hatóságok azonosítottak mind a személyszállítás vonatkozásában (ahol az utasok az éjszakai átkelést részesítik előnyben), mind pedig az árufuvarozás vonatkozásában (ahol korai korzikai kiszállításra van szükség, továbbá a nap folyamán olyan megállásokra, amelyek elegendő időt biztosítanak arra, hogy a félpótkocsi-vontatók a kikötő és logisztikai bázisok/szállítási pontok közötti távolságot megtegyék). Ebből következik, hogy az indulási és érkezési időre vonatkozó kötelezettségek nem tűnnek aránytalannak. Az érdekelt felek ezzel kapcsolatban nem nyújtottak be észrevételeket.

(959) *Harmadszor*, a Bizottság megjegyzi, hogy a francia hatóságok számos közszolgáltatási kötelezettséget határoztak meg a közszolgáltatási szerződések keretében biztosítandó járatsűrűségre vonatkozóan ((257)–(261) preambulumbekezdés).

(960) Először: a Bizottság megjegyzi, hogy a francia hatóságok minimálisan kötelező éves járatsűrűségeket írtak elő. Ezek célja, hogy az egész év során rendszeres, elégséges szolgáltatást nyújtó járatokat biztosítson Korzika és a marseille-i kikötő között. A koncessziós jogosultak tehát évente 365 menettérti járatot kellett biztosítaniuk a Marseille–Ajaccio és Marseille–Bastia útvonalon, a másik három útvonalon pedig 156 menettérti járatot.

(961) A Bizottság megjegyzi, hogy ezek a járatsűrűségek megfelelnek az azonosított közszolgáltatási igényeknek. A felhasználókkal folytatott konzultációból kitűnik, hogy az utasok és az árufuvarozást igénybe vevő felhasználók elégedettek voltak a 2021 és 2022 közötti időszakra vonatkozó közszolgáltatási szerződések keretében érvényesített járatsűrűségekkel, melyek azonosak voltak a francia hatóságok által a 2023 és 2030 közötti időszakra vonatkozó közszolgáltatási szerződésekben meghatározott járatsűrűségekkel ((69) preambulumbekezdés). A Bizottság általánosságban arra is rámutat, hogy Korzika szigetjellege rendszeres járatokat tesz szükségessé Franciaország kontinentális területe felé, különösen az egészségügyi okokból utazó személyek esetében, akiknek – egészségi állapotuktól függően – bármikor szükségük lehet e szolgáltatásokra. Ugyanez a helyzet a (vontatott és a nem vontatott) teheráru fuvarozása esetében is, mivel Korzikán üzleti és magáncélból gyakran van szállításra szükség, tekintettel a szigeten működő raktárak korlátozott tárolókapacitására ((22) preambulumbekezdés). A felhasználókkal folytatott konzultáció eredményei tehát összhangban vannak Korzika társadalmi-gazdasági jellemzőivel.

(962) Végezetül: a Bizottság megjegyzi, hogy a járatsűrűségek nagyobbak az ajacciói és a bastiai kikötők esetében, melyek a személyszállítás és az árufuvarozás tekintetében a legfontosabb korzikai kikötők (2.3.1. és 2.3.2. szakasz), továbbá Ajaccio és Bastia a két legnagyobb korzikai városi térségben található, ezzel szemben a többi három – kisebb forgalmat bonyolító – kikötő esetében a járatsűrűség kisebb.

(963) A kötelezettség, miszerint évente bizonyos számú menettérti utat kell lebonyolítani, két közszolgáltatási kötelezettségből áll össze: a heti minimális számú fix menettérti út biztosítása, valamint ezek mellett rugalmas (átütemezhető) menettérti utak biztosítása, azonban a menettérti utaknak az egy évre nézve meghatározott számán belül. A Bizottság tudatában van annak, hogy az átütemezhető menettérti utak – melyekről az OTC határoz – rugalmas eszköznek tekintendők, amelyek a kínálatnak a kereslethez való igazítását célozzák. Ha például az OTC úgy találja, hogy egy adott napon egy menettérti út iránti várható kereslet igen alacsony, dönthet úgy, hogy az utat átütemezi egy forgalmas napra, feltéve, hogy az üzemeltető biztosítja a közszolgáltatási szerződésekben előírt heti járatsűrűséget. A Bizottság e tekintetben felhívja a figyelmet arra, hogy a közszolgáltatási szerződésekkel foglalkozó műszaki ellenőrző bizottság ((290) preambulumbekezdés), amelynek élén az OTC áll, hetente ülésezik többek között a forgalmi igények vizsgálata céljából.

(964) A minimális járatsűrűségre vonatkozó közszolgáltatási kötelezettségeknek tehát kettős célja van: a szállítási szolgáltatások rendszerességének biztosítása (az egyes közszolgáltatási szerződésekben előírt minimális heti járatsűrűség révén), valamint a Korzikára irányuló tengeri szolgáltatások optimalizálása (az átütemezhető menettérti utak révén).

(965) A Bizottság megjegyzi, hogy a kötelező minimális heti járatsűrűség összhangban áll a felhasználói kereslettel ((112), (190) és (191) preambulumbekezdés). Franciaország közszolgáltatási kötelezettség keretében a főszezonban napi egy menettérti utat ír elő a Marseille–Ajaccio és a Marseille–Bastia útvonalakon (holtszezonban közel napi egyet), a másik három útvonalon pedig heti három menettérti utat. A járatsűrűségeket tehát az év időszaka (holtszezon vagy főszezon) és az érintett útvonal (Ajaccio és Bastia esetében nagyobb, a másik három korzikai kikötő esetében kisebb járatsűrűség) szerint kiigazítják.

(966) A fentiekből tehát kitűnik, hogy a francia hatóságok nem követtek el nyilvánvaló mérlegelési hibát az egyes közszolgáltatási szerződések keretében előírt minimális járatsűrűség meghatározása során. Az érdekelt felek ezzel kapcsolatban nem nyújtottak be észrevételeket.

(967) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a Marseille–Ajaccio, a Marseille–Bastia és a Marseille–L'Île-Rousse útvonalakra vonatkozó közszolgáltatási szerződések a menettérti utak kötelező éves számán felül kiegészítő menettérti utakat is előírnak. Ezeknek a menettérti utaknak az a célja, hogy kezeljék az év során a keresletben tapasztalt rendkívüli csúcsokat, és – amennyire csak lehetséges – megakadályozzák, hogy áruk a rakparton hátramaradjanak. A Bizottság megjegyzi, hogy ezek a kiegészítő menettérti utak (amelyek kizárólag az árufuvarozást érintik) megfelelnek az árufuvarozást igénybe vevő felhasználók igényeinek, akik különösen azt kifogásolják, hogy a marseille-i kikötőben nem áll rendelkezésre elegendő hely az áruknak a fedélzetre történő berakodásához ((190) és (191) preambulumbekezdés), amit a korábbi forgalmi adatok is megerősítenek. A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a korzikai kikötői hatóság beszámolója szerint egyre nagyobb problémát jelent, hogy a korzikai kikötők rakpartján pótkocsik maradnak hátra, és felszólította a hatóságokat, hogy a forgalom egyenletesebb elosztása érdekében biztosítsanak további kiegészítő menettérti utakat ((201) preambulumbekezdés). A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a kiegészítő menettérti utak éves száma viszonylag korlátozott, továbbá hogy ezek az utak opcionálisak és azokat az OTC azokat kizárólagos mérlegelése alapján, előre meghatározott feltételek teljesülése esetén ((287) preambulumbekezdés) indítják, illetve a közszolgáltatási szerződésekkel foglalkozó műszaki ellenőrző bizottság ellenőrzése alatt állnak ((290) preambulumbekezdés). A kiegészítő menettérti utakat a fent említett három útvonalra tervezik, mivel nagy valószínűséggel azokon állnak elő forgalmi csúcsok.

(968) E tényezőket illetően a Bizottság azon a véleményen van, hogy a Marseille–Ajaccio, a Marseille–Bastia és a Marseille–L'Île-Rousse útvonalakra vonatkozó közszolgáltatási szerződések által előzetesen meghatározott feltételek mellett tervezett és szabályozott kiegészítő menettérti utak bevezetése kielégíti a felhasználók és a tengeri szállítási szolgáltatók igényeit. Ebből következik, hogy Franciaország nem követett el nyilvánvaló mérlegelési hibát, amikor bevezette ezeket a közszolgáltatási kötelezettségeket.

(969) A Corsica Ferries ezzel kapcsolatos észrevételei nem befolyásolják ezt a következtetést. Valójában – ellentétben azzal, amit a Corsica Ferries állít ((470) preambulumbekezdés) – a kabotázsról szóló rendelet nem tiltja Franciaország számára, hogy a közszolgáltatási szerződésekben meghatározott feltételek mellett átütemezhető menettérti utakat és kiegészítő menettérti utakat vezessen be. Először is, az átütemezhető menettérti utak az üzemeltetőkkel szemben előírt éves járatsűrűségi kötelezettségek részét képezik, amelyek éppen abból erednek, hogy a piaci kínálat nem elégíti ki a felhasználói keresletet. Hasonlóképpen, a kiegészítő menettérti utak a felhasználók és a szolgáltatók által támasztott keresletet elégítik ki, és a megfelelően azonosított rendkívüli forgalmi csúcsok kezelésére szolgálnak. Hozzá kell tenni azt is, hogy az átütemezhető és a kiegészítő menettérti utakra előre meghatározott feltételek érvényesek. Ilyen menettérti utakra akkor kerül sor, ha kivételes közszolgáltatási igény (kiegészítő menettérti utak) vagy elégtelen közszolgáltatási igény (átütemezhető menettérti utak) áll fenn. Ezért a nyolcéves időtartamú közszolgáltatási szerződések érvényessége során változó közszolgáltatási igényekhez való alkalmazkodás eszközének tekintendők. Ezért nem lehet azt állítani, hogy e menettérti utakra „meghatározott feltételek nélkül és indokolatlanul" került volna sor. Nem releváns továbbá az a tény, hogy a közszolgáltatási szerződések nem határozzák meg azokat a napokat, amelyeken az átütemezhető menettérti utakat és a kiegészítő menettérti utakat le kell bonyolítani, mivel ezek a menettérti utak természetüknél fogva rugalmasak és a lebonyolításukra az azonosított közszolgáltatási igényeknek megfelelően kerül sor.

(970) Ezenkívül a Corsica Ferries azon érve sem releváns, amely szerint ezek a menettérti utak a jelek szerint feleslegesek lennének, hiszen az előírt minimális heti járatsűrűség már elegendő a közszolgáltatási igény kielégítéséhez ((471) preambulumbekezdés). Ez az érv ugyanis kifejezetten figyelmen kívül hagyja a felhasználói keresletet, a múltbeli forgalmi adatokat és a szóban forgó menettérti utak célját. Hasonlóképpen nem fogadható el az az érv sem, hogy a koncessziós jogosultak már előre megtervezik az átütemezhető menettérti utakat és a kiegészítő menettérti utakat. Először is, az átütemezhető menettérti utak definíció szerint olyan menettérti utak, amelyeket ugyan előre megtervez a koncessziós jogosult (aki évente köteles biztosítani a közszolgáltatási szerződésekben előírt számú menettérti utat), de amelyeket ugyanakkor az OTC a forgalom optimalizálásának szükségességével összhangban átütemezhet. Másodszor – amint az Franciaország, a Corsica Linea és a La Méridionale észrevételeiből kitűnik – a kiegészítő menettérti utakat a koncessziós jogosultak indikatív jelleggel tervezték meg, és azok végrehajtása továbbra is az OTC kizárólagos hatáskörébe tartozik.

(971) Végezetül, a Corsica Ferries arra vonatkozó észrevételei, miszerint a koncessziós jogosultak nem teljesítették a Franciaország által előírt közszolgáltatási kötelezettségeket ((472) preambulumbekezdés), nem kérdőjelezik meg azt, hogy e kötelezettségek az azonosított közszolgáltatási igénnyel arányosak.

(972) A fentiekből következik, hogy a francia hatóságok nem követtek el nyilvánvaló mérlegelési hibát, amikor meghatározták az éves és heti szinten kötelező járatsűrűséget, valamint az átütemezhető menettérti utakat és a kiegészítő menettérti utakat.

(973) *Végezetül*: a Bizottság megjegyzi, hogy a francia hatóságok szükségesnek és a közszolgáltatási iránti igénnyel arányosnak tartották azt, hogy közszolgáltatási szerződésben szabályozott műveletekre kijelölt hajók tekintetében minimális szállítási kötelezettségeket határozzanak meg ((262)–(263) preambulumbekezdés). E kötelezettségek mind az árufuvarozásra, mind pedig a személyszállításra vonatkoznak.

(974) Az árufuvarozást illetően a francia hatóságok minden egyes közszolgáltatási szerződésben meghatároztak egy bizonyos minimális szállítási kapacitást, amelyet a 2030 júliusában várható átlagos (folyóméterben megadott) volumen alapján számítottak ki. Ez a szám annak a hónapnak felel meg, amikor a közszolgáltatási szerződések végrehajtása során várhatóan a legnagyobb teherforgalommal kell számolni ((266) preambulumbekezdés). E tekintetben figyelemmel kell lenni arra, hogy – amint az a (331) preambulumbekezdésben szerepel – a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy e minimális árufuvarozási kapacitás arányos-e az azonosított közszolgáltatási igényekkel.

(975) A Corsica Ferries osztja ezeket a kétségeket. Észrevételeiben azzal érvel, hogy a minimális árufuvarozási kapacitást az azonosított közszolgáltatási igény kielégítése érdekében a 2023 és 2030 közötti időszakra becsült átlagos kereslet alapján kellett volna kiszámítani ((469) preambulumbekezdés), nem pedig a 2030 júliusára várható kereslet alapján ([273]). Franciaország azonban – a Corsica Lineához és a La Méridionale-hoz hasonlóan – megalapozatlannak tartja ezeket a kétségeket (5.2.1.2. és 5.3.1.1.3.1. szakasz, (347)–(357), (546)–(547) és (606)–(611) preambulumbekezdés).

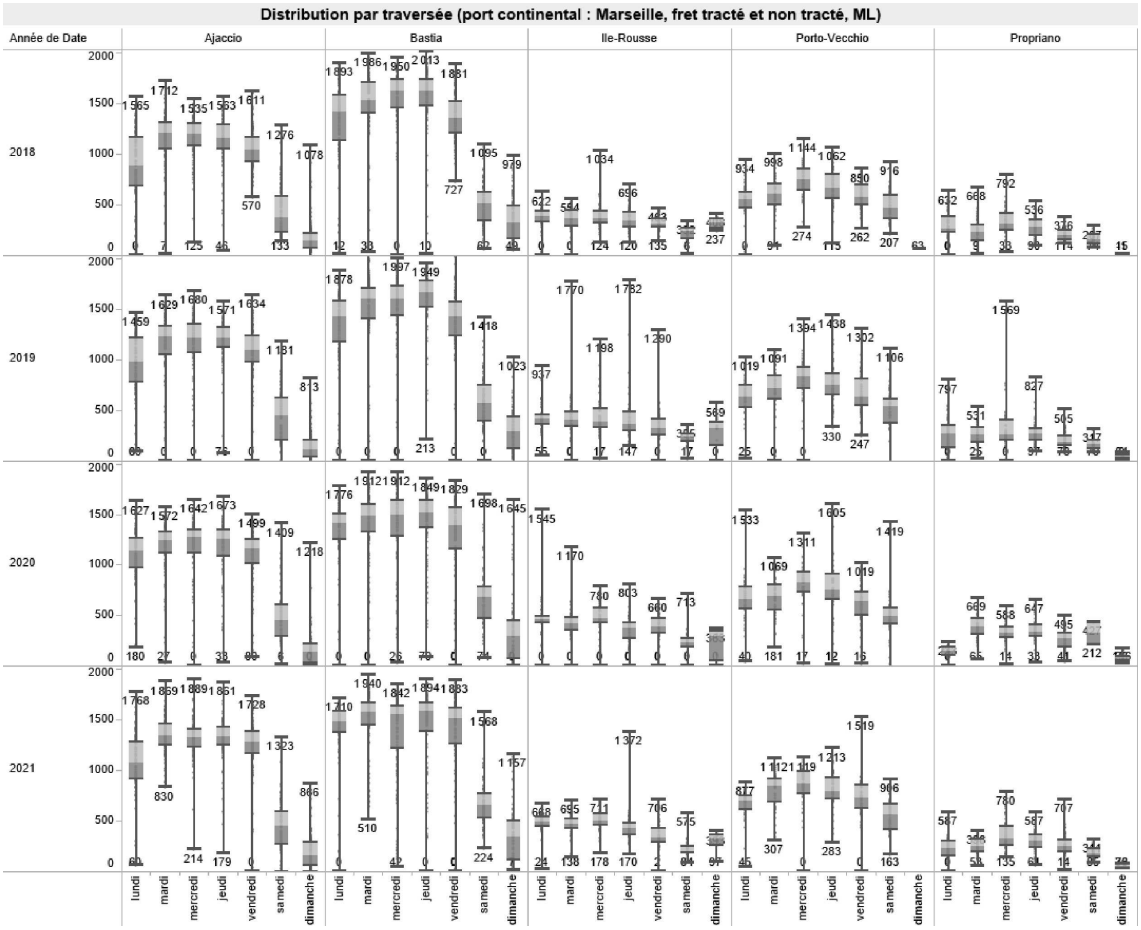
(976) A Bizottság először is megjegyzi, hogy a francia hatóságok által szolgáltatott adatok azt mutatják, hogy a Marseille és Korzika közötti valamennyi útvonalon az adott hónaptól, illetve a hét adott napjától függően igen nagy különbségek lehetnek az átkelésenkénti teherfuvarozási keresletben (3. és 4. ábra). Például a Marseille–Ajaccio útvonalon egy adott hónapban az átkelésenkénti kereslet 20 fm és 1 680 fm között változhat (2019. márciusi adatok). Hasonlóképpen, egy adott héten az átkelésenkénti forgalmi kereslet 0 fm és 1 680 fm között mozoghat (2019-es szerdai adatok) ([274]).

([273]) Emlékeztetőül: a 2023–2030-as időszakra előre jelzett átkelésenkénti átlagos keresletet úgy számítják ki, hogy a közszolgáltatás iránti éves igényt (21. táblázat) elosztják a menettérti utaknak a közszolgáltatási szerződésekben előírt éves számával (23. táblázat).

([274]) Amint azt a francia hatóságok kifejtették, az áruforgalom iránti keresletnek ez az ingadozása a fuvarozók által támasztott tényleges keresletet tükrözi, ami azt jelenti, hogy a tengeri szállításra általában a fuvarozók által kért időpontban kerül sor, tekintettel arra, hogy a tengerhajózási üzemeltetőknek kevéssé van lehetőségük módosítani a felhasználók által igényelt szállítási szolgáltatás dátumát. A teherszállítást illetően megjegyzendő, hogy a Korzikára irányuló áruk nagy része (köztük friss termékek is) a korzikai szupermarketekbe kerül. Ezek az áruk romlandóak, tehát szállításukat meghatározott időpontban kell elvégezni. A fedélzeti helyfoglalásra emiatt igen rövid időn belül kerül sor, leggyakrabban az indulás napján, de legkorábban is csak néhány nappal előre. Bizonyos áruk (nem romlandó anyagok, túlméretezett ipari gépek, költöztetés) esetében a helyfoglalás több mint egy héttel előre megtörténhet, de a francia hatóságok szerint ez jóval ritkábban fordul elő.

3. ábra

A nem vontatott és a vontatott teheráru fuvarozása a Korzika és Marseille közötti útvonalakon. A forgalom megoszlása a hét napjai szerint (fm)



Forrás: A francia hatóságok által 2023. július 27-én benyújtott észrevételek.

Magyarázat:

— *Distribution par traversée (port continental : Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* – Megoszlás átkelés szerinti bontásban (kontinentális kikötő: Marseille, vontatott teheráru fuvarozása és nem vontatott teheráru fuvarozása, fm)

— *Année de Date* – Referenciaév

— *Lundi* – hétfő

— *Mardi* – kedd

— *Mercredi* – szerda

— *Jeudi* – csütörtök

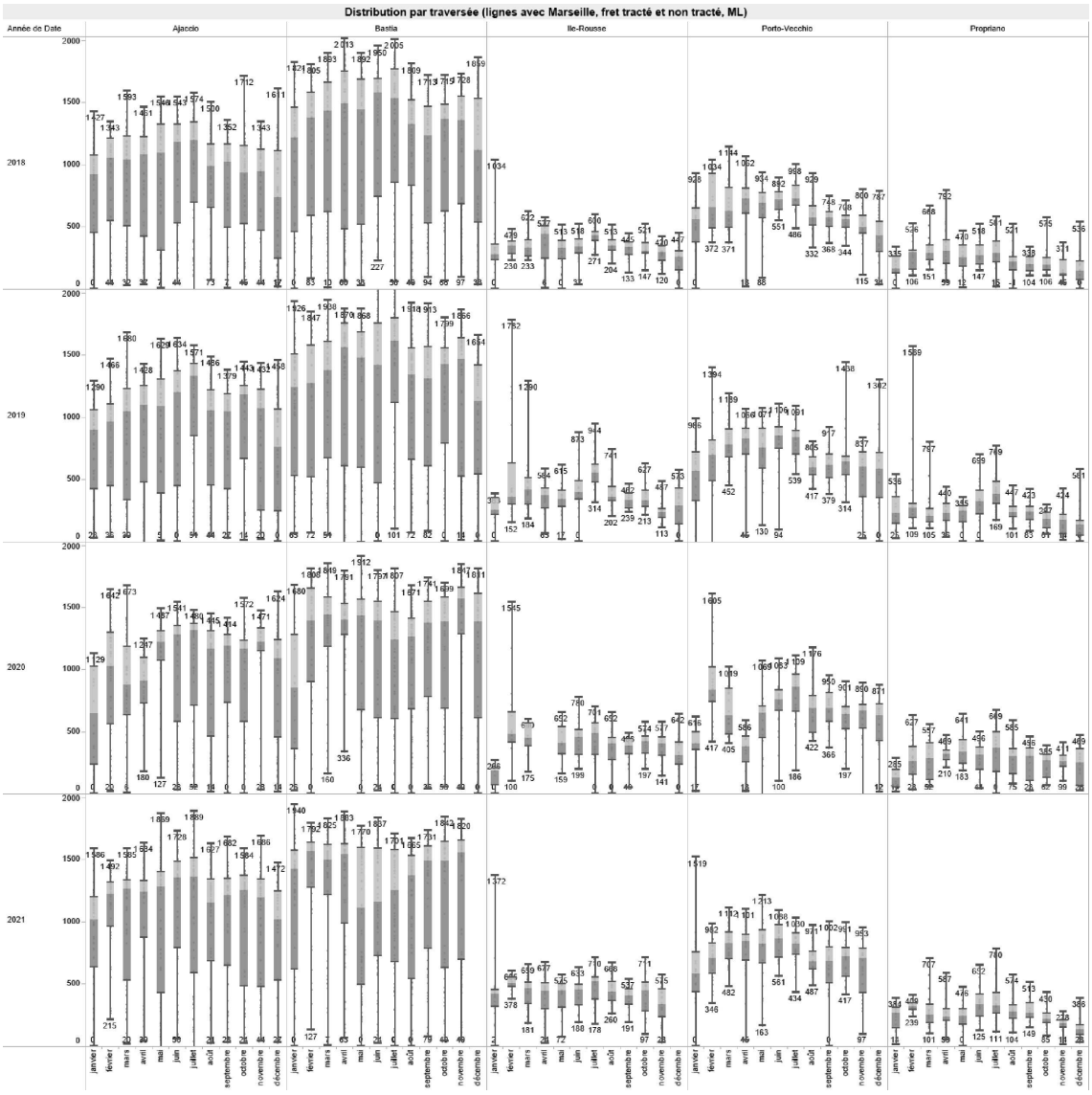
— *Vendredi* – péntek

— *Samedi* – szombat

— *Dimanche* – vasárnap

4. ábra

A nem vontatott és a vontatott teheráru fuvarozása (a két szegmens kombinációja, a helyettesíthető részt is beleértve) a Korzika és Marseille közötti útvonalakon. A forgalom havi megoszlása (fm)



Forrás: A francia hatóságok által 2023. július 27-én benyújtott észrevételek.

Magyarázat:

— *Distribution par traversée (lignes avec Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* – Megoszlás átkelés szerinti bontásban (Marseille-be irányuló/Marseille-ből kiinduló útvonalak, vontatott teheráru és nem vontatott teheráru fuvarozása, fm)

— *Année de Date* – Referenciaév

— *Janvier* – január

— *Février* – február

— *Mars* – március

— *Avril* – április

— *Mai* – május

— *Juin* – június

— *Juillet* – július

— *Août* – augusztus

— *Septembre* – szeptember

— *Octobre* – október

— *Novembre* – november

— *Décembre* – december

(977) Tekintettel az árufuvarozás iránti kereslet e széles körére, a francia hatóságok úgy vélik, hogy a közszolgáltatási szerződésekben előírt, átkelésenként meghatározott minimális árufuvarozási kapacitás nem tekinthető aránytalannak. Konkrétabban: amint azt a 31. táblázat mutatja, ha az átkelésenként szükséges minimális árufuvarozási kapacitást a korábbi adatok alapján megállapított, átkelésenkénti átlagos kereslet alapján számították volna ki (ahogy azt a Corsica Ferries javasolta) az átkelések jelentős hányadában az árufuvarozás iránti becsült kereslet nem lenne kielégítve. A francia hatóságok által szolgáltatott adatok szerint a Marseille és Ajaccio, Bastia és Porto-Vecchio közötti útvonalakon minden második átkelésnél előállna az a helyzet, hogy a kereslet meghaladná a minimális elvárt kapacitást (a Marseille–Propriano és a Marseille–L'Île-Rousse útvonalon az átkelések negyedénél állna elő), ami jelentős mértékű.

(978) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy e módszer alkalmazása azzal járna, hogy az árufuvarozással kapcsolatban azonosított közszolgáltatás iránti igények jelentős részét nem lehetne kielégíteni. A francia hatóságok által szolgáltatott adatok alapján valószínűsíthető, hogy az éves teherszállítási igény 17–25 %-át nem lehetne kielégíteni. Ez súlyosbítaná a marseille-i kikötők és a korzikai kikötők közötti útvonalakon már egyébként is megfigyelhető kapacitáskorlátokat, amint arra a felhasználók és a szolgáltatók rámutattak ((350) preambulumbekezdés).

(979) Ezenkívül meg kell jegyezni, hogy a közszolgáltatási szerződésekben meghatározott minimális árufuvarozási kapacitás arra sem elegendő, hogy minden körülmények között kielégítse a francia hatóságok által előre jelzett árufuvarozási keresletet. Különösen a Marseille–Ajaccio és a Marseille–Bastia útvonalak kapcsán vélekedtek úgy a francia hatóságok, hogy a korábbi forgalmi adatok (2019) alapján valószínűsíthető, hogy bizonyos számú átkelés esetében a kereslet meghaladhatja a közszolgáltatási szerződésekben meghatározott minimális árufuvarozási kapacitást. Ez a kockázat az egyik olyan tényező, amely indokolja, hogy miért szükséges a közszolgáltatási szerződésekben a kiegészítő menettérti utakról rendelkezni.

(980) Végezetül: a Bizottság általánosságban megjegyzi, hogy jogszerű, ha valamely tagállam biztosítja, hogy a közszolgáltatási kötelezettségeket oly módon határozzák meg, hogy a közszolgáltatás akár napi szinten is képes legyen kielégíteni az előre jelzett keresletet, amint arra a La Méridionale helyesen rámutat ((609) preambulumbekezdés). Az EUMSZ 14. cikke kimondja, hogy az Unió és a tagállamok biztosítják, hogy az ÁGÉSZ-ek olyan elvek alapján és feltételek mellett működjenek, amelyek lehetővé teszik rendeltetésük teljesítését. A Corsica Ferries által javasolt megoldás azonban azzal a jelentős kockázattal járna, hogy a közszolgáltatási szerződésekben előírt ÁGÉSZ-ek nem tudnák teljesíteni rendeltetésük teljesítését az azonosított közszolgáltatási igények tekintetében. A Bizottság hivatkozik továbbá a La Méridionale releváns észrevételére az üzemeltetők esetleges működési korlátaira vonatkozóan, melyeket a tagállamoknak figyelembe kell venniük a közszolgáltatási kötelezettségek meghatározása során ((609) preambulumbekezdés).

(981) Ezen okok miatt a Bizottság megjegyzi, hogy a közszolgáltatási szerződésekben előírt minimális árufuvarozási kapacitásra vonatkozó kötelezettségek nem nyilvánvalóan aránytalanok az azonosított közszolgáltatási igényekhez képest.

(982) A Corsica Ferries állításával ellentétben ((475) preambulumbekezdés) nem volt helyénvaló a kiegészítő menettérti utakat figyelembe venni az átkelésenként minimális árufuvarozási kapacitás kiszámításakor. A minimális árufuvarozási kapacitásra vonatkozó közszolgáltatási kötelezettségek célja ugyanis az, hogy a kapacitás tekintetében elegendő szállítási szolgáltatás legyen elérhető a közszolgáltatási szerződésekben előírt éves járatsűrűségeknek megfelelően (alapforgalom) és a várható kereslettel összefüggésben, a keresletben beálló rendkívüli csúcsokat nem számítva. A kiegészítő menettérti utak – amelyek opcionálisak, és ezért lehetséges, hogy végül nem kerül rájuk sor – kizárólagos célja a rendkívüli keresleti csúcsok kezelése. A kiegészítő menettérti utakat ezért csak kivételes körülmények között, pontosan meghatározott folyamat részeként hajtják végre, és a többlet szükségleteket ehhez előzetesen kell megállapítani. A francia hatóságok tehát jogosultak voltak meghatározni a minimális árufuvarozási kapacitást annak biztosítása érdekében, hogy az üzemeltető képes legyen kielégíteni az alapforgalmi igényeket, a kiegészítő menettérti utak rugalmas eszközének sérelme nélkül, így lehetőségük nyílt arra, hogy kivételes jelleggel reagáljanak az előre nem látható csúcsidőszakokra.

(983) A személyszállítást illetően a francia hatóságok a közszolgáltatási szerződésekben minimális szállítási kapacitást határoztak meg azokra az utaskategóriákra vonatkozóan, amelyek esetében megállapították a tengeri közlekedési közszolgáltatás iránti igényt (korzikai lakosok és nem korzikai lakosok a Marseille–Propriano útvonalon, egészségügyi okokból utazó személyek és a vontatott teherárut kísérő járművezetők minden útvonalon).

(984) Először: a Marseille–Propriano útvonalra vonatkozó közszolgáltatási szerződésében foglalt, a korzikai lakosnak minősülő utasokra és a nem korzikai lakosnak minősülő utasokra nézve meghatározott átkelésenkénti minimális szállítási kapacitást illetően a Bizottság megjegyzi, hogy e kapacitásokat a 2030-ra várható teljes utaskereslet (a közszolgáltatási szerződés végrehajtása során várható legnagyobb kereslet) alapján számították ki, amely valamivel magasabb a 2019. évi értéknél (+1 %). E megállapítást nem érinti nyilvánvaló mérlegelési hiba.

(985) Továbbá, az egészségügyi okokból utazó személyekre nézve meghatározott átkelésenkénti minimális szállítási kapacitást illetően a francia hatóságok úgy számoltak, hogy az egészségügyi okokból utazó személyek esetében a kereslet 2023 és 2030 között állandó lesz, és a 2019. évi forgalom becsült szintjét tekintették alapnak ((161) preambulumbekezdés). Ezt a megállapítást nem érinti nyilvánvaló mérlegelési hiba, tekintettel arra, hogy a szállítási kapacitáshoz kapcsolódó kötelezettségeket a forgalmi tendenciák óvatos becslésére hagyatkozva, állandó alapon határozzák meg.

(986) Végezetül: a járművezetők esetében átkelésenként előírt minimális szállítási kapacitást illetően érdemes felidézni, hogy a francia hatóságok azzal számoltak, hogy a járművezetőknek a vontatott teheráruhoz (fm) viszonyított aránya minden egyes tengeri útvonalon megfelelt a 2018–2021-es időszakban megfigyelt átlagértéknek ((230) preambulumbekezdés). A járművezetők által támasztott, 2030-ra várható kereslet tehát közvetlen összefüggésben van a vontatott teheráru 2030-ra becsült volumenével.

(987) A Bizottság úgy véli, hogy a járművezetőknek a vontatott teheráruhoz (fm) viszonyított korábbi aránya érvényes megközelítésként szolgálhat a járművezetőknek az árufuvarozási közszolgáltatásokhoz kapcsolódó számának becslésére. Mivel a Bizottság úgy véli, hogy a közszolgáltatási szerződésekben előírt minimális árufuvarozási kapacitás nem aránytalan az azonosított közszolgáltatási igényhez képest ((981) preambulumbekezdés), ugyanez az érv alkalmazandó a járművezetők számához kapcsolódó kapacitásra is.

(988) El kell utasítani a Corsica Ferries arra vonatkozó észrevételeit, miszerint aránytalan az a koncessziós jogosultakra rótt kötelezettség, hogy átkelésenként kötelesek 12-nél több utast kiszolgálni, kizárva a ro-ro hajók használatát ((476)–(479) preambulumbekezdés). Amint az a (829), (874) és (947) preambulumbekezdésben szerepel, a Bizottság úgy véli, hogy a francia hatóságok nem követtek el nyilvánvaló hibát, amikor a személyszállítással kapcsolatos közszolgáltatási igények fennállását megállapították. Továbbá – amint azt a (984)–(986) preambulumbekezdés közli – a Bizottság úgy véli, hogy a minimális utasszállítási kapacitásra vonatkozó közszolgáltatási kötelezettségek arányosak a teljesítendő közszolgáltatással. Ezért a szállítási kapacitást nem a használni kívánt hajó típusa alapján határozták meg, hanem pusztán a kielégítendő közszolgáltatási igénynek megfelelően. Ezenkívül a közszolgáltatási szerződések nem tartalmaznak az alkalmazandó hajótípusokra vonatkozó követelményeket. Meg kell jegyezni például, hogy a L'Île-Rousse és a Porto-Vecchio útvonalakra vonatkozó közszolgáltatási szerződések még csak a 12 utast meghaladó minimális utasszállítás kapacitást sem írják elő. Ilyen körülmények között tehát nem lehet azt állítani, hogy a közszolgáltatási szerződések a ro/pax hajók helyett a ro-ro hajók aránytalan mértékű használatát írnák elő.

7.3.2.2.3. Következtetés az állami beavatkozás arányosságáról és a közszolgáltatási szerződésekben meghatározott közszolgáltatási kötelezettségekről

(989) A fentiekből következik, hogy a közszolgáltatási szerződések alkalmazása, valamint az azokban foglalt közszolgáltatási kötelezettségek nem nyilvánvalóan aránytalanok a közszolgáltatási igényhez képest, és így a belső piac megfelelő működéséhez szükséges alapvető szabadságokat legkevésbé korlátozó megközelítésnek minősültek.

7.3.3. *A közszolgáltatási kötelezettségeket és az ellentételezés kiszámításának módszereit meghatározó megbízási aktus megléte*

(990) Az ÁGÉSZ-keretszabály 15–16. pontja szerint az érintett vállalkozást egy vagy több aktussal megbízzák az ÁGÉSZ nyújtásával; e megbízási aktus vagy aktusok formáját minden egyes tagállam maga határozhatja meg. A megbízási aktusnak többek között a következőket kell tartalmaznia:

— a közszolgáltatási kötelezettségek tartalma és időtartama,

— a vállalkozás és adott esetben az érintett terület,

— a támogatást nyújtó hatóság által a vállalkozásnak adott kizárólagos vagy speciális jogok jellege,

— az ellentételezési mechanizmus leírása és az ellentételezés kiszámításának, ellenőrzésének és felülvizsgálatának paraméterei, valamint

— a túlkompenzáció elkerülésére és visszafizettetésére hozott intézkedések.

(991) A szóban forgó ügyben a Bizottság megjegyzi, hogy:

— a közszolgáltatási kötelezettségek tartalmát a közszolgáltatási szerződések 17., 18. és 23. pontja, valamint 1. melléklete határozza meg. Nyolcéves időtartamukról a közszolgáltatási szerződések 3. pontja rendelkezik,

— a koncessziós jogosultként kijelölt vállalkozásra a közszolgáltatási szerződések 2. oldala utal, ahol szerződő félként említik. A közszolgáltatási szerződések földrajzi hatályát az 1. pont határozza meg,

— a közszolgáltatási szerződések nem biztosítanak különleges vagy kizárólagos jogokat,

— az ellentételezési mechanizmus leírását, valamint az ellentételezés kiszámításának, nyomon követésének és felülvizsgálatának paramétereit a közszolgáltatási szerződések 30–39. pontja és 9. melléklete tartalmazza,

— a túlkompenzáció visszafizettetésére irányuló eljárásokat, továbbá a túlkompenzáció elkerülésének módjait a közszolgáltatási szerződések 40. pontja határozza meg.

(992) A Bizottság ezért azon a véleményen van, hogy a közszolgáltatási szerződések megfelelnek az ÁGÉSZ-keretszabály 15–16. pontjának. Az érdekelt felek ezzel kapcsolatban nem nyújtottak be észrevételeket.

7.3.4. *A megbízás időtartama*

(993) Az ÁGÉSZ-keretszabály 17. bekezdése szerint a megbízási időtartam hosszát objektív kritériumokkal, például a nem átruházható befektetett eszközök amortizációjával kell alátámasztani. A megbízás időtartama elvileg nem haladhatja meg az ÁGÉSZ nyújtásához szükséges legfontosabb eszközök leírásához szükséges időt.

(994) A Bizottság mindenekelőtt megjegyzi, hogy a kabotázsrendeletről szóló értelmező közlemény szerint a rendelet nem határozza meg a közszolgáltatási szerződések maximális időtartamát. A közlemény kimondja, hogy az öt (ha a szerződés a koncessziókról szóló irányelv értelmében koncessziónak minősül) vagy hat évet meghaladó időtartamú közszolgáltatási szerződések is megfelelhetnek az arányossággal kapcsolatos követelménynek, amennyiben i. objektív kritériumok, például a tengeri kabotázsszolgáltatás rendes üzemeltetési körülmények között történő biztosítása során végrehajtott beruházások megtérülésének igénye alapján indokoltak (például a hajókba vagy az infrastruktúrába való beruházás), és ii. nem vezetnek a piac lezárásához ([275]).

([275]) A Bizottság emlékeztet arra, hogy a tengeri kabotázs területén a tengeri szállításhoz nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatásról szóló közleményben foglaltak szerint a közszolgáltatási szerződések időtartamát észszerű, nem túlságosan hosszú időtartamra kell korlátozni, ami általában körülbelül hat év (A Bizottság C(2004) 43 közleménye – A tengeri szállításhoz nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatás [HL C 13., 2004.1.17., 3. o.], 9. pont). Mindazonáltal az értelmező közlemény, amely a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tengeri szállításra történő alkalmazására vonatkozik, kimondja, hogy: „2003 óta [azonban a Bizottság] azt tapasztalta, hogy bizonyos esetekben a hatéves korlátozás eltántorítja a hajótulajdonosokat a pályázat benyújtásától, mert ezt az időtartamot túl rövidnek tartják ahhoz, hogy a beruházásaik megtérüljenek a szolgáltatásnyújtás során. A hatóságok ugyancsak azt állítják, hogy a rövid időtartamú szerződések eltántoríthatják a hajótulajdonosokat a jelentősebb beruházásoktól, és ezáltal lassítják az innovációt és a szolgáltatás minőségének lehetséges javulását. […] A Bizottság ezért úgy véli, hogy az öt (ha a szerződés a koncessziókról szóló irányelv értelmében koncessziónak minősül) vagy hat évet meghaladó időtartamú közszolgáltatási szerződések is megfelelhetnek az arányossággal kapcsolatos *követelménynek*, amennyiben 1) objektív kritériumok, például a tengeri kabotázsszolgáltatás rendes üzemeltetési körülmények között történő biztosítása során végrehajtott beruházások megtérülésének igénye alapján indokolt (például a hajókba vagy az infrastruktúrába való beruházás) és 2) nem vezet a piac bezárulásához. Az eseti elemzés sérelme nélkül a Bizottság tapasztalatai és a hatóságok által benyújtott információk alapján a piac megfelelő működésének biztosítása érdekében maximum 12 éves időtartamú szerződések alkalmazása lenne indokolt, amely idő alatt egy átlagos új komp amortizációs költségeinek jelentős része megtérül."

(995) Ezenkívül a koncessziós szerződésekről szóló irányelv 18. cikkének (2) bekezdése úgy rendelkezik, hogy „[a koncesszió időtartamának] számítás[a]kor figyelembe veendő befektetésekbe a kezdeti befektetések és a koncesszió időtartama során tett további befektetések is beletartoznak”.

(996) A hétéves időtartamot (ami opcionálisan egy évvel meghosszabbítható) a francia hatóságok azzal a célkitűzéssel indokolják, hogy lehetővé kell tenni a koncessziós jogosult számára, hogy megtérüljenek a hajók beszerzési vagy lízingköltségei, illetve azok a költségek, amelyek az alkalmazandó szabályozásnak való megfelelés biztosítása jár, különösen a biztonság és a zöld átállás tekintetében. Erre az időszakra azért van szükség, hogy a koncesszió időtartama alatt a koncessziós jogosultak ösztönözve legyenek beruházások végrehajtására.

(997) Bár a Bizottság megjegyzi, hogy a közszolgáltatási szerződésekből nem adódik közvetlenül beruházás szükségessége, arra is rámutat, hogy a koncessziós jogosultaknak képesnek kell lenniük a (vásárolt vagy bérelt) hajók mozgósítására, ami jelentős tőketeherrel jár. A Bizottság megjegyzi továbbá az (EU) 2023/959 irányelv ([276]) és az (EU) 2023/1805 rendelet ([277]) által végrehajtott legújabb környezetvédelmi előírásoknak való megfeleléssel járó jelentős beruházásokat. Amint azt az (571) preambulumbekezdés közli, a Corsica Linea a hajói környezetvédelmi előírásoknak való megfelelésével járó költségeket 12 millió EUR-ra becsüli.

(998) A piac lezárásának hiányát illetően a Bizottság megjegyzi, hogy a CdC úgy döntött, hogy nyílt odaítélési eljárást és útvonalanként külön közszolgáltatási szerződéseket alkalmaz. Ahelyett, hogy a hétéves (és egy évvel meghosszabbítható) időszaka nézve egyetlen szerződést ítélt volna oda, a CdC úgy döntött, hogy azonos időtartamra öt külön szerződést ítél oda hasonló szolgáltatásokra, ami elősegíti azoknak a gazdasági szereplőknek a sokféleségét, amelyek valószínűleg nyújtanak majd a Franciaország kontinentális területe és Korzika között tengeri szállítási szolgáltatásokat. Ezen túlmenően ez az időtartam azt is célozta, hogy vonzóbbá tegye az pályázatot a potenciális részvételre jelentkező felek számára, és ezáltal ösztönözze a versenyt. A Bizottság megítélése szerint ha nem ilyen lett volna az időtartam, a potenciális részvételre jelentkező felek nehezen tudtak volna olyan gazdasági tevékenységet folytatni, amelyek mellett megtérülnek a szükséges beruházások. A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a panaszos továbbra nyújt tengeri szolgáltatásokat Korzika és Nizza, illetve Toulon között. Végezetül: a Bizottság megjegyzi, hogy Európában léteznek hat évnél hosszabb időtartamú tengeri közszolgáltatási szerződések (pl. Horvátországban hat év, amely négy évvel meghosszabbítható ([278]), Olaszországban pedig 12 év ([279])). Ezeknek az információknak az alapján a Bizottság úgy véli, hogy a jelen ügyben a szerződések időtartama valószínűleg nem vezet a piac lezáráshoz.

(999) A fentiekre tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy a közszolgáltatási szerződések hétéves (egy évre megújítható) időtartama megfelel az arányosság követelményeinek, különös tekintettel a közszolgáltatási szerződések által megkövetelt beruházásokra, és figyelembe véve, hogy ez az időtartam valószínűleg nem váltja ki a piac lezárását.

7.3.5. *A 2006/111/EK irányelvnek való megfelelés*

(1000) Az ÁGÉSZ-keretszabály 18. pontjának értelmében az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdésével összefüggésben a támogatás csak akkor tekinthető a belső piaccal összeegyeztethetőnek, ha a hatóság adott esetben megfelel a 2006/111/EK bizottsági irányelvnek (a továbbiakban: **átláthatósági irányelv**) ([280]). A szóban forgó irányelvnek nem megfelelő támogatás vélhetően olyan mértékben befolyásolja a kereskedelem fejlődését, amely az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése szerint ellentétes az Unió érdekeivel.

(1001) Az átláthatósági irányelv 2. cikkének d) pontja szerint az elkülönített elszámolás vezetésére kötelezett vállalkozás többek között minden olyan vállalkozás, amelyet az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése alapján ÁGÉSZ működtetésével bíztak meg, és amely e szolgáltatással kapcsolatban bármilyen formában közszolgáltatásért járó ellentételezésben részesül, továbbá egyéb tevékenységeket folytat.

([276]) Az (EU) 2023/959 irányelv, ugyanott.
([277]) Az (EU) 2023/1805 rendelet, ugyanott.
([278]) A Bizottság határozata (2018. július 12.) az SA.48119 (2017/N) és az SA.49523 (2017/N) számú – Horvátország – ÁGÉSZ – menetrend szerinti part menti tengeri tömegközlekedés a 431., 432., 632. és 635. számú kompjáratokon, C(2018) 4375 final (HL C 339., 2018.9.21., 1. o.).
([279]) Az (EU) 2022/448 határozat.
([280]) A Bizottság 2006/111/EK irányelve (2006. november 16.) a tagállamok és a közvállalkozások közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságáról, illetve egyes vállalkozások pénzügyi átláthatóságáról (HL L 318., 2006.11.17., 17. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

(1002) A Bizottság a jelen ügyben megjegyzi, hogy a Corsica Linea és a La Méridionale olyan vállalkozásoknak minősülnek, amelyek az átláthatósági irányelv értelmében elkülönített elszámolást kötelesek vezetni.

(1003) Az átláthatósági irányelv a következőképpen rendelkezik az elkülönített elszámolás vezetésére kötelezett vállalkozásokról.

(1004) Az átláthatósági irányelv 1. cikkének (2) bekezdése szerint a tagállamok biztosítják, hogy az elkülönített elszámolások vezetésére kötelezett vállalkozások pénzügyi és szervezeti felépítése pontosan tükröződjön az elkülönített elszámolásokban oly módon, hogy a következők világossá váljanak:

— a különféle tevékenységekhez kapcsolódó költségek és bevételek,

— a költségek és bevételek tevékenységekhez való hozzárendelésénél vagy tevékenységek közötti megosztásánál alkalmazott módszerek pontos részletei.

(1005) Ezen túlmenően az átláthatósági irányelv 4. cikkének (1) bekezdése szerint „[…] A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy az elkülönített elszámolások vezetésére kötelezett vállalkozások esetében:

— elkülönüljenek a különböző tevékenységekhez tartozó belső elszámolások,

— minden költséget és bevételt következetesen alkalmazott és objektív módon alátámasztható költségelszámolási elvek alapján, pontosan jelöljenek ki vagy osszanak meg,

— egyértelműen határozzák meg azokat a költségelszámolási elveket, amelyek alapján az elkülönített elszámolásokat vezetik.”

(1006) A jelen ügyben a Bizottság megjegyzi: a közszolgáltatási szerződések 30. pontjából kitűnik, hogy a szerződő felek ÁGÉSZ-tevékenységekre és nem ÁGÉSZ-tevékenységekre vonatkozó belső elszámolásai elkülönülnek, és hogy ezek az elszámolások mutatják a különböző tevékenységekhez kapcsolódó bevételeket és költségeket ((293) preambulumbekezdés).

(1007) Továbbá – amint azt a 7.3.8. szakasz ismerteti – a Bizottság ezen a ponton megjegyzi, hogy a francia hatóságok az ÁGÉSZ nyújtásához és a kereskedelmi tevékenységekhez kapcsolódó költségeket és bevételeket helyesen, egyértelműen meghatározott, következetesen alkalmazott és objektíven indokolható költségelszámolási elvek alapján határozták meg és osztották fel. A közszolgáltatási szerződések részletesen rendelkeznek azokról a módszerekről is, amelyek alkalmazásával a költségeket és bevételeket hozzárendelik a tevékenységekhez, vagy megosztják azok között.

(1008) A közszolgáltatási szerződések tehát megfelelnek az átláthatósági irányelvnek. Az érdekelt felek ezzel kapcsolatban nem nyújtottak be észrevételeket.

7.3.6. *Az uniós közbeszerzési szabályoknak való megfelelés*

(1009) Az ÁGÉSZ-keretszabály 19. pontja szerint az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdésével összefüggésben a támogatás csak akkor tekinthető a belső piaccal összeegyeztethetőnek, ha a felelős hatóság az adott vállalkozás szolgáltatásnyújtással való megbízásakor megfelel a vonatkozó uniós közbeszerzési szabályoknak, vagy arra kötelezettséget vállal. Ideértendők a közvetlenül a Szerződésből és adott esetben a másodlagos uniós jogból eredő, átláthatósággal, egyenlő bánásmóddal és megkülönböztetésmentességgel kapcsolatos vonatkozó követelmények is. A szóban forgó szabályoknak és követelményeknek nem megfelelő támogatás vélhetően olyan mértékben befolyásolja a kereskedelem fejlődését, amely az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése szerint ellentétes az Unió érdekeivel.

(1010) Ezt a követelményt a kabotázsrendeletről szóló értelmező közlemény is megerősíti ([281]). Ezenkívül a közlemény a szerződések odaítélésére irányuló eljárásának megválasztására vonatkozó feltételeket is előír ([282]). Megállapítja, hogy a nyílt pályázati eljárás indítása elvben a legegyszerűbb módja a megkülönböztetésmentesség biztosításának. A potenciális ajánlattevőkkel folytatott tárgyalásokat magában foglaló odaítélési eljárás megfelelhet a megkülönböztetésmentesség elvének, feltéve, hogy az elbíráló hatóság és az ajánlatban ajánlatot benyújtó vállalatok közötti tárgyalások pártatlanok, tisztességesek és átláthatóak. Amint az a kabotázsrendeletről szóló értelmező közleményben is szerepel, a Bizottság azon a véleményen van, hogy a szerződés közvetlen odaítélése nem felel meg a megkülönböztetésmentesség és az átláthatóság elvének, melyről a kabotázsról szóló rendelet 4. cikke rendelkezik. Ugyanígy nem felel meg a megkülönböztetésmentesség és az átláthatóság elvének minden olyan, szerződés odaítélésére irányuló eljárás, amelyet úgy alakítottak ki, hogy indokolatlanul korlátozza a potenciális ajánlattevők számát.

(1011) A kabotázsrendeletről szóló értelmező közlemény is azt mondja ki, hogy a fent említett elveknek való megfelelés biztosítása érdekében a szerződés odaítélésére irányuló eljárás megindítása és a szállítási szolgáltatások megkezdésének időpontja közötti időszaknak megfelelő és észszerű hosszúságúnak kell lennie. Ha ezek az időszakok túlságosan rövidek, és nem tükrözik kellőképpen az odaítélendő kabotázsszolgáltatáshoz kapcsolódó igényeket (pl. a piac mérete kapcsán, a minőségre vagy a járatsűrűségre vonatkozó követelmények tekintetében), akkor előnyt élvezhetnek azok a hajótulajdonosok, akik a hatályos szerződés szerződő felei, ami sérti az egyenlő bánásmód elvét.

(1012) A Bizottság tehát megvizsgálta, hogy a felelős hatóság tiszteletben tartotta-e a közbeszerzésre vonatkozó uniós szabályokat (jelen esetben a koncessziós irányelvet), amikor az érintett vállalkozásokat bízta meg a szolgáltatás nyújtásával.

(1013) Panaszában a Corsica Ferries a koncessziós irányelv két megsértésére hivatkozik. Az első jogsértést illetően a Corsica Ferries előadja, hogy olyan akadályokkal szembesült, amelyek lehetetlenné tették számára ajánlat benyújtását, ilyen akadályok voltak különösen az eljárás során előírt igen rövid határidők ((522) preambulumbekezdés) ([283]). Ezen túlmenően kijelenti, hogy a francia hatóságok indokolatlanul módosították a szerződés odaítélésére irányuló eljárás minimálisan megkövetelt jellemzőit annak érdekében, hogy olyan ajánlatokat válasszanak ki, amelyek nem feleltek meg a közszolgáltatási szerződések 1. mellékletében foglalt műszaki követelményeknek, mindenekelőtt az átütemezhető menettérti utak és a kiegészítő menettérti utak tekintetében.

(1014) A második jogsértést illetően ((523) preambulumbekezdés) a Corsica Ferries előadja, hogy a közszolgáltatási szerződések időtartama nem volt indokolt, tekintettel arra, hogy a koncessziós jogosultaknak nem kellett beruházásokat végrehajtaniuk. A Bizottság ezzel kapcsolatban a határozat 7.3.4. szakaszára hivatkozik.

7.3.6.1. A szerződés odaítélésére irányuló eljárás időtartama

(1015) Ebben a szakaszban a Bizottság két szempontból vizsgálja, hogy a szerződés odaítélésére irányuló eljárás időtartama megfelel-e a koncessziós irányelvnek: i. az eljárás kezdete (2022. május 6.) és a közszolgáltatási szerződés tényleges kezdete (2023. január 1.) között eltelt időszak, valamint ii. a közszolgáltatási szerződések odaítélése (2022. december 21.) és hatálybalépése (2023. január 1.) között eltelt időszak.

(1016) A koncessziós irányelv ([284]) szerint a pályázatok és ajánlatok benyújtásának határideje a koncessziós hirdetmény közzétételének napjától számított legalább 30 nap. A jelen ügyben ez a minimális határidő teljesült (a pályázatok benyújtásának határideje 2022. július 25. volt).

([281]) 5.4.1. szakasz.

([282]) 5.4.2. szakasz.

([283]) A Corsica Ferries továbbá azzal érvel, hogy a ro/pax hajók mobilizálására vonatkozó követelmény belépési korlátot jelentett ((517) preambulumbekezdés). Mindazonáltal a Bizottság megjegyzi, hogy a 2015 és 2022 között Korzikára irányuló szolgáltatásokat nyújtó vállalatok (köztük a Corsica Ferries) hajói a jelenlegi közszolgáltatási szerződések rendelkezéseinek megfelelő méretűek. A Bizottság továbbá úgy véli, hogy a közszolgáltatási szerződésekben előírt kapacitási feltételeket a közszolgáltatás iránti igény indokolja, amint azt a 7.3.2.1.1.3., a 7.3.2.1.2.3. és a 7.3.2.1.3.3. szakasz említi. Következésképpen e feltételek nem képezhettek belépési korlátot.

([284]) Koncessziós irányelv, 39. cikk.

(1017) A koncessziós irányelv azonban nem ír elő minimális vagy maximális időtartamot a koncesszió odaítélése és hatálybalépése közötti időszakra nézve. Meg kell tehát vizsgálni, hogy a szóban forgó eljárás határidői sérthetik-e az átláthatóságnak, az egyenlő bánásmódnak és a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvét.

(1018) A Bizottság az alábbiakban megvizsgálja a Corsica Ferries azon állításait, miszerint az eljárás által előírt határidők – az ítélkezési gyakorlat ([285]) és a tengerhasznosítási ágazatban bevett gyakorlat fényében – akadályt jelentettek az új belépők számára.

(1019) A Bizottság megjegyzi, hogy a 2021 és 2022 közötti időszakra szóló közszolgáltatási szerződések 2022. december 31-én jártak le. Az új közszolgáltatási szerződések 2023. január 1-jei hatálybalépését 2022 januárjában jelentették be a CdC által az üzemeltetőkkel folytatott konzultáció keretében, melyben a Corsica Ferries is részt vett. Az eljárást megindító hirdetményt az OTC 2022. május 6-án, azaz nyolc hónappal a 2023–2030-as időszakra szóló közszolgáltatási szerződések kezdete előtt tette közzé.

(1020) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy az eljárást megindító hirdetmény 2022. május 6-i közzétételét követően egyik potenciális részvételre jelentkező fél sem kérte a menetrend módosítását, annak ellenére sem, hogy az az eljárás kezdetétől ismert volt (lásd a (374) preambulumbekezdést).

(1021) A Corsica Ferries úgy véli, hogy a menetrend olyan akadályt jelentett, amely lehetetlenné tette az ajánlattételt. Konkrétabban azt állítja, hogy a tengeri szállítási ágazatban a helyfoglalási lehetőségeket legalább hat hónappal korábban megnyitják, ami lehetetlenné teszi az új szolgáltatók számára, hogy a pályázati határidőkön belül mozgósítsanak olyan hajókat, amelyek a személyszállítás és a kabinok tekintetében rendelkeznek az előírt minimumkapacitással. Tehát ahhoz, hogy a Corsica Ferries a Marseille–Korzika útvonalakon átcsoportosíthassa a Toulon–Korzika, Nizza–Korzika és Olaszország–Korzika útvonalakra kijelölt flottáját, legalább hat hónappal korábban le kellett volna zárnia a helyfoglalásokat.

(1022) A Bizottság hivatkozik a La Méridionale és a Corsica Linea észrevételeire, amelyek szerint a Corsica Ferries által említettnél jóval rövidebb határidő is elegendő a helyfoglalások megnyitásához. A közszolgáltatási szerződések kedvezményezettjei kifejtik, hogy az árufuvarozás esetében – amely a közszolgáltatási szerződések fő célja – a helyfoglalások túlnyomó többségére néhány nappal korábban vagy (a rendszeres ügyfelek esetében) az utazás napján kerül sor. A személyszállítás esetében megjegyzendő, hogy a közszolgáltatási szerződések teljesítése a holtszezonban, azaz kisebb forgalom mellett kezdődött meg. A La Méridionale például azt állítja, hogy az 1. és 3. tétel esetében (Ajaccio és Porto-Vecchio) 2022. december 21-én anélkül nyitotta meg a helyfoglalási lehetőségeket, hogy az megakadályozta volna a rendes működés megkezdését.

(1023) A Bizottság megjegyzi, hogy az eljárás ideiglenes ütemtervét az OTC a korzikai közgyűlés 2022. április 28-i 22/050. sz. határozatában jelentette be. E menetrendnek megfelelően a pályázatok beérkezésének időpontja 2022. július 25. volt, a tárgyalásokra 2022 augusztusában került sor, a közszolgáltatási szerződések odaítélése, a részvételre jelentkező sikeres fél (felek) kiválasztása és értesítése pedig 2022 októberére volt ütemezve.

(1024) E menetrendre tekintettel a közszolgáltatási szerződések odaítélése és hatálybalépése (2023. január 1.) közötti becsült idő valamivel több mint két hónap volt, azaz több mint kétszerese az SNCM II szerinti ítélkezési gyakorlatban meghatározott időtartamnak (lásd a (372) preambulumbekezdést).

(1025) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy 2022. július 25-én, az ajánlatok kézhezvételének napján az OTC és a CdC megállapította, hogy csak a Corsica Linea és a La Méridionale nyújtott be ajánlatot (akár saját nevükben, akár konzorciumban), új belépők nem pályáztak. Ennek eredményeként 2022. július 25-től az OTC és a CdC úgy vélhette, hogy az eredeti ütemterv késleltetése, valamint a közszolgáltatási szerződések odaítélése és hatálybalépése közötti időszak lerövidítése nem járt lezáró hatással a potenciális új belépők tekintetében.

(1026) Tekintettel a fentiekre – különösen az odaítélési eljárás menetrendjére, arra, hogy nem érkezett be a menetrend módosítására irányuló kérelem, valamint a tengeri szállítási ágazatban alkalmazott helyfoglalási gyakorlatra – a Bizottság úgy véli, hogy minden részvételre jelentkező félnek észszerű idő állt a rendelkezésére ahhoz, hogy i. pályázatát és ajánlatát összeállítsa, valamint ii. hogy flottáját arra az útvonalra kijelölje, amelyre nézve ajánlatot tett.

([285]) A Törvényszék 2017. március 1-jei ítélete, SNCM II, ugyanott.

7.3.6.2. A minimumkövetelményekről, valamint az átütemezhető menettérti utakról és a kiegészítő menettérti utakról

(1027) Ebben a szakaszban a Bizottság megvizsgálja, hogy az odaítélési eljárás megfelel-e a koncessziós irányelvnek a következők tekintetében: i. a minimumkövetelmények hatálya, ii. a közszolgálati szerződések megfelelése a minimumkövetelményeknek, valamint iii. az átütemezhető menettérti utak és a kiegészítő menettérti utak megfelelése az egyenlő bánásmód és a megkülönböztetésmentesség elvének.

7.3.6.2.1. A minimumkövetelmények terjedelme

(1028) A minimumkövetelményeket illetően a koncessziós irányelv 37. cikke előírja, hogy a nyertes ajánlatnak meg kell felelnie az ajánlatkérő szerv által meghatározott minimumkövetelményeknek, és ezeket a követelményeket a tárgyalások során nem szabad megváltoztatni. Az ajánlattételi szabályok 2.4. pontja ((270) preambulumbekezdés) a következő „*minimálisan megkövetelt jellemzőket*” írja elő:

— „[A] korzikai lakosokra és az árufuvarozásra alkalmazandó maximális viteldíjak,

— [A] hajók szállítási kapacitása,

— [A] menetrendek és járatsűrűségek,

— [A] a szerződés időtartama, [és]

— [Az] OTC által kifizetett pénzügyi ellentételezés maximális összege.”

(1029) Az ajánlattételi szabályok 1. melléklete (a szolgáltatásokról szóló műszaki melléklet, (285) preambulumbekezdés) jelzi, hogy a tengeri szolgáltatások jellemzői „minimumkapacitásnak” minősülnek.

(1030) Az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeiben Franciaország tisztázta, hogy a minimumkövetelményeket az ajánlattételi szabályok 2.4. pontja határozza meg ((379) preambulumbekezdés), és hogy az 1. melléklet csak i. a hajók szállítási kapacitására, ii. menetrendjére és járatsűrűségére vonatkozó minimumkövetelményeket írja le ((380) preambulumbekezdés).

(1031) A Bizottság megjegyzi, hogy az ajánlattételi szabályok 2.4. pontja olyan lista, amelyben a minimálisan megkövetelt jellemzőket úgy sorolja fel, hogy a meghatározásukra vagy a minimumértékekre vonatkozóan további részleteket nem ad meg. A minimálisan megkövetelt jellemzők pontos körének megértéséhez az ajánlattételi dokumentációban szereplő egyéb dokumentumokat is meg kell tekinteni (lásd a (379) preambulumbekezdést).

(1032) Azokat a minimálisan megkövetelt jellemzőket, amelyek i. a hajók szállítási kapacitására, továbbá ii. a menetrendekre és a járatsűrűségre vonatkoznak, az 1. melléklet („A szolgáltatásokról szóló műszaki melléklet”) részletezi, amely meghatározza i. a minimálisan megkövetelt személyszállítási és árufuvarozási kapacitást, valamint ii. a minimálisan megkövetelt járatsűrűséget és idősávokat. A Corsica Ferries szerint az 1. mellékletben említett valamennyi elem minimálisan megkövetelt jellemzőnek minősül, különösen az Államtanács 2019. június 24-i határozata alapján ([286]). E tekintetben – jóllehet az Európai Unió Bíróságának feladata az uniós jog értelmezése – meg kell állapítani, hogy ez az ítélet helybenhagyta a bastiai közigazgatási bíróság 2019. március 19-i végzését ([287]), amely a Korzika és a kontinentális terület közötti tengeri személyszállításra és árufuvarozásra vonatkozó, a 2019 és 2020 közötti időszakra nézve érvényes közszolgáltatási szerződés odaítélésére irányuló eljárás keretében arra a következtetésre jutott, hogy csak az ajánlattételi szabályok releváns pontjában felsorolt szerződés minimális jellemzőjéhez kapcsolódó mellékletben előírt műszaki követelményeket kell minimálisan megkövetelt jellemzőknek tekinteni.

(1033) A Corsica Ferries szerint az ajánlatok az 1. mellékletben szereplő átütemezhető menettérti utak és a kiegészítő menettérti utak tekintetében nem feleltek meg a koncessziós irányelv értelmében vett minimumkövetelményeknek.

([286]) Államtanács, 2019. június 24., *La Méridionale*, 429407. sz. 3. pont.
([287]) Bastiai közigazgatási bíróság, 2019. március 19., *La Méridionale*, 1900289. sz. 12. pont.

(1034) Az átütemezhető menettérti utakról és a kiegészítő menettérti utakról azonban sem az ajánlattételi szabályok 2.4. pontja, sem az 1. melléklet nem tesz említést. Következésképpen nem tekinthetők úgy, hogy azok a koncessziós irányelv értelmében vett minimumkövetelmények részét képeznék. A kiegészítő menettérti utak kapcsán az 1. melléklet csak arra hivatkozik, hogy mi az a maximális szám, amelyet az ajánlatkérő szerv bizonyos útvonalakon a közszolgáltatás nyújtásának szükségleteire tekintettel alkalmazhat. Az 1. melléklet azonban nem foglalkozik a kiegészítő menettérti utak egyéb jellemzőivel, például azok dátumának meghatározásával. ([288])

(1035) A fentiekre tekintettel a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az átütemezhető menettérti utak és a kiegészítő menettérti utak nem tartoztak a koncessziós irányelv szerinti minimumkövetelmények közé.

7.3.6.2.2. A közszolgálati szerződések megfelelése a minimumkövetelményeknek

(1036) A Corsica Ferries azzal is érvel, hogy a francia hatóságok módosították a minimálisan megkövetelt jellemzőket.

(1037) A minimálisan megkövetelt jellemzőknek a tárgyalások során történt állítólagos módosítását illetően a francia hatóságok kijelentik, hogy ilyen módosításra nem került sor. Az aláírt közszolgáltatási szerződések ellenőrzése után a Bizottság megállapítja, hogy a minimálisan megkövetelt jellemzők megegyeznek az ajánlattételi szabályok 2.4. pontjában és a pályázati dokumentációban meghatározottakkal.

(1038) Azt illetően, hogy a nyertes ajánlatok megfelelnek-e a minimumkövetelményeknek, a Bizottság az ellenőrzést ([289]) követően megállapítja, hogy azok megfelelnek az ajánlattételi szabályok 2.4. pontjában és a pályázati dokumentációban meghatározott jellemzőknek.

(1039) Ezenkívül valamennyi nyertes ajánlat megfelelt az 1. mellékletben foglalt műszaki követelményeknek. Csak azt kell megemlíteni, hogy a Corsica Linea egyik hajója, Paglia Orba csupán egy olyan kabinnal rendelkezett, amely a csökkent mozgásképességű utasok számára alkalmas, holott az 1. mellékletben előírt kettő ilyen kabint ír elő. Mindazonáltal, még ha feltételezzük is, hogy a csökkent mozgásképességű utasok számára alkalmas kabinok számára vonatkozó műszaki követelmény a koncessziós irányelv szerinti minimumkövetelmény volt, meg kell említeni, hogy a szóban forgó hajó másodlagos hajó volt, amelyet egy elsődleges hajó helyettesítésére szántak ((384) preambulumbekezdés). Ezenkívül a részvételre jelentkező vállalta, hogy amennyiben két olyan kabinra lenne szükség, amely csökkent mozgásképességű utasok számára alkalmas, a Paglia Orbát lecseréli a szolgáltatásra potenciálisan kijelölt hét hajó egyikével. Ezen a ponton a Bizottság emlékeztet arra, hogy a közszolgáltatási szerződések 20. pontja lehetővé teszi a hajók szerződés szerinti cseréjét. A Corsica Linea vállalta továbbá, hogy elvégzi azokat a munkálatokat, amelyek a második ilyen kabin kialakítását lehetővé teszik. Erre sor került, és a Paglia Orba jelenleg két olyan kabinnal rendelkezik, amely csökkent mozgásképességű utasok számára alkalmas.

7.3.6.2.3. Megfelelés az egyenlő bánásmód és a megkülönböztetésmentesség elvének az átütemezhető menettérti utak és a kiegészítő menettérti utak tekintetében

(1040) A Corsica Ferries előadja, hogy gazdasági szempontból jelent problémát megfelelni az átütemezhető menettérti utak és a kiegészítő menettérti utak kapcsán az 1. mellékletben meghatározott követelményeknek. A Corsica Ferries szerint ehhez szükség lett egy olyan hajó mozgósítására, amelyet kizárólag ezekre a menettérti utakra jelölnek ki, tekintettel arra, hogy ezeket az utakat bármikor szükség lehet, legalább egyhetes bejelentési idő mellett.

(1041) A Bizottság megjegyzi, hogy a közszolgáltatási szerződések és azok 1. melléklete a menettérti utak három kategóriájáról rendelkeznek: az „alapértelmezett”, az „átütemezhető” és a „kiegészítő” menettérti utakról.

(1042) Az átütemezhető menettérti utakat a közszolgáltatási szerződések 17. pontja szabályozza, amely a következőképpen rendelkezik: „A forgalomszervezés optimalizálása érdekében a regionális hatóság fenntartja a jogot a menettérti utak átütemezésére a menettérti járatoknak az 1. mellékletben meghatározott éves teljes számának megfelelően. Az átütemezést a 10.2. pontban említett műszaki bizottság hajtja végre.”

(1043) A Bizottság megjegyzi, hogy az átütemezhető menettérti utak nem kiegészítő menettérti utak, amelyeket hozzáadnak a menettérti utak teljes éves számához, hanem beleszámítanak abba.

([288]) Amint azt az (1055) preambulumbekezdés említi, az a tény, hogy a koncessziós jogosultak javaslatot tesznek a kiegészítő menettérti utak időpontjára, nincs hatással arra, hogy a tényleges időpontokat végső soron az ajánlatkérő szerv határozza meg.

([289]) A 4. tétel esetében az 1. mellékletnek a francia hatóságok által a Bizottság részére megküldött hivatalos változatából hiányzott két oldal. A Bizottság azonban beszerezte a dokumentumot, és megerősítette a hiányzó információkat más pályázati dokumentumok alapján (2. és 3. melléklet).

(1044) A kiegészítő menettérti utakat a közszolgáltatási szerződések 18. pontja határozza meg, amely a következőképpen rendelkezik: „Tekintettel a közszolgáltatás nyújtása iránti igényre, az ajánlatkérő szerv adott esetben és eseti alapon – legfeljebb az 1. mellékletben meghatározott számú – kiegészítő menettérti út lebonyolítására kérheti a szerződő felet (kiegészítő menettérti utak) […]”.

(1045) A Bizottság megjegyzi, hogy kiegészítő menettérti utakat csak három tételre nézve terveztek (10 menettérti út az 1. tétel esetében, 30 menettérti út a 2. tétel esetében, és 10 menettérti út az 5. tétel esetében).

(1046) A francia hatóságok véleménye szerint sem az ajánlattételi dokumentációból, sem pedig az ajánlatkérő szerv által a részvételre jelentkezőknek az odaítélési eljárás során feltett kérdéseire adott válaszokból nem tűnik ki, hogy a részvételre jelentkezőknek további hajókat kellett volna mozgósítaniuk az átütemezhető menettérti utak és a kiegészítő menettérti utak kiszolgálására. A francia hatóságok továbbá kijelentik, hogy a közszolgáltatási szerződések tervezetének 17. és 18. pontjával összhangban az átütemezhető menettérti utak és a kiegészítő menettérti utak lebonyolításához a közszolgáltatási szerződések 10.2. pontjában hivatkozott műszaki bizottságnak szükséges összeülnie. A bizottság lehetőséget ad a szóban forgó menettérti utak lebonyolításában érintett koncessziós jogosult számára, hogy bejelentse az abból eredő esetleges nehézségeket.

(1047) A Bizottság megjegyzi, hogy a kiegészítő menettérti utak lebonyolítása nem volt újkeletű elem, mivel a korábbi (a 2021 és 2022 közötti időszakra vonatkozó) közszolgáltatási szerződések, amelyekre a Corsica Ferries ajánlatot tett, e három tétel esetében ugyanilyen számú kiegészítő menettérti utat írtak elő. Ezenkívül a pályázat benyújtása iránt érdeklődő gazdasági szereplőknek lehetőségük volt betekinteni olyan információkba, amelyek a kiegészítő menettérti utakat esetlegesen szükségessé tevő, nagy kereslettel jellemző időszakokra vonatkoztak.

(1048) A Bizottság tudomásul veszi továbbá a bastiai közigazgatási bíróság 2022. július 20-i végzését ((274) preambulumbekezdés), amelyben a bíróság a kiegészítő menettérti utakat illetően a következőket állapította meg: „… ilyen körülmények között, és tekintettel arra, hogy a gazdasági szereplők számára ismertek a tengeri szállítás iránt nagy kereslettel jellemzett olyan időszakokra vonatkozó információk, amelyek indokolhatják a kiegészítő menettérti utak igénylését, továbbá arra, hogy a SAS Corsica Ferries szabadon betekinthet a nyilvánosság számára elérhető adatokba (különösen a korzikai regionális közlekedési megfigyelőközpont által hozzáférhetővé tett adatokba), amint azt az ajánlattételi szabályok 4.1. pontja is pontosítja, a vizsgálatból nem az tűnik ki, hogy az ajánlattételi dokumentációban az átütemezhető és a kiegészítő menettérti utak vonatkozásában elérhető információk elégtelenek lennének ahhoz, hogy lehetővé tegyék a részvételre jelentkező felek számára a vállalkozói kötelezettségek terjedelmének értékelését és az ajánlat benyújtását. A közzétételre és a versenyeljárásra vonatkozó szabályok állítólagos megsértése tehát valószínűleg nem okoz kárt a pályázó társaságnak. Ebből következik, hogy a hivatkozott jogalap nem állja meg a helyét” ([290]).

(1049) A Bizottság megjegyzi, hogy a részvételre potenciálisan jelentkező felek által a menettérti utakkal kapcsolatban feltett kérdésekre adott válaszok nem tartalmaztak további részleteket az ajánlattételi dokumentáció bizonyos szempontjairól, hanem jellemzően azt javasolták a részvételre jelentkező feleknek, hogy tekintsék meg az ajánlattételi dokumentációt, amelyet kellően egyértelműnek ítéltek ([291]). Ugyanakkor az átláthatóság, a megkülönböztetésmentesség és az egyenlő bánásmód elvével összhangban valamennyi részvételre jelentkező fél ugyanazokhoz az információkhoz fért hozzá „Kérdések és válaszok” részben.

(1050) A Bizottság úgy véli, hogy a pályázati dokumentumok egyáltalán nem utaltak arra, hogy egy konkrét flottát kellene fenntartani a kiegészítő menettérti utak és az átütemezhető menettérti utak céljára. Ezt a korábbi közszolgáltatási szerződések és a benyújtott ajánlatok is megerősítik. Ráadásul ez gyakorlati és gazdasági szempontból sem életképes megoldás, mivel a közszolgáltatásért járó ellentételezés nem fedezi a hajók demobilizálásának költségeit, mely hajók az idő nagy részében inaktívak maradtak volna ([292]).

(1051) A fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az ajánlattételi szabályok e tekintetben kellően egyértelműek voltak ahhoz, hogy a részvételre jelentkező felek ajánlatot nyújthassanak be.

(1052) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy az átütemezhető menettérti utak és a kiegészítő menettérti utak olyan eszközök, amelyek lehetővé teszik a közszolgáltatásnak a hosszú távú közszolgáltatási szerződések esetében a tényleges kereslethez vagy időjárási viszonyokhoz való hozzáigazítását a koncessziós irányelv 43. cikke (1) bekezdésének a) pontjában említett opciós kikötéshez hasonló mechanizmus keretében.

([290]) A bastia közigazgatási bíróság 2022. július 20-i végzése, (12) preambulumbekezdés.

([291]) A Corsica Ferries úgy véli, hogy az OTC válaszaiban jelezte, hogy az 1. melléklet minimumkövetelménynek minősül ((529) preambulumbekezdés). Az OTC azonban csak hivatkozott az ajánlattételi dokumentációra.

([292]) Ha konkrét flottákra lenne szükség az átütemezhető menettérti utakhoz és a kiegészítő menettérti utakhoz, az olyan többletköltséget eredményezne e flották esetében, amely nem egyeztethető össze a közszolgáltatási kötelezettségekkel kapcsolatos költségek ellentételezésének maximális összegével.

(1053) A Bizottság megjegyzi, hogy a konzultációs dokumentumok nem akadályozták meg a részvételre jelentkezőket ajánlataik benyújtásában, és hogy a nyertes ajánlatok megfeleltek az ajánlattételi szabályokban és a szerződéstervezetben az átütemezhető menettérti utak és a kiegészítő menettérti utak kapcsán előírt rendelkezéseknek.

(1054) Az, hogy a Corsica Linea és a Corsica Linea–La Méridionale konzorcium az árufuvarozási szükségletekkel kapcsolatos tapasztalataik és az ajánlattételi dokumentációban az OTC által bemutatott igények alapján időpontokat javasoltak a kiegészítő menettérti utakra vonatkozóan, nem jelenti azt, hogy e menettérti utakra szükségszerűen azokban az időpontokban kerülne sor, kizárva annak lehetőségét, hogy az OTC más időpontokban is kérjen menettérti járatokat. E kiegészítő menettérti utak időpontjait továbbra is a műszaki bizottság határozza meg a szerződés 10.2. pontjában előírtak szerint, és erről egy héttel korábban tájékoztatják a koncessziós jogosultat.

(1055) A koncessziós jogosult által javasolt program tehát semmilyen módon nem kötelező az ajánlatkérő szervre nézve, amely az igényeknek megfelelően dönt egy adott menettérti út időpontjáról. Ezt a megállapítást támasztja alá a 2023-ban az 1. tétel tekintetében ténylegesen végrehajtott kiegészítő menettérti utak példája; az 1. tétel az egyetlen, melynek esetében kiegészítő menettérti utakra sor ((389) preambulumbekezdés). A javasolt 30 kiegészítő menettérti útból 28-ra került sor. Ezek között három olyan volt, amelyre az ideiglenes programban tervezett időpontoktól eltérő időpontokban került sor. Hozzá kell tenni azt is, hogy az OTC az „ideiglenes" időpontok közül öt esetében nem kérte kiegészítő menettérti út lebonyolítását. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy 2023-ban az OTC nem kérte átütemezhető menettérti utak lebonyolítását.

(1056) A fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a nyertes ajánlatok megfelelnek az ajánlattételi szabályokban és a közszolgáltatási szerződés tervezetében az átütemezhető menettérti utak és a kiegészítő menettérti utak kapcsán előírt rendelkezéseknek, és hogy a Corsica Linea és a Corsica Linea – La Méridionale konzorcium által javasolt menettérti menetrend tekintetében nem alkalmaztak kedvezményes elbánást.

7.3.6.3. Következtetés

(1057) Ezen információk alapján a Bizottság nem vonhatja le azt a következtetést, hogy a Corsica Ferries olyan belépési korlátokkal szembesült volna, amelyek megakadályozták az ajánlattételben, és amelyek miatt hátrányosan megkülönböztető bánásmódban részesült volna.

7.3.7. *A hátrányos megkülönböztetés hiánya az ellentételezés kiszámításának módját illetően*

(1058) Az ÁGÉSZ-keretszabály 20. pontja szerint amennyiben a hatóság egy ÁGÉSZ nyújtását egyszerre több vállalkozásnak is odaítéli, úgy az ellentételezés összegét minden egyes vállalkozásra vonatkozóan ugyanazon módszerrel kell kiszámítani.

(1059) Mivel a közszolgáltatás nyújtását az egyes útvonalakon egyetlen vállalkozáshoz vagy vállalkozáscsoporthoz rendelik (Corsica Linea, La Méridionale, Corsica Linea – La Méridionale konzorcium, lásd: 13. táblázat), a Bizottság úgy véli, hogy jelen ügyben nem állhat fenn az ÁGÉSZ-keretszabály 20. pontja értelmében vett hátrányos megkülönböztetés. Mindenesetre a Bizottság megjegyzi, hogy az ellentételezést minden egyes közszolgáltatási szerződés esetében ugyanazon elvek szerint számították ki (3.7.2. szakasz).

(1060) Ezenkívül a kabotázsrendeletről szóló értelmező közlemény egyedi rendelkezéseket is tartalmaz a megkülönböztetésmentesség elvének a tengeri kabotázsban történő alkalmazására vonatkozóan. Úgy rendelkezik, hogy a tagállamok nem írhatnak elő olyan testre szabott kötelezettségeket egy adott hajózási társaság számára, amelyek megakadályoznának más uniós hajótulajdonosokat a piacra lépésben, továbbá nem is érvényesíthetnek ilyen hatással járó kötelezettségeket ([293]). A közlemény különösen kétféle szerződéses kikötésre hívja fel a figyelmet: a korábbi közszolgáltatók hajóinak átvételére vonatkozó feltételekről ([294]), valamint a legénységre vonatkozó feltételekről szóló kikötésre ([295]).

(1061) A jelen ügyben a közszolgáltatási szerződések nem írnak elő specifikusan egy adott hajózási társaságra vonatkozó kötelezettségeket, különösen a lejáró szerződés keretében szolgáltató üzemeltető átvételére vagy a legénységre vonatkozó kötelezettségeket.

([293]) 5.3.2. szakasz.
([294]) 5.3.2.1. szakasz.
([295]) 5.3.2.2. szakasz.

(1062) Az érdekelt felek ezzel kapcsolatban nem nyújtottak be észrevételeket.

(1063) A közszolgáltatási szerződések tehát megfelelnek az ÁGÉSZ-keretszabály 20. pontjának és a kabotázsról szóló rendelet 4. cikke (1) bekezdésének.

7.3.8. *Az ellentételezés összege*

(1064) Az ÁGÉSZ-keretszabály 21. pontja szerint az ellentételezés összege nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerülő nettó költség – és ezzel együtt az észszerű nyereség – fedezéséhez szükséges összeget.

(1065) A 22. pont kimondja, hogy ellentételezés összege megállapítható a várható költségek és bevételek alapján, a ténylegesen felmerült költségek és bevételek alapján, vagy a két módszer kombinációjával, attól függően, hogy a tagállamok a 40. és 41. ponttal összefüggésben mely hatékonysági ösztönzőket kívánják alkalmazni már a kezdetekkor.

(1066) A 23. pont előírja, hogy amennyiben az ellentételezés részben vagy egészében a várható költségeken és bevételeken alapul, úgy ezeket a megbízási aktusban meg kell határozni, mégpedig azon gazdasági környezet hiteles és megfigyelhető paraméterei alapján, amelyben az ÁGÉSZ-t nyújtják. Ezekhez adott esetben igénybe kell venni az ágazati felügyelő hatóság vagy a vállalkozástól független egyéb jogalanyok szakértelmét. A tagállamoknak meg kell adniuk, hogy várakozásaikat mely forrásokra alapozták. A költségbecslésnek be kell mutatnia, hogy az ÁGÉSZ nyújtója várhatóan mekkora hatékonyságnövekményt fog elérni a megbízás időtartama alatt.

(1067) Amint azt a közszolgáltatási szerződések 30. pontja kimondja ((293) preambulumbekezdés), az OTC által a koncessziós jogosult részére a közszolgáltatási kötelezettségek után fizetett pénzügyi ellentételezés maximális összege nem haladhatja meg az ÁGÉSZ nyújtásával kapcsolatban felmerülő nettó költség fedezéséhez szükséges mértéket, figyelembe véve az észszerű nyereséget.

(1068) A jelen ügyben az ÁGÉSZ-ekért fizetendő ellentételezés összegét előzetesen számítják ki a költségallokációs módszer alkalmazásával, amint azt a koncessziós jogosultaknak az egyes tételekre vonatkozó előzetes üzemelési elszámolása (9. melléklet) jelzi, amely a közszolgáltatási szerződések elválaszthatatlan részét képezi. A 9. mellékletben meghatározott ellentételezési összeg nem növelhető utólagosan, hanem hatékonysági ösztönzők ((301) és (302) preambulumbekezdés) és utólagos ellenőrzés ((319) preambulumbekezdés) tárgyát képezi, amely túlkompenzáció esetén visszafizettetési mechanizmust ír elő.

(1069) A közszolgáltatási szerződések odaítélésével összefüggésben a francia hatóságok ellenőrizték, hogy a Corsica Linea és a La Méridionale által benyújtott pénzügyi ajánlatok objektív és valószerű feltételezéseken alapultak-e, és eleget tettek-e a közszolgáltatási kötelezettségeknek, beleértve az árufuvarozási és személyszállítási minimumkapacitást, valamint az árufuvarozási és személyszállítási viteldíjakkal kapcsolatos kötelezettségeket.

(1070) A Bizottság ezért úgy véli, hogy az ÁGÉSZ-keretszabály 21–23. pontja teljesült.

7.3.8.1. A közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez szükséges nettó költség

(1071) Az ÁGÉSZ-keretszabály 24. pontja szerint a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez szükséges vagy várhatóan szükséges nettó költséget a nettó elkerülhető költség módszerét alkalmazva kell kiszámítani, ahol ezt uniós vagy nemzeti jogszabály írja elő és ahol erre lehetőség van.

(1072) A Bizottság szerint a közszolgáltatási kötelezettség költsége legpontosabban a nettó elkerülhető költség módszerével határozható meg az ÁGÉSZ-keretszabály 27. pontja szerint, de előfordulhat, hogy bizonyos esetekben e módszer alkalmazása nem lehetséges vagy célszerű. Ilyen esetekben, kellő indokolással alátámasztva, a Bizottság a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez szükséges nettó költség kiszámításához más módszereket is elfogadhat, például a költségallokáción alapuló módszert.

(1073) A jelen ügyben a francia hatóságok a költségallokációs módszert alkalmazták (lásd a (307)–(309) preambulumbekezdést), amely a Corsica Ferries szerint nem indokolt ((493)–(498) preambulumbekezdés).

(1074) *Először*: érdemes emlékeztetni arra, hogy az ÁGÉSZ-keretszabálynak megfelelően mindkét módszer (azaz a nettó elkerülhető költség módszere és a költségallokációs módszer) érvényes módszer a megfelelő ellentételezési összeg kiszámítására, amennyiben helyesen alkalmazzák. Mindkét módszer az ÁGÉSZ nyújtásához kapcsolódó többlet- vagy közvetlen bevételekre és költségekre vonatkozó feltételezéseken alapul, ezért – a Corsica Ferries állításával ellentétben – hasonló módszertani korlátok vonatkoznak rájuk.

(1075) *Másodszor*, a nettó elkerülhető költség módszere azt jelenti, hogy a vállalkozás költségeit és bevételeit egy hipotetikus forgatókönyv szerint állapítják meg, amely az ÁGÉSZ hiányát feltételezi. A Corsica Linea és a La Méridionale által a Korzika és a kontinentális terület közötti útvonalakon végzett tevékenységek azonban az ÁGÉSZ meglététől függenek. Az üzemeltetőkkel folytatott konzultáció keretében a Corsica Linea és a La Méridionale kijelentette, hogy közszolgáltatási szerződés hiányában nem kínálna kereskedelmi szolgáltatásokat Korzika és Franciaország kontinentális területe között ((234) preambulumbekezdés). A Corsica Ferries állításával ellentétben a Bizottság a (817)–(825) és (870) preambulumbekezdésben foglalt információk alapján úgy véli, hogy a francia hatóságok nem követtek el nyilvánvaló hibát, amikor figyelembe vették a Corsica Linea és a La Méridionale által az üzemeltetőkkel folytatott konzultáció során tett nyilatkozatokat. Ezért nem lehetett olyan releváns hipotetikus forgatókönyvet alkalmazni, amelyben az üzemeltetők ÁGÉSZ hiányában kereskedelmi alapon járatokat üzemeltetnének a Korzika és a kontinentális terület közötti útvonalakon, ami azt jelenti, hogy a nettó elkerülhető költség módszerét nem volt mód alkalmazni.

(1076) Következésképpen a Corsica Ferries által felhozott érveket ((493)–(498) preambulumbekezdés) a Bizottság kénytelen elutasítani.

(1077) A költségallokációs módszert illetően megjegyzendő, hogy az ÁGÉSZ-keretszabály 28. és 29. pontja szerint a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez szükséges nettó költség a kijelölt szolgáltatónál a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével kapcsolatosan jelentkező – a megbízási aktusnak megfelelően meghatározott és becsült – költségek és bevételek különbsége. A figyelembe veendő költségek az ÁGÉSZ nyújtásához szükséges költségek.

(1078) Az ÁGÉSZ-keretszabály 31. pontja kimondja, hogy amennyiben az ÁGÉSZ-szel megbízott vállalkozás az ÁGÉSZ-en kívül eső tevékenységeket is folytat, a figyelembe veendő költségek magukban foglalhatják a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez szükséges valamennyi közvetlen költségeket, továbbá az ÁGÉSZ és az egyéb tevékenységek közös közvetett költségeinek arányos részét. Az ÁGÉSZ-en kívül eső tevékenységek költségeinek magukban kell foglalniuk a vonatkozó közvetlen költségeket és a közös költségek arányos részét. A közös költségek arányos részének meghatározásához a források felhasználását illetően referenciaértéknek tekinthetőek – ha rendelkezésre állnak – a piaci árak. A piaci árak hiányában a közös költségek arányos részét a vállalkozás által az ÁGÉSZ körén kívül végzett tevékenységek révén várhatóan elért észszerű nyereség ([296]) szintjére hivatkozva vagy adott esetben egyéb, megfelelőbb módszerek útján állapítják meg.

(1079) A jelen ügyben a közszolgáltatók kereskedelmi tevékenységet is folytatnak. Következésképpen az ÁGÉSZ-keretszabály 31. pontjával összhangban ellenőrizni kell, hogy az ellentételezés összegének kiszámításakor figyelembe veszik-e az ÁGÉSZ-hez kapcsolódó valamennyi közvetlen költséget, valamint a vonatkozó közvetlen költségeket és a közös költségek arányos részét.

(1080) Ezenkívül emlékeztetni kell arra, hogy a BUPA-ítéletben a Bíróság az ellentételezés szükségességére és arányosságára hivatkozva megállapította, hogy „tekintettel azon diszkrecionális jogkörre, amellyel a tagállam rendelkezik valamely ÁGÉSZ-feladat meghatározását és annak végrehajtási feltételeit illetően, beleértve a teljesítésével felmerült többletköltségek értékelését, ami összetett gazdasági körülményektől függ, azon ellenőrzés, amelynek a gyakorlására a Bizottság ezen az alapon jogosult, a nyilvánvaló hiba ellenőrzésére korlátozódik” és hogy a valamely „[…] ÁGÉSZ-feladat teljesítéséért járó ellentételezés arányos jellegének […] felülvizsgálat[a] azon kérdés ellenőrzésére korlátozódik, hogy az előírt ellentételezés szükséges-e a szóban forgó ÁGÉSZ-feladat gazdaságilag elfogadható feltételek közötti teljesíthetőségéhez […] illetve fordítva, hogy a szóban forgó intézkedés nyilvánvalóan nem megfelelő-e a követett célhoz viszonyítva […]”. ([297])

([296]) Az észszerű nyereséget előzetesen kell értékelni (a tervezett és nem a realizált nyereség alapján), hogy az ÁGÉSZ körén kívül végzett tevékenységek működtetésénél a vállalkozás továbbra is ösztönözve legyen a hatékonyság növelésére.

([297]) Az Elsőfokú Bíróság 2008. február 12-i ítélete, BUPA, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, 220. és 222. pont.

(1081) Amint arról a (308) preambulumbekezdés említést tesz, a személyszállítási és az árufuvarozási tevékenységek közvetlen költségeit az ÁGÉSZ-hez rendelik annak az utasszámnak vagy (folyóméterben kifejezett) áruvolumennek az alapján, amelyet a koncessziós jogosultaknak a közszolgáltatási szerződések által előírt kapacitáskötelezettségek alapján biztosítaniuk kell, míg a közös költségeket (melyek a koncessziós jogosultak működési költségeinek nagyobb részét teszik ki) az adott hajón az ÁGÉSZ-tevékenységekre fenntartott (m^3-ben kifejezett) kapacitás arányában rendelik hozzá az ÁGÉSZ-hez. E megközelítés eredményeként az összes költség mintegy [60–75] %-át allokálják az ÁGÉSZ-re valamennyi útvonalon (lásd: 30. táblázat), kivéve a Marseille és Propriano közötti közszolgáltatást, ahol az összköltség 100 %-át allokálják az ÁGÉSZ-re.

(1082) A Marseille és Propriano közötti útvonal költségeinek felosztását illetően megjegyzendő, hogy indokolt a költségeknek az ÁGÉSZ-hez való teljes allokációja, mivel a Corsica Linea által nyújtott teljes szolgáltatás ÁGÉSZ-nek minősül. Ennek oka, hogy ezen az útvonalon teljes piaci hiányosságot állapítottak meg ((170) és (239) preambulumbekezdés).

(1083) A többi útvonal esetében a személyszállításhoz és árufuvarozáshoz közvetlenül kapcsolódó költségeket illetően – amelyek csak néhány költségtételt érintenek (melyek az útvonalankénti összköltség mintegy [10–25] %-át adják) – a közszolgáltatók a személyszállításhoz kapcsolódó közvetlen költségek mintegy [0–20] %-át és a közvetlen árufuvarozási költségek [80–100] %-át rendelték hozzá az ÁGÉSZ-hez. A Bizottság ellenőrizte, hogy ezek az egyedi felosztási kulcsok az ÁGÉSZ-kötelezettségekre tekintettel indokoltak voltak, egyrészt az ÁGÉSZ-hez kapcsolódó utasszám és (folyóméterben kifejezett) áruvolumen, másrészt a koncessziós jogosultak (a Corsica Linea és a La Méridionale) előzetes üzemelési elszámolásában az egyes tételek tekintetében meghatározott teljes utasszám és (folyóméterben kifejezett) áruvolumen közötti arány kiszámításával (9. melléklet). A Bizottság megjegyzi, hogy ez az arány megfelel a közvetlen költségekre alkalmazott egyedi felosztási kulcsoknak, és ezért arra a következtetésre jut, hogy a szóban forgó kulcsok indokoltak.

(1084) A közös költségeket illetően – melyek a költségek nagy részét (az útvonalankénti összköltség mintegy [70–90] %-át) teszik ki – megjegyzendő, hogy a közszolgáltatók e költségek mintegy [60–75] %-át fordították ÁGÉSZ-re. Annak ellenőrzése érdekében, hogy a szóban forgó felosztási kulcs indokolt-e, a Bizottság a következő elemeket vette figyelembe.

(1085) *Először*, a Bizottság megjegyzi, hogy a közszolgáltatási szerződésekben előírt kötelezettségek főként az árufuvarozásra vonatkoznak. A francia hatóságok által a hivatalos vizsgálati eljárás során szolgáltatott információk alapján – amelyek bemutatják a közszolgáltatási szerződések hatálya alá tartozó útvonalakon használt hajók kapacitását (m^3-ben, árufuvarozási/személyszállítási kapacitás szerinti bontásban) – a Bizottság megállapítja, hogy a Corsica Linea és a La Méridionale által használt hajók teherfuvarozási kapacitása a teljes (m^3-ben kifejezett) hajókapacitásnak átlagosan 73 %-a.

(1086) Tekintettel arra, hogy – amint azt a (976) preambulumbekezdés ismerteti – az áruforgalom eloszlása nem egyenletes, a Bizottság észszerűnek tartja, hogy egy adott hajó közös költségeit az üzemeltető által a közszolgáltatásra fenntartott hajó árufuvarozási kapacitása alapján osszák el annak érdekében, hogy a keresletet mindenkor ki lehessen elégíteni, beleértve a csúcsidőszakokat is, amikor a hajók teherfuvarozási kapacitását jellemzően szinte teljes mértékben kihasználják. ([298]) Ezen okok miatt indokolt a körülbelül [60–75] %-os közösköltség-felosztási kulcs alkalmazása valamennyi útvonalon, tekintettel arra, hogy elhanyagolható az egészségügyi okokból utazó személyek számára fenntartott néhány hely biztosítása (mely utasok kisebbséget alkotnak az összes utas között), valamint ennek figyelembe vétele amúgy is növelné a közös költségeknek az ÁGÉSZ-hez rendelhető arányát.

(1087) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a felosztási kulcsokat utólagos ellenőrzéseknek vetik alá, amelyek figyelembe veszik, hogy a hajókat mennyiben használták ténylegesen ÁGÉSZ-tevékenységekhez, illetve kereskedelmi szolgáltatási tevékenységekhez ((314) preambulumbekezdés). Ez azt jelenti, hogy ha a kereskedelmi utasok száma vagy a szállított kereskedelmi áru volumene meghaladja az előzetes üzemelési elszámolásban (9. melléklet) jelzett várható volumeneket, akkor a felosztási kulcsokat – és ebből következően a támogatás összegét – kiigazítják (miközben a támogatás összege utólag nem növelhető [(314) preambulumbekezdés]).

([298]) A Bizottság megjegyzi, hogy nagymértékű kereslet esetén a Corsica Linea és La Méridionale által a Marseille és Ajaccio, Bastia, L'Île-Rousse és Porto-Vecchio közötti útvonalakon használt hajókat szinte teljes mértékben ki kell használni (csúcsidőszakokban ez a hajó árufuvarozási kapacitásának mintegy 90 %-át jelenti).

(1088) *Másodszor*, a Bizottság ellenőrizte, hogy a közös költségek felosztása megfelelőnek tekinthető-e annak az észszerű nyereségnek a szintje alapján is, amelyet a vállalkozásnak az ÁGÉSZ körén kívül eső tevékenységek (azaz a kereskedelmi tevékenységek) tekintetében kellene elérnie. Az egyes tételekhez kapcsolódó előzetes üzemelési elszámolások (9. melléklet) alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a kereskedelmi szolgáltatások várható nyeresége nem haladja meg az észszerű nyereséget. Konkrétabban: a kereskedelmi szolgáltatások várható nyeresége (működési árrésként mérve) viszonylag korlátozott (átlagosan […] %), és nem haladja meg a 7,8 %-os piaci referenciaértéket, amelyet a francia hatóságok egy összehasonlítható hajózási társaságokból álló minta jövedelmezőségét elemző független tanulmány alapján állapítottak meg ((311) preambulumbekezdés).

(1089) A fentiekre tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy a francia hatóságok által a költségallokációs módszer alkalmazására nézve megállapított elvek érvényesek, és összhangban vannak az ÁGÉSZ-keretszabály 28–31. pontjával. Ezek az elvek lehetővé teszik a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez szükséges valamennyi közvetlen költségnek az ÁGÉSZ-hez való hozzárendelését, valamint a közvetett közös költségekhez való megfelelő hozzájárulást is. Ezenkívül a Bizottság úgy véli, hogy a francia hatóságok elegendő bizonyítékot szolgáltattak annak bizonyítására, hogy a konkrét felosztási kulcsok nem nyilvánvalóan tévesek, mivel alkalmazásuk az ÁGÉSZ-hez rendelt költségek indokolt részét eredményezi, és tükrözi a közvetett közös költségeknek az ÁGÉSZ-re fordított arányát.

(1090) Összefoglalásként elmondható: a Bizottság úgy véli, hogy a francia hatóságok helyesen alkalmazták a költségallokációs módszert, és el kell utasítani a Corsica Ferries azon állításait ((484)–(491) preambulumbekezdés), amelyek szerint a költségfelosztási kulcsok nem objektívek, és a költségek aránytalan részét allokálják az ÁGÉSZ-tevékenységekre.

7.3.8.2. Bevétel

(1091) Az ÁGÉSZ-keretszabály 32. pontja szerint a figyelembe veendő bevételeknek mindenképp magukban kell foglalniuk az ÁGÉSZ-ből származó – a megbízási aktusnak megfelelően meghatározott – bevételeket, valamint a 45. pontnak megfelelően a kizárólagos vagy speciális jogokból keletkező többletnyereségeket, még akkor is, ha más tevékenységekhez kötődnek.

(1092) Az ÁGÉSZ-keretszabály 32. pontjával összhangban a közszolgáltatási szerződések előírják, hogy az ellentételezés összegének kiszámításakor figyelembe kell venni az ÁGÉSZ nyújtásához közvetlenül kapcsolódó bevételeket ((293) preambulumbekezdés). Ezeket a bevételeket a közszolgáltatási szerződések 9. melléklete tartalmazza (amely a koncessziós jogosult előzetes üzemelési elszámolásait foglalja magában), és azokat az árufuvarozás és a személyszállítás kapcsán a közszolgáltatási szerződésekben foglalt kötelezettségek, az alkalmazandó viteldíjak és a közszolgáltatási szerződésekben előírt menettérti utak száma alapján számítják ki.

(1093) A Corsica Ferries állításával ellentétben ((499)–(502) preambulumbekezdés) a közszolgáltatás nem biztosít kizárólagos jogokat a koncessziós jogosultak számára, következésképpen a kereskedelmi szolgáltatásokhoz kapcsolódó nyereséget nem szabad figyelembe venni az ellentételezés kiszámításakor, amint azt az ÁGÉSZ-keretszabály 45. pontja előírja. Amint azt a (728)–(988) preambulumbekezdés megemlíti, a Bizottság úgy véli, hogy a Marseille és Franciaország közötti tengeri személyszállítás és árufuvarozás tekintetében valódi ÁGÉSZ áll fenn, amint azt a francia hatóságok megállapították. Ezenkívül a közszolgáltatási szerződések nem tiltják meg más üzemeltetőknek, hogy az egyoldalú közszolgáltatási kötelezettségi rendszer keretében kereskedelmi szolgáltatásokat nyújtsanak Marseille és Korzika között. A közszolgáltatási szerződések tehát nem ruháznak kizárólagosságot vagy speciális jogokat a koncessziós jogosultakra.

(1094) Végezetül, a Corsica Ferries a jelek szerint tévesen értelmezi a Bizottság azzal kapcsolatos álláspontját, hogy a közszolgáltatási szerződések kizárólagosságot biztosítanak-e a közszolgáltatóknak ((501) preambulumbekezdés). Az a tény, hogy a francia versenytanács és a versenyhatóság korábban meg tudta állapítani, hogy korábbi közszolgáltatási szerződések keretében a szerződő felek *de facto* piaci kizárólagosságot élveztek, egyáltalán nem bizonyítja, hogy a közszolgáltatási szerződések speciális vagy kizárólagos jogokat ruháznának kedvezményezettjeikre. Ezenkívül a 2007 és 2013 közötti időszakra vonatkozó közszolgáltatási szerződések keretében nyújtott állami támogatásról szóló határozatában a Bizottság nem ítélte meg úgy, hogy a közszolgáltatási szerződések speciális vagy kizárólagos jogokat biztosítottak volna a szerződő felek számára ([299]), ellentétben azzal, amit a Corsica Ferries sugallni látszik.

([299]) A 2013/435/EU határozat.

(1095) Mindenesetre az ÁGÉSZ-keretszabály 45. pontja annak megállapítására szorítkozik, hogy amennyiben a közszolgáltatóra kizárólagos jogok szállnak, figyelembe kell venni a kizárólagos vagy speciális jogokból keletkező többletnyereséget, még akkor is, ha e jogok más tevékenységekhez kötődnek. Azonban, amint azt az (1088) preambulumbekezdés megemlíti, a kereskedelmi szolgáltatások nyomán keletkező várható nyereség nem haladja meg az észszerű nyereséget.

(1096) Végezetül, amint azt a közszolgáltatási szerződések 32. pontja kimondja ((296) preambulumbekezdés), a közszolgáltatók nem rendelkezhetnek szabadon a nem ÁGÉSZ-nek minősülő tevékenységeikből származó nyereségükkel. Az e tevékenységekből származó nyereséget kötelesek újra befektetni az ÁGÉSZ környezeti minőségének javítására irányuló célkitűzések elérése érdekében. A fel nem használt többletet a szerződés lejártakor teljes egészében vissza kell fizetni az ajánlatkérő szervnek. Ezért még ha a közszolgáltatási szerződések kizárólagos jogot ruháztak is volna a koncessziós jogosultakra (ami nem így van), és még ha ez a kizárólagos jog túlzott nyereséget eredményezett is volna (ami nem így van), a francia hatóságok által alkalmazott megközelítés akkor is összhangban lenne az ÁGÉSZ-keretszabály 46. pontjával, amely előírja, hogy a kereskedelmi nyereséget részben vagy egészben az ÁGÉSZ finanszírozására kell fordítani. Ezt a közszolgáltatási szerződések 32. pontjában meghatározott kötelezettségek garantálják.

7.3.8.3. Észszerű nyereség

(1097) Az észszerű nyereségre vonatkozó rendelkezéseket az ÁGÉSZ-keretszabály 33–38. pontja tartalmazza.

(1098) A 33. pontban szereplő fogalommeghatározás szerint észszerű nyereség alatt azon tőkemegtérülési ráta értendő, amely mellett egy átlagos vállalkozás a kockázat szintjének figyelembevételével a szolgáltatás nyújtása mellett döntene a megbízás teljes időtartamát tekintve. A kockázat szintje az érintett ágazattól, a szolgáltatás típusától és az ellentételezési mechanizmus jellemzőitől függ. Azonban a 34. pont azt mondja ki, hogy az észszerű nyereség megállapításához kellő indokolással alátámasztva a tőkemegtérülési rátától eltérő nyereségmutatók – így többek között a megbízási időtartam alatti átlagos tőkearányos jövedelmezőség, a befektetett tőke jövedelmezősége, az eszközarányos jövedelmezőség vagy az értékesítési jövedelmezőség – is alkalmazhatók.

(1099) A 35. pont azt mondja ki, hogy a tagállamnak a választott mutatótól függetlenül bizonyítékot kell szolgáltatnia a Bizottságnak arról – például versenyfeltételek között odaítélt hasonló típusú szerződések esetében elért nyereségre való hivatkozással –, hogy a tervezett nyereség nem haladja meg azt a mértéket, amely mellett egy átlagos vállalkozás a szolgáltatás nyújtása mellett döntene.

(1100) Amint azt a (310) preambulumbekezdés megemlíti, a közszolgáltatási szerződések 39. pontja úgy rendelkezik, hogy az észszerű nyereség megfelel az ÁGÉSZ-ből származó aktuális kamatfizetés és adózás előtti bevétel, illetve az ÁGÉSZ-ből származó bevétel (beleértve az ellentételezést is) hányadosának, a 9. mellékletben bemutatottak szerint (működési árrés). Az észszerű nyereség egyik útvonal esetében sem haladhatja meg a 2,13 %-ot a szerződés teljes időtartama alatt.

(1101) E maximális nyereséget a közszolgáltatási szerződések kedvezményezettjei által javasolt pénzügyi ajánlatokból vezették le (9. melléklet), és a francia hatóságok összehasonlították azt más európai hajózási társaságok átlagos működési árrésével ((311) preambulumbekezdés). Az észszerű nyereségre vonatkozó szerződéses rendelkezések azt is előírják, hogy a maximális nyereségszintet semmilyen körülmények között nem lehet felfelé módosítani, kivéve piaci zavar esetén, amennyiben egy további független tanulmány alapján indokolható az észszerű nyereség mértékének felülvizsgálata.

(1102) A Bizottság mindenekelőtt megjegyzi, hogy a működési árrés mutatója – nem pedig a tőkemegtérülési ráta – az észszerű és kellően indokolt mutató a jelen ügyben a nyereség szintjének becsléséhez.

(1103) A francia hatóságok kifejtették, hogy a jelen ügyben a hajókat lízingelő vagy bérbe vevő hajózási társaságok esetében nem lehetséges kiszámítani a tőkemegtérülési rátát – amely az ÁGÉSZ-keretszabályban foglalt fogalommeghatározás szerint az a belső megtérülési ráta, amelyet a társaság a befektetett tőkén a projekt időtartama alatt realizál – mivel a közszolgáltatási szerződések keretében nyújtott konkrét szolgáltatások esetében nem kerül sor induló beruházásra. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a számviteli adatokat (pl. a működési árrést) korábbi ÁGÉSZ-határozatokban is felhasználták az észszerű nyereség szintjének becslésére ([300]).

(1104) A Corsica Ferries vitatja az észszerű nyereségnek az adózás előtti aktuális bevételek (vagy működési árrés) alapján történő kiszámítását, mivel véleménye szerint az ÁGÉSZ költségeire vonatkozó adatok nem könnyen állapíthatók meg a kedvezményezettek eredménykimutatása alapján, hanem a különböző költségelemeknek az ÁGÉSZ körébe tartozó, illetve az ÁGÉSZ körébe nem tartozó tevékenységek közötti – megkérdőjelezhető – felosztását teszi szükségessé ((504) preambulumbekezdés). A Bizottság azonban megjegyzi, hogy az ÁGÉSZ-t nyújtó üzemeltetők a 9. mellékletben kötelesek részletes bontásban ismertetni becsült és tényleges költségeiket. Emellett a Bizottság úgy véli, hogy a 9. mellékletben szereplő, az ÁGÉSZ-hez kapcsolódó becsült költségek megállapítására szolgáló költségallokációs elvek és egyedi költségfelosztási kulcsok indokoltak és észszerűek, amint azt az (1079)–(1089) preambulumbekezdés kifejti.

(1105) Továbbá, amint az az eljárás megindításáról szóló határozatban is szerepel, az észszerű nyereség szintjének becslésére szolgáló összehasonlító tanulmány felhasználása alkalmas módszernek tekintendő ([301]). A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a Corsica Ferries észrevételeiben nem vitatta a szóban forgó piacfelmérés eredményeinek relevanciáját.

(1106) Tekintettel arra, hogy a közszolgáltatási szerződésekben előírt maximális nyereség 2,13 %, azaz a francia hatóságok által megrendelt összehasonlító tanulmányban becsültnél jóval alacsonyabb szintű, és hogy ezt a nyereségösszeget elvben nem lehetséges utólag megnövelni, a Bizottság úgy véli, hogy a közszolgáltatási szerződésekben megállapított nyereség nem haladja meg az észszerű szintet, és ennek következtében a közszolgáltatási szerződések összhangban vannak az ÁGÉSZ-keretszabály 33–38. pontjával.

7.3.8.4. Hatékonysági ösztönzők

(1107) Az ÁGÉSZ-keretszabály 39. pontja szerint az ellentételezés módszerének kidolgozásakor a tagállamoknak ösztönzőkkel kell előmozdítaniuk az ÁGÉSZ hatékony, magas színvonalú nyújtását, kivéve ha kellően indokolni tudják, hogy ez nem lehetséges vagy célszerű.

(1108) A 40. és 41. pont mérlegelési jogkört biztosít a tagállamok számára az ösztönzők formáját illetően. Azonban a 42. és 43. pont úgy rendelkezik, hogy a hatékonyságnövelés ösztönzésére szolgáló mechanizmusoknak a megbízási aktusban meghatározott objektív és mérhető kritériumokon kell alapulniuk és átlátható – az ÁGÉSZ szolgáltatás nyújtójától független jogalany által elvégzett – utólagos értékelésen kell átesniük. Ezen túlmenően a hatékonyságnövelést az uniós jogszabályokban megállapított előírások betartásával, a nyújtott szolgáltatás színvonalának sérelme nélkül kell megvalósítani.

(1109) Amint azt a (302) preambulumbekezdés ismerteti, a működési költségek ellentételezésére alkalmazott hatékonysági mechanizmusról a közszolgáltatási szerződések 35.3. pontja rendelkezik. A gyakorlatban a hatékonysági mechanizmus szerepel a működési költségek ellentételezésének indexálásában, amennyiben az ellentételezés összege a tényleges inflációnál kisebb mértékben növekszik. Ezenkívül a közszolgáltatási szerződések 35.4. pontja előírja, hogy az ellentételezés tényleges összegét a közszolgáltatók által az OTC-nek benyújtott éves jelentés alapján kell kifizetni. A közszolgáltatási szerződések 46. pontjával összhangban az éves jelentésnek az előzetes üzemelési elszámolásával (9. melléklet) megegyező formátumban kell tartalmaznia az

([300]) Lásd például: a De Post – La Poste (a jelenlegi „bpost") javára Belgium által végrehajtott, SA.14588. (C 20/09.) számú intézkedésről szóló, 2012. január 25-i 2012/321/EU bizottsági határozat (HL L 170., 2012.6.29., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/321/oj); az SA.35608 – Hellenic Post – Az egyetemes postai szolgáltatás finanszírozásáért nyújtott kompenzáció ügyben 2014. augusztus 1-jén hozott határozat (HL C 348., 2014.10.3., 48. o.); valamint az SA.41702 – Írország – Kockázatkiegyenlítő rendszer ügyben 2016. január 29-én hozott határozat (HL C 104., 2016.3.18., 2. o.).

([301]) Ezt a módszert alkalmazta az Olaszország és Toszkána régió által a Toremar és felvásárlója, a Moby tekintetében végrehajtott SA.32014., SA.32015., SA.32016. (2011/C) (korábbi 2011/NN) számú intézkedésekről szóló, 2021. június 17-i (EU) 2022/348 bizottsági határozat is (HL L 64., 2022.3.2., 6. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/348/oj).

aktualizált üzemelési elszámolást, figyelembe véve a költségek indexálását, valamint a tényleges és az előre jelzett bevételek és költségek közötti különbségeket összehasonlító és magyarázó feljegyzést. A francia hatóságok szerint az ellenőrzést az OTC által ajánlattételi eljárást követően kiválasztott külső könyvvizsgáló végzi. Az ellentételezés tényleges összege tehát az ÁGÉSZ-t nyújtó szolgáltatótól független jogalany által végzett átlátható utólagos értékelésen alapul.

(1110) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a közszolgáltatási szerződések 35.1. pontjában meghatározott, az ellentételezés összegének utólagos ellenőrzésére szolgáló mechanizmus szintén tartalmaz bizonyos hatékonysági ösztönzőket. A közszolgáltatási szerződések 35.1. pontja úgy rendelkezik, hogy túlkompenzáció esetén (különösen, ha az ÁGÉSZ számára fenntartott hajók kapacitását kereskedelmi szolgáltatásokra használják) a kifizetett többlet ellentételezés felét a koncessziós jogosultak tarthatják meg, legfeljebb az ellentételezés összegének 5 %-ának megfelelő összegben. Az a tény, hogy az ÁGÉSZ-t nyújtó üzemeltetők adott esetben megtarthatják a túlkompenzáció egy részét, arra ösztönzi őket, hogy a hajó kapacitását a lehető leghatékonyabban használják ki. Különösen pedig arra ösztönzi őket, hogy az elvileg az ÁGÉSZ számára fenntartott kapacitást kereskedelmi szolgáltatások céljára használják fel (amennyiben ez a kapacitás máskülönben kihasználatlan maradna), és ezáltal csökkentsék az ÁGÉSZ költségeit.

(1111) A fentiek fényében a Bizottság ezért úgy véli, hogy az ÁGÉSZ-keretszabály 40–43. pontja teljesült.

(1112) A Corsica Ferries előadja, hogy a közszolgáltatási szerződések 35.3. pontjában meghatározott hatékonysági mechanizmus nem éri el célját, mivel a közszolgáltatási szerződések 35.3. pontjában meghatározott ellentételezési képlet nyilvánvalóan téves ((512) és (513) preambulumbekezdés). Konkrétabban: a Corsica Ferries azzal érvel, hogy az indexálási képlet alkalmazásának következtében a szerződő vállalkozások az inflációt meghaladó indexált szinten részesülnek állami ellentételezésben. A Bizottság azonban úgy véli, hogy ez az állítás megalapozatlan.

(1113) Amint azt a francia hatóságok kifejtették, a koncessziós jogosultak előzetes üzemelési elszámolásában (9. melléklet) szereplő számadatok minden egyes tétel esetében a 2023. évi nominális értékeken alapulnak. A működési költségek ellentételezésének névértékét minden évben frissítik, hogy az tükrözze a valós (vagyis az inflációval kiigazított) értékeket, a közszolgáltatási szerződések 35.3. pontjában meghatározott képlet alapján. A közszolgáltatási szerződések 35.3. pontjában meghatározott képlet biztosítja, hogy az egy évben ténylegesen kifizetett ellentételezés az inflációnál kisebb mértékben növekedjen.

(1114) A fentiek alapján a Bizottság megállapítja, hogy a hatékonysági mechanizmusra vonatkozóan az ÁGÉSZ-keretszabály 39–43. pontjában említett követelmények teljesülnek, és hogy a Corsica Ferries állítása megalapozatlan.

7.3.8.5. Az ÁGÉSZ körén kívül eső tevékenységeket végző vagy több ÁGÉSZ-t nyújtó vállalkozásokra vonatkozó rendelkezések

(1115) Az ÁGÉSZ-keretszabály 44. pontja szerint ha egy vállalkozás az ÁGÉSZ-ek körén belül és kívül is végez tevékenységeket, akkor az ÁGÉSZ költségeit és bevételeit a többi szolgáltatásétól elkülönítve kell kimutatnia belső számláiban a 31. pontban előírt elvekkel összhangban. Amennyiben egy vállalkozás több ÁGÉSZ nyújtására kap megbízást – ennek oka az lehet, hogy mivel az odaítélő hatóságok eltérőek vagy az ÁGÉSZ-ek jellege eltérő – úgy a vállalkozás belső elszámolásának minden egyes ÁGÉSZ szintjén lehetővé kell tennie annak ellenőrzését, hogy került-e sor túlkompenzációra.

(1116) Amint azt a (293) preambulumbekezdés megemlíti, a közszolgáltatási szerződések 30. pontja előírja, hogy a szerződő fél belső könyvelésében külön kell feltüntetni az ÁGÉSZ-hez kapcsolódó költségeket és bevételeket, figyelembe véve az ÁGÉSZ teljesítéséhez szükséges valamennyi közvetlen költség felosztására szolgáló kulcsokat, valamint az ÁGÉSZ és az egyéb kereskedelmi tevékenységek közös közvetett költségeinek megfelelő részét. A Bizottság megjegyzi, hogy a közszolgáltatási szerződések 9. melléklete tartalmazza a szerződő felek egyes költségtételeire vonatkozó felosztási kulcsokat. A közszolgáltatási szerződések 46. pontja azt is előírja, hogy a szerződő feleknek minden évben éves tevékenységi jelentést kell készíteniük (beleértve egy aktualizált 9. mellékletet), amely egymástól elkülönítve tünteti fel az ÁGÉSZ-hez kapcsolódó tényleges bevételeket és költségeket, valamint a kereskedelmi tevékenységekhez kapcsolódó bevételeket és költségeket, amelyeket az OTC aztán megvizsgál.

(1117) A Bizottság ezért úgy véli, hogy az ÁGÉSZ-keretszabály 44. pontja teljesül.

7.3.8.6. Túlkompenzáció

(1118) Az ÁGÉSZ-keretszabály 49. pontja szerint a tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy a vállalkozások ne részesüljenek az e pontban előírt követelményeknek megfelelően meghatározott összeget meghaladó ellentételezésben. A Bizottság kérésére erről bizonyítékot kell tudniuk szolgáltatni. A tagállamoknak a megbízás lejáratakor és legalább hároméves időközönként rendszeresen ellenőrzéseket kell végrehajtaniuk vagy gondoskodniuk kell azok végrehajtásáról.

(1119) Amint azt a (312)–(317) preambulumbekezdés ismerteti, a francia hatóságok évente utólagosan ellenőrzik a szerződő felek részére fizetett ellentételezés összegét annak biztosítása érdekében, hogy ne kerüljön sor az adott esetben a hajók tényleges használatából eredő túlkompenzációra.

(1120) Először: meg kell jegyezni, hogy az ellentételezésnek az egyes tételekre vonatkozóan az előzetes üzemelési elszámolásban (9. melléklet) előzetesen kiszámított összege a menettérti utaknak az ÁGÉSZ keretében előírt éves minimális számán vagy az alapforgalmon alapul (ebbe beletartoznak az átütemezhető menettérti utak, azonban a kiegészítő menettérti utak nem).

(1121) Az alapforgalmat illetően megjegyzendő, hogy az ellentételezést a szerződés teljes időtartamára rögzített felosztási kulcsok alapján számítják ki ((307) preambulumbekezdés), kivéve, ha az utólagos ellenőrzés nyomán eltérés mutatkozik a 9. mellékletben meghatározott felosztási kulcs és az ÁGÉSZ tényleges működéséből eredő felosztási kulcs között. Ez a mechanizmus lehetővé teszi, hogy szükség esetén – a hajók tényleges használatától függően – utólagosan csökkentsék a működési, beruházási és üzemanyagköltségekért járó ellentételezés összegét. Ez azt jelenti, hogy abban az esetben, ha a hajónak az ÁGÉSZ-tevékenységekre fenntartott kapacitását valójában kereskedelmi szolgáltatás céljára használják, akkor a 9. mellékletben szereplő felosztási kulcsok – és ebből következően az ellentételezés – kiigazításra kerülnek.

(1122) Ezenkívül nem jár ellentételezés azokért az átkelésekért, melyekre nem került sor ((315) preambulumbekezdés).

(1123) Az OTC utólagosan ellenőrzi az ellentételezés kiszámítását a koncessziós jogosultak éves jelentése alapján, amely az előzetes üzemelési elszámolásával (9. melléklet) megegyező formátumban tartalmazza az aktualizált üzemelési elszámolást, valamint a tényleges és az előre jelzett bevételek és költségek közötti különbségeket összehasonlító és magyarázó feljegyzés kíséri. A szerződő fél a CdC felé akkor köteles visszatéríteni összeget, ha különbség van az előzetes üzemelési elszámolásól adódó ellentételezési összeg és az aktualizált üzemelési elszámolásól adódó összeg között.

(1124) A kiegészítő menettérti utakat illetően megjegyzendő, hogy a teljes szolgáltatás ÁGÉSZ-nek minősül. Amint azt a (306) preambulumbekezdés közli, a közszolgáltatási szerződések 38.1. pontja előírja, hogy amennyiben sor kerül egy kiegészítő menettérti út lebonyolítására, annak ellentételezése e két összeg közül az alacsonyabb lesz: i. az egy menettérti út ellentételezésének várható összege, melyet a 9. melléklet tüntet fel (előzetes üzemelési elszámolás) és ii. az aktualizált üzemelési elszámolás alapján kapott összeg, amely tartalmazza az egy kiegészítő menettérti út lebonyolítása során felmerült tényleges nettó költségeket, az éves jelentés részét képezi. A Bizottság úgy véli, hogy ez a túlkompenzáció elkerülését szolgáló észszerű megközelítés.

(1125) A fentiek alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a francia hatóságok által alkalmazott megközelítés alkalmas a túlkompenzáció kockázatának kizárására.

(1126) Az esetleges túlkompenzáció visszafizetését illetően megjegyzendő, hogy a közszolgáltatási szerződések 35.1. pontjával összhangban a kifizetett többlet ellentételezés felét a koncessziós jogosultak megtarthatják, legfeljebb az ellentételezés összegének 5 %-ának megfelelő összegben. A Corsica Ferries véleménye szerint ez túlkompenzációhoz vezet ((505) preambulumbekezdés).

(1127) A Bizottság megítélése szerint ezt az állítást el kell utasítani. Amint azt a (1110) preambulumbekezdés jelzi, az a tény, hogy az ÁGÉSZ-t nyújtó üzemeltetők adott esetben megtarthatják a túlkompenzáció egy részét, arra ösztönzi a közszolgáltatókat, hogy a hajó kapacitását a lehető leghatékonyabban használják ki. A meg nem valósult átkeléseket illetően megjegyzendő, hogy az OTC csak vis maior vagy előre nem látható körülmények esetén, a koncessziós jogosultak egyetértésével törölhet menettérti utat ((291) preambulumbekezdés). Következésképpen meglehetősen óvatosnak tekinthető az a megközelítés, melynek keretében az intézkedések kedvezményezettjei a törölt menettérti utak esetében még a kapcsolódó állandó költségek után sem részesülnek ellentételezésben. Egyébiránt a közszolgáltatók túlkompenzáció esetén az ellentételezés összegének legfeljebb 5 %-ának megfelelő összeget tarthatnak meg.

(1128) Amint azt az (503)–(511) preambulumbekezdés ismerteti, a Corsica Ferries további érveket terjeszt elő annak bizonyítására, hogy a közszolgáltatási szerződésekben előírt feltételek nem alkalmasak a túlkompenzáció kockázatának kizárására. Ezeket az érveket a Bizottság kénytelen elutasítani.

(1129) *Először*, a Corsica Ferries rámutat arra, hogy az ÁGÉSZ-keretszabály szerint a kereskedelmi tevékenységekhez kapcsolódó nyereséget csak akkor kell figyelembe venni az ellentételezés összegének kiszámításakor, ha az ÁGÉSZ speciális vagy kizárólagos jogokat biztosít az üzemeltetőknek, és ha a szóban forgó nyereségek meghaladják az észszerű nyereség mértékét. Azonban – amint azt a (1016)–(1096) preambulumbekezdés kifejti – e két körülmény fennállása a jelen ügyben nem bizonyított.

(1130) *Másodszor*, amint az az (1079)–(1089) preambulumbekezdésben szerepel, az alkalmazott költségfelosztási kulcsok objektívek és kellően indokoltak ahhoz, hogy képesek legyenek minimálisra csökkenteni az ÁGÉSZ-ek túlkompenzációjának kockázatát.

(1131) *Harmadszor*, a „*műveletekből adódó kulcs*” kifejezés egyértelmű, és azt a francia hatóságok által meghatározott és az ajánlattevők számára a közszolgáltatási szerződések odaítélésére irányuló eljárás során bemutatott általános költségallokációs elvek fényében kell értelmezni ((308) preambulumbekezdés). A közszolgáltatási szerződések 35.1. és 37.1. pontja mindenesetre részletesebb fogalommeghatározást is ad, miszerint „felosztási kulcs, amely a tényleges műveletekből (tényleges költségek és bevételek, a hajók tényleges üzemeltetése stb.) adódik”.

(1132) *Negyedszer*: a Corsica Ferries állításával ellentétben az intézkedések kedvezményezettjei által elért kereskedelmi nyereség – amelyet a közszolgáltatási szerződések 32. pontja szerint ((296) preambulumbekezdés) az ÁGÉSZ környezetvédelmi minőségének javítására irányuló célkitűzések megvalósítása érdekében újra be kell fektetni – nem minősül jogellenes beruházási támogatásnak. Először is, a kereskedelmi nyereség nem minősül állami forrásnak. Másodszor – amint azt fentebb is említettük – a költségfelosztási kulcsok jól meghatározottak, így kizárható a kereskedelmi nyereségből finanszírozott beruházások kereszttámogatása.

(1133) Végezetül, a Bizottság kénytelen elutasítani a Corsica Ferriesnek azt az érvét is, amely szerint a szerződő felek a közszolgáltatási szerződések lejártakor a hajók után nem realizált tőkenyereség után részesülnek előnyben, amely abból adódik, hogy a CFI szerint ellentételezett értékcsökkenés és lízingdíjak ugyanebben az időszakban meghaladják a hajók gazdasági értékcsökkenését. Bár a Bizottság elismeri, hogy egy adott esetben valóban lehet különbség egy eszköz gazdasági élettartama és azon időszak között, amely alatt az eszközt egy vállalkozás leértékeli, nem nyilvánvalóan helytelen, ha – amint az a jelen ügyben is történt – az ellentételezés összegének kiszámításához azt az értékcsökkenést veszik figyelembe, amely a vállalkozás által számviteli célokra alkalmazott és a tengerhasznosítási ágazat gyakorlatával összhangban álló értékcsökkenési elvek alkalmazásából adódik.

(1134) Konkrétabban: a hivatalos vizsgálati eljárás során a francia hatóságok megerősítették, hogy a 9. melléklet végleges változatában a hajók értékcsökkenésének kiszámítására alkalmazott módszer a lineáris értékcsökkenés volt, továbbá hogy az értékcsökkenési időszakot a részvételre jelentkező felek a tengeri árufuvarozási és személyszállítási ágazatban használt hajók élettartama alapján határozták meg, amely átlagosan 30 év.

7.3.8.7. Az ellentételezés összegére vonatkozó következtetés

(1135) Az (1071)–(1133) preambulumbekezdésben ismertetett megfontolások alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a francia hatóságok teljesítették az ÁGÉSZ-keretszabály 2.8. szakaszában az ellentételezés összegére vonatkozóan meghatározott feltételeket, különös tekintettel a nettó költségekre, a költségallokációs módszerre, az észszerű nyereségre, a hatékonysági ösztönzőkre és a túlkompenzációra.

7.3.9. *További követelmények, melyek szükségesek lehetnek ahhoz, hogy a kereskedelem alakulását ne érje olyan mértékű befolyás, amely ellentétes az Unió érdekeivel*

(1136) Az ÁGÉSZ-keretszabály 51. pontja szerint bekezdése szerint a keretszabály 2.1–2.8. szakaszában meghatározott követelmények rendszerint elégségesek annak biztosításához, hogy a támogatás ne torzítsa a versenyt oly módon, amely ellentétes az Unió érdekeivel.

(1137) Az ÁGÉSZ-keretszabály 52. pontja szerint kivételes körülmények között előfordulhat azonban, hogy a belső piacon kezeletlenek maradnak bizonyos komoly versenytorzulások, valamint hogy a támogatás az Unió érdekével ellentétes mértékben befolyásolhatja a kereskedelmet. A Bizottság ilyen esetben az ÁGÉSZ-keretszabály 53. pontjával összhangban megvizsgálja, hogy e torzulások mérsékelhetők-e a tagállamok számára előírandó feltételek vagy kötelezettségek révén.

(1138) Az ÁGÉSZ-keretszabály 54. pontja kimondja, hogy az Unió érdekeivel ellentétes komoly versenytorzulás kizárólag kivételes körülmények között következhet be. A Bizottságnak azon versenytorzulásokra kell korlátozni figyelmét, amelyek esetében a támogatás jelentős kedvezőtlen hatást gyakorol más tagállamokra és a belső piac működésére, például azért, mert fontos gazdasági ágazatokban megvonja a vállalkozásoktól azt a lehetőséget, hogy üzemméretük elérje a hatékony üzemeltetéshez szükséges mértéket.

(1139) Az ÁGÉSZ-keretszabály 55–59. pontja öt olyan helyzetet mutat be, amelyekben a Bizottságnak az ÁGÉSZ-keretszabály 52. pontjában előírtak szerint mélyrehatóan elemeznie kell a versenytorzulásokat.

(1140) Az ÁGÉSZ-keretszabály 55. pontja szerint ilyen jellegű korlátozások akkor állhatnak elő, ha például az ÁGÉSZ-megbízás időtartama nem támasztható alá objektív kritériumokkal (például a nem átruházható befektetett eszközök amortizációjával), vagy a megbízás több feladatot fog össze (amelyeket a szolgáltatásnyújtás hatékonyságának és eredményességének veszélyeztetése nélkül több különálló megbízásra is fel lehetne osztani). Ilyen esetben a Bizottság megvizsgálná, hogy ugyanazon közszolgáltatás kevésbé versenytorzító módon ugyanolyan jól nyújtható-e, például az időtartamot vagy az alkalmazási kört illetően megfelelőbben behatárolt megbízás vagy különálló megbízások révén.

(1141) A jelen ügyben a Bizottság úgy véli, hogy a megbízás időtartamát objektív kritériumok indokolják (7.3.4. szakasz). Ezen túlmenően a közszolgáltatási szerződések egyértelműen meghatározott közszolgáltatási igényt elégítenek ki, és ezen igények kielégítése érdekében arányos közszolgáltatási kötelezettségeket írnak elő. Tehát a közszolgáltatási szerződések hatálya nem lehetne ennél korlátozottabb. Végezetül, a francia hatóságok külön közszolgáltatási szerződést alkalmaztak minden egyes olyan tengeri útvonalra vonatkozóan, ahol fennáll az árufuvarozás és személyszállítás iránti közszolgáltatási igénye, ami azt jelenti, hogy külön megbízásokkal dolgoztak. A jelen ügyben tehát az ÁGÉSZ-keretszabály 55. pontja alapján nem szükséges mélyrehatóan elemezni a versenytorzulásokat.

(1142) Az ÁGÉSZ-keretszabály 56. pontja kimondja, hogy mélyrehatóbb értékelést igényelhet az az eset is, amikor egy tagállam versenyeztetési eljárás nélkül bíz meg egy közszolgáltatót ÁGÉSZ nyújtásának feladatával egy olyan nem védett piacon, amelyen ÁGÉSZ hiányában már most is vagy várhatóan a közeljövőben nyújtanak nagyon hasonló szolgáltatásokat. A kereskedelem fejlődésére gyakorolt kedvezőtlen hatások még hangsúlyosabbak lehetnek, ha az ÁGÉSZ-t a tényleges vagy lehetséges szolgáltatók költségeinél alacsonyabb díjon kínálják, és ezzel lezárják a piacot. A Bizottság – teljes mértékben tiszteletben tartva, hogy a tagállamok jelentős mérlegelési mozgástérrel rendelkeznek az ÁGÉSZ meghatározását illetően – módosításokat kérhet például a támogatás odaítélését illetően, amennyiben észszerűen levezethető, hogy az ÁGÉSZ a felhasználó szempontjából azonos feltételek mellett kevésbé torzító módon és az állam számára alacsonyabb költséggel is nyújtható.

(1143) A jelen ügyben a Bizottság megjegyzi, hogy a francia hatóságok nem közbeszerzési eljárás nélkül ítélték oda a közszolgáltatási szerződéseket. Ezért az ÁGÉSZ-keretszabály 56. pontja a jelen ügyben nem alkalmazandó. Egyébiránt is a Bizottság úgy véli, hogy a francia hatóságok egyértelműen megállapították, hogy a Korzika és marseille-i kikötő közötti útvonalakon több közszolgáltatási igény áll fenn, melyet a touloni/nizzai kikötőből induló/oda érkező hasonló kereskedelmi szolgáltatások nem tudtak kielégíteni. Azt is megállapították, hogy nem létezik olyan alternatív megközelítés, amely az állam számára alacsonyabb költséggel járna és kevésbé korlátozná a versenyt. A jelen ügyben tehát az ÁGÉSZ-keretszabály 55. pontja alapján nem szükséges mélyrehatóan elemezni a versenytorzulásokat.

(1144) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a közszolgáltatási szerződések főként a nem vontatott teheráru tengeri szállítására vonatkoznak, amelyek tekintetében nem vitatott, hogy Korzika és Franciaország kontinentális területe között teljes piaci hiányosság áll fenn, és amelyek esetében kizárólag a marseille-i kikötő rendelkezik elegendő kezelési kapacitással.

(1145) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a vontatott teheráru fuvarozásának az a szegmense, amelyre vonatkozóan Franciaország megállapította, hogy a touloni és marseille-i kikötők részlegesen helyettesíthetők egymással, a vontatott teheráru fuvarozása iránti teljes keresletnek csak 20 %-át, a teheráru-fuvarozás iránti teljes keresletnek pedig 4 %-át teszi ki ([302]). Tekintettel e volumen korlátozott mivoltára, a piac torzulása minimális, és nem gyakorol tényleges hatást a versenyre.

(1146) Ezenkívül a Marseille–Propriano útvonalra vonatkozó közszolgáltatási szerződés, amely a személyszállítást is magában foglalja, a Proprianónak nyújtott szolgáltatásokat érintő teljes piaci hiányosságot is orvosolja. Ez a közszolgáltatási szerződés tehát nem válthat ki az ÁGÉSZ-keretszabály és a kabotázstól szóló rendelet értelmében vett piaclezárást vagy korlátozást, illetve megkülönböztető intézkedést.

(1147) Azt is meg kell jegyezni, hogy a marseille-i kikötő bőséges kapacitással rendelkezik ahhoz, hogy lehetővé tegye a Corsica Ferrieshez hasonló üzemeltetők számára, hogy e kikötőből kiinduló szolgáltatásokat kínáljanak. A hivatalos vizsgálati eljárás során a Bizottsághoz benyújtott bizonyítékok egyike sem utal ennek ellenkezőjére.

(1148) Az 57. pont szerint alaposabb ellenőrzés indokolt akkor is, ha a szolgáltatási kötelezettséggel való megbízás olyan speciális vagy kizárólagos jogokkal párosul, amelyek a belső piaci versenyt az Unió érdekével ellentétes mértékben súlyosan korlátozzák.

(1149) A jelen ügyben a Bizottság úgy véli, hogy a közszolgáltatási szerződések nem biztosítanak semmilyen speciális vagy kizárólagos jogot. Ezért az 57. pont a jelen ügyben nem alkalmazandó.

(1150) Az 58. pont szerint a Bizottság ügyelni fog azon helyzetekre is, ahol a vállalkozás a támogatással egyszeri infrastruktúra létrehozását vagy használatát képes finanszírozni, és amely alkalmas az ÁGÉSZ piacának vagy az érintett kapcsolódó piacoknak a lezárására.

(1151) A jelen ügyben a Bizottság megállapítja, hogy a szóban forgó közszolgáltatási szerződések nem tesznek említést egyszeri infrastruktúráról, továbbá finanszírozásuk nem teszi lehetővé a koncessziós jogosultak számára az ilyen infrastruktúra létrehozásának vagy használatának finanszírozását. Ezért az 58. pont a jelen ügyben nem alkalmazandó.

(1152) Végezetül: az 59. pont szerint, ha a versenytorzulás oka, hogy a megbízás akadályozza a belső piac megfelelő működésének védelmére hivatott uniós jogszabályok hatékony végrehajtását vagy érvényesítését, a Bizottság megvizsgálja, hogy a közszolgáltatás ugyanolyan jól nyújtható-e kevésbé torzító módon, például az uniós ágazati jogszabályok maradéktalan végrehajtása révén.

(1153) A jelen ügyben a Bizottság megjegyzi, hogy a közszolgáltatási szerződések nem akadályozzák a hatályos jogszabályok hatékony végrehajtását vagy érvényesítését, mivel a francia hatóságok szigorúan tiszteletben tartották a hatályos ágazati jogszabályokban, nevezetesen a kabotázsról szóló rendeletben meghatározott elveket.

(1154) A jelen ügyben tehát az ÁGÉSZ-keretszabály 55. pontja alapján nem szükséges mélyrehatóan elemezni a versenytorzulásokat.

([302]) Az árufuvarozás iránti kereslet becslése múltbeli adatokon alapul ((224) preambulumbekezdés), amelyek azt mutatják, hogy a 2016 és 2020 közötti időszakban a Marseille és Korzika között szállított összes teherárunak csupán mintegy 20 %-a volt vontatott teheráru ((54) preambulumbekezdés). Tekintettel arra, hogy a vontatott teheráru fuvarozása iránti kereslet 20 %-a esetében tekinthető egymással helyettesíthetőnek Marseille és Toulon, az árufuvarozás iránti összkeresletnek csupán 4 %-a esetében áll fenn ez a helyettesíthetőség.

7.3.10. *Az ÁGÉSZ-re vonatkozó egyes információk közzétételére vonatkozó követelmények*

(1155) Az ÁGÉSZ-keretszabály 60. pontja szerint: „A jelen közlemény hatályába tartozó általános gazdasági érdekű szolgáltatások tekintetében a tagállamoknak közzé kell tenniük az alábbi információkat az interneten vagy egyéb megfelelő módon:

— a 14. pontban említett nyilvános konzultáció vagy más alkalmas eszköz eredménye,

— a közszolgáltatási kötelezettségek tartalma és időtartama,

— a vállalkozás és adott esetben az érintett terület,

— a vállalkozásnak nyújtott támogatás éves összesítésben.”

(1156) A jelen ügyben a Bizottság megjegyzi, hogy a francia hatóságok közzétették az ÁGÉSZ-keretszabály 60. pontjában előírt információkat ([303]), kivéve a kedvezményezetteknek nyújtott éves támogatási összegeket, melyeket ezen információk ellenőrzését követően tesznek közzé.

(1157) A Bizottság ezért úgy véli, hogy az ÁGÉSZ-keretszabály 60. pontjában foglalt feltételek teljesültek.

7.3.11. *Az intézkedések összeegyeztethetőségére vonatkozó következtetés*

(1158) A fentiek alapján a Bizottság megállapítja, hogy az intézkedések megfelelnek az ÁGÉSZ-keretszabálynak és a kabotázsról szóló rendeletnek. Következésképpen a közszolgáltatási szerződések összeegyeztethetők a belső piaccal.

8. **KÖVETKEZTETÉS**

(1159) A Bizottság megállapítja, hogy Franciaország az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdését megsértve jogellenesen hajtotta végre a közszolgáltatási szerződéseket, amelyek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősülnek. A közszolgáltatási szerződések azonban összeegyeztethetők a belső piaccal,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

(1) A Franciaország által a Corsica Linea és a La Méridionale részére (külön-külön vagy együttesen) a 2023 és 2030 közötti időszakra a marseille-i kikötőből Korzikára irányuló vagy a Korzikáról a marseille-i kikötőbe irányuló tengeri szolgáltatásokra vonatkozó öt közszolgáltatási szerződés keretében nyújtott, összesen 853,6 millió EUR összegű pénzügyi ellentételezés az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősül.

(2) Az (1) bekezdésben említett és Franciaország által az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (3) bekezdése alapján jogellenesen végrehajtott állami támogatás az Európai Unió működéséről szóló szerződés 106. cikkének (2) bekezdése értelmében összeegyeztethető a belső piaccal.

([303]) A nyilvános konzultáció eredményeit lásd: 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 (hozzáférés: 2024. október 18.), a többi pont esetében lásd: https://www.isula.corsica/assemblea/docs/rapports/2022E6370-.pdf (hozzáférés: 2024. október 18.).

2. cikk

Ennek a határozatnak a Francia Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2024. november 26-án.

a Bizottság részéről
Margrethe VESTAGER
ügyvezető alelnök