Europos Sąjungos
oficialusis leidinys

LT
L serija

2025/2453

2025 12 30

KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2025/2453

2024 m. lapkričio 26 d.

byloje SA.101557 (2023/NN, ex 2022/PN) – Prancūzija – Susisiekimas su Korsika jūrų transportu (2023–2030 m.)

(pranešta dokumentu Nr. C(2024) 8473)

(Tekstas autentiškas tik prancūzų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 108 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

pagal pirmiau nurodytą (-us) straipsnį (-ius) [1] paprašiusi suinteresuotąsias šalis pateikti pastabų ir atsižvelgdama į jų pastabas,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

1.1. Etapas iki pranešimo pateikimo

(1) 2022 m. sausio 17 d. raštu Prancūzijos valdžios institucijos informavo Komisiją, kad Korsikos transporto valdyba (toliau – **OTC**) ėmėsi veiksmų, kuriais siekiama nustatyti, ar yra poreikis teikti viešąją paslaugą, susijusią su laivybos paslaugomis tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos. 2022 m. sausio 19 d. Komisija pradėjo procedūrą iki pranešimo pateikimo, kurios registracijos numeris yra SA.101557. 2022 m. sausio 19, 25 ir 27 d. raštais Prancūzijos valdžios institucijos Komisijai pateikė savo pirmines pastabas.

(2) 2022 m. vasario 4 ir 15 d. bei kovo 22 d. raštais ir e. laiškais Komisija paprašė Prancūzijos valdžios institucijų pateikti papildomos informacijos. Prancūzijos valdžios institucijos atsakymus pateikė 2022 m. vasario 15 d. ir kovo 7 ir 31 d.

(3) 2022 m. kovo 15 d., balandžio 8 d. ir gegužės 19 ir 20 d. raštais Prancūzijos valdžios institucijos informavo Komisiją apie ketinimus aštuoneriems metams (2023–2030 m.) sudaryti penkias paslaugų viešojo pirkimo sutartis dėl krovinių ir keleivių vežimo jūrų transportu tarp Marselio uosto ir kiekvieno iš penkių uostų – Ažaksjo, Bastja, Porto Vekjo, Propriano ir Il Ruso (toliau – **PVPS** arba **priemonės**).

(4) 2022 m. balandžio 20 d., gegužės 30 d., liepos 12 d., rugpjūčio 11 d., lapkričio 3, 18, 21, 23 ir 30 d. ir gruodžio 1 ir 2 d. raštais ir e. laiškais Komisija paprašė Prancūzijos valdžios institucijų pateikti papildomos informacijos. Jos pateikė atsakymus 2022 m. birželio 7 ir 22 d., liepos 22 ir 27 d., spalio 10, 13 ir 14 d., lapkričio 8, 10, 11, 17, 22, 24, 25 ir 30 d., gruodžio 1 ir 2 d. raštais ir e. laiškais.

(5) Iki pranešimo pateikimo Komisija ir Prancūzijos valdžios institucijos 2022 m. vasario 1, 17 ir 22 d., kovo 18 d., balandžio 5 d., birželio 28 d., liepos 11 d. ir lapkričio 15, 21 ir 30 d. surengė susitikimus. Rengdamosi šiems susitikimams arba po jų, 2022 m. vasario 21 d., kovo 22 d. ir liepos 12 d. Prancūzijos valdžios institucijos pateikė papildomos informacijos.

[1] OL C, C/2024/2266, 2024 3 22, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2266/oj.

(6) Kartu 2022 m. balandžio 14 d., birželio 17, 21, 22 ir 30 d., liepos 25 d., rugsėjo 2 ir 30 d., spalio 5 ir 26 d., gruodžio 2 d., taip pat 2023 m. sausio 30 ir 31 d. Komisija iš trečiosios šalies gavo bendro pobūdžio informaciją.

1.2. Prancūzijos valdžios institucijų pranešimas apie priemones ir įmonės „Corsica Ferries“ skundas

(7) 2022 m. gruodžio 27 d. Prancūzijos valdžios institucijos elektroninėmis priemonėmis pranešė Komisijai apie PVPS. Kadangi šis pranešimas buvo neišsamus, 2023 m. vasario 16 d. Komisija paprašė Prancūzijos valdžios institucijų pateikti papildomos informacijos. Prancūzijos valdžios institucijos savo pranešimą papildė 2023 m. balandžio 5 d. ir gegužės 2 d. e. laiškais.

(8) 2023 m. kovo 23 d. įmonė „Corsica Ferries“ pateikė Komisijai oficialų skundą, kuriame užginčijo priemonių teisėtumą ir suderinamumą, visų pirma su valstybės pagalbos teise.

(9) 2023 m. balandžio 11 d. ir birželio 5 d. Komisija skundą persiuntė Prancūzijos valdžios institucijoms ir paprašė papildomos informacijos. Prancūzijos valdžios institucijos savo pastabas dėl skundo ir papildomą informaciją pateikė 2023 m. birželio 28 d., liepos 28 d. ir spalio 27 d.

(10) 2023 m. spalio 13 d. ir gruodžio 20 d. e. laiškais įmonė „Corsica Ferries“ taip pat pateikė papildomos informacijos dėl savo skundo. 2023 m. gruodžio 21 d. Komisija šią papildomą informaciją išsiuntė Prancūzijos valdžios institucijoms, o Prancūzijos valdžios institucijos atsakė 2024 m. vasario 6 d. e. laišku.

1.3. Komisijos pradėta oficiali tyrimo procedūra dėl priemonių

(11) 2024 m. vasario 23 d. raštu Komisija informavo Prancūzijos valdžios institucijas apie savo sprendimą dėl PVPS pradėti Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – **SESV**) 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą (toliau – **sprendimas pradėti procedūrą**).

(12) Sprendimas pradėti procedūrą paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ([2]). Komisija paragino Prancūzijos valdžios institucijas ir suinteresuotąsias šalis pateikti pastabų dėl PVPS.

(13) 2024 m. kovo 27 d. Komisija gavo Prancūzijos valdžios institucijų paaiškinimus. Gavusi šias pastabas, Komisija 2024 m. balandžio 23 d., gegužės 13 ir 30 d., birželio 14 ir 21 d., liepos 2 ir 9 d. Prancūzijos valdžios institucijoms išsiuntė prašymus pateikti informaciją, o Prancūzijos valdžios institucijos į juos atsakė atitinkamai 2024 m. gegužės 23 ir 31 d., birželio 13 d. ir liepos 9, 11, 12 ir 17 d.

(14) Komisija gavo keleto suinteresuotųjų šalių, t. y. įmonių „Corsica Ferries“ (2024 m. balandžio 22 d.), „Corsica Linea“ (2024 m. balandžio 29 d.), „La Méridionale“ (2024 m. balandžio 29 d.) ir grupės „Stef“ (2024 m. balandžio 29 d.), pastabas ([3]).

(15) Komisija persiuntė Prancūzijai įmonių „Corsica Ferries“ (2024 m. balandžio 23 d.) ir „Corsica Linea“, „La Méridionale“ ir grupės „Stef“ (2024 m. balandžio 30 d.) pastabas ir suteikė jai galimybę į jas atsakyti. Prancūzija į įmonės „Corsica Ferries“ pastabas atsakė 2024 m. birželio 25 d. ir liepos 11 d. Ji nepageidavo komentuoti kitų suinteresuotųjų šalių pateiktų pastabų.

([2]) OL C, C/2024/2266, 2024 3 22, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2266/oj.

([3]) 2024 m. balandžio 8, 15 ir 16 d. e. laiškais įmonės „Corsica Linea“, „La Méridionale“ ir grupė „Stef“ paprašė pratęsti terminą pastaboms pateikti. Komisija šį terminą pratęsė iki 2024 m. balandžio 29 d.

2. JŪRŲ TRANSPORTO PASLAUGOS TARP KORSIKOS IR ŽEMYNINĖS PRANCŪZIJOS

2.1. Korsikos socialinės ir ekonominės ypatybės

(16) Korsika yra Prancūzijos sala, esanti Vidužemio jūroje. Jai būdingas kalnuotas reljefas, saugomos teritorijos ir ypač didelės kaimo vietovės ([4]). Saloje gyvena beveik 350 000 gyventojų, iš kurių apie 53 % gyvena miestuose, o 47 % – kaimo vietovėse ([5]). Dėl šios ribotos geografinės padėties Korsika yra vienas iš mažiausiai apgyvendintų Prancūzijos regionų, kuriame gyventojų tankumas yra 39 gyventojai viename kvadratiniame kilometre. Tai gerokai mažiau už Prancūzijos vidurkį, kuris yra 105 gyventojai viename kvadratiniame kilometre ([6]).

(17) Mažas gyventojų tankumas reiškia, kad nuo namų iki darbo ar laisvalaikio praleidimo vietų tenka įveikti nemažus atstumus. Palyginti su šalies vidurkiu, Korsikos gyventojams tenka daugiau ir ilgesnių kelionių ([7]). Be to, INSEE duomenimis ([8]), dėl savivaldybių topografijos ir kaimo vietovių pobūdžio bei viešojo transporto trūkumo kasdienėms kelionėms daugiau naudojamasi asmeninėmis transporto priemonėmis (86 %, palyginti su 72 % žemyninėje Prancūzijoje) ([9]).

(18) Korsikoje nėra greitkelių infrastruktūros. Saloje yra ribotas kelių tinklas, kurį sudaro apie 10 teritorinių kelių ir pagalbinių kelių. Šie keliai yra gana vingiuoti, o tai pailgina kelionės laiką ([10]), apsunkina eismo sąlygas ([11]) ir padidina eismo įvykių riziką. Korsikoje yra didžiausias Prancūzijoje žuvusiųjų keliuose skaičius ([12]). Prancūzijos kelių eismo saugumo stebėjimo centro duomenimis, šias ypatybes dar labiau sustiprina turizmas. Stebėjimo centro vertinimu, kasmet apie 500 000 automobilių, atvykstančių ir išvykstančių reguliariais jūrų transporto reisais, vasaros laikotarpiu beveik dvigubai padidina vidutinį dienos eismo intensyvumą Korsikos keliuose ([13]).

(19) Korsikos ekonomika iš esmės remiasi paslaugų sektoriumi ([14]). Paslaugų srityje turizmas ([15]) ir mažmeninė prekyba ([16]) yra vieni pagrindinių salos gerovės ir darbo vietų kūrimo veiksnių. Vietos ekonomika labai priklauso nuo importo iš žemyninės Prancūzijos. 2019 m. importas iš žemyninės dalies beveik penkis kartus viršijo eksportą ([17]).

([4]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (žiūrėta 2024 m. spalio 18 d.).

([5]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (žiūrėta 2024 m. spalio 18 d.). Palyginimo dėlei nacionalinis vidurkis yra 67 % miesto ir 33 % kaimo vietovėse. Todėl Korsikos saloje yra daug daugiau kaimo vietovių nei likusioje Prancūzijos dalyje.

([6]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (žiūrėta 2024 m. spalio 18 d.).

([7]) Žr., pavyzdžiui, 2023–2027 m. bendrąsias gaires dėl pietų Korsikos (p. 6), kurias parengė Prancūzijos kelių eismo saugumo stebėjimo centras, skelbiamas adresu 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 (žiūrėta 2024 m. spalio 18 d.).

([8]) Nacionalinis statistikos ir ekonominių tyrimų institutas.

([9]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021 (žiūrėta 2024 m. spalio 18 d.).

([10]) Korsikos teritorinės bendrijos 2015 m. regioniniame infrastruktūros ir transporto paslaugų plane buvo pažymėta, kad „dėl didelio Korsikos kalnų masyvo vidaus susisiekimas yra ypač sudėtingas. Kelių ir geležinkelių tinklai yra vingiuoti, o atstumai matuojami labiau kelionės trukme nei kilometrais“ (https://www.aue.corsica/attachment/619085/, p. 9, žiūrėta 2024 m. spalio 18 d.). Taip pat žr. 2023–2027 m. bendrąsias gaires dėl pietų Korsikos (p. 6), kurias parengė Prancūzijos kelių eismo saugumo stebėjimo centras (žr. 7 išnašą).

([11]) Žr. visuomeninio televizijos kanalo „France 3 Corse“ reportažų ciklą apie Korsikos kelių būklę, skelbiama adresu https://france3-regions.francetvinfo.fr/corse/dossier-etats-des-lieux-des-routes-de-corse-et-enjeux-2730762.html (žiūrėta 2024 m. spalio 18 d.).

([12]) Žr. straipsnį dėl ypač rimtos padėties 2022 m., kai Korsikoje žuvusiųjų keliuose skaičius 2,5 karto viršijo šalies vidurkį, kuris skelbiamas adresu https://www.corsematin.com/articles/le-lourd-bilan-de-2022-sur-les-routes-corses-135750 (žiūrėta 2024 m. spalio 18 d.). Taip pat žr. 2023–2027 m. bendrąsias gaires dėl pietų Korsikos (p. 6), kurias parengė Prancūzijos kelių eismo saugumo stebėjimo centras (žr. 7 išnašą).

([13]) Žr. 2023–2027 m. bendrąsias gaires dėl pietų Korsikos (p. 6), kurias parengė Prancūzijos kelių eismo saugumo stebėjimo centras (žr. 7 išnašą).

([14]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006425?sommaire=6006454 (žiūrėta 2024 m. spalio 18 d.).

([15]) Žr. INSEE analizę dėl turizmo svarbos užimtumui Korsikoje, kuri skelbiama adresu https://www.insee.fr/fr/statistiques/6439057 (žiūrėta 2024 m. spalio 18 d.).

([16]) INSEE duomenimis, mažmeninė prekyba sudaro 67 % salos prekybos, t. y. devyniais punktais daugiau nei Prancūzijos vidurkis (https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006439?sommaire=6006454, žiūrėta 2024 m. spalio 18 d.).

([17]) 2023 m. balandžio 5 d. Prancūzijos valdžios institucijų pateiktos pastabos.

(20) 2020 m. lapkričio 17 d. nuomonėje dėl rinkų koncentracijos Korsikoje ir jos poveikio vietos konkurencijai (toliau – **konkurencijos institucijos nuomonė**) ([18]) Prancūzijos konkurencijos institucija teigia, kad „izoliuotumas yra pagrindinis konkretus salos ekonomikos plėtros apribojimas, nes dėl geografinės izoliacijos sąlygojamų papildomų kaštų gali sumažėti galimybė patekti į rinkas“ ([19]). Taigi konkurencijos institucija mano, kad „dėl izoliuotumo ir geografinio atokumo nuo žemyninės Prancūzijos didėja tiekimo kaštai, nes naudojimasis jūrų transportu yra struktūriškai brangesnis“. Taigi „ekonominės veiklos vykdytojus riboja tiekimo grandinė, kuri yra sudėtingesnė nei žemyninėje Prancūzijoje“ ([20]).

(21) Pavyzdžiui, konkurencijos institucija pažymi, kad degalų platinimo sektoriuje labai skiriasi degalų kaina, kurią moka Korsikos vartotojai, ir kaina, kuri mokama žemyninėje dalyje ([21]). Konkurencijos institucijos nuomone, šį skirtumą iš dalies galima paaiškinti tuo, kad Korsikoje degalai tiekiami tik jūra, o tai didina jų galutinę kainą. Be to, brangiau kainuoja degalus į degalines vežti keliais, nes dėl kalnuoto reljefo ilgėja vežimo laikas. Galiausiai dėl sezoninio, t. y su vasaros turizmo sezonu susijusio, paklausos pobūdžio atsargos turi būti valdomos pačiu laiku, todėl kyla rizika, kad bus taikomos kvotos, o tai gali sukelti didelių papildomų kaštų, nes Korsikos naftos saugyklų sandėliavimo pajėgumai yra riboti ([22]).

(22) Analogiškai maisto produktai ir vartojimo prekės Korsikoje yra gerokai brangesni nei likusioje Prancūzijos dalyje, o skirtumas atitinkamai sudaro 14 % ir 11 % ([23]). Konkurencijos institucijos nuomonėje teigiama, kad tai iš dalies lemia struktūriniai veiksniai, susiję su izoliuotumu ir sezoniškumu. Tiekimo grandinė iš pietų Prancūzijos pirkimo centrų taip pat pailgėja dėl būtinybės naudotis jūrų transportu ([24]). Dėl ribotų Korsikos parduotuvių sandėliavimo pajėgumų prekes tenka pristatyti dažniau nei žemyninėje dalyje ir joms negali būti taikomos tokios pačios pirkimo centrų nuolaidos kaip žemyninėje dalyje esančioms parduotuvėms ([25]).

(23) Apskritai INSEE pažymi, kad Korsikos regionas yra skurdžiausias žemyninės Prancūzijos regionas: 2018 m. žemiau skurdo ribos gyveno 18,5 % Korsikos gyventojų, o nacionaliniu lygmeniu – 14 %. Ši ekonominė ir socialinė padėtis taip pat pablogėjo dėl COVID-19 pandemijos 2020 m. ir 2021 m. ([26]) bei didelės infliacijos, kurią daugiausia lėmė nuo 2022 m. pradėjusios didėti energijos ir maisto kainos ([27]).

([18]) 2020 m. lapkričio 17 d. Nuomonė Nr. 20-A-11. Konkurencijos institucija nurodo, kad jos nuomonės paprašė ekonomikos ministras. Šio kreipimosi tikslas buvo informuoti valdžios institucijas apie įvairius konkurencijos klausimus, visų pirma susijusius su gyventojų perkamąja galia.

([19]) Ten pat, 25 punktas.

([20]) Ten pat, 26 punktas.

([21]) Konkurencijos institucija pažymi, kad dėl Korsikos geografinių ypatumų ir nepakankamai išvystyto viešojo transporto Korsikos namų ūkiai yra labai priklausomi nuo automobilių. Tačiau, nepaisant to, kad PVM tarifas saloje yra 7 procentiniais punktais mažesnis, Korsikoje, palyginti su žemynine dalimi, yra degalų kainos labai skiriasi – dyzelino kainos skiriasi maždaug +6,7 %, o bešvinio benzino 95 – +5,3%. Tai patvirtino ir INSEE (https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8, žiūrėta 2024 m. spalio 18 d.).

([22]) Daugiau informacijos pateikiama konkurencijos institucijos nuomonės 2 skyriuje.

([23]) Žr. INSEE tyrimą dėl 2022 m. kainų lygio Korsikoje, palyginti su žemynine Prancūzija, skelbiamą adresu https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8 (žiūrėta 2024 m. spalio 18 d.). Apskritai Korsikoje kainos yra 7 % didesnės, o nuo 2015 m. šis atotrūkis dar labiau išaugo, nepaisant to, kad Korsikoje žmonėms vartoti skirtiems produktams taikomas gerokai mažesnis PVM tarifas (2,1 % vietoje 5,5 % arba 20 % žemyninėje dalyje, priklausomai nuo produktų grupės).

([24]) Konkurencijos institucijos nuomonė, 590–594 punktai. Konkurencijos institucija pažymi, kad jūrų transporto kaštai yra vieni iš pagrindinių papildomų kaštų, kuriuos patiria dideli ir vidutiniai prekybos centrai: kitaip nei įprasta komercinė praktika į pirkimo kainas įskaičiuoti pristatymo kaštus iki numatytos prekių paskirties vietos, jūrų transporto kaštai nėra reguliariai įtraukiami į pirkimo kainą. Todėl Korsikos parduotuvės pačios padengia krovinių vežimo jūrų transportu tarp žemyninės dalies ir Korsikos kaštus.

([25]) Konkurencijos institucijos nuomonė, 595–598 punktai. Konkurencijos institucijos duomenimis, prekių pristatymas į Korsiką trunka ilgiau nei į bet kurią kitą žemyninės Prancūzijos vietovę. Paprastai pristatymas trunka tris dienas, t. y. vidutiniškai viena diena ilgiau nei pristatant parduotuvėms žemyninėje dalyje. Be to, žemyninėje dalyje esančios parduotuvės turi geresnes prekių logistikos sistemas, o Korsikos parduotuvės yra suvaržytos dėl jūrų transportui (laivų iškrovimas ir vežimas keliais) reikalingo laiko. Galiausiai Korsikoje trūksta vietos logistikos infrastruktūros (yra nedaug sandėliavimo vietų). Šie trys veiksniai turi dvi pasekmes Korsikos parduotuvėms. Pirma, norint užtikrinti parduotuvių atsargų papildymą, reikia dažnai vykti į žemyninę dalį ir atgal, todėl didėja tiekimo kaštai. Antra, dėl mažų Korsikos parduotuvių užsakomų prekių kiekių, visų pirma dėl ribotų sandėliavimo patalpų, žemyninės dalies pirkimo centrai Korsikos parduotuvėms taiko mažesnes nuolaidas.

([26]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/5386057 (žiūrėta 2024 m. spalio 18 d.).

([27]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021#tableau-figure3 (žiūrėta 2024 m. spalio 18 d.). Iš INSEE rinkmenos 4 pav. matyti, kad daugelis Korsikos savivaldybių asociacijų, ypač beveik visa šiaurinė salos dalis ir salos pietuose esanti Sartenė, Valenko ir Taravo komunų bendrija, kurios pagrindinė komuna yra Propriano, yra pernelyg jautrios infliacijai.

2.2. **Uosto infrastruktūra, naudojama jūrų transporto paslaugoms tarp žemyninės Prancūzijos ir Korsikos**

2.2.1. *Žemyninės dalies uostai*

(24) Žemyninės dalies uostai, naudojami jūrų transporto paslaugoms tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos, yra Marselio, Tulono ir Nicos uostai (toliau – **žemyninės dalies uostai**).

(25) Marselis yra daugiau nei už 60 km nuo Tulono (maždaug už 45 minučių kelio A50 greitkeliu ir mažiau nei už valandos traukiniu ([28])) ir beveik už 200 km nuo Nicos (maždaug už 2 valandų 30 minučių kelio A8 greitkeliu). Tulonas yra už 150 km nuo Nicos (maždaug 1 valanda 45 minučių kelio A57 ir A8 greitkeliais ir 1 valanda 45 minučių traukiniu ([29])).

1 pav.

Žemyninės dalies uostai ir Korsikos uostai



Šaltinis: „Gecodia“.

2.2.1.1. Marselio uostas

(26) Marselio uostas yra vienas didžiausių Prancūzijoje. Jis užtikrina daug nacionalinių ir tarptautinių jūrų transporto jungčių bei yra netoli Marselio miesto, kuris yra antras pagal gyventojų skaičių Prancūzijoje.

(27) Marselio uosto direkcija „Grand Port Maritime de Marseille“ yra viešoji pramonės ir prekybos agentūra.

([28]) Žr. geležinkelių bendrovės SNCF svetainę adresu https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-toulon-marseille (žiūrėta 2024 m. spalio 18 d.). Kasdien tarp Marselio ir Tulono vykdoma beveik 20 reisų, o vidutinė kelionės trukmė yra viena valanda.

([29]) Žr. SNCF svetainę adresu https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-nice-toulon (žiūrėta 2024 m. spalio 18 d.). Kasdien tarp Tulono ir Nicos vykdoma apie 15 reisų, o vidutinė kelionės trukmė yra dvi valandos.

(28) Marselio uostas yra pasaulinis uostas, kurio infrastruktūra leidžia teikti visų rūšių transporto paslaugas. Jame yra du pagrindiniai dokai:

— rytinis dokas (į vakarus nuo Marselio), kuriame yra dešimt jūrų transporto terminalų; į jį daugiausia plaukia keltai, keleiviniai-krovininiai laivai ir kruiziniai laivai, jame yra laivų remonto gamykla,

— vakarinis dokas (Pajūrio Fose), skirtas dideliam tarpžemyniniam krovinių (energijos, automobilių, konteinerių, specialių krovinių ir pan.) judėjimui.

(29) Rytiniame doke yra keturi jūrų terminalai, skirti keltams ir keleiviniams-krovininiams laivams, įskaitant du nacionalinius terminalus „Joliette“ ir „Arenc“, per kuriuos šiuo metu vykdomi jūrų transporto reisai į Korsiką (juose yra daugiau kaip 10 prieplaukų). Šie du terminalai turi tiesiogines jungtis su trimis greitkeliais: A7, kuris kerta visą Ronos koridorių nuo Liono iki Marselio, A50, kuris jungia Marselį ir Tuloną rytuose, ir A55, kuris jungia Marselį ir Martigu vakaruose.

2.2.1.2. Tulono uostas

(30) Tulono uostas užtikrina nacionalines ir tarptautines jūrų transporto jungtis (su Ispanija, Italija). Jis turi keturis terminalus Tulono įlankoje: du terminalus Bregajono rajone ir du terminalus, esančius atitinkamai Tulono ir Pajūrio La Seno miestų centruose. Tulono uostą valdo Varo prekybos ir pramonės rūmai (toliau – **Varo PPR**).

(31) Pietinis Bregajono terminalas skirtas tik sunkiasvoriams kroviniams vežti, o šiauriniame terminale (toliau – **Tulono terminalas „Bregajonas“**) įrengta viena prieplauka, skirta tik krovininiam transportui. Pajūrio La Sene esantis terminalas naudojamas tik kruiziniams laivams, o miesto centre esantis terminalas (toliau – **Tulono terminalas „Port de Commerce“**), kuris turi tris prieplaukas, skirtas keltams, kruiziniams laivams ir keleiviniams-krovininiams laivams. Tulono terminale „Port de Commerce“ šiuo metu teikiamos visos jūrų transporto paslaugos tarp Tulono ir Korsikos. Tulono uostas yra palyginti netoli A50 greitkelio ir Tulono geležinkelio stoties.

2.2.1.3. Nicos uostas

(32) Nicos uostas yra miesto centre. Jį valdo Nicos Žydrojo Kranto prekybos ir pramonės rūmai (toliau – **Nicos Žydrojo Kranto PPR**). Jame yra du terminalai, kurių kiekviename yra po dvi prieplaukas, prie kurių gali švartuotis keltai ir keleiviniai-krovininiai laivai. Abu terminalai daugiausia naudojami kruiziniams laivams ir keleivių, o kiek mažiau – krovininiams, laivams. Nicos uostas yra gana toli nuo greitkelių infrastruktūros (apie dešimt kilometrų), o geležinkelio stotis yra gana arti.

2.2.2. *Korsikos uostai*

(33) Korsikos uostai, turintys jūrų transporto jungtis su žemynine Prancūzija, yra Bastja, Ažaksjo, Il Rusas, Porto Vekjas ir Proprianas (toliau – **Korsikos uostai**).

(34) Proprianas yra vienintelis Korsikos uostas, turintis tik vieną maršrutą, jungiantį jį su žemynine Prancūzija (į Marselį). Kiti Korsikos uostai turi jungtis su trimis žemyninės dalies uostais (Marseliu, Tulonu, Nica).

(35) Visus Korsikos uostus valdo Korsikos prekybos ir pramonės rūmai (toliau – **Korsikos PPR**).

(36) Bastja miestas yra Korsikos šiaurės rytuose. Jis yra maždaug 70 km atstumu nuo Il Ruso (1 valanda 40 minučių automobiliu ir beveik 2 valandos viešuoju transportu), esančio Korsikos šiaurėje, 145 km nuo Porto Vekjo, esančio salos pietryčiuose, ir 150 km nuo Ažaksjo. Vakarinėje vidurio Korsikos dalyje esantis Ažaksjo miestas yra maždaug už 70 km nuo Propriano (maždaug 1 valanda 30 minučių automobiliu ir 2 valandos viešuoju transportu), kuris yra Korsikos pietvakariuose už 140 km nuo Porto Vekjo. Propriano ir Porto Vekjo miestus skiria 70 km atstumas (maždaug 1 valanda 30 minučių automobiliu ir 2 valandos viešuoju transportu).

(37) Geležinkelio stotis yra tik Bastja, Ažaksjo ir Il Ruso miestuose. Iš Porto Vekjo tarpmiestiniai autobusai veža į Ažaksjo, Proprianą ir Bastja, o iš Propriano – į Ažaksjo ir Porto Vekją. 1 lentelėje ir 2 lentelėje nurodyti apytikriai atstumai tarp vietovių viešuoju transportu ir paslaugų dažnumas:

1 lentelė

Geležinkelių transporto paslaugos Korsikoje

	Reisų į abi puses skaičius ([1]) per dieną	Kelionės trukmė
Ažaksjo–Bastja	5	4 val.
Ažaksjo–Il Rusas	2	4 val. 45 min.–5 val.
Bastja–Il Rusas	3	3 val. 15 min.

([1]) Vienas reisas į abi puses atitinka dvi keliones.
Šaltinis: Korsikos geležinkeliai.

2 lentelė

Tarpmiestinio transporto paslaugos Korsikoje (autobusai)

	Reisų į abi puses skaičius per dieną	Kelionės trukmė
Ažaksjo–Proprianas	5	1 val. 45 min.
Ažaksjo–Porto Vekjas	4	3 val. 30 min.
Proprianas–Porto Vekjas	3	1 val. 45 min.
Bastja–Il Rusas	2	1 val. 30 min.

Šaltinis: Korsikos teritorinė bendrija.

2.2.2.1. Bastja uostas

(38) Bastja yra didžiausias Korsikos uostas pagal keleivių ir krovinių vežimo apimtį, per kurį pervežama beveik 60 % viso krovinių srauto tarp Korsikos ir žemyninės dalies. Tai yra tarptautinis uostas, nes iš jo vykdomi reisai ne tik į Marselį, Tuloną ir Nicą, bet ir į Italiją.

(39) Bastja uoste yra aštuonių prieplaukų jūrų terminalas, kuriame gali švartuotis keltai ir keleiviniai-krovininiai laivai. Šiuo metu svarstomi planai išplėsti arba pastatyti didesnį uostą, nes esamas uostas yra labai apkrautas ([30]). Uostas yra miesto centre, į jį atvykstama teritoriniu keliu Nr. 20 iš Bastja į Ažaksjo.

2.2.2.2. Ažaksjo uostas

(40) Ažaksjo yra antras didžiausias Korsikos uostas pagal keleivių ir krovinių vežimo apimtį. Be reguliarių jūrų transporto maršrutų į Marselį, Tuloną ir Nicą, iš Ažaksjo uosto taip pat vykdomi sezoniniai maršrutai į Porto Torresą (Sardinija), Kalvi ir Proprianą.

(41) Ažaksjo uoste yra šešių prieplaukų jūrų terminalas, kuriame gali švartuotis keltai ir keleiviniai-krovininiai laivai. Uostas yra miesto centre, į jį atvykstama teritoriniu keliu Nr. 20 į Bastja šiaurės rytuose ir teritoriniu keliu Nr. 40 į Bonifačą pietiniame salos pakraštyje.

([30]) http://www.bastia.port.fr/developpement/ (žiūrėta 2024 m. spalio 18 d.).

2.2.2.3. Il Ruso uostas

(42) Il Ruso uoste, esančiame miesto centre, yra jūrų terminalas su dviem prieplaukomis keltams ir keleiviniams-krovininiams laivams. Tai vienintelis Korsikos uostas, kuriame leidžiama krauti 1 klasės pavojinguosius krovinius (sprogiąsias medžiagas ir gaminius). Jis užtikrina greitą susisiekimą su teritoriniu keliu Nr. 30, jungiančiu Kalvi (25 km į vakarus) su Ponte Leča vidurio Korsikoje.

2.2.2.4. Porto Vekjo uostas

(43) Porto Vekjo uoste, esančiame miesto centre, yra jūrų terminalas su dviem prieplaukomis keltams ir keleiviniams-krovininiams laivams. Iš jo gana greitai pasiekiamas teritorinis kelias Nr. 10 į Bonifačą pietuose ir Bastja šiaurėje.

2.2.2.5. Propriano uostas

(44) Propriano uoste, esančiame miesto centre, yra jūrų terminalas su dviem prieplaukomis keltams ir keleiviniams-krovininiams laivams. Iš jo gana greitai pasiekiamas teritorinis kelias Nr. 40, jungiantis Bonifačą pietuose ir Ažaksjo šiaurėje.

2.3. **Jūrų transporto paslaugos tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos**

(45) Prancūzijos valdžios institucijos pateikė 2016–2020 m. teiktų jūrų transporto paslaugų aprašymą ([31]). 2016–2020 m. jūrų transporto paslaugas tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos dalies teikė trys jūrų transporto veiklos vykdytojai: įmonės „Corsica Ferries“ (iš Tulono ir Nicos), „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ (iš Marselio). Ketvirtasis veiklos vykdytojas, įmonė „Moby Line“, 2016–2019 m. taip pat teikė jūrų transporto paslaugas tarp Nicos ir Korsikos.

2.3.1. *Krovinių vežimas jūrų transportu*

(46) Jūrų transportas yra dominuojanti krovinių vežimo tarp žemyninės Prancūzijos ir Korsikos rūšis. Apskritai krovinių vežimo jūrų transportu tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos srautas yra gana stabilus ištisus metus. Per COVID-19 sveikatos krizę jis labai nesumažėjo.

2.3.1.1. Duomenys apie krovinių vežimą jūrų transportu tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos

(47) Jūriniai kroviniai į Korsiką vežami tik iš žemyninės Prancūzijos maršrutais tarp žemyninės dalies ir Korsikos uostų.

(48) Kalbant apie žemyninės dalies uostus, daugiausia krovinių vežama maršrutais į Marselį ir iš jo (3 lentelėje ir 4 lentelėje). Marselio uostas turi gana stabilią rinkos dalį, kuri sudaro apie 80 % viso krovinių vežimo tarp žemyninės Prancūzijos ir Korsikos (4 lentelė).

3 lentelė

Krovinių vežimas tarp žemyninės Prancūzijos ir Korsikos pagal žemyninės dalies uostus (importas / eksportas, tiesiniais metrais ([1]))

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

([1]) Tiesinis metras (arba **TM**) – matavimo vienetas, naudojamas matuoti prekes, parduodamas pagal metrą su pastoviu skerspjūviu. Jis taip pat naudojamas pastovių elementų (pvz., priekabų) ilgiui nurodyti, neatsižvelgiant į kitus jų matmenis.
Šaltinis: 2023 m. balandžio 5 d. Prancūzijos valdžios institucijų pateiktos pastabos.

([31]) Šiame sprendime pateikti eismo duomenys neapima 2021 m. ar 2022 m., nes Prancūzijos valdžios institucijos viešosios paslaugos poreikį ėmėsi nustatyti 2021 m. pabaigoje.

4 lentelė

Krovinių vežimas tarp žemyninės Prancūzijos ir Korsikos pagal žemyninės dalies uostus (importas / eksportas, %)

	2016 m.	2017 m.	2018 m.	2019 m.	2020 m.
Marselis	77 %	81 %	82 %	82 %	81 %
Tulonas	21 %	18 %	17 %	17 %	17 %
Nica	2 %	2 %	1 %	1 %	2 %
Iš viso	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Šaltinis: 2023 m. balandžio 5 d. Prancūzijos valdžios institucijų pateiktos pastabos.

(49) Kalbant apie Korsikos uostus, daugiausia krovinių vežama per Ažaksjo ir Bastja uostus (5 lentelė ir 6 lentelė). Kaip matyti iš 6 lentelės, 2016–2020 m. šių dviejų uostų rinkos dalis buvo gana stabili ir sudarė apie 35 % (Ažaksjo) ir 50 % (Bastja) viso krovinių srauto tarp žemyninės Prancūzijos ir Korsikos.

5 lentelė

Krovinių vežimas tarp žemyninės Prancūzijos ir Korsikos pagal Korsikos uostus (importas / eksportas, TM)

	2016 m.	2017 m.	2018 m.	2019 m.	2020 m.
Ažaksjo	715 919	800 026	802 201	782 495	757 982
Bastja	1 006 938	1 088 862	1 079 361	1 082 717	1 037 295
Porto Vekjas	147 864	171 071	183 007	205 642	194 656
Proprianas	67 793	73 093	69 820	72 152	66 747
Il Rusas	93 243	98 146	102 210	118 132	94 607
Iš viso	**2 031 757**	**2 231 198**	**2 236 599**	**2 261 138**	**2 151 287**

Šaltinis: 2023 m. balandžio 5 d. Prancūzijos valdžios institucijų pateiktos pastabos.

6 lentelė

Krovinių vežimas tarp žemyninės Prancūzijos ir Korsikos pagal Korsikos uostus (importas / eksportas, %)

	2016 m.	2017 m.	2018 m.	2019 m.	2020 m.
Ažaksjo	35 %	36 %	36 %	35 %	35 %
Bastja	50 %	49 %	48 %	48 %	48 %
Porto Vekjas	7 %	8 %	8 %	9 %	9 %
Proprianas	3 %	3 %	3 %	3 %	3 %
Il Rusas	5 %	4 %	5 %	5 %	4 %
Iš viso	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Šaltinis: 2023 m. balandžio 5 d. Prancūzijos valdžios institucijų pateiktos pastabos.

2.3.1.2. Krovinių vežimo jūrų transportu rūšys

(50) Kroviniai tarp žemyninės Prancūzijos ir Korsikos vežami tik ro-ro transporto ([32]) priemonėmis, naudojant atitinkamus laivus, t. y. **ro-ro keleivinius** (keleiviniai-krovininiai laivai) ([33]) ir tik **ro-ro** (vežančius tik krovinius) laivus. Išskyrus tam tikrus specialius krovinius (cementą, sunkias pakuotes ir pan.), transportui tarp Korsikos ir žemyninės dalies naudojami tik ro-ro keleiviniai laivai.

(51) Prancūzijos valdžios institucijų teigimu ([34]), krovininis ro-ro transportas skirstomas į velkamuosius ir nevelkamuosius krovinius.

(52) Velkamieji kroviniai apibrėžiami kaip krovinių vežimas ilgesnėmis nei 6 metrų kelių transporto priemonėmis, turinčiomis nuosavą varomąją įrangą (mikroautobusais, sunkvežimiais ir panašiomis transporto priemonėmis, taip pat puspriekabėmis, sujungtomis su vilkiku). Todėl šių transporto priemonių vairuotojas gali tiesiogiai įvažiuoti į laivą ir išvažiuoti iš jo ir uosto tvarkymo darbai nereikalingi. Visi trys žemyninės dalies ir Korsikos uostai dirba su velkamaisiais kroviniais.

(53) Nevelkamaisiais kroviniais laikomas krovinių vežimas puspriekabėmis ([35]). Pakraunant laivą, puspriekabė išvykimo krantinėje atkabinama nuo vilkiko ir prijungiama prie specialaus uosto vilkiko, o atvykimo uoste atliekamas atvirkštinis veiksmas, t. y. kitas vilkikas nuvelka puspriekabę į paskirties vietą. Nevelkamųjų krovinių vežimas sudaro didžiausią krovinių vežimo jūrų transportu tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos dalį (2016–2020 m. vidutiniškai 64 % visų pervežtų TM, palyginti su 36 %, tenkančiais velkamiesiems kroviniams).

2.3.1.2.1. Velkamieji kroviniai

(54) Kalbant apie žemyninės dalies uostus, velkamųjų krovinių vežimas daugiausia vykdomas per Marselio ir Tulono (7 lentelė ir 8 lentelė) uostus. 2016–2020 m. Marselio uoste velkamieji kroviniai vidutiniškai sudarė apie 20 % visų į Korsiką ir iš jos vežamų krovinių.

7 lentelė

Velkamųjų krovinių vežimas pagal žemyninės dalies uostus (importas / eksportas, TM)

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

Šaltinis: 2023 m. balandžio 5 d. Prancūzijos valdžios institucijų pateiktos pastabos.

([32]) Ro-ro transportas – tai krovinių (automobilių, sunkiasvorių krovininių transporto priemonių, priekabų, statybos mašinų ir negabaritinės įrangos) vežimas specialiais laivais, kurie vadinami ro-ro laivais.

([33]) Pagal 2017 m. lapkričio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2017/2110 dėl inspektavimo, kuriuo užtikrinamas saugus reguliariąsias paslaugas teikiančių ro-ro keleivinių laivų ir greitaeigių keleivinių laivų eksploatavimas, sistemos ir kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės ir panaikinama Tarybos direktyva 1999/35/EB (OL L 315, 2017 11 30, p. 61, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj), 2 straipsnio 1 punktą, ro-ro keleivinis laivas – laivas su įrenginiais, skirtais kelių transporto priemonėms arba geležinkelio transporto priemonėms įvažiuoti į laivą ir išvažiuoti iš jo, plukdantis daugiau kaip 12 keleivių.

([34]) 2023 m. balandžio 5 d. Prancūzijos valdžios institucijų pateiktos pastabos.

([35]) Puspriekabės – tai transporto priemonės be variklių, kurių ratai yra tik gale. Priekinė dalis neturi ratų ir yra pritaikyta vežėjų transporto priemonių arba puspriekabių vilkikų traukos įrenginiui. Vilkikas ir puspriekabė sudaro sujungtąją transporto priemonę.

8 lentelė

Velkamųjų krovinių vežimas pagal žemyninės dalies uostus (importas / eksportas, %)

	2016 m.	2017 m.	2018 m.	2019 m.	2020 m.
Marselis	47 %	45 %	48 %	47 %	42 %
Tulonas	49 %	50 %	49 %	50 %	54 %
Nica	4 %	4 %	3 %	2 %	5 %
Iš viso	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Šaltinis: 2023 m. balandžio 5 d. Prancūzijos valdžios institucijų pateiktos pastabos.

2.3.1.2.2. Nevelkamieji kroviniai

(55) Marselio uostas yra vienintelis žemyninės dalies uostas, kuriame 2016–2020 m. buvo tvarkomi nevelkamieji kroviniai, vežami į Korsiką ir iš jos. Visi Korsikos uostai tvarko nevelkamuosius krovinius. Šios rūšies kroviniai vežami tik tarp Marselio ir Korsikos uostų.

2.3.2. *Keleivių vežimas jūrų transportu*

(56) Keleivių vežimo jūrų transportu paslaugos teikiamos tarp Korsikos ir Prancūzijos / Italijos. 2014–2019 m. susisiekimas su žemynine Prancūzija sudarė vidutiniškai apie 65 % viso keleivių vežimo jūrų transportu, 2017 m. ir 2018 m. pervežta daugiau kaip 2,7 mln. keleivių, o 2019 m. jų skaičius sumažėjo iki 2,52 mln. 2020 m., kilus COVID-19 sveikatos krizei, keleivių vežimas jūrų transportu sumažėjo 32 %.

(57) Kitaip nei krovinių vežimas jūrų transportu, keleivių vežimas jūrų transportu yra sezoninis, o paklausa sezono metu (t. y. nuo balandžio iki spalio mėn.) yra didesnė nei likusiais mėnesiais.

(58) Didžioji dalis keleivių vežimo jūrų transportu žemyninės dalies uostuose sutelkta Tulone (9 lentelė ir 10 lentelė). 2016–2020 m. Marselio ir Tulono uostų rinkos dalys šiek tiek padidėjo, o Nicos uosto – gerokai sumažėjo (10 lentelė).

9 lentelė

Keleivių vežimas jūrų transportu tarp žemyninės Prancūzijos ir Korsikos pagal žemyninės dalies uostus (keleivių skaičius)

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

Šaltinis: 2023 m. balandžio 5 d. Prancūzijos valdžios institucijų pateiktos pastabos.

10 lentelė

Keleivių vežimas jūrų transportu tarp žemyninės Prancūzijos ir Korsikos pagal žemyninės dalies uostus (%)

	2016 m.	2017 m.	2018 m.	2019 m.	2020 m.
Marselis	23 %	24 %	25 %	26 %	28 %
Tulonas	51 %	51 %	50 %	58 %	60 %
Nica	27 %	25 %	25 %	16 %	13 %
Iš viso	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Šaltinis: 2023 m. balandžio 5 d. Prancūzijos valdžios institucijų pateiktos pastabos.

(59) Didžioji dalis keleivių vežimo jūrų transportu Korsikos uostuose sutelkta Bastja ir Ažaksjo. Kaip matyti iš 11 lentelės ir 12 lentelės, keleivių srautas Korsikos uostuose pasiskirstė gana stabiliai.

11 lentelė

Keleivių vežimas jūrų transportu tarp žemyninės Prancūzijos ir Korsikos pagal Korsikos uostus (keleivių skaičius)

	2016 m.	2017 m.	2018 m.	2019 m.	2020 m.
Ažaksjo	967 182	1 008 021	983 285	926 771	629 585
Bastja	1 139 099	1 155 137	1 133 514	1 055 491	698 844
Il Rusas	368 783	375 960	391 792	320 997	212 632
Porto Vekjas	146 495	147 009	152 477	166 922	144 355
Proprianas	66 946	65 047	63 761	57 032	45 048
Iš viso	**2 688 505**	**2 751 174**	**2 724 829**	**2 527 213**	**1 730 464**

Šaltinis: 2023 m. balandžio 5 d. Prancūzijos valdžios institucijų pateiktos pastabos.

12 lentelė

Keleivių vežimas jūrų transportu tarp žemyninės Prancūzijos ir Korsikos pagal Korsikos uostus (%)

	2016 m.	2017 m.	2018 m.	2019 m.	2020 m.
Ažaksjo	36 %	37 %	36 %	37 %	36 %
Bastja	42 %	42 %	42 %	42 %	38 %
Il Rusas	14 %	14 %	14 %	13 %	12 %
Porto Vekjas	5 %	5 %	6 %	7 %	8 %
Proprianas	2 %	2 %	2 %	2 %	2 %
Iš viso	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Šaltinis: 2023 m. balandžio 5 d. Prancūzijos valdžios institucijų pateiktos pastabos.

2.4. **Teisinė sistema, reglamentuojanti jūrų transporto paslaugas, teikiamas tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos**

(60) Europos Sąjungoje jūrų transportas buvo liberalizuotas 1992 m., kai buvo priimtas Reglamentas dėl jūrų kabotažo (toliau – **Kabotažo reglamentas**) ([36]). Tačiau Prancūzijos valdžios institucijos niekada netaikė visiško jūrų transporto paslaugų liberalizavimo vykdant susisiekimą jūrų transportu su Korsika, nes dėl viešųjų paslaugų poreikių reikėjo apskritai apriboti tokių paslaugų teikimo laisvę.

(61) Todėl šiuo metu tarp žemyninės Prancūzijos ir Korsikos nėra visiškai komercinio transporto. Jūrų transporto paslaugos teikiamos pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimų schemą (toliau – **VPĮ schema**), kaip apibrėžta Kabotažo reglamento 2 straipsnio 4 dalyje ir 4 straipsnio 2 dalyje, arba pagal paslaugų viešojo pirkimo sutartį, atitinkančią Kabotažo reglamento 2 straipsnio 3 dalyje ir 4 straipsnio 1 dalyje pateiktą apibrėžtį.

2.4.1. *VPĮ schema*

(62) 2013 m. gruodžio 20 d. Korsikos asamblėjos nutarimu Nr. 13/263, iš dalies pakeistu 2018 m. liepos 27 d. asamblėjos nutarimu Nr. 18/266 ir 2019 m. balandžio 25 d. asamblėjos nutarimu Nr. 19/128, Korsikos teritorinė bendrija (toliau – **CdC**) nustatė VPĮ schemą, kurioje nustatyti su viešųjų paslaugų įsipareigojimai, kurių turi laikytis veiklos vykdytojai, norintys teikti jūrų transporto paslaugas tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos (toliau – **2019 m. VPĮ schema**) ([37]).

(63) 2019 m. VPĮ schema taikoma visoms jūrų transporto paslaugoms, teikiamoms tarp Korsikos uostų ir trijų žemyninės dalies uostų nuo 2019 m. spalio 1 d. dešimties metų laikotarpiu, t. y. iki 2029 m. rugsėjo 30 d. Joje numatyti tam tikri įpareigojimai, kurių reikia laikytis, įskaitant minimalų reisų į abi puses skaičių, kuris turi būti užtikrintas kiekvienu jūrų maršrutu per metus, ir didžiausius krovinių / keleivių vežimo tarifus, kurių veiklos vykdytojai negali viršyti. 2019 m. VPĮ schemoje nenumatyta jokia finansinė kompensacija jūrų transporto veiklos vykdytojams už joje nustatytų viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą.

2.4.2. *1976–2022 m. sudarytų paslaugų viešojo pirkimo sutarčių istorija*

(64) Istoriškai ir iki šiol pagal paslaugų viešojo pirkimo sutartį teikiamos tik jūrų transporto paslaugos tarp Marselio ir Korsikos uostų. Jūrų transporto paslaugos iš Tulono ir Nicos uostų buvo teikiamos pagal VPĮ schemą.

(65) Pirmoji viešųjų paslaugų koncesija tarp valstybinės įmonės „Société Nationale Corse Méditerranée“ (toliau – **SNCM**) bei privačiosios įmonės „Compagnie Méridionale de Navigation“ (dabar „La Méridionale“) ir Prancūzijos valstybės pasirašyta 1976 m., siekiant užtikrinti teritorinį tęstinumą tarp Korsikos ir žemyninės dalies 25 metus, t. y. iki 2001 m.

(66) Nuo 2002 m. sausio 1 d. pagal su CdC sudarytą paslaugų viešojo pirkimo sutartį SNCM per „La Méridionale“ penkerių metų laikotarpį teikė paslaugas tarp Marselio ir Korsikos.

(67) Nuo 2007 m. liepos 1 d. iki 2013 m. gruodžio 31 d. SNCM ir „La Méridionale“ teikė šias paslaugas pagal 2007 m. birželio 7 d. sudarytą naują paslaugų viešojo pirkimo sutartį (toliau – **2007–2013 m. PVPS**), apimančią visus penkis maršrutus tarp Marselio ir Korsikos uostų. Komisija pripažino, kad dalis kompensacijos, suteiktos pagal 2007–2013 m. PVPS, yra su vidaus rinka nesuderinama valstybės pagalba ([38]).

([36]) 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3577/92, taikantis laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas), (OL L 364, 1992 12 12, p. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1992/3577/oj).

([37]) 2019 m. balandžio 25 d. nutarimas Nr. 19/128, kuriame nustatyta išsami informacija apie 2019 m. VPĮ schemą, skelbiamas adresu https://www.isula.corsica/assemblea/downloads/Deliberations-AC-2019_t21928.html (žiūrėta 2024 m. spalio 18 d.).

([38]) 2013 m. gegužės 2 d. Komisijos sprendimas 2013/435/ES dėl valstybės pagalbos SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN), kurią Prancūzija suteikė bendrovėms „Société Nationale Corse Méditerranée“ ir „Compagnie Méridionale de Navigation“, (OL L 220, 2013 8 17, p. 20, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2013/435/oj). Tame sprendime Komisija laikėsi nuomonės, kad keleivių ir krovinių vežimo jūrų transportu viešųjų paslaugų, teikiamų visus metus (pagrindinės paslaugos), finansavimas yra suderinamas su vidaus rinka. Tačiau ji pripažino, kad CdC mokama kompensacija už papildomų keleivių vežimo paslaugų tarp Marselio ir kiekvieno iš penkių Korsikos uostų finansavimą vasaros laikotarpiu yra nesuderinama.

(68) 2013 m. rugsėjo 6 d. Korsikos asamblėjos sprendimu CdC nusprendė sudaryti penkias atskiras paslaugų viešojo pirkimo sutartis dėl kiekvieno iš penkių maršrutų tarp Marselio uosto ir Korsikos uostų 2014–2023 m. laikotarpiui. CdC šias sutartis sudarė su įmonėmis SNCM ir „La Méridionale“. Tačiau po to, kai 2014 m. lapkričio 28 d. įmonei SNCM buvo iškelta administracinė byla, kurią išnagrinėjęs Marselio komercinis teismas 2015 m. lapkričio 20 d. priėmė sprendimą, 2015 m. gruodžio mėn. SNCM nutraukė sutartį. Didžiąją dalį jos turto 2016 m. įsigijo konsorciumas „Corsica Maritima“ ir jį įtraukė į naują laivybos bendrovę „Corsica Linea“, kuri pradėjo veiklą 2015 m. gruodžio 10 d. „Corsica Linea“ tapo 2014–2023 m. paslaugų viešojo pirkimo sutarčių subrangove iki 2016 m. spalio 1 d., kai sutartys buvo nutrauktos Bastja administracinio teismo 2015 m. balandžio 7 d. sprendimu.

(69) Su konsorciumu „Corsica Linea – La Méridionale“ vėliau buvo sudarytos kelios „laikinos“ paslaugų viešojo pirkimo sutartys dėl keleivių ir krovinių vežimo jūrų transportu 2016–2022 m.:

— penkios maršrutus tarp Marselio uosto ir kiekvieno iš Korsikos uostų apimančios paslaugų viešojo pirkimo sutartys, sudarytos laikotarpiui nuo 2016 m. spalio 1 d. iki 2017 m. rugsėjo 30 d.,

— penkios maršrutus tarp Marselio uosto ir kiekvieno iš Korsikos uostų apimančios paslaugų viešojo pirkimo sutartys, sudarytos laikotarpiui nuo 2017 m. spalio 1 d. iki 2019 m. gegužės 31 d. ir pratęstos iki 2019 m. rugsėjo 30 d.,

— penkios maršrutus tarp Marselio uosto ir kiekvieno iš Korsikos uostų apimančios paslaugų viešojo pirkimo sutartys, sudarytos laikotarpiui nuo 2019 m. spalio 1 d. iki 2020 m. gruodžio 31 d. ir pratęstos iki 2021 m. vasario 28 d.(toliau – **2019–2020 m. PVPS**) ([39]),

— penkios maršrutus tarp Marselio uosto ir kiekvieno iš Korsikos uostų paslaugų apimančios viešojo pirkimo sutartys, sudarytos laikotarpiui nuo 2021 m. kovo 1 d. iki 2022 m. gruodžio 31 d. (toliau – **2021–2022 m. PVPS**) ([40]).

(70) Komisija atlieka atskirą valstybės pagalbos tyrimą dėl 2019–2020 m. PVPS (registracijos numeris SA.49207).

3. PVPS APIBŪDINIMAS

3.1. PVPS tikslas

(71) Ši procedūra vykdoma dėl priemonių, susijusių su finansine kompensacija, kurią OTC skiria pagal kiekvieną iš penkių PVPS, susijusių su susisiekimu jūrų transportu su Korsika laikotarpiu nuo 2023 m. sausio 1 d. iki 2030 m. gruodžio 31 d. PVPS yra susijusios su krovinių ir keleivių vežimo jūrų transportu paslaugų teikimu kiekvienoje jūrų transporto jungtyje tarp Marselio uosto ir kiekvieno iš Korsikos uostų (33 konstatuojamoji dalis). Bendra pagalbos suma yra apie 853 600 000 EUR.

(72) PVPS tikslas – patenkinti Prancūzijos valdžios institucijų nustatytus krovinių ir keleivių vežimo jūrų transportu viešųjų paslaugų poreikius kiekviename iš šių maršrutų.

3.2. PVPS gavėjai

(73) PVPS gavėjai yra įmonės „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ (toliau – **PVPS gavėjai** arba **koncesininkai**), veikiančios atskirai arba kartu (13 lentelė)

([39]) 2019–2020 m. PVPS buvo sudarytos dėl keleivių (dėl medicininių priežasčių keliaujančių keleivių, studentų, velkamuosius krovinius lydinčių vairuotojų ir, tik Marselio ir Propriano maršrute, visų keleivių) ir krovinių (velkamųjų krovinių ir nevelkamųjų krovinių) vežimo jūrų transportu.

([40]) 2021–2022 m. PVPS tikslas buvo toks pats kaip ir 2019–2020 m. PVPS.

13 lentelė

PVPS gavėjai

Pirkimo dalys	Maršrutai	Koncesininkai
1	Marselis–Ažaksjo	Konsorciumas „Corsica Linea - La Méridionale“
2	Marselis–Bastja	„Corsica Linea“
3	Marselis–Porto Vekjas	„La Méridionale“
4	Marselis–Proprianas	„Corsica Linea“
5	Marselis–Il Rusas	„Corsica Linea“

Šaltinis: 2022 m. gruodžio 27 d. Prancūzijos valdžios institucijų pranešimas.

3.2.1. *„Corsica Linea“*

(74) „Corsica Linea“ yra paprastoji akcinė bendrovė, kuri specializuojasi keleivių ir krovinių vežimo jūrų transportu srityse ([41]).

(75) „Corsica Linea“ yra grupės „CM Holding“, kurią sudaro 150 įmonių ir kuri turi 15 pagrindinių akcininkų, patronuojamoji įmonė. Joje dirba daugiau kaip 1 000 darbuotojų, o jos laivyną sudaro devyni laivai.

(76) Šiuo metu bendrovė su Prancūzijos vėliava teikia jūrų transporto paslaugas tarp Korsikos ir Marselio uosto pagal PVPS, taip pat jūrų transporto paslaugas iš Marselio uosto į Tunisą ir Alžyrą ([42]).

3.2.2. *„La Méridionale“*

(77) „La Méridionale“ yra akcinė bendrovė, kuri specializuojasi keleivių ir krovinių vežimo jūrų transportu srityse ([43]).

(78) Nuo 2023 m. birželio 1 d. „La Méridionale“ yra grupės CMA CGM patronuojamoji įmonė, įsigyta iš grupės STEF, kuriai įmonė priklausė nuo 2009 m. Įmonėje „La Méridionale“ dirba beveik 650 darbuotojų, o jos laivyną sudaro keturi laivai ([44]).

(79) Šiuo metu bendrovė su Prancūzijos vėliava teikia jūrų transporto paslaugas tarp Korsikos ir Marselio uosto pagal PVPS, o nuo 2024 m. pagal 2019 m. VPĮ schemą teikia reguliarias jūrų transporto paslaugas tarp Tulono ir Il Ruso. Ji taip pat teikia jūrų transporto paslaugas iš Marselio uosto į Maroką.

3.3. **Priemones skirianti administracinė institucija**

(80) Savo pranešime Prancūzijos valdžios institucijos nurodė, kad už priemonių skyrimą atsakinga institucija yra OTC.

(81) OTC yra regioninio lygmens viešoji pramonės ir komercinė agentūra, įsteigta 1991 m. gegužės 13 d. Įstatymu Nr. 91-428, kuriuo nustatytas Korsikos teritorinės bendrijos statutas.

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

(82) Regionų ir vietos valdžios institucijų bendrojo kodekso (toliau – **CGCT**) L. 4420-20 straipsnyje nustatytos OTC užduotys ir įgaliojimai bei nurodyta, kad jos priežiūrą vykdo CdC (kuri pati yra valdžios institucija pagal CGCT L. 4421-1 straipsnį ([45])) ([46]). Pagal CGCT L. 4420-20 straipsnį, OTC pirmininkauja vykdomasis tarybos narys, paskirtas CdC vykdomosios tarybos pirmininko. Į CdC paskirtas valstybės atstovas automatiškai dalyvauja OTC valdybos posėdžiuose ir yra jos nutarimų adresatas. OTC vadovauja direktorius, paskirtas vykdomosios tarybos nutarimu OTC pirmininko siūlymu. OTC valdybą sudaro socialinių ir profesinių organizacijų atstovai ir, visų pirma, išrinkti Korsikos asamblėjos, kuri yra vienas iš CdC organų pagal CGCT L. 4422-1 straipsnį, atstovai.

(83) Vadovaudamasi CdC nustatytomis gairėmis ([47]), OTC yra atsakinga už oro ir jūrų transporto tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos politikos formavimą, koordinavimą ir įgyvendinimą. Pagal CGCT L. 4420-20 straipsnį, OTC su įmonėmis, paskirtomis vykdyti oro ir jūrų maršrutus, būtinus teritoriniam tęstinumui užtikrinti, sudaro paslaugų viešojo pirkimo sutartis, kuriose nustatomi tarifai, veiklos sąlygos, paslaugų kokybė ir stebėsenos tvarka.

(84) Šiuo atžvilgiu CGCT L. 4420-20 straipsnyje nustatyta, kad OTC finansuoja sutartis CGCT L. 4425-26 straipsnyje numatytos teritorinio tęstinumo dotacijos, kurią jai moka CdC, lėšomis. Šią dotaciją CdC gauna iš valstybės pagal CGCT L. 4425-23 straipsnį. Metinė 187 mln. EUR teritorinio tęstinumo dotacija skirta Korsikos ir žemyninės dalies oro ir jūrų teritorinio tęstinumo priemonėms finansuoti ([48]).

3.4. **Jūrų transporto tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos viešosios paslaugos poreikio apibūdinimas**

(85) Šiame skirsnyje pirma apibūdinamos i) Prancūzijos valdžios institucijų pradėtos procedūros, kuriomis buvo siekiama apibūdinti viešosios paslaugos poreikį. Po to apibūdinamos Prancūzijos valdžios institucijų išvados dėl ii) keleivių vežimo jūrų transportu ir iii) krovinių vežimo jūrų transporto poreikio buvimo.

3.4.1. *Prancūzijos valdžios pradėtų procedūrų, kuriomis buvo siekiama apibūdinti viešosios paslaugos poreikį, pristatymas*

(86) Atsižvelgdamos į tai, kad 2022 m. gruodžio 31 d. baigia galioti 2021–2022 m. PVPS (69 konstatuojamoji dalis), Prancūzijos valdžios institucijos 2021 m. gruodžio mėn. ėmėsi analizės, siekdamos išsiaiškinti, ar tarp naudotojų tebėra jūrų transporto tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos, visų pirma tarp Marselio ir penkių Korsikos uostų, viešosios paslaugos poreikis.

(87) Prancūzijos valdžios institucijos nurodė, kad metodas, kuriuo buvo siekiama nustatyti, ar toks krovinių ir keleivių vežimo jūrų transportu poreikis tebėra, turėjo būti taikomas trimis etapais.

(88) Pirmame etape reikėjo nustatyti ir kiekybiškai įvertinti jūrų transporto paslaugų paklausą tarp naudotojų. Tuo tikslu Prancūzijos valdžios institucijos surengė dvi viešas konsultacijas.

(89) Antro etapo tikslas buvo nustatyti, ar rinka gali visiškai ar iš dalies patenkinti nustatytą paklausą tarp naudotojų. Šiuo klausimu Prancūzijos valdžios institucijos taip pat surengė viešas konsultacijas.

([45]) https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000033463146/2023-01-01 (žiūrėta 2024 m. spalio 18 d.).
([46]) Id.
([47]) Pagal CGCT L. 4424-18 straipsnį, CdC, remdamasi teritorinio tęstinumo principu, kuriuo siekiama sušvelninti izoliuotumo apribojimus, nustato jūrų transporto tarp Korsikos ir bet kurios vietovės žemyninėje Prancūzijoje organizavimo tvarką, ypač paslaugų ir tarifų atžvilgiu.
([48]) Korsikos regioninių audito rūmų ataskaita, 2021 m. lapkričio 2 d., 2.1 skirsnis, paskelbta Prancūzijos Audito Rūmų svetainėje adresu https://www.ccomptes.fr/fr/documents/57539 (žiūrėta 2024 m. spalio 18 d.).

(90) Prancūzijos valdžios institucijos šiuos pirmuosius du etapus pavedė ekonominių konsultacijų įmonei „Gecodia“. Ji visų pirma buvo atsakinga už informacijos, surinktos iš naudotojų ir veiklos vykdytojų, rinkimą ir tvarkymą, taip pat už atsakymų, gautų po OTC surengtų viešų konsultacijų, apibendrinimo parengimą. „Gecodia“ taip pat buvo atsakinga už papildomus tyrimus, kurie buvo atliekami siekiant nustatyti, ar yra jūrų transporto tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos viešosios paslaugos poreikis.

(91) Antro etapo pabaigoje „Gecodia“ pateikė OTC 2022 m. kovo 14 d. galutinę ataskaitą (toliau – **„Gecodia“ ataskaita**). „Gecodia“ ataskaitoje analizuojama rinkos paklausa bei pasiūla ir daromos išvados, ar esama jūrų transporto tarp Korsikos ir žemyninės dalies viešosios paslaugos poreikio.

(92) Trečiame etape buvo siekiama nustatyti metodą, kuris darytų mažiausią poveikį tinkamam vidaus rinkos veikimui tenkinant nustatytą viešosios paslaugos poreikį. Šio paskutinio etapo tikslas buvo užtikrinti, kad CdC sprendimai dėl to, kaip patenkinti nustatytą viešosios paslaugos poreikį, mažiausiai ribotų konkurenciją. Trečias etapas bus apibūdintas 3.5 skirsnyje.

3.4.1.1. Procedūros, pradėtos siekiant nustatyti, ar yra paklausa tarp naudotojų

(93) Siekdamos užbaigti 88 konstatuojamojoje dalyje nurodytą pirmą etapą, 2021 m. gruodžio 7 d. Prancūzijos valdžios institucijos pradėjo viešas konsultacijas su krovinių ir keleivių vežimo jūrų transportu maršrutais tarp Marselio uosto ir penkių Korsikos uostų naudotojais (toliau – **konsultacijos su naudotojais**).

(94) Per konsultacijas, kurios truko vieną mėnesį, visi šie naudotojai ir visi kiti suinteresuotieji asmenys buvo raginami pateikti pastabas dėl atitinkamų jūrų transporto paslaugų. Konsultacijos su naudotojais buvo paskelbtos OTC svetainėje ir aprašytos vietos ir regioninėje spaudoje.

(95) Jų metu buvo parengti keli klausimynai, kurių kiekvieną sudarė apie 20 klausimų, skirti įvairioms naudotojų kategorijoms. Prie konsultacijų taip pat buvo pridėtas dokumentas, pagrindžiantis viešą tyrimą, kuriame išdėstytos bendrosios jūrų transporto tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos paslaugų savybės ([49]) bei trumpai ir preliminariai apibūdintos įvairios krovinių ir keleivių vežimo jūrų transportu tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos naudotojų kategorijos.

(96) Be to, 2022 m. sausio 22 d. Prancūzijos valdžios institucijos pradėjo vieno mėnesio trukmės konsultacijas su žemyninės dalies uostais (Marseliu, Tulonu ir Nica) (toliau – **konsultacijos su uostais**). Per tas konsultacijas buvo pateiktas klausimynas, kuriame uosto valdymo įstaigų iš esmės buvo klausiama apie jų infrastruktūros, skirtos kroviniams ir keleiviams vežti, ypatumus.

3.4.1.2. Procedūros, pradėtos siekiant nustatyti rinkos pasiūlą, kuri galėtų patenkinti paklausą tarp naudotojų

(97) Siekdamos užbaigti 89 konstatuojamojoje dalyje nurodytą antrą etapą, 2022 m. sausio 19 d. Prancūzijos valdžios institucijos pradėjo penkias savaites trukusias konsultacijas su jūrų transporto paslaugų teikėjais (toliau – **konsultacijos su veiklos vykdytojais**). Apie šias konsultacijas buvo skelbiama ir su jomis buvo galima susipažinti CdC svetainėje.

(98) Įvadiniame konsultacijų su veiklos vykdytojais puslapyje Prancūzijos valdžios institucijos paprašė atitinkamų laivybos bendrovių paaiškinti savo ketinimus dėl reguliaraus susisiekimo su Korsika nuo 2023 m. sausio 1 d. Konsultacijose su veiklos vykdytojais taip pat buvo pateiktas klausimynas, kurį veiklos vykdytojai turėjo užpildyti. Taip pat buvo pridėtas dokumentas, kuriame pateiktas visas 2021 m. gruodžio 7 d. konsultacijų su naudotojais pagrindžiamojo dokumento turinys (95 konstatuojamoji dalis) ir trumpai pristatyti konsultacijų su naudotojais rezultatai. Galiausiai vykstant konsultacijoms suinteresuotųjų laivybos bendrovių buvo prašoma pateikti informaciją apie pajėgumus ir keleivių bei krovinių kiekį, kurį jos galėtų pervežti 2023–2028 m., jei nebūtų sudaryta paslaugų viešojo pirkimo sutartis.

([49]) Šios bendrosios savybės aprašytos šio sprendimo 2.3 skirsnyje.

3.4.2. *Keleivių vežimo jūrų transportu viešosios paslaugos poreikio apibūdinimas*

(99) Šiame poskirsnyje aprašomos Prancūzijos valdžios institucijų išvados dėl i) keleivių vežimo jūrų transportu tarp Korsikos ir žemyninės dalies paklausos tarp naudotojų buvimo ir ii) rinkos nepajėgumo patenkinti šią paklausą nustatymo.

3.4.2.1. Paklausos tarp keleivių nustatymas

(100) Tolesniuose poskirsniuose apibūdinama Prancūzijos valdžios institucijų atlikta analizė, susijusi su *kokybine* paklausa tarp jūrų transporto tarp Korsikos ir žemyninės dalies keleivių ir *kiekybine* paklausa tarp šių naudotojų.

3.4.2.1.1. Kokybinės paklausos tarp keleivių nustatymas

(101) Šiame poskirsnyje pirmiausia pateikiami konsultacijų su naudotojais rezultatai; antra, konsultacijų su uostais rezultatai ir galiausiai „Gecodia“ ataskaitos išvados, papildančios viešų konsultacijų rezultatus.

3.4.2.1.1.1. Konsultacijų su naudotojais rezultatai

3.4.2.1.1.1.1. Naudotojams pateikti klausimai

(102) Konsultacijų su naudotojais papildomame dokumente (95 konstatuojamoji dalis) Prancūzijos valdžios institucijos pirmiausia paaiškino, kad keleivių vežimo jūrų transportu srityje ([50]) reikia skirti Korsikoje gyvenančius keleivius ([51]) ir joje negyvenančius keleivius ([52]). Jos taip pat laikėsi nuomonės, kad tarp Korsikoje gyvenančių keleivių yra tam tikros kategorijos naudotojų, t. y. dėl medicininių priežasčių vykstančių keleivių (toliau – **keleiviai pacientai**), specifinė jūrų transporto paklausa, kurią reikia atskirti nuo bendros paklausos tarp keleivių. Konsultacijų su naudotojais pagrindžiamajame dokumente taip pat buvo pažymėta, kad OTC nustatė, jog pagal 2021–2022 m. PVPS buvo poreikis šioms naudotojų kategorijoms teikti viešąsias jūrų transporto paslaugas.

(103) Todėl konsultacijose su naudotojais buvo prašoma, kad naudotojai atsakytų į du klausimynus: vienas buvo skirtas visiems keleiviams (Korsikos gyventojams ir ne), o kitas, konkretesnis, buvo skirtas tik keleiviams pacientams ([53]).

(104) Visiems keleiviams (Korsikos gyventojams ir ne) išsiųstame klausimyne buvo apie 20 klausimų su siūlomais atsakymais (kai kuriais atvejais naudotojai galėjo pasirinkti kelis atsakymus), o klausimynui užpildyti reikėjo skirti maždaug penkias minutes.

(105) Pirmu klausimu naudotojų buvo prašoma pateikti informaciją apie jūrų maršrutą (-us) į Korsiką, kuriuo (-iais) jie naudojosi tarp Marselio uosto ir penkių Korsikos uostų ([54]). 2–6 klausimais buvo prašoma pateikti informaciją apie naudotojo profilį (socialinė ir profesinė kategorija, Korsikos gyventojas ar ne, kelionės priežastis (-ys) ([55]), kelionės dažnumas ([56]) ir kelionių

([50]) Konsultacijų su naudotojais pagrindžiamajame dokumente buvo atmesta galimybė, kad jūrų transportas ir oro transportas galėtų konkuruoti tarpusavyje dėl susisiekimo tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos, nes, „įvertinus bendroves ir išanalizavus kelionės trukmę, dažnumą, kainas ir transporto rūšių įtikimumą, matyti, kad keleivių vežimas oro transportu nepatenka į visą atitinkamą rinką arba jos dalį“.

([51]) „Korsikos gyventojo“ keleivio statusą OTC suteikia bet kuriam asmeniui, įrodžiusiam, kad jo pagrindinė gyvenamoji vieta yra Korsikoje.

([52]) Pagal viešų konsultacijų pagrindžiamąjį dokumentą, šį skirtumą pateisina keli veiksniai, be kita ko tai, kad Korsikos gyventojams taikomas specialus tarifas ir jie keliauja reguliariau nei kiti keleiviai.

([53]) Trečias klausimynas buvo skirtas ir studentams, keliaujantiems tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos. Tačiau, kadangi Prancūzija nepadarė išvados, kad šios kategorijos naudotojams reikia teikti viešąją paslaugą, šiame sprendime nebus pateikta analizė šiuo klausimu.

([54]) Jei naudotojai naudojosi daugiau nei vienu maršrutu, jie dėl kiekvieno naudojamo maršruto turėjo užpildyti atskirą klausimyną.

([55]) Buvo siūlomi šie atsakymai (galimi keli atsakymai): šeimos ar draugų lankymas, turistinė / poilsinė kelionė, verslo kelionė, kelionė dėl medicininių priežasčių, studento kelionė, kita (nurodyti priežastį).

([56]) Buvo siūlomi šie atsakymai: niekada, kartą per metus, nuo dviejų iki penkių kartų per metus, nuo šešių iki devynių kartų per metus, daugiau nei dešimt kartų per metus.

poreikiai ([57])). 7–9 klausimais naudotojų buvo klausiama, ar juos tenkina išvykimo ir atvykimo į Korsiką laikas (tenkina arba netenkina; jei netenkina, ar keleiviai pageidauja ankstesnio ar vėlesnio išvykimo ar atvykimo?) ir naudojamais jūrų maršrutais teikiamų jūrų transporto paslaugų dažnumas. 10–14 klausimais buvo klausiama apie atitinkamų paslaugų kainą Korsikos gyventojams ir buvo siekiama išsiaiškinti, ar ta kaina yra tinkama, ar ją reikėtų keisti.

(106) Atsakydami į 15–19 klausimus, naudotojai turėjo pateikti pastabas apie alternatyvas, kuriomis jie galėtų pasinaudoti vietoje Marselio uosto. Šiais klausimais visų pirma buvo siekiama išsiaiškinti:

— ar, užsakydami vieną iš maršrutų iš Marselio, naudotojai taip pat ieškojo galimų reisų iš kitų žemyninės dalies uostų ([58]),

— pagrindinė priežastis, dėl kurios pasirenkamas Marselio uostas, o ne kiti žemyninės dalies uostai ([59]),

— ar, hipotetiškai 5–10 % padidinus jūrų transporto bilietų kainas Marselio uoste, naudotojai būtų pasirengę naudotis jūrų transporto paslaugomis kitame žemyninės dalies uoste (Tulone, Nicoje arba abiejuose uostuose), kad galėtų vykti į Korsiką arba iš jos,

— ar naudotojai nuo 2019 m. jau naudojosi maršrutais iš Tulono arba Nicos į Korsiką (taip arba ne) ir, jei taip, kokia buvo pagrindinė priežastis, dėl kurios buvo pasirinktas kitas žemyninės dalies uostas (Tulonas arba Nica), o ne Marselio uostas ([60]).

(107) 20–22 klausimai buvo susiję su jūrų ir oro transporto pakeičiamumu. Kalbant konkrečiau, užduodant šiuos klausimus buvo siekiama išsiaiškinti, kaip dažnai naudotojai užsakymo metu lygina skrydžius ir keliones jūra ([61]), kokia yra pagrindinė priežastis, dėl kurios jie renkasi kelionę laivu, o ne lėktuvu ([62]), ir ar bilietų kainai padidėjus 5–10 % jie būtų pasirengę naudotis oro transporto paslaugomis (taip arba ne).

(108) Keleiviams pacientams skirtame klausimyne buvo ir specialių klausimų, ir klausimų, identiškų pateiktiems bendrame klausimyne (103 konstatuojamoji dalis) ([63]). Iš specialių klausimų 3 klausimas buvo susijęs su naudotojų amžiaus grupe, 4 klausimas buvo susijęs su naudotojų kelionių į abi puses skaičiumi per metus, 5 klausimas buvo susijęs su lydinčio asmens buvimu ar nebuvimu, 6 klausimas buvo susijęs su kajutės ir stovėjimo vietos laive poreikiu, 7 klausimas buvo susijęs su atliekamu medicininiu gydymu, o 12 klausimas buvo susijęs su sveikatos draudimo, kuriuo padengiamos su gydymu susijusios išlaidos, dydžiu.

(109) Apskritai atsakydami į klausimynus naudotojai galėjo siųsti laisvos formos atsakymus adresu consultationpublique@ofc-corse.fr.

3.4.2.1.1.1.2. Gautų atsakymų apibendrinimas

(110) Prancūzijos valdžios institucijos teigia, kad per konsultacijas su naudotojais gavo daugiau nei 1 000 atsakymų, iš kurių 987 buvo tinkami naudoti (686 pateikė Korsikos gyventojai ir 301 keleiviai, kurie nėra Korsikos gyventojai).

(111) Kita vertus, į keleiviams pacientams skirtą klausimyną gauti tik 42 atsakymai. Atsižvelgdamos į mažą gautų atsakymų skaičių, Prancūzijos valdžios institucijos į šios konsultacijos rezultatus neatsižvelgė.

([57]) Buvo siūlomi šie atsakymai: kelionė su kajute ir automobiliu, kelionė be kajutės ar automobilio, su automobiliu ir be kajutės, su kajute ir be automobilio.
([58]) Buvo siūlomi šie atsakymai: neturiu pasirinkimo (privaloma rezervacija), nuolat, ne renkantis kai kurias keliones (nurodyti kelionės, kai nelyginama, rūšį), niekada.
([59]) Buvo siūlomi šie atsakymai: mažiausia kaina, tvarkaraštis, aukštesnė paslaugų kokybė, uostas arti mano kelionės tikslo, šio maršruto abonementas, kelionės rūšis, kita (nurodyti).
([60]) Buvo siūlomi šie atsakymai: mažiausia kaina, tinkamesnis tvarkaraštis, mano kelionės tikslas buvo arčiau pasirinkto uosto, nežinau, kita (nurodyti).
([61]) Buvo siūlomi šie atsakymai: nuolat, reguliariai, kartais, niekada.
([62]) Buvo siūlomi šie atsakymai: mažesnė kaina, reikia keliauti transporto priemone, galimybė naktį keliauti kajutėje, negali skristi, kita (nurodyti).
([63]) Keleiviams pacientams skirto klausimyno 1–2 ir 8–24 klausimai (išskyrus 12 klausimą) buvo tokie patys, kaip ir visiems keleiviams skirto klausimyno klausimai.

(112) Prancūzijos valdžios institucijų visiems keleiviams išsiųsto klausimyno atsakymus galima apibendrinti taip:

— dauguma Korsikoje gyvenančių ir negyvenančių keleivių (beveik 60 %) nuo dviejų iki penkių kartų per metus keliauja laivu tarp Korsikos ir žemyninės dalies ([64]),

— 95 % Korsikoje gyvenančių keleivių ir 93 % negyvenančių keleivių teigia, kad keliaujant visais maršrutais jiems reikalinga kajutė ir automobilis,

— pagrindinės priežastys, dėl kurių keliauja Korsikos gyventojai, yra šeimos lankymas (72 %), turizmas (56 %), verslas (29 %) ir medicininės priežastys (23 %). Korsikoje negyvenantys keleiviai keliauja tik turizmo (56 %) ir šeimos lankymo (52 %) tikslais ([65]),

— daugumai Korsikoje gyvenančių ir negyvenančių keleivių išvykimo ir atvykimo laikai, galioję vykstant konsultacijoms su naudotojais, buvo tinkami (daugiau nei 80 % buvo palankios nuomonės abiem atvejais visais maršrutais),

— konsultacijų su naudotojais metu galiojęs jūrų reisų tarp Marselio ir Korsikos dažnumas iš esmės atitinka Korsikoje gyvenančių keleivių (57 %) ir negyvenančių keleivių (65 %) poreikius ([66]).

(113) Iš apibendrinimo taip pat matyti, kad 54 % Korsikoje gyvenančių keleivių (41 % negyvenančių) nuolat lygina Marselio uoste siūlomus reisus su kitų žemyninės dalies uostų reisais ([67]). Tačiau palyginimo rodikliai skiriasi priklausomai nuo maršruto: rinkdamiesi tam tikrus maršrutus, pvz., Marselis–Il Rusas arba Marselis–Porto Vekjas, Korsikoje gyvenantys keleiviai juos nuolat lygina su kitais žemyninės dalies uostuose siūlomais maršrutais (atitinkamai 70 % ir 60 % Korsikoje gyvenančių keleivių, 66 % ir 35 % negyvenančių keleivių), o Marselio–Propriano maršruto palyginimo rodikliai yra žemi ([68]).

(114) Be to, nepriklausomai nuo atitinkamo maršruto, pagrindinė priežastis, dėl kurios tiek Korsikoje gyvenantys, tiek negyvenantys keleiviai renkasi Marselio uostą, yra jo artumas galutiniam jų kelionės tikslui (atitinkamai 53 % ir 50 %). Jeigu kelionės jūrų transportu iš Marselio kaina hipotetiškai padidėtų 5–10 %, mažiausiai 60 % respondentų (Korsikoje gyvenančių ir negyvenančių) teigia, kad būtų pasirengę rinktis Tuloną, o 35 % – Nicą ([69]). Galiausiai beveik 70 % Korsikoje gyvenančių keleivių 2019 m. kelionėms į Korsiką ir iš jos rinkosi Tulono arba Nicos uostus (palyginti su 52 % Korsikoje gyvenančių keleivių) ([70]). Pagrindinė priežastis, dėl kurios naudojamasi šiais dviem kitais uostais, yra mažesnės kainos vykstant per Tuloną arba Nicą (57 % Korsikoje gyvenančių keleivių, 56 % negyvenančių keleivių) ([71]).

([64]) 59 % Korsikoje gyvenančių keleivių (57 % negyvenančių keleivių) teigia, kad vidutiniškai keliauja nuo dviejų iki penkių kartų per metus. 29 % Korsikoje gyvenančių keleivių keliauja vieną kartą per metus (38 % negyvenančių keleivių). Keleiviai, keliaujantys daugiau nei šešis kartus per metus, sudaro mažumą (12 % Korsikoje gyvenančių keleivių ir 5% negyvenančių keleivių). Marselio–Propriano maršruto statistiniai duomenys yra gana panašūs.

([65]) Marselio–Propriano maršruto statistiniai duomenys yra gana panašūs, nors turizmas yra mažiau svarbus Korsikoje gyvenantiems keleiviams (46 %), o šeimos lankymo (80 %), kelionių dėl medicininių priežasčių (27 %) ir verslo kelionių (26 %) rodikliai yra didesni už vidurkį. Kalbant apie Korsikoje negyvenančius keleivius, turizmo rodiklis yra didesnis nei vidurkis (63 %), o šeimos lankymo – mažesnis (44 %).

([66]) Marselio–Propriano maršruto statistiniai duomenys iš esmės yra artimi vidurkiui.

([67]) Priešingai, 20 % Korsikoje gyvenančių respondentų (35 % negyvenančių) niekada nepalygina ir keliauja tik iš Marselio ir į jį. 20 % Korsikoje gyvenančių keleivių (21 % negyvenančių) negali atlikti palyginimo (privaloma rezervacija), o 5 % Korsikoje gyvenančių keleivių (3 % negyvenančių) palygina tik kai kurias keliones.

([68]) 31 % Korsikoje gyvenančių respondentų (27 % negyvenančių) nuolat lygina, o 44 % (50%) to niekada nedaro.

([69]) Kalbant apie Marselio–Propriano maršrutą, šie rodikliai yra mažesni, nes daugiau nei pusė respondentų nesirinktų į kitų žemyninės dalies uostų.

([70]) Šis santykis tinka visiems maršrutams į Korsiką, išskyrus Proprianą, nes daugiau nei 60 % respondentų, vykstančiu Marselio–Propriano maršrutu, nurodė, kad 2019 m. jie nesirinko kitų žemyninės dalies uostų kelionei į Proprianą ir iš jo.

([71]) Šis santykis yra gerokai mažesnis kalbant apie Marselio–Propriano maršrutą, nes tik 40 % respondentų svarsto galimybę rinktis kitų uostų pigesnius bilietus, o kita pagrindinė priežastis rinktis reisus į kitus žemyninės dalies uostus ir iš jų yra uosto artumas galutiniam kelionės tikslui (25 % respondentų).

(115) Galiausiai, kalbant apie oro transporto ir jūrų transporto pakeičiamumą, iš konsultacijų su naudotojais matyti, kad 56 % Korsikoje gyvenančių keleivių (79 % negyvenančių keleivių) rezervuodami bilietus nelygino skrydžių ir kelionių laivu ([72]). Šie rodikliai yra didesni tam tikruose maršrutuose, pavyzdžiui, Marselio–Propriano ([73]). Dėl 21 klausimo (107 konstatuojamoji dalis) pagrindinė priežastis, dėl kurios tiek Korsikoje gyvenantys (83 % respondentų), tiek negyvenantys (76 %) keleiviai visais maršrutais renkasi kelionę laivu, o ne lėktuvu, yra būtinybė keliauti transporto priemone. Kalbant apie galimybę rinktis oro transportą, jei jūrų transporto bilietų kaina hipotetiškai padidėtų 5–10 %, kiek daugiau nei pusė respondentų teigia, kad jie oro transporto nesirinktų ([74]).

3.4.2.1.1.2. Konsultacijų su uostais rezultatai

3.4.2.1.1.2.1. Užduoti klausimai

(116) Konsultacijoms su uostais skirtą klausimyną sudarė trys dalys, susijusios su keleivių vežimu.

(117) Pirmoje klausimyno dalyje (1.1–1.5 klausimai) uosto valdymo įstaigų buvo prašoma pateikti pastabas dėl paklausos tarp naudotojų ypatybių, kaip nustatyta ir pateikta konsultacijų su naudotojais pagrindžiamajame dokumente (95 konstatuojamoji dalis). Kalbant konkrečiau, pirmoje dalyje įstaigų buvo prašoma:

— pateikti pastabas dėl keleivių skirstymo į gyvenančius Korsikoje, negyvenančius Korsikoje ir keleivius pacientus,

— nurodyti jų uosto pasiekiamumo zonos dydį remiantis turimomis rinkos žiniomis,

— nurodyti, ar jos mano, kad jų uosto infrastruktūros negali pakeisti kiti uostai viso arba dalies keleivių srauto tarp Korsikos ir žemyninės dalies atžvilgiu,

— pateikti pastabas dėl konkurencijos tarp uostų keleivių vežimo srityje šiuo metu ir per septynerių metų laikotarpį.

(118) Antroje klausimyno dalyje uosto valdymo įstaigų buvo prašoma pateikti išsamų uosto infrastruktūros, kurią jos galėtų skirti susisiekimui jūrų transportu tarp Korsikos ir žemyninės dalies, apibūdinimą.

(119) Trečioje dalyje (4.1–4.8 klausimai) uosto valdymo įstaigų buvo prašoma pateikti informaciją apie jų infrastruktūros pajėgumus tvarkyti keleivių srautus. Kalbant konkrečiau, jų buvo prašoma nurodyti:

— ar jų infrastruktūroje yra zonos, skirtos reguliariems keleiviniams reisams ([75]),

— kokio tipo laivai gali švartuotis ([76]),

— ar jų infrastruktūra šiuo metu naudojama reguliariems keleiviniams reisams ([77]),

([72]) Kalbant konkrečiau, pagal konsultacijų su naudotojais apibendrinimą, 33 % Korsikos gyventojų niekada nelygina oro transporto ir jūrų transporto, 23 % tai daro kartais, 13 % tai daro reguliariai, o 31 % – nuolat. Kalbant apie Korsikoje negyvenančius keleivius, 64 % niekada nelygina, 15 % tai daro kartais, 7 % tai daro reguliariai, o 14 % – nuolat.

([73]) Beveik 80 % respondentų, kurie naudojasi Marselio–Propriano maršrutu, jūrų transporto paslaugų ir oro transporto paslaugų nelygina arba lygina retai.

([74]) Daugiau nei 60 % respondentų, kurie naudojasi Marselio–Propriano maršrutu, nesirinktų į oro transporto.

([75]) Klausimu uosto valdymo įstaigų buvo prašoma nurodyti, i) koks yra tvarkymo zonų dydis, ii) ar tvarkymo zonos gali būti naudojamos reguliariam susisiekimui su Korsika, iii) ar galima kasdien arba kas savaitę tvarkymo zonas skirti reguliariam susisiekimui su Korsika ir iv) ar yra terminalų, kuriuos galima naudoti reguliariam susisiekimui su Korsika.

([76]) Klausimu uosto valdymo įstaigų buvo prašoma nurodyti, i) koks yra krantinių skaičius, ii) kokios yra priėmimo valandos, priklausomai nuo laivo pajėgumų, iii) kokios yra įgyvendintos aplinkosaugos priemonės.

([77]) Klausimu uosto valdymo įstaigų buvo prašoma nurodyti, i) kokie yra keleivių priėmimo per dieną pajėgumai, ii) kokios yra keleivių priėmimo valandos, iii) kiek per valandą galima aptarnauti įlaipinamų arba išlaipinamų keleivių.

— ar jų infrastruktūra pritaikyta kasdieniams ([78]) ir nekasdieniams ([79]) keleiviniams reisams į abi puses,

— ar uosto valdymo įstaigos gali užtikrinti tam tikrą susisiekimo su Korsika kasdienių ir (arba) savaitinių keleivinių reisų į abi puses skaičių ([80]).

3.4.2.1.1.2.2. Gautų atsakymų apibendrinimas

(120) Prancūzijos valdžios institucijos gavo informacijos iš Tulono (Varo PPR) ir Nicos (Nicos Žydrojo Kranto PPR) uosto valdymo įstaigų. Prancūzijos valdžios institucijos taip pat paaiškino, kad vykdant oficialią tyrimo procedūrą Marselio uosto valdymo įstaiga („Grand Port Maritime de Marseille“) dar 2021 m. gruodžio 21 d. pateikė laisvos formos atsakymą, kuris buvo dalis konsultacijų su naudotojais, ir kad ji pateikė tą pačią informaciją dalyvaudama konsultacijose su uostais, tačiau konkrečiai neatsakė į konsultacijose su uostais pateiktą klausimyną. Tačiau Prancūzijos valdžios institucijos paaiškino, kad Marselio uosto atsakyme buvo pateikta atitinkama informacija, kurios buvo prašoma uostų klausimyne ([81]).

(121) Kalbant apie pirmą klausimyno dalį, nė vienas iš trijų uostų neginčijo Prancūzijos nustatyto keleivių skirstymo į įvairias kategorijas. Kalbant apie jų pasiekiamumo zoną, Marselio ir Tulono uostai mano, kad jie pritraukia klientus iš visos Prancūzijos ir už jos ribų, o Nicos uostas nurodo, kad jo pasiekiamumo zona visų pirma yra regioninė.

(122) Šie trys uostai mano, kad jų uostų infrastruktūra yra pakeičiama keleivių vežimo atžvilgiu. Kalbant apie konkurenciją tarp žemyninės dalies uostų, Tulonas ir Marselis teigia, kad jie atvirai konkuruoja tarpusavyje, o Tulono uostas teigia esąs „neginčytinas lyderis keleivių vežimo srityje“. Jie, kaip ir pati Nicos uosto valdymo įstaiga, nurodo, kad Nicos uostas atsilieka nuo Marselio ir Tulono dėl pastaraisiais metais gerokai sumažėjusio keleivių srauto.

(123) Dėl trečios klausimyno dalies:

— *Marselio uosto valdymo įstaiga* teigia, kad turi 13 prieplaukų, kuriose galima tvarkyti į Korsiką vykstančių keleivių srautus. Penkios iš jų jau yra visiškai skirtos susisiekimui su Korsika pagal 2021–2022 m. PVPS, o papildomai galima skirti dar aštuonias. Taigi uostas gali užtikrinti reguliarų keleivių susisiekimą. Be to, Marselio uostas aiškina, kad tiek keleiviai su transporto priemonėmis, tiek pėstieji keleiviai gali nesunkiai pasiekti laivus ([82]). Galiausiai Marselio uostas nurodo galintis pasiūlyti laivų remonto paslaugas, skirtas neatidėliotiniems techniniams darbams atlikti,

([78]) Klausimu uosto valdymo įstaigų buvo prašoma nurodyti, i) koks yra galimų sustojimų per dieną skaičius, ii) kokia yra mažiausia ir didžiausia sustojimo trukmė, iii) kokios yra švartavimosi vietų paskirstymo taisyklės.

([79]) Klausimu uosto valdymo įstaigų buvo prašoma nurodyti, i) koks yra galimų sustojimų per savaitę skaičius, ii) kokia yra mažiausia ir didžiausia tokio sustojimo trukmė ir iii) kokios yra prieplaukų paskirstymo taisyklės.

([80]) Klausimu uosto valdymo įstaigų buvo prašoma nurodyti, koks yra garantuojamų sustojimų skaičius.

([81]) „Grand Port Maritime de Marseille“ pateiktuose paaiškinimuose apibūdinta: uosto jungtys su hinterlandu, skirtos kroviniams ir keleiviams vežti, jūrų maršrutai ir krovinių vežimo logistikos grandinė tarp Korsikos ir žemyninės dalies, Marselio uosto, jūros ir sausumos infrastruktūra, uosto tranzito aplinkosauginis pėdsakas, susijusios paslaugos ir uosto įrenginių sauga ir saugumas, susisiekimui su Korsika skirtų laivybos bendrovių terminalų teisinis saugumas.

([82]) Keleiviai transporto priemonėse turi galimybę į uostą įvažiuoti pro vartus, esančius netoli prieplaukų, skirtų susisiekimui Korsika – visą maršrutą nuo atvykimo vartų iki laivo galima įveikti greičiau nei per pusvalandį. Marselio uoste yra beveik 30 500 m^2 ploto laukimo zona transporto priemonėms, kurios dalis yra dengta. Automobilių stovėjimo vietų užimtumas yra 50 % ne sezono metu ir iki 90 % vasaros sezono metu. Tačiau Marselio uostas aiškina, kad dabar, kai reguliarūs tarptautiniai maršrutai buvo perkelti į kitą uosto terminalą, automobilių stovėjimo vietos, skirtos susisiekimui su Korsika, gali būti išplėstos. Marselio uostas nurodo, kad pėstiesiems keleiviams skirti jūrų terminalai „Joliette“ ir „Arenc“ yra netoli miesto centro ir juos lengva pasiekti viešuoju transportu.

— *Tulono uosto valdymo įstaiga* nurodo, kad jos uosto infrastruktūra leidžia vykdyti reguliarius keleivinius reisus, bet tik Tulono terminale „Port de Commerce“, nes abiejuose Bregajono terminaluose keleiviniai reisai yra negalimi. Ji nurodo, kad Tulono terminale „Port de Commerce“ yra specialios šiam susisiekimui skirtos zonos, kurių plotas yra 24 000 m². Tačiau uosto valdymo įstaiga įspėja, kad, atsižvelgiant į tai, kad įmonė „Corsica Ferries“ šiuo metu šias zonas išnaudoja 80 %, ji negali užtikrinti, kad jos kasdien galės būti skiriamos reguliariam susisiekimui su Korsika ([83]). Tulono terminale „Port de Commerce“ yra trys keleivinių laivų prieplaukos. Šis terminalas gali aptarnauti 2 000 įlaipinamų / išlaipinamų keleivių per valandą, o per dieną jame galima atlikti iki trijų ilgų sustojimų. Uosto valdymo įstaiga nurodo, kad negali užtikrinti kasdienių keleivinių reisų į Korsiką ir atgal,

— *Nicos uosto valdymo įstaiga* teigia, kad jos uosto infrastruktūra tinkama reguliariems keleiviams reisams. Šios infrastruktūros plotas yra 25 900 m². Galima naudoti keturias prieplaukas. Uosto valdymo įstaiga taip pat nurodo, kad uoste galima atlikti iki aštuonių trumpų sustojimų per dieną. Nicos uostas teigia galintis užtikrinti iki keturių kasdienių keleivinių reisų į Korsiką ir atgal.

(124) Be to, vykstant oficialiai tyrimo procedūrai Prancūzijos valdžios institucijos taip pat paaiškino, kad Korsikos uosto valdymo įstaiga, t. y. Korsikos PPR, 2022 m. sausio 7 d. taip pat pateikė laisvos formos tekstą, kuris buvo konsultacijų su naudotojais dalis. Šiame laisvos formos tekste buvo pateikta informacija apie penkių Korsikos uostų, naudojamų susisiekimui jūrų transportu su Korsika, ypatybes.

(125) Korsikos PPR nenurodo jokių konkrečių keleivių vežimo apribojimų. Tačiau jie nurodo didelį Korsikos uostų apkrovimą, ypač Bastja (kritinė padėtis visus metus) ir Ažaksjo bei Porto Vekjo (didelis apkrovimas vasarą).

3.4.2.1.1.3. „Gecodia“ ataskaitos išvados dėl kokybinės paklausos tarp keleivių

(126) Be viešų konsultacijų, Prancūzijos valdžios institucijos taip pat pavedė įmonei „Gecodia“ atlikti papildomą susisiekimo jūrų transportu su Korsika paklausos tarp keleivių analizę. Šios analizės išvados apibūdinamos tolesniuose poskirsniuose.

3.4.2.1.1.3.1. Oro transportas nepatenkina jūrų transporto paklausos

(127) Pirma, „Gecodia“ ataskaitoje buvo nagrinėjama, ar, keleivių požiūriu, kelionę laivu galėtų pakeisti kelionė lėktuvu, kad būtų patenkintas susisiekimo tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos poreikis. Ataskaitoje daroma išvada, kad taip nebuvo.

(128) Ši išvada „Gecodia“ ataskaitoje grindžiama, *pirma*, Europos Komisijos sprendimų priėmimo praktika ([84]), iš kurios matyti, kad pakeičiamumo praktiškai nėra tuo atveju, kai keleiviai vyksta nuosava transporto priemone arba turi daug bagažo. Taip yra Korsikoje, nes keleivių skaičiaus ir visų rūšių lengvųjų transporto priemonių skaičiaus santykis laivuose yra maždaug 0,7 kalbant apie Korsikoje gyvenančius keleivius ir 0,4 kalbant apie Korsikoje negyvenančius keleivius ([85]).

(129) *Antra*, „Gecodia“ ataskaitoje nurodyti konsultacijų su naudotojais rezultatai, kurie iš esmės rodo, kad iš naudotojų perspektyvos oro ir jūrų transportas vienas kito nepakeičia (115 konstatuojamoji dalis).

([83]) Varo PPR savo atsakyme nurodo: „Atsižvelgiant į tai, kad „Corsica Ferries“ vien tik Tulono terminale [„Port de Commerce“] jau perveža daugiau kaip 1,3 mln. keleivių, vykstančių į Korsiką ne pagal PVPS vykdomais maršrutais, ir daugiau kaip 400 000 keleivių, vykstančių į kitas Europos salas kitais maršrutais, ir kadangi vietos išrinkti atstovai pareikalavo, kad šie srautai neviršytų 2019–2021 m. pervežtų keleivių skaičiaus (t. y. ne daugiau kaip 2 mln. keleivių), yra labai sunku įsivaizduoti, kad prie šios esamos ir įsitvirtinusios veiklos būtų pridėta papildoma veikla, atitinkanti PVPS įsipareigojimus (ir visų pirma galimybė visus metus vežti krovinius)“.

([84]) Prancūzijos valdžios institucijos nurodo 2013 m. spalio 9 d. Europos Komisijos sprendimo COMP/M.6796 *Aegean / Olympic II* (OL C 25, 2015 1 24, p. 7) 85 punktą.

([85]) Tai reiškia, kad vidutiniškai vienas automobilis tenka vienam Korsikoje gyvenančiam keleiviui ir beveik vienas automobilis tenka dviem Korsikoje negyvenantiems keleiviams, o tai, Prancūzijos teigimu, atitinka vidutinę poros kelionę transporto priemone.

(130) *Trečia*, „Gecodia“ ataskaitoje teigiama, kad kelionės laivu yra gerokai ilgesnės nei lėktuvu (nuo 6 iki 12 valandų, priklausomai nuo uostų, daugiausia naktį, palyginti su 1 valanda lėktuvu) ([86]). Tas pats pasakytina apie dažnumą, nes lėktuvų skrydžiai yra daug dažnesni nei laivų reisai ([87]). Todėl, kaip teigiama „Gecodia“ ataskaitoje, kelionė laivu negali būti laikoma alternatyva keleiviams, kuriems turi mažai laiko.

(131) Remdamosi „Gecodia“ ataskaita, Prancūzijos valdžios institucijos padarė išvadą, kad esama *jūrų* transporto kokybinės paklausos tarp Korsikos gyventojų ir saloje negyvenančių keleivių, keliaujančių iš Korsikos į žemyninę Prancūziją ir atv.

3.4.2.1.1.3.2. Atskira jūrų transporto paklausa pagal keleivio gyvenamąją vietą (Korsikoje gyvenantis / negyvenantis asmuo)

(132) „Gecodia“ ataskaitoje buvo analizuojama, ar keleivių vežimo jūrų transportu paklausa iš esmės skiriasi priklausomai nuo naudotojo profilio ar jų pasirinkto žemyninio atvykimo uosto.

(133) „Gecodia“ ataskaitoje pirmiausia daroma išvada, kad, kalbant apie keleivių vežimą jūrų transportu tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos, reikia atskirti Korsikoje gyvenančius keleivius ir keleivius, kurie nėra jos gyventojai. Kaip nurodyta ataskaitoje:

— pagal teritorinio tęstinumo principą Korsikos gyventojams turi būti teikiamos transporto paslaugos, kad būtų sumažinti apribojimai dėl izoliuotumo ir jiems sudaryta galimybė vykti į žemyninę dalį. Todėl Korsikoje gyvenantiems keleiviams taikoma speciali kaina, nustatyta pagal 2019 m. VPĮ schemą ([88]),

— Laivybos bendrovių siūlomos kainos abiejų kategorijų keleiviams (gyvenantiems ir negyvenantiems Korsikoje) labai skiriasi. Remiantis „Gecodia“ ataskaita, Korsikoje negyvenantiems keleiviams taikoma bilieto kaina labai skiriasi priklausomai nuo sezono, o gyventojams taikoma bilieto kaina nekinta visus metus. Be to, kai kurios laivybos bendrovės, pavyzdžiui, „Corsica Ferries“, savo iniciatyva, neatsižvelgdamos į teisinius įsipareigojimus, taiko gyventojams skirtus tarifus, ypač maršrutuose tarp Italijos ir Korsikos. Todėl pačios laivybos bendrovės skiria Korsikos gyventojus ir kitus keleivius,

— Korsikos gyventojai turi skirtingus įpročius ir pageidavimus, kaip patvirtina, Prancūzijos valdžios institucijų teigimu, konsultacijų su naudotojais rezultatai. Jūrų transporto paklausa tarp gyventojų išlieka visus metus: 30–39 % Korsikoje gyvenančių keleivių srauto tenka lapkričio–kovo mėnesiams, t. y. ne sezono metu, o Korsikoje negyvenantys keleiviai daugiausia keliauja turizmo sezono metu (80–94 % Korsikoje negyvenančių keleivių srauto). Be to, vakariniams reisams pirmenybę teikia beveik visi gyventojai, tačiau tik du trečdaliai Korsikoje negyvenančių keleivių ([89]).

(134) Dėl šių priežasčių jūrų transporto paklausa tarp Korsikos gyventojų apskritai skiriasi nuo paklausos tarp Korsikoje negyvenančių keleivių.

([86]) „Gecodia“ ataskaitoje teigiama, kad 82 % reisų tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos vykdomi naktį, o plaukimo trukmė yra 10–12 valandų. Dienos reisų, kurie yra išimtis kalbant apie Tuloną ir taisyklė kalbant apie Nicą, plaukimo laikas paprastai yra 5–8 valandos.

([87]) Remiantis „Gecodia“ ataskaita, per dieną iš Marselio į Ažaksjo ir Bastja vykdomi trys skrydžiai į abi puses, o iš Nicos – du (sezono metu – iki trijų). Per dieną iš Marselio į Kalvi ir Figari vykdomi du skrydžiai į abi puses, o iš Nicos – vienas. Kalbant apie jūrų transportą, sezono ir ne sezono metu reisai iš Marselio arba Tulono bent kartą per dieną vykdomi tik į Ažaksjo ir Bastja uostus.

([88]) Prancūzijos valdžios institucijos teigia, kad 2019 m. VPĮ schemos įvedimas atitiko CdC anksčiau nustatytą viešosios paslaugos poreikį tarp naudotojų (Korsikos gyventojų), kurio rinka negalėjo patenkinti nesant viešųjų paslaugų įsipareigojimų.

([89]) Remiantis „Gecodia“ ataskaita, ši išvada taikoma tik maršrutams tarp Tulono ir Korsikos uostų: vakare tarp Tulono ir Korsikos uostų keliauja 91 % gyventojų, palyginti su 67 % Korsikoje negyvenančių keleivių. Marselio uoste išvykimo laikas fiksuotas ir išplaukiama tik 19 val., todėl dieną laivai neišplaukia. Nicos uoste 19 % gyventojų keliauja vakare, palyginti su 15 % Korsikoje negyvenančių keleivių.

(135) Be to, „Gecodia“ ataskaitoje teigiama, kad geografiniu atžvilgiu:

— Korsikoje *negyvenantys* keleiviai nedaro skirtumo tarp Marselio, Nicos ir Tulono uostų žemyninėje dalyje, kai renkasi jūrinį maršrutą tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos dalies. Todėl Korsikoje negyvenantys keleiviai mano, kad šie trys uostai yra pakaitiniai jų jūrų transporto poreikiams tenkinti,

— Korsikoje *gyvenantys* keleiviai mano, kad Marselio ir Tulono uostai yra pakaitiniai jų jūrų transporto poreikiams tenkinti, kaip ir Tulono ir Nicos uostai. Tačiau, jų nuomone, Marselio ir Nicos uostai nėra pakaitiniai, nes juos skiria daugiau kaip 200 km.

3.4.2.1.1.3.3. Specifinė jūrų transporto paklausa tarp keleivių pacientų

(136) Prancūzijos valdžios institucijos keleiviams pacientams pateikė specialų klausimyną, siekdamos nustatyti paklausos tarp šios kategorijos naudotojų ypatumus. Į šį klausimyną gauta nedaug atsakymų (111 konstatuojamoji dalis). Todėl Prancūzijos valdžios institucijos paprašė įmonės „Gecodia“ atlikti papildomą analizę, kad patikrintų, ar yra specifinė paklausa tarp keleivių pacientų.

(137) „Gecodia“ ataskaitoje pirmiausia nurodoma teisinė sistema, reglamentuojanti medicininės keliones tarp Korsikos ir žemyninės dalies. Joje paaiškinta, kad medicininis transportas tarp Korsikos ir žemyninės dalies yra valdžios institucijų koordinuojamos politikos dalykas. CdC, valstybė (per Korsikos regioninę sveikatos agentūrą) ir sveikatos draudimo įstaigos (per Pietų Korsikos (2A) ir Aukštutinės Korsikos (2B) pirminio sveikatos draudimo fondus (toliau – **CPAM**) ėmėsi koordinuotų veiksmų, kad sumažintų kliūtis, trukdančias Korsikos gyventojams, kuriems reikia gauti ar tęsti Korsikoje negalimą gydymą, galimybę gauti sveikatos priežiūros paslaugas.

(138) Remiantis „Gecodia“ ataskaita, transporto kaštų padengimo taisyklės grindžiamos Socialinės apsaugos kodekso (toliau – **CSS**) R. 322-10–R. 322-10-9 straipsniais. CSS R. 322-10 straipsnyje išvardyti atvejai, kai apdraustojo asmens, privalančio vykti gydytis arba atlikti jo sveikatos patikrinimą, vežimo išlaidos gali būti dengiamos pagal sveikatos draudimo sistemą ([90]). Tai apima atvejus, kai apdraustasis naudojasi transportu, kad nuvyktų į vietą, esančią toliau nei 150 km, kaip yra apdraustojo, keliaujančio iš Korsikos į žemyninę dalį gydytis, atveju. CSS R. 322-10-2 straipsnyje nurodyta, kad visais atvejais transporto kaštai pagal sveikatos draudimo sistemą padengiami „apdraustajam asmeniui pateikus gydytojo receptą vežimui ir vežėjo išrašytą sąskaitą faktūrą arba vežimo įrodymą. Recepte turi būti nurodyta vežimo priežastis ir naudojama transporto rūšis <...>“.

([90]) CSS R. 310-10 straipsnyje nustatyta, kad „apdraustojo ar gavėjo, privalančio keliauti, transporto išlaidos padengiamos, kai reikia:
1. Gydytis arba atlikti jų būklę atitinkančius tyrimus šiais atvejais:
   a) su hospitalizavimu susijęs vežimas;
   b) vežimas, susijęs su pagal L. 324-1 straipsnį skiriamu gydymu ar tyrimais pacientams, kuriems pripažinta ilgalaikė liga ir kurie turi vieną iš R. 322-10-1 straipsnyje nurodytose receptų išrašymo gairėse nurodytų sutrikimų ar negalavimų;
   c) vežimas greitosios pagalbos automobili dėl paciento būklės R. 322-10-1 straipsnyje nurodytoje nutartyje nustatytomis sąlygomis;
   d) vežimas į vietą, esančią toliau nei 150 km, R. 322-10-4 ir R. 322-10-5 straipsniuose nustatytomis sąlygomis;
   e) kelios kelionės, kai ne mažiau kaip keturios kelionės skiriamos tam pačiam gydymui per dviejų mėnesių laikotarpį, o kiekviena kelionė vykdoma į vietą, esančią už daugiau kaip 50 kilometrų;
   f) vežimas, susijęs su priežiūra ar gydymu, Socialinių veiksmų ir šeimos kodekso L. 312-1 straipsnio I dalies 3 punkte nurodytuose centruose arba šio kodekso L. 160-14 straipsnio 19 punkte nurodytuose medicinos, psichologijos ar pedagoginiuose centruose <...>“.

(139) „Gecodia“ ataskaitoje daroma išvada, kad būtent gydytojas, atsižvelgdamas į paciento sveikatos būklę ir savarankiškumą, nustato tinkamiausią transporto rūšį (CSS L. 322-5 straipsnis), o pats pasirinkimas priklauso nuo išankstinio CPAM leidimo. Be to, CSS R. 322-10-4 straipsnyje reikalaujama atlikti sveikatos patikrinimą siekiant patikrinti, ar gydymas negali būti suteiktas ne toliau kaip už 150 km esančioje įstaigoje. Kitaip tariant, remiantis „Gecodia“ ataskaita, padengiami tik transporto kaštai, susiję su Korsikoje neteikiama specializacija ar gydymu. Galiausiai CSS R. 322-10-5 straipsnyje nurodyta, kad transporto kaštų kompensavimas apskaičiuojamas pagal atstumą tarp paciento pirminės gydymo vietos ir artimiausios paskirtos gydymo įstaigos.

(140) Remdamosi šia informacija, Prancūzijos valdžios institucijos padarė dvi išvadas.

(141) *Pirma*, naudojamą transporto rūšį, t. y. laivą ar lėktuvą, skiria gydytojas, o CPAM turi pritarti, kad būtų kompensuojami transporto kaštai. Todėl keleiviai pacientai negali pasirinkti transporto rūšies, jei pageidauja, kad jų transporto kaštai būtų atlyginti.

(142) Prancūzijos valdžios institucijos mano, kad tai rodo, jog iš keleivių pacientų perspektyvos nėra jokio oro transporto ir jūrų transporto pakeičiamumo. Pasirinkti vieną ar kitą transporto rūšį jiems privaloma pagal nacionalinę teisinę sistemą, reglamentuojančią sveikatos priežiūros išlaidų kompensavimą.

(143) *Antra*, sveikatos draudimu dengiamos medicininės kelionės yra susijusios su pacientais, kurie negali rasti tinkamo gydymo Korsikoje ir kuriems dėl to skubiai reikia vykti į žemyninę dalį, kad ten gautų tinkamą gydymą. „Gecodia“ ataskaitoje nurodyta, kad tinkamas gydymas pagal įstatymą turi būti teikiamas medicinos centre, geografiškai arčiausiai vietos, kurioje pacientas gauna medicininę priežiūrą Korsikoje. Taigi „Gecodia“ ataskaitoje daroma prielaida, kad keleiviams pacientams labai svarbu atstumas ir jie yra linkę teikti pirmenybę uostams, esantiems arčiausia paskirtam gydymo centrui, kad CPAM kompensuotų jų kelionės išlaidas arba kompensuotų jas bent iš dalies.

(144) „Gecodia“ ataskaitoje nurodyta, kad Korsikoje neteikiamos kai kurios medicininės priežiūros paslaugos, susijusios su ligoninių veikla medicinos, chirurgijos ir akušerijos (toliau – **MCO**), tolesnės priežiūros ir reabilitacijos (toliau – **SSR**) ir psichiatrijos (toliau – **PSY**) srityse. Remdamosi informacijos apie hospitalizavimą techninės agentūros (toliau – **ATIH**) surinktais duomenimis apie 2015–2020 m. laikotarpį, Prancūzijos valdžios institucijos patvirtino, kad Korsikoje gyvenantys pacientai, kuriems reikia tokių paslaugų, vyksta į žemyninę dalį. Iš „Gecodia“ ataskaitoje pateiktų duomenų matyti, kad Korsikos gyventojai per metus žemyninės Prancūzijos ligoninėse gydėsi (MCO) vidutiniškai beveik 15 000 kartų (du trečdaliai atvejų – Ronos Deltos departamente (Marselyje)), Korsikos gyventojai beveik 34 000 dienų per metus praleido žemyninėje Prancūzijoje, kur jiems buvo teikiamos SSR paslaugos (pusė atvejų – Ronos Deltos departamente) ir per metus gavo beveik 1 700 PSY paslaugų (beveik pusė atvejų – Ronos Deltos departamente)

(145) Todėl, visų pirma atsižvelgiant į transporto kaštų kompensavimo sąlygas ir tinkamų gydymo centrų, kurių Korsikoje nėra, buvimo vietą, „Gecodia“ ataskaitoje daroma išvada, kad yra specifinė jūrų transporto tarp Korsikos ir Prancūzijos žemyninės dalies paklausa tarp keleivių pacientų.

(146) „Gecodia“ ataskaitoje taip pat buvo nagrinėjami keleivių pacientų poreikiai, susiję su kelionės tikslu žemyninėje Prancūzijoje.

(147) Šiomis aplinkybėmis Prancūzijos valdžios institucijos paprašė CPAM pateikti duomenis apie prašymų suteikti išankstinį patvirtinimą, kuriuos jie priėmė, kad sveikatos draudimo schemos lėšomis būtų padengti transporto kaštai, skaičių. Remiantis CPAM 2A duomenimis (išduota daugiau kaip 15 000 leidimų) ([91]), daugiau kaip 80 % atvejų buvo susiję su viena ar daugiau kelionių į Marselį, palyginti su mažiau nei 14 % į Nicą, 1,1% į Paryžių ir mažiau nei 0,3 % į Tuloną ([92]).

([91]) Kitaip nei Komisija nurodė sprendimo pradėti procedūrą 79 konstatuojamojoje dalyje, CPAM 2A informavo Prancūzijos valdžios institucijas apie 15 237 išankstinio patvirtinimo prašymų, kuriuos jis patvirtino nuo 2020 m. rugsėjo 17 d. iki 2021 m. gruodžio 31 d. (ne 8 000).

([92]) „Gecodia“ ataskaitoje taip pat nurodyti iš CPAM 2B gauti duomenys, surinkti iš [...] (*) ((*): konfidenciali informacija), iš kurių matyti, kad daugiau kaip 75 % medicininių kelionių oro transportu buvo į Marselį, o mažiau nei 25 % – į Nicą.

(148) Taigi „Gecodia“ ataskaitoje padaryta išvada, kad tikėtina, jog paklausa tarp keleivių pacientų bus susijusi tik su žemyninės dalies uostais, esančiais netoli jų kelionės tikslo žemyninėje dalyje (nustatytos priežiūros įstaigos). Didžioji dauguma keleivių pacientų vyksta į Marselį.

3.4.2.1.2. Kiekybinės jūrų transporto paklausos tarp keleivių nustatymas

3.4.2.1.2.1. Kiekybinės jūrų transporto paklausos tarp Korsikoje gyvenančių ir negyvenančių keleivių nustatymas

(149) Siekdamos kiekybiškai įvertinti paklausą tarp keleivių (gyvenančių ir negyvenančių Korsikoje), Prancūzijos valdžios institucijos rėmėsi tiek ankstesniais duomenimis, tiek 2023–2030 m. laikotarpio prognozėmis.

(150) Prancūzijos valdžios institucijos, remdamosi turimais 2016–2021 m. duomenimis, analizavo istorinę paklausą tarp keleivių, kurie yra Korsikos gyventojai, ir tarp keleivių, kurie nėra Korsikos gyventojai. Kalbant apie numatomą paklausą 2023–2030 m. laikotarpiu, Prancūzijos valdžios institucijos prognozes parengė remdamosi 2019 m. užfiksuota paklausa (2020 m. ir 2021 m. buvo metai, kuriuos paveikė COVID-19 krizė). Jos apskaičiavo jūrų transporto paklausos tarp Korsikoje gyvenančių ir negyvenančių keleivių pokytį remdamosi vidutiniu metiniu transporto paklausos augimo tempu ilguoju laikotarpiu (2015–2030 m.), kurį 2016 m. liepos mėn. paskelbė ([93]) ir 2021 m. spalio mėn. ([94]) atnaujino Ekologinės pertvarkos ministerija.

(151) Numatoma jūrų transporto paklausa 2030 m. pateikta 14 lentelėje.

14 lentelė

Paklausa tarp keleivių pagal maršrutus 2030 m.

	2030 m. Korsikoje negyvenantys keleiviai (Marselio, Tulono ir Nicos zona)	2030 m. Korsikoje gyvenantys keleiviai (Marselio ir Tulono zona)	2030 m. Iš viso
Ažaksjo	1 050 000	45 000	**1 095 000**
Bastja	950 000	35 000	**985 000**
Porto Vekjas	200 000	7 500	**207 500**
Proprianas	50 000	4 000	**54 000**
Il Rusas	325 000	5 500	**330 500**

Šaltinis: „Gecodia“ ataskaita, 43–44 lentelės.

3.4.2.1.2.2. Kiekybinės paklausos tarp keleivių pacientų nustatymas

(152) Kalbant apie keleivius pacientus, Prancūzijos valdžios institucijos neturėjo tiesioginių duomenų apie vežamų pacientų ir lydinčių asmenų skaičių, jų kelionės tikslą ar naudojamą transporto rūšį. Šiuo klausimu „Gecodia“ ataskaitoje nurodyta, kad šių duomenų užklausa buvo pateikta Korsikos regioninei sveikatos agentūrai ir CPAM. Korsikos regioninė sveikatos agentūra teigė neturinti šios informacijos. CPAM paaiškino, kad jų informacinėje sistemoje nėra įtikimų ir išsamių duomenų.

([93]) Žr. 2016 m. liepos mėn. Ekologinės pertvarkos ministerijos tyrimą dėl prognozuojamos ilgalaikės transporto paklausos, kuris skelbiamas adresu https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Th %C3 %A9ma %20- %20Projections %20de %20la % 20demande %20de %20transport %20sur %20le %20long %20terme.pdf (žiūrėta 2024 m. spalio 18 d.). Tyrime teigiama, kad apskaičiuotais transporto paklausos ir eismo pokyčių bendrais rezultatais siekiama pagrįsti vietos eismo prognozes, kurias turi parengti decentralizuoti ministerijos departamentai arba infrastruktūros valdytojai, kad būtų galima analizuoti regionų ateitį ir įvertinti viešąją politiką bei transporto infrastruktūros projektus. Tyrime pateikiamos 2030 m. ir 2050 m. prognozės.

([94]) Žr. 2021 m. spalio mėn. tyrimą, kuriuo atnaujintas 2016 m. tyrimas, visų pirma atsižvelgiant į naujų aplinkos teisės aktų priėmimo poveikį. Atnaujintas tyrimas skelbiamas adresu https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/document_travail_52_projection_transport_snbc2_oct2021.pdf (žiūrėta 2024 m. spalio 18 d.).

(153) Todėl Prancūzijos valdžios institucijos, naudodamos netiesioginius duomenis, atkūrė šių kelionių įverčius.

(154) Prancūzijos valdžios institucijos pirmiausia rėmėsi ATIH duomenimis (144 konstatuojamoji dalis) apie Korsikos gyventojų medicininio gydymo ar hospitalizacijos žemyninėje Prancūzijoje (ir, kalbant konkrečiau, Provanso-Alpių-Žydrojo Kranto regione, kuriame įsikūrę Marselio, Tulono ir Nicos miestai) užregistruotų atvejų skaičių. Prancūzijos valdžios institucijos apskaičiavo keleivių pacientų ir lydinčių asmenų skaičių, remdamosi medicininio gydymo ar hospitalizacijos atvejų, užregistruotų teikiant SSR, MCO ir PSY paslaugas Korsikos gyventojams visame Provanso-Alpių-Žydrojo Kranto regione, skaičiumi ([95]). Iš viso apskaičiuota, kad vidutiniškai 65 000 keleivių pacientų per metus keliauja dėl medicininio gydymo, susijusiu su SSR, MCO ir PSY veikla. Vien Ronos Deltos departamentui (Marselis) 2015–2019 m. laikotarpiu vidutiniškai per metus teko apie 53 000 keleivių.

(155) Į šį įvertį taip pat įtraukti lydintys asmenys. Prancūzijos valdžios institucijos apskaičiavo, kad jaunesnius nei 19 metų ir vyresnius nei 75 metų keleivius pacientus nuolat lydėjo vienas asmuo, o kitose amžiaus grupėse buvo lydimas kas antras pacientas. Todėl jos nustatė, kad dėl Korsikos paciento medicininės kelionės (į abi puses) reikia faktiškai pervežti 1,4 keleivių (į abi puses), atsižvelgiant į lydinčių asmenų poreikį. Prancūzijos teigimu, ši prielaida atitiko empirinius duomenis, surinktus iš CPAM 2A, nes iš 15 237 CPAM 2A priimtų išankstinio patvirtinimo prašymų 41,5 % (6 318) buvo susiję su lydinčiuoju asmeniu, o iš šių 6 318 prašymų 7,5 % buvo susiję ir su antruoju lydinčiu asmeniu.

(156) Prancūzijos valdžios institucijos kelionių jūra skaičių įvertino dviem būdais.

(157) Pirmasis būdas buvo nustatyti keleivių pacientų skaičių iš bendro nustatyto keleivių pacientų skaičiaus atėmus apytikrį lėktuvu vykusių keleivių skaičių. Prancūzijos valdžios institucijų turimi 2016–2019 m. laikotarpio keleivių pacientų, kurie lėktuvu keliavo iš Korsikos į Ronos Deltos departamentą (Marselis), duomenys ([96]) rodo, kad keliones lėktuvu vidutiniškai rinkdavosi apie 38 000 keleivių per metus (apie 70 % viso apskaičiuoto 53 000 keleivių pacientų skaičiaus, 154 konstatuojamoji dalis). Remdamosi šiais skaičiavimais, Prancūzijos valdžios institucijos padarė išvadą, kad jūrų transportui gali tekti iki 30 % keleivių pacientų kelionių į Ronos Deltos departamentą.

(158) Antrasis metodas buvo išnagrinėti 15 237 prašymų dėl išankstinio patvirtinimo, kuriuos 2020–2021 m. CPAM 2A pateikė Korsikos gyventojai dėl transporto kaštų, susijusių su medicininėmis kelionėmis, kompensavimo. Išnagrinėjus šiuos prašymus dėl išankstinio patvirtinimo, prie kurių turi būti pridedamas receptas, nurodantis pagal paciento būklę gydytojo paskirtą transporto rūšį (136–148 konstatuojamosios dalys), paaiškėjo, kad maždaug 4 % jų buvo pateikta dėl jūrų transporto.

(159) Remiantis šiais dviem metodais, laivais keleivių pacientų dalis, palyginti su bendru į Marselį keliaujančių pacientų skaičiumi, svyruoja nuo 4 % iki 30 %. Siekdamos suderinti abu metodus ir užtikrinti, kad paklausos tarp šių keleivių mastas būtų įvertintas atsargiai, Prancūzijos valdžios institucijos galiausiai apskaičiavo, kad laivu keliavo 10 % keleivių pacientų (maždaug 5 400 keleivių pacientų per metus iš 53 000 keleivių pacientų per metus, kurie, Prancūzijos valdžios institucijų vertinimu, 2019 m. vyko į Ronos Deltos departamentą).

([95]) Kalbant apie MCO veiklą, kelionių (į abi puses) paklausa tarp Korsikos pacientų (išskyrus lydinčius asmenis) buvo įvertinta atsižvelgiant į registruotų hospitalizacijos atvejų skaičių (1 hospitalizacija = 1 keleivis į abi puses = 2 kelionės). Kalbant apie SSR veiklą, išreikštą hospitalizacijos dienomis, Prancūzijos valdžios institucijos apskaičiavo kelionių skaičių pagal registruotų hospitalizacijos atvejų skaičių (1 hospitalizacija = 1 keleivis į abi puses = 2 kelionės), atsižvelgdamos į tai, kad, nepriklausomai nuo gydymo vietos, vidutinė hospitalizacijos trukmė buvo 45 dienos. Galiausiai, kalbant apie su PPS susijusią veiklą, keleivių skaičius buvo apskaičiuotas remiantis užregistruotų procedūrų skaičiumi (1 procedūra = 1 keleivis į abi puses = 2 kelionės).

([96]) Prancūzijos valdžios institucijų surinkti duomenys paimti iš transporto susitarimų, sudarytų [...] [su] CPAM.

(160) Galiausiai Prancūzijos valdžios institucijos įvairiems Korsikos uostams priskyrė keleivių pacientų skaičių, remdamosi MCO veiklos suskirstymu pagal regionus (jų žemėlapį galima rasti ATIH svetainėje).

(161) Siekdamos įvertinti metinę paklausą tarp keleivių pacientų, kuri turėtų būti patenkinta 2023–2030 m., Prancūzijos valdžios institucijos laikėsi nuomonės, kad, siekiant atsižvelgti, viena vertus, į numatomą gyventojų skaičiaus didėjimą ir visuomenės senėjimą ir, kita vertus, į sveikatos priežiūros paslaugų teikimo plėtrą Korsikoje, prognozuojama paklausa 2023–2030 m. išliks stabili, remiantis apskaičiuotu keleivių pacientų kelionių 2019 m. skaičiumi. 15 lentelėje pateikiamas medicininių kelionių laivu tarp Korsikos uostų ir Marselio uosto įvertis.

15 lentelė

Apskaičiuotos Korsikoje gyvenančių pacientų ir lydinčių asmenų (metinis keleivių skaičius) medicininės kelionės laivu tarp Korsikos ir Marselio

	2018 m.	2019 m.	2020 m.	2023–2030 m.
Ažaksjo	2 134	2 145	1 667	**2 145**
Bastja	2 407	2 419	1 880	**2 419**
Porto Vekjas	251	252	196	**252**
Proprianas	126	126	98	**126**
Il Rusas	425	427	332	**427**

Šaltinis: 2023 m. liepos 27 d. Prancūzijos valdžios institucijų pateiktos pastabos.

3.4.2.2. Rinkos pajėgumo patenkinti paklausą tarp naudotojų nustatymas

(162) Įvertinusios kokybinę ir kiekybinę paklausą tarp įvairių kategorijų keleivių vežimo jūrų transportu tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos naudotojų, Prancūzijos valdžios institucijos bandė nustatyti, kiek rinkos pasiūla galėtų patenkinti šią paklausą.

3.4.2.2.1. Konsultacijos su veiklos vykdytojais

3.4.2.2.1.1. Užduoti klausimai

(163) Konsultacijos su veiklos vykdytojais pirmiausia apėmė klausimyną, kurį sudarė keturi bendri klausimai apie keleivių vežimą:

— pirmu klausimu vežėjų buvo prašoma pateikti pastabų dėl paklausos tarp naudotojų ypatybių, kaip nustatyta ir pateikta konsultacijų su naudotojais pagrindžiamajame dokumente (95 konstatuojamoji dalis),

— antru klausimu veiklos vykdytojai buvo paprašyti apibūdinti laivyną, kurį jie galėjo naudoti jūrų transporto paslaugoms tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos teikti,

— trečiu klausimu buvo klausiama, ar pagal 2019 m. VPĮ schemą veiklos vykdytojai planavo nuo 2023 m. pradėti teikti paslaugą vienu ar keliais maršrutais. Kartu buvo pateiktas maršrutų, apimančių visas jūrų jungtis tarp Marselio ir Korsikos uostų, tarp Tulono ir Korsikos uostų, taip pat tarp Nicos ir Korsikos uostų, sąrašas. Dėl kiekvieno maršruto veiklos vykdytojai turėjo nurodyti, ar jie vykdytų reisus tuo maršrutu pagal 2019 m. VPĮ schemą. Atsakydami į klausimyną veiklos vykdytojai taip pat galėjo pateikti pastabų dėl atitinkamo maršruto eksploatavimo.

(164) Jei į trečią klausimą būtų atsakyta „taip“ dėl vieno ar kelių maršrutų, klausimyne buvo pateiktas konkretesnių klausimų dėl paslaugos, kurią veiklos vykdytojas teiktų, sąrašas. Veiklos vykdytojai turėjo pateikti šią informaciją apie kiekvieną maršrutą, dėl kurio jie nurodė galintys pasiūlyti komercinę paslaugą pagal 2019 m. VPĮ schemą.

(165) Pavyzdžiui, jei veiklos vykdytojas nurodė, kad gali teikti komercinę paslaugą maršrutu Marselis–Ažaksjo, jis turėjo atsakyti į šiuos klausimus:

— ar 2015–2022 m. laikotarpiu ji jau teikė jūrų transporto paslaugą aptariamu maršrutu ([97])?

— kuriuo metų laiku veiklos vykdytojas teiktų paslaugą ([98])?

— kokius laivus veiklos vykdytojas naudotų komercinei paslaugai teikti ([99])?

3.4.2.2.1.2. Gautų atsakymų apibendrinimas

(166) Konsultacijose su veiklos vykdytojais dalyvavo trys veiklos vykdytojai: „Corsica Linea“, „La Méridionale“ ir „Corsica Ferries“.

(167) Įmonės „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ pareiškė, kad pagal 2019 m. VPĮ schemą neteiks jokių komercinių paslaugų tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos.

(168) „Corsica Ferries“ nurodė, kokią komercinę paslaugą ji teiktų nesant keleivių vežimo paslaugų viešojo pirkimo sutarties. Pagrįsdama savo atsakymus į klausimyną, „Corsica Ferries“ pateikė keletą „Excel“ rinkmenų, kuriose, be kita ko, išsamiai nurodė savo laivų pajėgumus ir komercinę paslaugą, kurią ji teiktų.

(169) Atsakydama į konsultacijų su veiklos vykdytojais pirmą klausimą, įmonė „Corsica Ferries“ nurodė, kad jos atsakymai į klausimyną ir duomenų, susijusių su jos transporto paslauga, „Excel“ rinkmenos buvo parengtos pagal CdC pateiktus dokumentus, kuriuose nebuvo nurodyti jokie teritorinio tęstinumo poreikiai ir reikalavimai. Atsižvelgdama į šį netikrumą, įmonė „Corsica Ferries“ savo „Excel“ rinkmenoje nemodeliavo laivų pajėgumų didinimo ar mažinimo 2023–2028 m. laikotarpiu: todėl buvo nurodyta, kad nagrinėjamu laikotarpiu pajėgumai būtų tokie patys.

(170) Atsakydama į 4 klausimą, „Corsica Ferries“ nurodė, kad, nesant paslaugų viešojo pirkimo sutarties, nuo 2023 m. sausio 1 d. ji teiktų keleivių vežimo paslaugas tarp visų žemyninės dalies uostų (Marselio, Nicos, Tulono) ir visų Korsikos uostų, išskyrus Propriano uostą. Kalbant konkrečiau, ji teiktų dienos ir nakties komercines paslaugas (krovinių ir keleivių vežimo), įskaitant:

— vieną reisą per dieną į žemyninę Prancūziją ir atgal (mažiausiai penkis kartus per savaitę iš Tulono ir du kartus per savaitę iš Marselio) ir po vieną reisą per dieną į Ažaksjo ir Bastja uostus ir atgal,

— du reisus per mėnesį iš Marselio ir atgal bei mažiausiai po tris reisus per savaitę iš Tulono į Porto Vekjo ir Il Ruso uostus ir atgal,

— komercinio reiso į Proprianą nebūtų, nes, „Corsica Ferries“ teigimu, šį uostą gali pakeisti Ažaksjo uostas, į kurį ji jau siūlo bent vieną reisą per dieną iš Marselio ir Tulono,

— papildomas jūrų transporto paslaugas tarp Nicos uosto ir Korsikos nuo liepos iki rugsėjo mėn.

(171) „Corsica Ferries“ pranešė Prancūzijos valdžios institucijoms, kad turi 13 laivų, kurie nėra priskirti konkretiems maršrutams. Bendrovė taip pat nurodė, kad 15 % visų reisų visais maršrutais būtų vykdomi dienos metu (išvykimas nuo 6 val. iki 16 val. ir atvykimas nuo 14 val. iki vidurnakčio abiem kryptimis).

([97]) Jei atsakymas buvo „ne“, veiklos vykdytojas turėjo nurodyti, kodėl paslauga nebuvo teikiama.

([98]) Veiklos vykdytojas taip pat turėjo nurodyti: i) jei paslaugos nebūtų teikiamos visus metus, koks būtų konkretus numatytas metų laikotarpis, ii) ar siūloma paslauga yra tiesioginis reisas, iii) reisų dažnumą, iv) numatomą išvykimo ir atvykimo laiką ir v) bendrą metinį numatytų tiesioginių reisų skaičių.

([99]) Veiklos vykdytojas turėjo nurodyti, i) kaip naudojamas laivas atitinka teritorinio tęstinumo poreikius, ii) numatomų laivų skaičių, iii) laivų pajėgumus, iv) jų charakteristikas, v) kokios yra įgyvendintos aplinkosaugos priemonės ir vi) kokios paslaugos siūlomos laivuose.

(172) Dėl savo laivų keleivių vežimo paslaugų pajėgumų „Corsica Ferries“ Prancūzijos valdžios institucijoms pateikė informaciją, nurodytą 16 lentelėje.

16 lentelė

Galimos „Corsica Ferries“ paslaugos pagal 2019 m. VPĮ schemą (metinis keleivių skaičius) nesant PVPS

	2023–2028 m. Korsikoje negyvenantys keleiviai (Marselio, Tulono ir Nicos zona)	2023–2028 m. Korsikoje gyvenantys keleiviai (Marselio ir Tulono zona)	2023–2028 m. Iš viso
Ažaksjo	1 790 601	971 940	**2 762 541**
Bastja	1 881 317	907 995	**2 789 312**
Porto Vekjas	279 532	136 803	**416 335**
Proprianas	0	0	**0**
Il Rusas	586 182	256 158	**842 340**

Šaltinis: „Corsica Ferries“ atsakymas dėl rinkos tyrimo dėl jūrų transporto paslaugų tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos (2022 m. vasario 22 d.).

(173) „Corsica Ferries“ taip pat nurodė, kad jos pasiūlymas (iš Marselio uosto) galiotų tik tuo atveju, jei tarp Korsikos ir žemyninės dalies nebūtų sudaryta paslaugų viešojo pirkimo sutartis.

3.4.2.2.2. Rinkos nepakankamumo analizė

(174) Išnagrinėjusios pajėgumus, kuriuos naudotų įmonė „Corsica Ferries“, Prancūzijos valdžios institucijos padarė išvadą, kad, nesant PVPS, 2023–2028 m. laikotarpiu rinka galėtų patenkinti prognozuojamą jūrų transporto tarp Ažaksjo, Bastja, Il Ruso ir Porto Vekjo uostų ir žemyninės Prancūzijos uostų paslaugų paklausą tarp Korsikoje gyvenančių keleivių (išskyrus keleivius pacientus) ir Korsikoje negyvenančių keleivių.

(175) Tačiau Prancūzijos valdžios institucijos pažymi, kad „Corsica Ferries“ neteiktų paslaugų Propriano uoste. Todėl jos daro išvadą, kad jūrų transporto tarp Propriano uosto ir žemyninės Prancūzijos uostų rinkos nepakankamumas yra visiškas tiek Korsikoje gyvenančių, tiek negyvenančių keleivių atžvilgiu.

(176) Be to, dėl paklausos tarp keleivių pacientų Prancūzijos valdžios institucijos mano, kad „Corsica Ferries“ reisus į Marselio uostą vykdytų tik du kartus per savaitę iš Ažaksjo ir Bastja uostų ir tris kartus per mėnesį iš Porto Vekjo ir Il Ruso uostų. Taip pat, kaip nurodyta 170 konstatuojamojoje dalyje, „Corsica Ferries“ negalėtų teikti paslaugų Propriano uoste. Todėl jos mano, kad „Corsica Ferries“ siūloma paslauga nebuvo pakankamai reguliari Marselio uoste, kurį paprastai renkasi keleiviai pacientai.

3.4.2.3. Išvada dėl keleivinio jūrų transporto viešosios paslaugos poreikio buvimo

(177) Atsižvelgdamos į susisiekimo tarp Propriano uosto ir žemyninės Prancūzijos uostų rinkos nepakankamumą Korsikoje gyvenančių ir negyvenančių keleivių atžvilgiu, Prancūzijos valdžios institucijos padarė išvadą, kad 2023–2030 m. iš Propriano uosto ir į jį turi būti teikiama viešoji paslauga, apimanti visą apskaičiuotą kiekybinę paklausą, kaip nurodyta 14 lentelėje.

(178) Atsižvelgdamos į susisiekimo tarp kiekvieno Korsikos uosto ir Marselio uosto rinkos nepakankamumą jūrų transportu vežant keleivius pacientus dėl transporto paslaugų, kurias teiktų „Corsica Ferries“, nepakankamumo, Prancūzijos valdžios institucijos padarė išvadą, kad 2023–2030 m. turi būti teikiama viešoji paslauga, apimanti visą paklausą tarp į Marselį keliaujančių keleivių pacientų, kaip nurodyta 15 lentelėje.

3.4.3. *Krovinių vežimo jūrų transportu viešosios paslaugos poreikio apibūdinimas*

(179) Šiame poskirsnyje aprašomos Prancūzijos valdžios institucijų išvados dėl i) krovinių vežimo jūrų transportu tarp Korsikos ir žemyninės dalies paklausos tarp naudotojų buvimo ir ii) rinkos nepajėgumo patenkinti šią paklausą apibūdinimo.

3.4.3.1. Paklausos tarp naudotojų nustatymas

(180) Tolesniuose poskirsniuose apibūdinama Prancūzijos valdžios institucijų atlikta analizė, susijusi su kokybine paklausa tarp krovinių vežimo jūrų transportu tarp Korsikos ir žemyninės dalies naudotojų ir kiekybine paklausa tarp šių naudotojų.

3.4.3.1.1. Kokybinės paklausos nustatymas

(181) Šiame poskirsnyje pirmiausia pateikiami konsultacijų su naudotojais rezultatai; antra, konsultacijų su uostais rezultatai ir galiausiai „Gecodia“ ataskaitos išvados, papildančios viešų konsultacijų rezultatus.

3.4.3.1.1.1. Konsultacijų su naudotojais rezultatai

3.4.3.1.1.1.1. Užduoti klausimai

(182) Konsultacijų su naudotojais pagrindžiamajame dokumente (95 konstatuojamoji dalis) Prancūzijos valdžios institucijos preliminariai atskyrė velkamųjų krovinių vežimą ir nevelkamųjų krovinių vežimą ([100]).

(183) Per konsultacijas su naudotojais buvo pateiktas klausimynas, skirtas visiems krovinių vežimo jūrų transportu naudotojams. Klausimyne buvo pateikta apie 20 klausimų su siūlomais atsakymais (kai kuriais atvejais naudotojai galėjo pažymėti kelis atsakymus), o klausimynui užpildyti reikėjo skirti maždaug penkias minutes.

(184) Pirmaisiais trimis klausimais naudotojų buvo prašoma pateikti bendro pobūdžio informaciją. Pirmu klausimu naudotojų buvo prašoma pateikti informaciją apie jūrų maršrutą (-us) į Korsiką, kuriuo (-iais) jie naudojosi tarp Marselio uosto ir penkių Korsikos uostų ([101]). Antru klausimu buvo prašoma informacijos apie naudotojų veiklos sektorių ir jų pagrindinės buveinės pašto kodą. Trečiu klausimu naudotojų buvo prašoma pareikšti nuomonę dėl velkamųjų krovinių vežimo ir nevelkamųjų krovinių vežimo atskyrimo, taip pat prašoma pateikti informaciją apie 2019 m. atitinkamu maršrutu vežtų velkamųjų ir (arba) nevelkamų krovinių apimtį.

(185) 4–13 klausimais naudotojų buvo klausiama, ar jie patenkinti atitinkamu (-ais) maršrutu (-ais) siūlomomis jūrų transporto paslaugomis. Kalbant konkrečiau, buvo klausiama:

— ar atitinkamu maršrutu siūloma paslauga atitiko naudotojo poreikius (atsakymas: taip arba ne),

— ar naudotojai susidūrė su sunkumais dėl turimų pajėgumų ([102]),

— nurodyti krovinių, kuriuos veždami naudotojai susidūrė su tokiais sunkumais, rūšį ir tai, ar dėl tų sunkumų jie savo krovinius pradėjo vežti kitais maršrutais ([103]),

— ar naudotojus tenkina išvykimo ir atvykimo į Korsiką laikas (tenkina arba netenkina; jei netenkina, ar naudotojai pageidauja ankstesnio ar vėlesnio išvykimo ar atvykimo laiko?) ir naudojamais jūrų maršrutais teikiamų jūrų transporto paslaugų dažnumas,

— ar turėtų būti keičiama didžiausia krovinių vežimo kaina pagal 2019 m. VPĮ schemą.

([100]) Konsultacijų su naudotojais pagrindžiamajame dokumente paaiškinta, kad vežant nevelkamuosius krovinius uoste reikia atlikti daug tvarkymo darbų (tam reikalinga uosto įranga, darbo jėga), kitaip nei vežant velkamuosius krovinius.

([101]) Jei naudotojai naudojosi keliais maršrutais, jie dėl kiekvieno maršruto turėjo užpildyti atskirą klausimyną.

([102]) Buvo siūlomi šie atsakymai: nuolat, reguliariai, kartais, niekada.

([103]) Buvo siūlomi šie atsakymai: tas pats maršrutas, kiti maršrutai per Marselį, kiti maršrutai per Tuloną, kiti maršrutai per Nicą, kita (nurodyti).

(186) 14–20 klausimais naudotojų buvo prašoma įvertinti žemyninės dalies uosto pasirinkimą paslaugai teikti. Visų pirma buvo klausiama:

— ar, užsakydami vieną iš maršrutų iš Marselio, naudotojai taip pat ieškojo galimų reisų iš kitų žemyninės dalies uostų ([104]),

— pagrindinė priežastis, dėl kurios pasirenkamas Marselio uostas, o ne kiti žemyninės dalies uostai ([105]),

— ar, hipotetiškai 5–10 % padidinus jūrų transporto bilietų kainas Marselio uoste, naudotojas būtų pasirengęs naudotis jūrų transporto paslaugomis kitame žemyninės dalies uoste (Tulone, Nicoje arba abiejuose uostuose), kad galėtų vykti į Korsiką arba iš jos,

— ar naudotojas nuo 2019 m. jau naudojosi maršrutais iš Tulono arba Nicos į Korsiką (taip arba ne) ir, jei taip, kokia buvo pagrindinė priežastis, dėl kurios buvo pasirinktas žemyninės dalies uostas (Tulonas arba Nica), o ne Marselio uostas ([106]).

(187) Galiausiai 21 klausimu naudotojų buvo klausiama, ar transporto paslauga, kurią teikiant naudojami tik kroviniams vežti skirti laivai (ro-ro), yra tinkama, palyginti su dabartine paslauga (ro-ro keleiviniai laivai).

3.4.3.1.1.1.2. Gautų atsakymų apibendrinimas

(188) Iki konsultacijų laikotarpio pabaigos Prancūzijos valdžios institucijos gavo tik penkis atsakymus į klausimyną. Atsižvelgdama į šį nedidelį skaičių, „Gecodia“ tiesiogiai susisiekė su keliomis transporto ir logistikos bendrovėmis, kurios naudojasi krovinių vežimo jūrų transportu tarp Korsikos ir žemyninės dalies paslaugomis, kad jos tiesiogiai atsakytų į klausimus telefonu.

(189) Prancūzijos valdžios institucijos teigia, kad „Gecodia“ susisiekė su 21 transporto bendrove, kurioms tenka apie 90 % visų nevelkamųjų krovinių ir 70 % velkamųjų krovinių, vežamų tarp Korsikos ir žemyninės dalies. Apklausti vežėjai daugiausia naudojosi maršrutais iš Marselio, o daugiau kaip pusė jų naudojosi maršrutais ir iš Tulono. Vežėjai pateikė atsakymus dėl kiekvieno maršruto, kuriuo jie naudojosi tarp Korsikos (kiekvieno Korsikos uosto) ir žemyninės dalies (kiekvieno žemyninės dalies uosto), ir dėl kiekvienos rūšies krovinių (velkamųjų ir nevelkamųjų krovinių).

(190) Atsakymus į klausimyną dėl nevelkamųjų krovinių ([107]) galima apibendrinti taip:

— šiek tiek daugiau nei pusė respondentų mano, kad šiuo metu siūlomos jūrų transporto paslaugos apskritai neatitinka jų poreikių. Šie rezultatai skiriasi priklausomai nuo maršruto: nors beveik visi naudotojai, besinaudojantys transporto paslaugomis tarp žemyninės dalies ir Propriano bei Il Ruso, yra patenkinti dabartine pasiūla, beveik visi naudotojai, kurie naudojasi transporto paslaugomis į Ažaksjo ir Bastja ir iš jų, yra nepatenkinti ([108]),

— dauguma naudotojų susiduria su sunkumais dėl turimų pajėgumų, ypač maršrutuose tarp žemyninės dalies ir Bastja (100 % reguliariai arba nuolat susiduria su sunkumais), Ažaksjo ir Porto Vekjo (daugiau kaip 50 % reguliariai arba nuolat susiduria su sunkumais),

— respondentai iš esmės palankiai vertina išvykimo ir atvykimo į Korsiką laiką ir kelionių į abi puses dažnumą, esantį konsultacijų su naudotojais metu,

([104]) Buvo siūlomi šie atsakymai: neturiu pasirinkimo (privaloma rezervacija), nuolat, tik renkantis kai kurias keliones (nurodyti kelionę, kai nelyginama), niekada.

([105]) Buvo siūlomi šie atsakymai: mažiausia kaina, uosto infrastruktūra, tvarkaraštis, aukštesnė paslaugų kokybė, uostas arti mano kelionės tikslo, kelionės rūšis, kita (nurodyti).

([106]) Buvo siūlomi šie atsakymai: mažiausia kaina, tinkamesnis tvarkaraštis, mano kelionės tikslas buvo arčiau pasirinkto uosto, iš Marselio nebebuvo laisvų vietų, kita (nurodyti).

([107]) Primenama, kad nevelkamieji kroviniai vežami tik tarp Korsikos uostų ir Marselio uosto.

([108]) Porto Vekjo rezultatai yra įvairesni – 64 % respondentų mano, kad paslauga jų netenkina.

— nė vienas respondentas nelygina reisų iš Marselio uosto su reisais iš kitų uostų. Marselio uosto artumas yra beveik vienintelė šio uosto pasirinkimo priežastis. Net ir tuo atveju, jei jūrų transporto kainos iš Marselio hipotetiškai padidėtų, nė vienas respondentas nesirinktų kitų žemyninės dalies uostų,

— beveik visi respondentai pageidautų, kad paslauga būtų teikiama tik krovininiais laivais (ro-ro) vietoje keleivių ir krovinių vežimo paslaugos.

(191) Atsakymus į klausimyną dėl velkamųjų krovinių galima apibendrinti taip:

— šiek tiek daugiau nei pusėje atsakymų teigiama, kad dabartinis susisiekimas su Marseliu jūrų transportu iš esmės atitinka poreikius, o susisiekimas su Tulonu laikomas nepatenkinamu (77% atsakymų). Šie rezultatai skiriasi priklausomai nuo maršruto: beveik visi naudotojai skundžiasi dėl maršruto į Bastja uostą ir iš jo (respondentai, kurie naudojasi Marselio ir Tulono uostais). Pusė jų taip pat nepatenkinti susisiekimu su Ažaksjo ir Porto Vekju (respondentai, kurie naudojasi Marselio ir Tulono uostais), tačiau reiškia bendrą pasitenkinimą susisiekimu su Proprianu ir Il Rusu,

— dauguma naudotojų susiduria su sunkumais dėl turimų pajėgumų, ypač maršrutuose į Bastja (100 % reguliariai arba nuolat susiduria su sunkumais tiek Marselyje, tiek Tulone) ir į Ažaksjo ir Porto Vekją (50 % reguliariai arba nuolat susiduria su sunkumais Marselyje ir 100 % – Tulone),

— respondentai iš esmės palankiai vertina išvykimo ir atvykimo laiką ir kelionių į abi puses dažnumą tiek Tulono, tiek Marselio uostuose konsultacijų su naudotojais metu,

— beveik nė vienas respondentas nelygina reisų iš Marselio uosto su reisais iš kitų uostų. Marselio uosto artumas yra beveik vienintelė šio uosto pasirinkimo priežastis. Net ir tuo atveju, jei jūrų transporto kainos iš Marselio padidėtų, nė vienas respondentas nesirinktų kitų žemyninės dalies uostų,

— 2019 m. žemyninės dalies uostais, išskyrus Marselį, naudojosi mažiau nei 40 % respondentų. Rezultatai skiriasi priklausomai nuo maršruto: 80 % ir 50 % (atitinkamai) respondentų, keliaujančių į Bastja ir Ažaksjo ir iš jų, rinkosi Tuloną ir beveik niekas kelionėms nesirinko kitų Korsikos uostų. Vienintelė priežastis, dėl kurios naudojamasi Tulono uostu, yra tai, kad Marselio uoste nėra laisvų vietų. Net ir tuo atveju, jei jūrų transporto kainos iš Marselio padidėtų, nė vienas respondentas nesirinktų kitų žemyninės dalies uostų,

— dauguma respondentų pageidautų, kad paslauga būtų teikiama tik krovininiais laivais (ro-ro) vietoje ro-ro keleivinių laivų paslaugos.

3.4.3.1.1.2. Konsultacijos su uostais

3.4.3.1.1.2.1. Užduoti klausimai

(192) Konsultacijoms su uostais skirtą klausimyną sudarė trys dalys, susijusios su krovinių vežimu.

(193) Pirmoje klausimyno dalyje uosto valdymo įstaigų buvo prašoma pateikti pastabų dėl paklausos tarp naudotojų ypatybių, kaip nustatyta ir pateikta konsultacijų su naudotojais pagrindžiamajame dokumente (95 konstatuojamoji dalis). Kalbant konkrečiau, pirmoje dalyje uosto valdymo įstaigų buvo prašoma:

— pateikti pastabų dėl velkamųjų ir nevelkamųjų krovinių atskyrimo,

— nurodyti jų uosto pasiekiamumo zonos dydį remiantis turimomis rinkos žiniomis,

— nurodyti, ar jos mano, kad jų uosto infrastruktūros negali pakeisti kiti uostai visų arba dalies velkamųjų ir nevelkamųjų krovinių tarp Korsikos ir žemyninės dalies atžvilgiu,

— pateikti pastabas dėl konkurencijos tarp uostų krovinių vežimo srityje šiuo metu ir per septynerių metų laikotarpį.

(194) Antroje klausimyno dalyje uosto valdymo įstaigų buvo prašoma pateikti išsamų uosto infrastruktūros, kurią jos naudotojų susisiekimui jūrų transportu tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos, apibūdinimą.

(195) Trečioje dalyje (5.1–5.8 klausimai dėl nevelkamųjų krovinių ir 6.1–6.8 klausimai dėl velkamųjų krovinių) uosto valdymo įstaigų iš esmės buvo klausiama apie jų infrastruktūros pajėgumus, skirtus kroviniams vežti. Kalbant konkrečiau, jų buvo prašoma nurodyti:

— ar jų infrastruktūra apima nevelkamųjų ir velkamųjų krovinių tvarkymo zonas (atsakymas: taip arba ne) ([109]),

— kokio tipo laivai gali švartuotis ([110]),

— ar jų uosto infrastruktūra šiuo metu naudojama velkamiesiems ir (arba) nevelkamiesiems kroviniams vežti ([111]),

— ar jų infrastruktūra galėtų būti naudojama kasdieniams ([112]) ir savaitiniams ([113]) krovininiams reisams į abi puses; taip arba ne),

— ar uosto valdymo įstaigos gali užtikrinti tam tikrą susisiekimo su Korsika kasdienių ir savaitinių krovininių reisų į abi puses skaičių (atsakymas – taip arba ne) ([114]).

3.4.3.1.1.2.2. Gautų atsakymų apibendrinimas

(196) Kaip nurodyta 120 konstatuojamojoje dalyje, Prancūzijos valdžios institucijos gavo informacijos iš Tulono, Marselio ir Nicos uostų valdymo įstaigų.

(197) Kalbant apie pirmą klausimyno dalį, šie trys uostai mano, kad Prancūzijos valdžios institucijų principas atskirti velkamuosius krovinius nuo nevelkamųjų yra tinkamas. Nicos ir Tulono uostai mano, kad kroviniams pasiekiama tik vietinė jų zona, apimanti tik artimiausiu hinterlandu, o Marselio uostas mano, kad jis pritraukia krovinius iš visos Prancūzijos, visų pirma krovinius, vežamus per Ronos slėnį.

(198) Kalbant apie konkurencijos sąlygas, Nicos uostas mano, kad jo infrastruktūra, esanti miesto centre, ir silpna pramoninė ir komercinė struktūra aplink Nicą neleidžia ir dar septynerius metus neleis patenkinti krovinių vežimo tarp Korsikos ir žemyninės dalies paklausos. Tulono uostas taip pat nurodo, kad Marselio uostas yra neginčijamas krovinių vežimo rinkos lyderis ir kad jis gali tik papildyti Marselį. Tulono uostas pažymi, kad Marselio ir Tulono konkurencija yra „sveika, nepaisant to, kad Tulono pajėgumai yra maži, o tai reiškia, kad jis iš tikrųjų negali konkuruoti šioje rinkoje“. Marselio uostas mano, kad jo geografinė padėtis, t. y. buvimas greitkelių ir geležinkelio jungčių centre ir netoli pagrindinių logistikos ir transporto mazgų, taip pat labai lengvas jo infrastruktūros pasiekiamumas per tris greitkelius suteikia jam didelį pranašumą krovininio transporto srityje.

([109]) Klausimyne uostų buvo prašoma nurodyti krovinių tvarkymo zonų dydį, jų prieinamumą vežant krovinius į Korsiką ir jų pajėgumą priimti 1 ir 2 klasės pavojinguosius krovinius.

([110]) Uosto valdymo įstaigos taip pat turėjo nurodyti, i) koks yra krantinių skaičius, ii) koks yra didžiausias laivų, kurie gali švartuotis, pajėgumas tiesiniais metrais, iii) kokios yra įgyvendintos aplinkosaugos priemonės.

([111]) Uosto valdymo įstaigos taip pat turėjo nurodyti i) puspriekabių / sunkvežimių priėmimo pajėgumus per dieną, ii) puspriekabių / sunkvežimių priėmimo valandas, iii) vidutinį puspriekabių / sunkvežimių stovėjimo laiką, iv) puspriekabių / sunkvežimių, kurie per valandą gali įvažiuoti arba išvažiuoti iš laivo, skaičių.

([112]) Uosto valdymo įstaigos taip pat turėjo nurodyti, i) koks yra galimų sustojimų per dieną skaičius, ii) kokia yra mažiausia ir didžiausia sustojimo trukmė, iii) kokios yra prieplaukų paskirstymo taisyklės.

([113]) Uosto valdymo įstaigos taip pat turėjo nurodyti, i) koks yra galimų sustojimų per savaitę skaičius, ii) kokia yra mažiausia ir didžiausia tokio sustojimo trukmė ir iii) kokios yra prieplaukų paskirstymo taisyklės.

([114]) Klausimais uosto valdymo įstaigų buvo prašoma nurodyti, koks yra garantuojamų sustojimų skaičius.

(199) Dėl trečios klausimyno dalies:

— *Marselio uosto valdymo įstaiga* teigia, kad turi 13 prieplaukų, kuriose galima tvarkyti į Korsiką vežamus velkamuosius ir nevelkamuosius krovinius. Penkios iš jų jau yra visiškai skirtos susisiekimui su Korsika pagal 2021–2022 m. PVPS, o papildomai galima skirti dar aštuonias. Marselio uoste yra 120 000 m^2 krovinių tvarkymo zonų, kurios gali būti skirtos tik velkamiesiems ir nevelkamiesiems kroviniams vežti į Korsiką. Priklausomai nuo oro sąlygų arba pavojingųjų krovinių tvarkymui gali būti skiriama dar beveik 30 000 m^2 ploto. Galiausiai pagal terminalo plėtros projektą numatyta sukurti daugiau kaip 60 000 m^2 papildomų tvarkymo zonų, kurias uostas galės naudoti jūrų transporto paslaugoms į Korsiką teikti. Be to, Marselio uostas teigia, kad laivai yra lengvai pasiekiami sunkvežimiams ([115]). Marselio uoste į laivus taip pat gali įvažiuoti ir (arba) iš jų išvažiuoti vidutiniškai 35 priekabos per valandą, o per parą galima aptarnauti beveik 240 priekabų. Galiausiai Marselio uostas nurodo galintis teikti ro-ro keleivinių laivų remonto paslaugas, kad būtų užtikrinti neatidėliotini techniniai darbai.

— *Tulono uosto valdymo įstaiga* teigia, kad jos uosto infrastruktūra yra tinkama velkamųjų ir nevelkamųjų krovinių vežimui. Ji pažymi, kad Tulono terminale „Port de Commerce“ yra krovinių tvarkymo zonų (3 400 m^2) ir trys ro-ro keleivinių laivų prieplaukos, kurios gali užtikrinti du reisus į abi puses per dieną ([116]). Uosto valdymo įstaiga teigia, kad šiame terminale į laivą gali įvažiuoti arba iš jo išvažiuoti 80 priekabų per dieną (bet vasaros laikotarpiu tik apie dešimt). Tačiau uosto valdymo įstaiga įspėja, kad, atsižvelgiant į tai, kad įmonė „Corsica Ferries“ šiuo metu šias specialias zonas išnaudoja 80 %, ji negali užtikrinti, kad jos kasdien galės būti skiriamos reguliariam susisiekimui su Korsika ([117]). Per Tulono terminalą „Port de Commerce“ gali būti vežami velkamieji kroviniai, išskyrus pavojinguosius krovinius. Kita vertus, Tulono terminale „Bregajonas“ yra 30 000 m^2 krovinių tvarkymo zonų, kurios gali būti naudojamos nevelkamiems kroviniams, įskaitant pavojinguosius krovinius. Tačiau jis turi tik vieną prieplauką, skirtą tik ro-ro laivams. Jo pajėgumai yra 120 priekabų per dieną. Varo PPR teigia, kad Tulono terminalas „Bregajonas“ geriausiai tinka tik krovinių vežimui, nes negali būti pritaikytas keleivių eismui dėl to, kad yra zonoje, kurioje tvarkomi sprogmenys.

— *Nicos uosto valdymo įstaiga* teigia, kad jos uosto infrastruktūra netinkama nevelkamųjų krovinių vežimui. Tačiau ji tinkama velkamiesiems kroviniams. Šioje infrastruktūroje yra 25 900 m^2 tvarkymo zona, tačiau uostas nurodo, kad keleivių vežimui teikiama pirmenybė prieš bet kurią kitą veiklą. Galima naudoti keturias prieplaukas. Uosto valdymo įstaiga teigia galinti užtikrinti iki keturių kasdienių velkamųjų krovinių reisų į Korsiką ir atgal.

(200) Kaip nurodyta 124 konstatuojamojoje dalyje, konsultacijų su naudotojais metu Korsikos PPR taip pat pateikė laisvos formos tekstą. Korsikos PPR pateikė informaciją apie krovinių vežimą Korsikos uostuose.

(201) Apskritai Korsikos PPR pabrėžia pajėgumų problemas, su kuriomis susiduria visi Korsikos uostai, išskyrus Propriano uostą. Dėl tokios padėties vasaros laikotarpiu reguliariai reikia taikyti prefektūros išimtis, kad sunkiasvorės krovininės transporto priemonės galėtų važiuoti intensyvaus kelių eismo dienomis („raudonosios“ dienos). Kalbant konkrečiau, Korsikos PPR pažymi, kad:

— nuo 2010 m. *Bastja uoste* labai padidėjo krovinių srautas, kurio nesulėtino COVID-19 pandemija. Tačiau Bastja uosto pajėgumai pasiekė perpildymo tašką: krovinių tvarkymo zonos yra perpildytos, per ribotą laiko tarpsnį ir ribotoje erdvėje atliekamos vis griežtesnės tvarkymo operacijos, o dėl transporto priemonių spūsčių vežėjai negali reguliariai laiku pristatyti krovinių. Nors Bastja uoste yra aštuonios prieplaukos, jame

([115]) Marselio uosto direkcija nurodo, kad sunkvežimis iš įplaukimo į uostą į jūrų terminalą nuvažiuoja greičiau nei per penkias minutes. Be to, uostas teigia, kad uosto tranzito ir registravimo procedūros yra visiškai skaitmenizuotos, taip užtikrinant sklandų eismo srautą.

([116]) Tulono uosto valdymo įstaiga teigia, kad viena iš trijų prieplaukų, t. y. prieplauka „Fournel“, nuo 8.30 iki 18.30 val. yra rezervuota kruiziniams laivams, kuriems teikiama pirmenybė.

([117]) Varo PPR savo atsakyme nurodo: „Atsižvelgiant į tai, kad „Corsica Ferries“ vien tik Tulono terminale [„Port de Commerce“] jau perveža daugiau kaip 1,3 mln. keleivių, vykstančių į Korsiką ne pagal PVPS vykdomais maršrutais, ir daugiau kaip 400 000 keleivių, vykstančių į kitas Europos salas (Sardiniją, Menorką, Maljorką) kitais maršrutais, ir kadangi vietos išrinkti atstovai pareikalavo, kad šie srautai neviršytų 2019–2021 m. pervežtų keleivių skaičiaus (t. y. ne daugiau kaip 2 mln. keleivių), yra labai sunku įsivaizduoti, kad prie šios esamos ir įsitvirtinusios veiklos būtų pridėta papildoma veikla, atitinkanti PVPS įsipareigojimus (ir visų pirma galimybė visus metus vežti krovinius)“.

vienu metu negali būti prisišvartavę aštuoni laivai, visų pirma dėl prieplaukų techninių charakteristikų (riboto ilgio ir grimzlės). Todėl savo pastabose Korsikos PPR ragina išlaikyti kasdienius reisus į abi puses tarp Bastja ir Marselio, taip pat vykdyti papildomus reisus į abi puses, kad eismas būtų paskirstytas ir nebūtų spūsčių / krantinėse paliekamų krovinių,

— *Ažaksjo ir Porto Vekjo uostuose* taip pat labai išaugo krovinių eismas, o dėl nepakankamos vietos laivuose vis daugiau krovinių paliekama krantinėje. Korsikos PPR ragina išlaikyti kasdienius ir savaitinius reisus į abi puses abiejuose uostuose, taip pat vykdyti papildomus reisus į abi puses, kad eismas būtų paskirstytas ir nebūtų spūsčių / krantinėse paliekamų krovinių,

— Korsikos PPR teigimu, *Il Ruso uostui*, palyginti su kitais Korsikos uostais, būdingas disbalansas, nes vienas iš trijų savaitinių reisų į abi puses yra skirtas pavojingiesiems kroviniams vežti, o tai kelia grėsmę uosto pasiekiamumo zonos (Balanjos), kuri yra antra pagal populiarumą turistų lankoma vieta po Porto Vekjo, ekonominiam gyvybingumui. Be to, Il Ruso uostas turi dvi prieplaukas, kurios negali būti užimtos vienu metu dėl abiem prieplaukoms naudojamo vienintelio bangolaužio pločio ir krantinių ilgio. Korsikos PPR teigimu, savaitinių reisų į abi puses skaičius turėtų būti padidintas iki trijų, taip pat turėtų būti dar vienas reisas į abi puses, skirtas pavojingiesiems kroviniams vežti,

— *Propriano uostas* nėra labai perkrautas.

3.4.3.1.1.3. „Gecodia“ ataskaitos išvados dėl kokybinės krovininio transporto paklausos tarp naudotojų

(202) Be viešų konsultacijų, Prancūzijos valdžios institucijos taip pat pavedė įmonei „Gecodia“ atlikti papildomą susisiekimo jūrų transportu su Korsika paklausos tarp krovinių vežėjų analizę.

(203) Kaip nurodyta 95 konstatuojamojoje dalyje, Prancūzijos valdžios institucijos konsultacijų su naudotojais pagrindžiamajame dokumente nurodė, kad reikia atskirti velkamųjų krovinių vežimą ir nevelkamųjų krovinių vežimą, visų pirma dėl skirtingų tvarkymo apribojimų, susijusių su tokiu vežimu.

(204) Įmonės „Gecodia“ atliktas tyrimas patvirtina šį velkamųjų krovinių ir nevelkamųjų krovinių atskyrimą. „Gecodia“ taip pat atliko velkamųjų ir nevelkamųjų krovinių vežimo jūrų transportu paklausos tarp naudotojų geografinės aprėpties analizę, kad nustatytų, ar yra paklausa tarp naudotojų vežti krovinius tarp Korsikos ir žemyninės dalies per vieną ar kelis žemyninės dalies uostus. Atliekant šią analizę buvo visų pirma atsižvelgta į šiuos parametrus:

— uostų pajėgumus priimti eismą,

— per viešas konsultacijas gautas pastabas,

— papildomas vežimo per vieną ar kitą uostą išlaidas, atsižvelgiant į krovinio išvykimo iš žemyninės dalies į Korsiką vietą arba krovinio paskirties vietą iš Korsikos į žemyninę dalį,

— užfiksuotą ilgalaikį ir didelį (tik velkamųjų krovinių vežimo) kainų šuolį.

3.4.3.1.1.3.1. Atskira paklausa tarp naudotojų pagal krovinių vežimo rūšis (velkamieji kroviniai ir nevelkamieji kroviniai)

(205) „Gecodia“ ataskaitoje teigiama, kad velkamieji ir nevelkamieji kroviniai labai skiriasi. Pirma, nevelkamasis krovinys reiškia, kad puspriekabė turi būti atkabinama nuo sunkvežimio ir pakraunama į laivą, o tam reikia specialios įrangos ir dokininkų įsikišimo. Antra, uoste turi būti pakankamai vietos (tvarkymo zonų) puspriekabėms laikyti prieš pakrovimą. Galiausiai puspriekabės negali būti pakraunamos tuo pat metu, kai įlaipinami keleiviai ir įvažiuoja sunkvežimiai, o tai reiškia, kad laivas turi ilgą sustojimą. Tačiau dėl ilgo sustojimo ribojamas krantinės naudojimas, todėl uostas turi turėti kelias krantines, kad vienu metu būtų galima tvarkyti į kelias paskirties vietas vežamus krovinius. „Gecodia“ ataskaitoje remiamasi konsultacijų su naudotojais ir uostais rezultatais, siekiant pagrįsti šio atskyrimo tinkamumą.

(206) Be to, „Gecodia“ ataskaitoje pabrėžiama, kad iš vežėjų perspektyvos velkamieji ir nevelkamieji kroviniai pasižymi skirtingomis ypatybėmis. Kai velkamiesiems kroviniams vežti reikalingas didelis puspriekabių vilkikų parkas, kad būtų užtikrintas kasdienis kelių priekabų vežimas ([118]), nevelkamųjų krovinių vežimas leidžia optimizuoti vilkikų parką atsižvelgiant į puspriekabių skaičių, o vežėjas gali per vieną dieną atlikti kelis reisus į abi puses naudodamas vieną vilkiką tarp uosto ir savo logistikos bazės. „Gecodia“ ataskaitoje teigiama, kad konsultacijų su naudotojais metu vežėjai iš esmės nurodė per dieną vilkiku įvykdantys nuo keturių iki šešių nevelkamųjų krovinių reisų į abi puses.

(207) Tad „Gecodia“ ataskaitoje daroma išvada, kad vežėjo perėjimas nuo nevelkamųjų krovinių prie velkamųjų krovinių susijęs su didelėmis personalo išlaidomis ir papildomų puspriekabių vilkikų įsigijimu. Todėl velkamųjų krovinių ir nevelkamųjų krovinių vežimas susijęs su dviejų rūšių skirtinga paklausa.

(208) Vis dėlto „Gecodia“ ataskaitoje pažymima, kad tarp velkamųjų krovinių ir nevelkamųjų krovinių yra tam tikrų panašumų. Visų pirma „Gecodia“ ataskaitoje nurodyta, kad pristatymas (velkamųjų arba nevelkamųjų krovinių) turi būti vykdomas ryte iki vežėjo kliento nustatyto laiko, o už pavėluotą pristatymą arba pakeistą pristatymo laiką skiriama bauda. Todėl „Gecodia“ ataskaitoje pabrėžiama, kad svarbu uoste priimti krovinį kuo anksčiau (nuo 6 iki 7 val.), kad jį būtų galima laiku pristatyti gavėjams, nepriklausomai nuo siuntėjo (prekybos centrai, statybos, kurjerių ar nefasuotų krovinių vežimo įmonės). Kalbant apie nevelkamuosius krovinius, labai ankstyvas priėmimas uoste būtinas ir nepakrautoms puspriekabėms (grąžinamoms į žemyninę dalį) dėl laiko, kurio reikia iš laivo išvažiavusioms puspriekabėms grąžinti į logistikos bazes (mažmenininkų ar vežėjų), jas pakrauti ir grąžinti į uostą. Be to, abiem atvejais turi būti užtikrintos reguliarios jūrų transporto paslaugos, siekiant užtikrinti prekių tiekimą Korsikai ir puspriekabių / sunkvežimių grąžinimą į žemyninę dalį.

3.4.3.1.1.3.2. Nevelkamųjų krovinių vežimo jūrų transportu paklausa tik Marselio uoste

(209) „Gecodia“ ataskaitoje teigiama, kad nevelkamųjų krovinių transporto naudotojai naudojasi tik Marselio uostu, todėl šio uosto negali pakeisti kiti žemyninės dalies uostai – Tulonas ir Nica.

(210) *Pirma*, „Gecodia“ ataskaitoje teigiama, kad tik Marselio ([119]) uostas ir Tulono terminalas „Bregajonas“ turi reikiamą infrastruktūrą tokio pobūdžio eismui, o Tulono terminalas „Port de Commerce“ ir Nicos uostas tokios infrastruktūros neturi. Tulono terminalo „Bregajonas“ pajėgumus taip pat riboja vienintelė prieplauka, todėl jame nebūtų galima užtikrinti daugiau nei vieno reiso į Korsiką per dieną, atsižvelgiant į sustojimo trukmės ir išvykimo laiko apribojimus plukdant nevelkamuosius krovinius ([120]). Taigi Marselio uosto ir Tulono terminalo „Bregajonas“ pakeičiamumas vežant šios rūšies krovinius būtų galimas tik viename maršrute.

(211) *Antra*, kaip teigiama „Gecodia“ ataskaitoje, konsultacijos su naudotojais iš esmės patvirtina, kad planuodami savo keliones nevelkamųjų krovinių vežėjai niekada arba labai retai svarsto alternatyvą Marselio uostui. Nė vienas iš respondentų nenurodė, kad dėl 5–10 % padidėjusios kainos Marselio uoste jie persikeltų į Tulono uostą, nes kelionė per Tuloną neleistų optimizuoti kasdienės veiklos.

([118]) Primenama, kad velkamieji kroviniai reiškia, jog vežamas visas sunkvežimis (vilkikas ir puspriekabė) su vairuotoju, o vežant nevelkamuosius krovinius vežama tik puspriekabė.

([119]) „Gecodia“ ataskaitoje pažymima, kad Marselio uosto pateiktoje informacijoje nurodyta, kad jo laisvas plotas yra beveik 210 000 kvadratinių metrų, jis turi 13 prieplaukų, kurios gali būti skirtos eismui tarp Korsikos ir žemyninės dalies, ir visos jos turi modernią ir skaitmenizuotą įrangą, užtikrinančią sklandų eismą.

([120]) „Gecodia“ ataskaitoje nurodyta, kad Tulono terminale „Bregajonas“ vidutiniškai per valandą į laivus pakraunama 15–20 priekabų, t. y. gerokai mažiau nei Marselyje (35 priekabos), o turimi pajėgumai sudaro maždaug 120 priekabų per dieną. Palyginimo dėlei 2021 m. Marselio uoste į Korsikos uostus plukdomų pakraunamų priekabų vidurkis buvo 237, t. y. dvigubai daugiau.

(212) Kalbant apie uosto valdymo įstaigas, Nicos Žydrojo Kranto PPR nurodė, kad uosto pasiekiamumo zona yra tik vietinė ir kad „Nicos uostas, kurio infrastruktūra yra mieste, o pramonės ir prekybos struktūra silpna, yra nepalankioje padėtyje ir niekada negalės patenkinti krovinių vežimo į Korsiką paklausos, nes Tulonas ir Marselis yra geriau pritaikyti poreikiams“. Be to, „Gecodia“ ataskaitoje pabrėžiamas Tulono uosto per konsultacijas su uostais pateiktas teiginys, kad Tulono uostas gali tik papildyti Marselio uostą, nes jo pasiekiamumo zona apima tik Tulono hinterlandą, o jūrų terminalų pajėgumai yra riboti.

(213) *Trečia*, „Gecodia“ ataskaitoje pažymima, kad, norėdami užtikrinti pristatymą į parduotuves, dideli platinimo padaliniai daugiausia naudojasi regioniniais arba nacionaliniais sandėliais. Korsikos atveju daugiau kaip 90 % Korsikos universalinėms parduotuvėms tiekiamų prekių siunčiama per šias logistikos bazes, todėl didžioji dalis į Korsiką įvežamų prekių yra iš PAŽK regiono logistikos centrų ([121]). „Gecodia“ ataskaitoje paaiškinta, kad sandėliai ir logistikos platformos daugiausia sutelkti šiaurės vakaruose ir aplink Marselį, taip pat Ronos koridoriuje. Šiuo atžvilgiu Prancūzijos valdžios institucijos remiasi bendru tyrimu, kurį 2021 m. spalio mėn. atliko Marselio metropolinės zonos miestų planavimo agentūra ir Eks-Diuranco regiono miestų planavimo agentūra ir kuriame nustatyta šių sandėlių ir platformų geografinė padėtis ([122]). Iš šio tyrimo matyti, kad dauguma logistikos srautų nukreipiama per Marselį. Todėl „Gecodia“ ataskaitoje teigiama, kad Marselio uosto pasirinkimą iš esmės pateisina tai, kad uostas yra netoli krovos vietų ir yra tinkama infrastruktūra.

(214) „Gecodia“ ataskaitoje teigiama, kad dauguma logistikos bazių ir sandėlių yra netoli Marselio uosto, o tai turi dvi pasekmes. Pirma, remiantis valstybinės reikšmės kelių komiteto paskelbtu kaštų simuliatoriumi, visiems vežėjams, įsikūrusiems aplink Marselį arba Ronos koridoriuje, naudojantis Tulono terminalu „Bregajonas“, vidutiniškai tektų papildomai mokėti 11 EUR/TM už vieną reisą su puspriekabe, palyginti su Marselio uostu ([123]). Antra, be šių papildomų vežimo keliais kaštų, vežėjams padidėtų gamybos kaštai. Taip yra todėl, kad dėl didesnio atstumo, kurį reikia įveikti, vežėjai būtų priversti perpus sumažinti per vieną dieną vilkiko atliekamų kelionių į abi puses tarp savo logistikos bazės ir išvykimo / atvykimo uosto skaičių, o tai reikštų, kad jie turėtų įsigyti papildomų vilkikų, norėdami išlaikyti tą pačią veiklos apimtį.

(215) „Gecodia“ ataskaitoje daroma išvada, kad iš nevelkamųjų krovinių vežimo jūrų transportu naudotojų perspektyvos Marselio uostas nepakeičia Tulono ar Nicos uostų teikiant susisiekimo jūrų transportu su Korsika paslaugas.

3.4.3.1.1.3.3. Specifinė velkamųjų krovinių vežimo jūrų transportu paklausa Marselio uoste

(216) „Gecodia“ ataskaitoje teigiama, kad iš velkamųjų krovinių jūrų transporto naudotojų perspektyvos Marselio uostą gali pakeisti tik Tulono terminalas „Port de Commerce“ (išskyrus pakeičiamumą Nicos ir kitais Tulono terminalais) ir tik iš dalies, nes kai kurie velkamųjų krovinių jūrų transporto naudotojai šio terminalo nelaiko alternatyva Marselio uostui.

([121]) „Gecodia“ ataskaitoje teigiama, kad tą patvirtina ir Prancūzijos konkurencijos institucijos nuomonė (Nuomonė Nr. 20-A-11, 337–345 punktai), kurioje teigiama, kad „Marselio uostas yra netoli pagrindinių pietų Prancūzijos logistikos centrų, todėl jis yra patrauklesnis vežant krovinius jūrų transportu į Korsiką, ypač palyginti su Tulonu, kuris yra toliau nuo šių centrų“.

([122]) Susisiekimo tarp Eks-Marselio-Provanso metropolinės zonos ir kaimyninių vietovių tyrimas, 2021 m. spalio mėn., p. 32–35, skelbiama, be kita ko, adresu https://www.agam.org/relations-de-voisinage-metropole/ (žiūrėta 2024 m. spalio 18 d.).

([123]) Primenama, kad atstumas nuo Tulono iki Marselio yra maždaug 70 km.

(217) *Pirma*, „Gecodia“ ataskaitoje teigiama, kad velkamiesiems kroviniams vežti nereikalinga jokia ypatinga uosto infrastruktūra, nes vairuotojas puspriekabę pakrauna tiesiai į laivą kaip vieną transporto priemonę. Taigi kiekvienas iš trijų žemyninės dalies uostų gali priimti velkamuosius krovinius be ypatingų apribojimų ([124]). Tačiau „Gecodia“ ataskaitoje pažymima, kad per konsultacijas su uostais Tulono uosto atstovai pareiškė, kad uoste būtų sunku priimti daugiau velkamųjų krovinių per metus, nes 80 % uosto pajėgumų jau dabar tenka „Corsica Ferries“ srautams, o Nicos uosto atstovai pareiškė, kad pirmenybę norėtų teikti keleivių vežimui.

(218) *Antra*, „Gecodia“ ataskaitoje pažymima, kad nė vienas iš konsultacijose su naudotojais dalyvavusių respondentų nenurodė, jog 5–10 % kainų padidėjimas Marselio uoste lemtų jų vežamų krovinių nukreipimą į Tuloną (ir dar mažiau į Nicą). Taigi iš šių konsultacijų matyti, kad vežėjai, planuodami savo keliones, nesvarsto alternatyvių maršrutų. Marselio uosto pasirinkimas iš esmės yra pagrįstas jo artumu vežėjų krovimo vietoms ir turima uosto infrastruktūra.

(219) *Trečia*, kaip ir dėl nevelkamųjų krovinių, „Gecodia“ ataskaitoje paaiškinta, kad, atsižvelgiant į tai, kad daugumos vežėjų logistikos bazės yra netoli Marselio uosto (213 konstatuojamoji dalis), kai kurių naudotojų, kurių logistikos bazės yra netoli Marselio, perkėlimas į Tulono uostą lemtų ilgesnius atstumus ir papildomus transporto kaštus (4,5 EUR/TM). Šie papildomi kaštai galėtų padidinti vežėjo gamybos kaštus net iki 17 % ([125]). „Gecodia“ ataskaitoje teigiama, kad šios išvados atitinka Nicos ir Tulono uostų teiginius per konsultacijas su uostais, kad šie du uostai pritraukia tik vietos eismą iš jų artimiausio hinterlando. Prancūzijos valdžios institucijos taip pat atkreipia dėmesį į tai, kad vežėjų sumokėtas jūrų transporto mokestis visiškai perkeliamas jų klientams, todėl jūrų transporto mokesčio skirtumas tarp vieno žemyninio uosto ir kito neturi jokio poveikio vežėjų gamybos kaštams.

(220) *Galiausiai* „Gecodia“ ataskaitoje pateikiama kiekybinė analizė, iš kurios matyti, kad mėnesinio mokesčio už vieną velkamųjų krovinių tiesinį metrą Marselio uoste padidinimas nesukėlė velkamųjų krovinių srauto perkėlimo į Tulono uostus. Kalbant konkrečiau, „Gecodia“ ataskaitoje buvo tiriami du neseniai įvykę nuolatiniai kainų šuoliai Marselio maršrutuose ([126]), o Tulono uoste mėnesinis mokestis už vieną tiesinį metrą iš esmės išliko stabilus ([127]). „Gecodia“ ataskaitoje aiškinama, kad nuo 2018 m. liepos mėn. iki 2019 m. gegužės mėn. kainų šuolis nepaskatino vežėjų reakcijos, nes Tulono uosto rinkos dalis per tą laikotarpį išliko stabili.

(221) Taigi „Gecodia“ ataskaitoje daroma išvada, kad Tulono ir Marselio uostai yra tik iš dalies pakaitiniai kalbant apie velkamųjų krovinių vežimą jūrų transportu tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos.

([124]) Tačiau taikoma išimtis dėl 1 klasės pavojingų medžiagų (sprogmenų) ir 2 klasės pavojingų medžiagų (suslėgtų, suskystintų ar ištirpintų dujų) vežimo, kuris negali būti vykdomas per Tulono terminalą „Port de Commerce“ ir Nicos uostą.

([125]) Kelių transporto gamybos kaštų lyginamasis standartas (regioninis transportas, nacionaliniai duomenys nuo 2021 m. gruodžio mėn., remiantis 360 km kelione, kuri yra vidutinis regioninio transporto srityje per dieną nuvažiuojamas atstumas, atsižvelgiant į keliones į pakrovimo vietą ir grįžimo keliones į vežėjo bazę). Šie papildomi kaštai apima kaštus už kilometrą su rinkliavomis, valandinį tarifą ir dienos tarifą (transporto priemonės nuosavybės kaštai, mokestis už dieną, draudimas už dieną ir pan.). Prancūzijos valdžios institucijos atkreipia dėmesį, kad vidutiniai papildomi logistikos kaštai yra atvirkščiai proporcingi bendram kelionės atstumu keliu. Taigi, kuo pradinis taškas yra arčiau Marselio, tuo didesni bendri papildomi logistikos kaštai.

([126]) Abu atvejai atitinka šiuos laikotarpius:

— nuo 2017 m. spalio mėn. iki 2018 m. spalio mėn. vidutinis metinis mėnesio tarifo už vieno velkamųjų krovinių tiesinio metro vežimą padidėjimas buvo 6 %,

— nuo 2019 m. spalio mėn. iki 2020 m. spalio mėn. vidutinis metinis mėnesio tarifo už vieno velkamųjų krovinių tiesinio metro vežimą sumažėjimas buvo 16 %.

([127]) Remiantis informacija apie „Corsica Ferries“ taikomus tarifus, surinkta „Gecodia“ ataskaitai iš „Corsica Ferries“ svetainės 2020 m.

3.4.3.1.2. Krovinių vežimo jūrų transportu kiekybinės paklausos nustatymas

3.4.3.1.2.1. Nevelkamųjų krovinių vežimo jūrų transportu kiekybinė paklausa

(222) „Gecodia“ ataskaitoje apskaičiuota būsima metinė velkamųjų ir nevelkamųjų krovinių vežimo jūrų transportu paklausa 2023–2030 m. kiekvienu maršrutu tarp Marselio uosto ir Korsikos uostų.

(223) Ankstesnių laikotarpių nevelkamųjų krovinių vežimo paklausa buvo nustatyta remiantis iš laivybos bendrovių surinktais duomenimis. Siekiant įvertinti prognozuojamą 2023–2030 m. paklausą, 2019 m. eismui buvo pritaikytas 2010–2019 m. užfiksuotas metinis augimas (2,3 % per metus). Prognozuojama paklausa buvo nustatyta taip:

17 lentelė

2018–2020 m. užfiksuota ir 2023–2030 m. prognozuojama nevelkamųjų krovinių vežimo paklausa pagal jūrų maršrutus (TM) iš Marselio

	2018 m.	2019 m.	2020 m.	2023 m.*	2025 m.*	2030 m.*
Ažaksjo	523 874	516 467	505 631	565 647	591 965	663 246
Bastja	677 280	674 081	677 321	738 269	772 620	865 653
Porto Vekjas	141 610	155 785	155 461	170 619	178 558	200 059
Proprianas	52 331	54 160	52 453	59 317	62 077	69 552
Il Rusas	73 374	85 229	66 952	93 345	97 688	109 451

Šaltinis: 2023 m. balandžio 5 d. Prancūzijos valdžios institucijų pateiktos pastabos („Gecodia“ ataskaita, 56 lentelė).

3.4.3.1.2.2. Velkamųjų krovinių vežimo jūrų transportu kiekybinė paklausa

(224) Kiekybinė velkamųjų krovinių jūrų transporto paklausa buvo apskaičiuota remiantis tais pačiais parametrais kaip ir kiekybinė nevelkamųjų krovinių jūrų transporto paklausa (222 ir 223 konstatuojamosios dalys).

(225) Kaip paaiškinta 3.4.2.1.1.3.3 skirsnyje, „Gecodia“ ataskaitoje padaryta išvada, kad Marselio uostas ir Nicos uostas nėra pakaitiniai kalbant apie velkamųjų krovinių vežimą jūrų transportu, o Marselio ir Tulono uostai šiuo atžvilgiu yra tik iš dalies pakaitiniai.

(226) Remdamosi „Gecodia“ ataskaita, Prancūzijos valdžios institucijos nusprendė, kad velkamųjų krovinių vežimo paslaugų paklausa tarp naudotojų, kurie mano, kad Tulono uostas negali pakeisti Marselio uosto, sudaro 80 % velkamųjų krovinių vežimo tarp Marselio ir Korsikos paklausos 2019 m., o likę 20 % mano, kad Tulonas yra alternatyva Marselio uostui.

(227) Prancūzijos valdžios institucijos paaiškino, kad šis 80 % įvertis buvo nustatytas remiantis Korsikos vežėjų profesinės sąjungos ir „Corsica Linea“ teiginiais, pateiktais per 2020 m. rinkos konsultacijas. Kalbant konkrečiau, profesinė sąjunga (kuriai tenka [20–50] % velkamųjų krovinių, vežamų tarp Korsikos ir žemyninės dalies, TM apimties) ir „Corsica Linea“ nurodė, kad atitinkamai 84 % / 85 % velkamųjų krovinių buvo vežami iš Ronos Deltos departamento arba į jį (jo pagrindinis uostas yra Marselis).

(228) Apskaičiavusios specifinę velkamųjų krovinių vežimo iš Marselio uosto ir į jį paklausą, Prancūzijos valdžios institucijos kiekybiškai įvertino šią paklausą ateinančiais metais. 18 lentelėje pateikta kiekybinė velkamųjų krovinių vežimo paklausa tarp naudotojų grupės, kuri nemato jokios alternatyvos Marselio uostui (t. y. 80 % numatomos paklausos 2023–2030 m. tarp Marselio ir Korsikos).

18 lentelė

Velkamųjų krovinių vežimo jūrų transporto maršrutais (TM) iš Marselio paklausa, užfiksuota 2018–2020 m. ir numatoma 2023–2030 m.

	2018 m.	2019 m.	2020 m.	2023 m.*	2025 m.*	2030 m.*
Ažaksjo	116 797	113 958	95 040	99 848	104 493	117 076
Bastja	172 671	166 125	120 047	145 555	152 328	170 670
Porto Vekjas	36 082	43 222	37 063	37 870	39 632	44 404
Proprianas	17 489	17 992	14 294	15 764	16 498	18 484
Il Rusas	24 017	26 878	22 753	23 550	24 646	27 613

Šaltinis: 2023 m. balandžio 5 d. Prancūzijos valdžios institucijų pateiktos pastabos („Gecodia“ ataskaita, 57 lentelė dėl 2018–2020 m. ir 60 lentelė dėl 2023, 2025 ir 2030 m.).

(229) Be to, kadangi vežant velkamuosius krovinius taip pat reikia vežti vairuotojus (kurie priskiriami keleivių kategorijai), Prancūzijos valdžios institucijos taip pat nustatė vairuotojų vežimo paklausą. Prancūzijos valdžios institucijos laikėsi nuomonės, kad paklausa tarp vairuotojų yra proporcinga vežamų velkamųjų krovinių kiekiui ir kad šis santykis ilgainiui nekinta.

(230) Siekdamos įvertinti kiekvieno jūrų maršruto vairuotojų ir velkamųjų krovinių TM santykį, Prancūzijos valdžios institucijos rėmėsi 2018–2021 m. laikotarpiu užfiksuota vidutine verte. Šis santykis buvo pritaikytas 2030 m. numatomai velkamųjų krovinių vežimo paklausai. Todėl, Prancūzijos valdžios institucijų nuomone, vairuotojų vežimo paklausa yra tokia:

19 lentelė

Jūrų transporto vairuotojų srautas (vairuotojų skaičius) iš Marselio, užfiksuotas 2018–2021 m. ir numatomas 2023–2030 m.

	2018 m.	2019 m.	2020 m.	2021 m.	2023 m.*	2025 m.*	2030 m.*
Ažaksjo	6 435	6 496	4 736	6 915	5 991	6 270	7 025
Bastja	9 934	9 423	6 303	8 022	8 733	9 140	10 240
Porto Vekjas	2 222	2 664	2 699	2 536	2 651	2 774	3 108
Proprianas	1 414	1 446	1 203	1 411	1 576	1 650	1 848
Il Rusas	1 900	2 289	1 768	2 233	1 884	1 972	2 209

Šaltinis: 2023 m. liepos 27 d. Prancūzijos valdžios institucijų pateiktos pastabos.

3.4.3.2. Rinkos pajėgumo patenkinti paklausą tarp naudotojų nustatymas

(231) Įvertinusios įvairių kategorijų krovinių vežimo jūrų transportu tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos kokybinę ir kiekybinę paklausą tarp naudotojų, Prancūzijos valdžios institucijos siekė nustatyti, kiek rinkos pasiūla galėtų šią paklausą patenkinti.

3.4.3.2.1. Konsultacijų su veiklos vykdytojais rezultatai

3.4.3.2.1.1. Užduoti klausimai

(232) Jūrų transporto veiklos vykdytojai turėjo atsakyti į tuos pačius 163–165 konstatuojamosiose dalyse pateiktus klausimus apie krovinių vežimo paslaugą, kurią jie teiktų, jei nebūtų sudaryta paslaugų viešojo pirkimo sutartis. Visų pirma, jūrų transporto veiklos vykdytojų buvo prašoma užpildyti „Excel“ rinkmeną ir pateikti atskirą informaciją apie jų vežamų velkamųjų ir nevelkamųjų krovinių kiekį.

3.4.3.2.1.2. Gautų atsakymų apibendrinimas

(233) Konsultacijose su veiklos vykdytojais dalyvavo trys veiklos vykdytojai: „Corsica Linea“, „La Méridionale“ ir „Corsica Ferries“.

(234) Įmonės „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ nurodė, kad nesant paslaugų viešojo pirkimo sutarties jos neteiktų jokių komercinių paslaugų tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos.

(235) „Corsica Ferries“ pateikė komercinį pasiūlymą, kurį ji teiktų nesant krovinių vežimo paslaugų viešojo pirkimo sutarties. Pagrįsdama savo atsakymus į klausimyną, „Corsica Ferries“ pateikė keletą „Excel“ rinkmenų, kuriose, be kita ko, išsamiai nurodė savo laivų pajėgumus ir komercinį pasiūlymą, kurį ji įgyvendintų.

(236) Atsakydama į konsultacijų su veiklos vykdytojais 2 klausimą, kuriuo veiklos vykdytojų buvo prašoma pareikšti nuomonę apie velkamųjų ir nevelkamųjų krovinių atskyrimo tinkamumą, įmonė „Corsica Ferries“ atkreipė dėmesį į dirbtinį ir neveiksmingą OTC taikomą sistemingą velkamųjų ir nevelkamųjų krovinių atskyrimą, kuris priklausė nuo kiekvieno vežėjo dydžio, struktūros ir pasirinkimų, o ne laivybos bendrovių teikiamų paslaugų. „Corsica Ferries“ taip pat pabrėžė, kad, Prancūzijos valdžios institucijų nuomone, vežant velkamuosius krovinius laive turi būti vairuotojas, o patys velkamieji kroviniai skirstomi į lydimus velkamuosius krovinius (su vairuotoju) ir nelydimus velkamuosius krovinius (be vairuotojo).

(237) Atsakydama „Corsica Ferries“ nurodė, kad nesant paslaugų viešojo pirkimo sutarties ji teiktų paslaugą neskirdama transporto pajėgumų pagal numatomas krovinių rūšis. Todėl jos pateiktoje „Excel“ duomenų rinkmenoje buvo nurodyti bendri bendrovės krovinių vežimo pajėgumai, t. y. įskaitant ir nevelkamuosius, ir velkamuosius krovinius, jų neskiriant.

(238) „Corsica Ferries“ taip pat pateikė tas pačias kritines pastabas, kurios nurodytos 169 konstatuojamojoje dalyje.

(239) Atsakydama į 4 klausimą, „Corsica Ferries“ nurodė, kad, nesant paslaugų viešojo pirkimo sutarties, nuo 2023 m. sausio 1 d. ji teiktų krovinių vežimo paslaugas tarp visų žemyninės dalies uostų (Marselio, Ažaksjo, Tulono) ir visų Korsikos uostų, išskyrus Propriano uostą. Kalbant konkrečiau, ji teiktų dienos ir nakties komercines paslaugas (krovinių ir keleivių vežimo), įskaitant:

— vieną reisą per dieną į žemyninę Prancūziją ir atgal (mažiausiai penkis kartus per savaitę iš Tulono ir du kartus per savaitę iš Marselio) ir po vieną reisą per dieną į Ažaksjo ir Bastja uostus ir atgal,

— du reisus per mėnesį iš Marselio ir atgal bei mažiausiai po tris reisus per savaitę iš Tulono į Porto Vekjo ir Il Ruso uostus ir atgal,

— komercinio reiso į Proprianą nebūtų, nes, „Corsica Ferries“ teigimu, šį uostą gali pakeisti Ažaksjo uostas, į kurį ji siūlo bent vieną reisą per dieną iš Marselio ir Tulono,

— papildomas jūrų transporto paslaugas tarp Nicos uosto ir Korsikos nuo liepos iki rugsėjo mėn.

(240) „Corsica Ferries“ pranešė Prancūzijos valdžios institucijoms, kad turi 13 laivų, kurie nėra priskirti konkretiems maršrutams. Bendrovė taip pat nurodė, kad 15 % visų reisų visais maršrutais būtų vykdomi dienos metu (išvykimas nuo 6 val. iki 16 val. ir atvykimas nuo 14 val. iki vidurnakčio abiem kryptimis).

(241) Dėl savo laivų krovinių vežimo paslaugų pajėgumų „Corsica Ferries“ Prancūzijos valdžios institucijoms pateikė informaciją, nurodytą 20 lentelėje.

20 lentelė

„Corsica Ferries“ krovinių vežimas jūrų transportu pagal jūrų maršrutus (TM) iš Marselio ir Tulono, užfiksuotas 2016–2019 m. ir numatomas 2023–2028 m. nesudarius PVPS

Marselis	**Metinis vidurkis (2016–2019 m., TM)**	**Metinis vidurkis (2023–2028 m., TM)**	**Padidėjimas (%)**
Ažaksjo	–	232 566	nėra duomenų
Bastja	–	270 297	nėra duomenų
Porto Vekjas	–	47 371	nėra duomenų
Proprianas	–	–	nėra duomenų
Il Rusas	–	51 123	nėra duomenų
Iš viso Marselis	–	**601 357**	**nėra duomenų**
Tulonas	**Metinis vidurkis (2016–2019 m., TM)**	**Metinis vidurkis (2023–2028 m., TM)**	**%**
Ažaksjo	163 611	1 172 434	617 %
Bastja	223 077	1 069 916	380 %
Porto Vekjas	6 425	122 404	1 805 %
Proprianas	–	–	nėra duomenų
Il Rusas	3 999	310 533	7 665 %
Iš viso Tulonas	**397 112**	**2 675 288**	**574 %**
Iš viso Marselis ir Tulonas	**397 112**	**3 276 644**	**825 %**

Šaltinis: „Corsica Ferries“ atsakymas dėl rinkos tyrimo dėl jūrų transporto paslaugų tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos (2022 m. vasario 22 d.).

(242) „Corsica Ferries“ taip pat nurodė, kad pasiūlymas galiotų tik tuo atveju, jei tarp Korsikos ir žemyninės dalies nebūtų sudaryta paslaugų viešojo pirkimo sutartis.

3.4.3.2.2. Rinkos nepakankamumo analizė

(243) Išanalizavus „Corsica Ferries“ (retrospektyvinius ir numatomus) pajėgumus, galutinėje ataskaitoje padaryta išvada, kad, nesant PVPS, pasiūla rinkoje neatitiktų visos nevelkamųjų ir velkamųjų krovinių vežimo paklausos tarp naudotojų.

(244) *Kalbant apie nevelkamuosius krovinius*, „Gecodia“ ataskaitoje teigiama, kad „Corsica Ferries“ pasiūlymas prieštarauja tam tikroms ataskaitoje padarytoms išvadoms, nes „Corsica Ferries“ pasiūlė nevelkamuosius krovinius vežti keleiviniais-krovininiais laivais penkis kartus per savaitę iš Tulono uosto Marselis–Ažaksjo ir Marselis–Bastja maršrutais ir tris kartus per savaitę per antrinius Korsikos uostus. Tačiau tik i) Tulono terminalas „Bregajonas“ (o ne „Port de Commerce“) turi būtiną infrastruktūrą nevelkamiems kroviniams tvarkyti ir ii) Tulono terminalas „Bregajonas“ gali priimti tik ro-ro laivus ir ne daugiau kaip viename maršrute (210 konstatuojamoji dalis).

(245) Be to, „Gecodia“ ataskaitoje teigiama, kad įmonės „Corsica Ferries“ pateiktas pasiūlymas buvo nepakankamas, kad būtų patenkinta nevelkamųjų krovinių vežimo jūrų transportu paklausa tarp naudotojų, nes tarp Marselio ir Korsikos per savaitę buvo siūloma nepakankamai reisų. Iš „Gecodia“ ataskaitos matyti, kad „Corsica Ferries“ iš pradžių tik siūlė du savaitinius reisus į abi puses tarp Marselio uosto ir Ažaksjo bei Bastja uostų, o naudotojams reikėjo beveik kasdien vykti į abi puses, kad pervežtų savo nevelkamuosius krovinius. Be to, „Gecodia“ ataskaitoje pažymėta, kad siūlomi reisai į abi puses tarp Marselio uosto ir Il Ruso bei Porto Vekjo uostų būtų vykdomi tik tris kartus per mėnesį, o naudotojams reikėjo savaitinio susisiekimo jūrų transportu. Galiausiai „Gecodia“ ataskaitoje nustatyta, kad „Corsica Ferries“ nesiūlė jokios komercinės paslaugos tarp Marselio uosto ir Propriano uosto, nepaisant to, kad naudotojams reikėjo savaitinio susisiekimo jūrų transportu.

(246) *Kalbant apie velkamuosius krovinius*, „Gecodia“ ataskaitoje dėl 244 ir 245 konstatuojamosiose dalyse jau nurodytų priežasčių teigiama, kad „Corsica Ferries“ pasiūlė nepakankamo dažnumo reisus tarp Marselio uosto ir Korsikos uostų, kad būtų patenkinta velkamųjų krovinių vežimo paklausa ir nebuvo svarstoma jokia alternatyva Marselio uostui (t. y. 80 % viso velkamųjų krovinių vežimo tarp Marselio ir Korsikos). Prancūzijos valdžios institucijos taip pat pažymėjo, kad, atsižvelgiant į Varo PPR teiginius dėl jų infrastruktūros perpildymo lygio ir dėl to, kad Tulono terminale „Port de Commerce“ būtų sunku padidinti dabartinį velkamųjų krovinių srautą, „Corsica Ferries“ pasiūlymas, kuriame taip pat buvo numatyta didinti pajėgumus iš Tulono, atrodė nerealus.

3.4.3.3. Išvada dėl krovininio jūrų transporto viešosios paslaugos poreikio buvimo

(247) Remdamosi tuo, kas išdėstyta, Prancūzijos valdžios institucijos padarė išvadą, kad yra velkamųjų ir nevelkamųjų krovinių vežimo jūrų transportu viešosios paslaugos poreikis, atitinkantis numatomą paklausą 2023–2030 m. laikotarpiu tarp Marselio ir kiekvieno iš penkių Korsikos uostų, kaip nurodyta 21 lentelėje.

21 lentelė

Numatomas krovininio jūrų transporto (TM) iš Marselio viešosios paslaugos poreikis 2023–2030 m.

	Nevelkamieji kroviniai (Metiniai TM)		Velkamieji kroviniai Marselio zona (nepakeičiama) (Metiniai TM)		Visi kroviniai (Metiniai TM)	
	2023 m.	2030 m.	2023 m.	2030 m.	2023 m.	2030 m.
Ažaksjo	565 647	663 246	99 848	117 076	**665 495**	**780 322**
Bastja	738 269	865 653	145 555	170 670	**883 824**	**1 036 323**
Porto Vekjas	170 619	200 059	37 870	44 404	**208 489**	**244 463**
Proprianas	59 317	69 552	15 764	18 484	**75 081**	**88 036**
Il Rusas	93 345	109 451	23 550	27 613	**116 895**	**137 064**
Iš viso	**1 627 197**	**1 907 961**	**322 587**	**378 247**	**1 949 784**	**2 286 208**

Šaltinis: 2023 m. balandžio 5 d. Prancūzijos valdžios institucijų pateiktos pastabos.

3.5. **PVPS būtinumas ir proporcingumas**

(248) Nustačiusios kelis viešųjų paslaugų poreikius krovinių ir keleivių vežimo jūrų transportu srityje, Prancūzijos valdžios institucijos siekė nustatyti būtiną teisinę priemonę ir tinkamus viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kad būtų patenkinti tie poreikiai, kurie turėjo mažiausiai įtakos pagrindinėms laisvėms, kad vidaus rinka veiktų tinkamai (92 konstatuojamoji dalis).

3.5.1. *Paslaugų viešojo pirkimo sutarties būtinumas ir proporcingumas*

(249) Prancūzijos valdžios institucijos pirmiausia išnagrinėjo galimybę sustiprinti 2019 m. VPĮ schemą (62 konstatuojamoji dalis) maršrutams ar naudotojams, kurių atžvilgiu nustatytas jūrų transporto viešųjų paslaugų poreikis. Tačiau, jų nuomone, kad toks požiūris turi trūkumų.

(250) *Pirma*, Prancūzijos valdžios institucijos laikėsi nuomonės, kad 2019 m. VPĮ schema nekompensuoja privačios pasiūlos trūkumo nustatytai paklausai patenkinti. Jos laikėsi nuomonės, kad, nesant paslaugų viešojo pirkimo sutarties, „Corsica Ferries“ pasiūlymas pagal 2019 m. VPĮ schemą iš Marselio uosto jau buvo nepakankamas visiems Prancūzijos nustatytiems poreikiams patenkinti (3.4.2.3 ir 3.4.3.3 skirsniai), todėl 2019 m. VPĮ schemos stiprinimas neturėtų jokio poveikio.

(251) *Antra*, Prancūzijos valdžios institucijos nustatė, kad laivų išvykimo ir atvykimo tarp žemyninės Prancūzijos ir Korsikos laikas yra svarbios krovinių ir keleivių vežimo jūrų transportu paklausos ypatybės (112, 190, 191 ir 208 konstatuojamosios dalys). Prancūzijos teigimu, pagal Kabotažo reglamentą valstybės narės VPĮ schemoje negalėjo nustatyti laivų atvykimo ir išvykimo laiko. Pagal reglamento 4 straipsnio 2 dalį, valstybės narės, nustatydamos viešųjų paslaugų įsipareigojimus, apsiriboja reikalavimais, susijusiais su atitinkamais uostais, reguliarumu, tęstinumu, dažnumu, pajėgumais teikti paslaugą, taikomais tarifais ir laivo įgulos komplektavimu.

(252) *Galiausiai*, Prancūzijos valdžios institucijų nuomone, tokia schema, jei ji būtų taikoma kartu su kompensacija, neleistų CdC kontroliuoti su viešąja paslauga susijusių išlaidų, nes ji negalėtų apskaičiuoti šių išlaidų (kurios kompensuojamos po to, kai paslauga yra suteikiama) dėl neaiškaus reisų, kurie būtų vykdomi, skaičiaus.

(253) Dėl visų šių priežasčių Prancūzijos valdžios institucijos laikėsi nuomonės, kad PVPS sudarymas yra būtinas siekiant nustatyti tinkamus jūrų transporto viešųjų paslaugų reikalavimus, kad būtų patenkinti viešųjų paslaugų poreikiai, nustatyti kiekvienam jūrų maršrutui tarp Marselio uosto ir Korsikos uostų.

3.5.2. *PVPS nustatytų viešųjų paslaugų įsipareigojimų būtinumas ir proporcingumas*

(254) Prancūzijos valdžios institucijos laikėsi nuomonės, kad dėl nustatytų viešųjų paslaugų poreikių reikėjo sudaryti PVPS, kuriose būtų nustatyti toliau nurodyti viešųjų paslaugų įsipareigojimai.

(255) *Pirma*, Prancūzijos valdžios institucijos nusprendė sudaryti paslaugų viešojo pirkimo sutartį dėl kiekvieno jūrų maršruto, kuris atitinka nustatytą viešųjų paslaugų poreikį. Į kiekvieną paslaugų viešojo pirkimo sutartį turėjo būti įtrauktas įsipareigojimas teikti velkamųjų ir nevelkamųjų krovinių vežimo jūrų transportu paslaugas, taip pat vykdyti keleivių (vairuotojų ir keleivių pacientų) vežimą tarp Marselio uosto ir kiekvieno iš Korsikos uosto be tarpinių sustojimų. Be to, į paslaugų viešojo pirkimo sutartį dėl maršruto Marselis–Il Rusas taip pat turėjo būti įtrauktas įsipareigojimas vežti pavojinguosius krovinius (Il Rusas yra vienintelis Korsikos uostas, kuriame leidžiama priimti tokius krovinius), o dėl maršruto Marselis–Proprianas turėjo būti numatytas įsipareigojimas vežti keleivius, kurie gyvena arba negyvena Korsikoje, taip pat keleivius pacientus ir vairuotojus. Prancūzijos valdžios institucijos paaiškino, kad šie įsipareigojimai atsirado tik dėl rinkos nepakankamumo, nustatyto per konsultacijas su veiklos vykdytojais.

(256) *Antra*, Prancūzijos valdžios institucijų nuomone, kiekvienoje PVPS būtina nustatyti konkrečius tvarkaraščius, nurodant vakarinį išvykimą į Korsikos uostus ir iš jų bei ankstyvą rytinį atvykimą į Korsiką arba Marselį. Šie tvarkaraščiai visiškai atitiktų konsultuojantis su naudotojais nustatytą (keleivių / krovinių vežimo) paklausą tarp naudotojų ir „Gecodia“ ataskaitos išvadas dėl logistikos grandinės tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos organizavimo (208 konstatuojamoji dalis). 22 lentelėje nurodyti kiekvienam maršrutui nustatyti įsipareigojimai.

22 lentelė

PVPS nustatyti įsipareigojimai dėl krovinių ir keleivių vežimo abiem kryptimis (Marselis–Korsika ir Korsika–Marselis)

Marselis	Ažaksjo	Bastja	Porto Vekjas	Proprianas	Il Rusas
Išvykimo laikas	Nuo 18.30 val. iki 20.00 val.				
Atvykimo laikas (kitą dieną)	Nuo 6.00 val. iki 8.00 val.	Nuo 6.00 val. iki 8.00 val.	Nuo 7.00 val. iki 8.00 val.	Nuo 7.00 val. iki 8.00 val.	Nuo 6.00 val. iki 8.00 val.

Šaltinis: 2023 m. birželio 28 d. Prancūzijos valdžios institucijų pateiktos pastabos.

(257) *Trečia*, Prancūzijos valdžios institucijų nuomone, būtina nustatyti įsipareigojimus dėl dažnumo, kuriais siekiama užtikrinti paslaugų reguliarumą pagal nustatytus poreikius (112 ir 208 konstatuojamosios dalys) ir pakankamą viešųjų paslaugų teikimo lankstumą, atsižvelgiant į didelius paklausos svyravimus. Prancūzijos valdžios institucijos laikėsi nuomonės, kad į PVPS turėtų būti įtraukti trys įsipareigojimai dėl dažnumo kiekviename atitinkamame jūrų maršrute:

— įsipareigojimas užtikrinti minimalų reisų į abi puses skaičių,

— įsipareigojimas užtikrinti minimalų reisų į abi puses skaičių per metus,

— įsipareigojimas tam tikrais atvejais ir tam tikrais jūrų maršrutais užtikrinti papildomus reisus į abi puses laikantis PVPS nustatytų ribų.

(258) Šie kiekvienos PVPS įsipareigojimai dėl dažnumo nurodyti 23 lentelėje. Šis dažnumas visų pirma didesnis Bastja ir Ažaksjo jūrų maršrutuose, nes šie du uostai sudaro didelę keleivių ir krovinių vežimo į Korsiką dalį (54, 55 ir 59 konstatuojamosios dalys).

23 lentelė

PVPS nustatyti įsipareigojimai dėl krovinių ir keleivių vežimo dažnumo

	Ažaksjo	Bastja	Porto Vekjas	Proprianas	Il Rusas
Mažiausias reisų į abi puses skaičius per savaitę ne sezono metu ([1]) (pagrindinis eismas)	6	6	2–3	2–3	3
Mažiausias reisų į abi puses skaičius per savaitę sezono metu ([2]) (pagrindinis eismas)	7	7	3	3	3
Mažiausias metinis reisų į abi puses skaičius (pagrindinis eismas)	365	365	156	156	156
Papildomų reisų į abi puses skaičius per metus	10	30	–	–	10

([1]) Skaičiuojama, kad jis trunka nuo lapkričio iki kovo mėn.
([2]) Skaičiuojama, kad jis trunka nuo balandžio iki spalio mėn.
Šaltinis: 2023 m. birželio 28 d. Prancūzijos valdžios institucijų pateiktos pastabos.

(259) Toliau pateiktas pavyzdys iliustruoja, kaip veikia šie įsipareigojimai dėl dažnumo. Kaip parodyta 23 lentelėje, koncesininkas privalo ne sezono metu maršrutu Marselis–Ažaksjo vykdyti šešis savaitinius reisus į abi puses, o sezono metu – septynis reisus. Taigi minimalus savaitinių reisų dažnumas, kurio reikia laikytis, apima 130 reisų į abi puses ne sezono metu ir 214 reisų į abi puses sezono metu, t. y. iš viso 344 reisus į abi puses. Veiklos vykdytojas privalo vykdyti 365 reisus į abi puses per metus: 365 reikalaujamų reisų į abi puses per metus ir 344 reisų į abi puses per savaitę skirtumas yra reisų į abi puses skaičius (19 reisų į abi puses), kuriuos veiklos vykdytojas turi įvykdyti per metus (kartu su minimaliu reikalaujamu savaitinių reisų skaičiumi), tačiau veiklos vykdytojas gali savo nuožiūra planuoti reisus pageidaujamomis metų dienomis. Tačiau šių 19 reisų į abi puses ypatumas yra tas, kad Prancūzijos valdžios institucijų prašymu jų laikas gali būti keičiamas (toliau – **keičiamo laiko reisai į abi puses**). Pavyzdžiui, laikas gali būti pakeistas, jei valdžios institucijos nustato, kad tam tikrą dieną paklausa būtų labai maža ir būtų tikslinga atidėti paslaugos teikimą kitai dienai. Todėl šiems keičiamo laiko reisams į abi puses būdingas lankstumas, o Prancūzijos valdžios institucijoms suteikiama lanksti priemonė viešųjų paslaugų pasiūlą pritaikyti prie paklausos svyravimų ar nenumatytų įvykių.

(260) Kitaip tariant, Prancūzijos valdžios institucijos nustatė minimalų kasmetinių reisų į abi puses skaičių, kad būtų patenkintas kiekybinis ir kokybinis viešosios paslaugos (tiek keleivių, tiek krovinių) poreikis, įskaitant įpareigojimą veiklos vykdytojui i) vykdyti nustatytus ir minimalius savaitinius reisus į abi puses, kad būtų užtikrintas jūrų transporto paslaugų reguliarumas, ir ii) keičiamo laiko reisus į abi puses, kad būtų užtikrintas paslaugų lankstumas tenkinant viešosios paslaugos poreikį.

(261) Be to, Prancūzijos valdžios institucijų nuomone, siekiant užbaigti šią sistemą, tam tikriems jūrų maršrutams būtina nustatyti papildomus reisų į abi puses įsipareigojimus. Šie reisai į abi puses atitinka reisų į abi puses, kurie galėtų būti vykdomi kartu su mažiausiu reisų į abi puses skaičiumi per metus, skaičių. Papildomų reisų į abi puses tikslas yra reaguoti į išskirtinį eismo intensyvumą. Jie būtų organizuojami tik Prancūzijos valdžios institucijų prašymu, jei jos nustatytų, kad krovinių vežimo paklausa tam tikrą dieną (ir tik krovinių vežimo – papildomi reisai į abi puses nėra susiję su keleiviais) viršijo didžiausius tą dieną krovinius galinčių vežti laivų pajėgumus. Taigi papildomų reisų į abi puses tikslas – užkirsti kelią krovinių palikimui krantinėse, nes dėl to būtų vėluojama pristatyti krovinius į Korsiką. Kaip matyti iš 23 lentelės, Prancūzijos valdžios institucijos planavo papildomus reisus į abi puses trimis maršrutais (Ažaksjo,–Bastja ir Il Rusas), kur tikimybė, kad tokie reisai į abi puses būtų organizuojami, yra didžiausia.

(262) *Galiausiai*, Prancūzijos valdžios institucijų nuomone, būtina nustatyti mažiausius laivo vežimo pajėgumus vienam reisui. Šie įsipareigojimai atitinka mažiausią pajėgumą, kurį veiklos vykdytojas turi užtikrinti kiekvienam reisui, kad būtų patenkintas Prancūzijos valdžios institucijų apskaičiuotas kasdienis kiekybinis viešųjų paslaugų poreikis vežti keleivius (gyvenančius ir negyvenančius Korsikoje, kurie vežami Marselio–Propriano jūrų maršrutu, ir keleivius pacientus visais maršrutais) ir krovinius (velkamuosius ir nevelkamuosius, įskaitant vairuotojus).

(263) Siekdamos nustatyti minimalų vieno reiso keleivių skaičių, Prancūzijos valdžios institucijos rėmėsi numatoma metine kiekvienos kategorijos keleivių ir maršruto paklausa 2030 m. (14 lentelė ir 19 lentelė), atsižvelgdamos į per metus reikalaujamą reisų skaičių (23 lentelė). Be to, kalbant apie keleivių pacientų ir vairuotojų vežimą, Prancūzijos valdžios institucijos laikėsi nuomonės, kad kelionės vyksta kiekvieną dieną, išskyrus savaitgalius, pagrindiniuose Ažaksjo ir Bastja uostuose ir tris dienas per savaitę kituose Korsikos uostuose. Galutinis rezultatas (keleivių skaičius per vieną reisą) pateikiamas 24 lentelėje.

24 lentelė

PVPS nustatyti minimalių pajėgumų įsipareigojimai dėl keleivių vežimo

	Ažaksjo	Bastja	Porto Vekjas	Proprianas	Il Rusas	Iš viso
Keleiviai pacientai vienam reisui (pagrindinis eismas)	4	5	1	1	2	**13**
Vairuotojai vienam reisui (pagrindinis eismas)	14	19	10	4	7	**54**
Keleiviai (išskyrus keleivius pacientus ir vairuotojus) vienam reisui	–	–	–	186	–	**186**

Šaltinis: 2023 m. birželio 28 d. ir liepos 28 d. Prancūzijos valdžios institucijų pateiktos pastabos.

(264) Galiausiai, siekdamos nustatyti kiekvieno reiso paklausą tarp keleivių pacientų (įskaitant lydinčius asmenis), jos laikėsi nuomonės, kad kelionės vyksta kiekvieną dieną, išskyrus savaitgalius, pagrindiniuose Ažaksjo ir Bastja uostuose ir tris dienas per savaitę kituose Korsikos uostuose. Pasirinktas dydis apvalinamas. Galutinis rezultatas (keleivių pacientų skaičius vienam reisui ir jūrų maršrutui) pateikiamas 25 lentelėje.

25 lentelė

Numatoma paklausa tarp keleivių pacientų ir juos lydinčių asmenų, vykstančių laivu tarp Korsikos ir Marselio (keleivių skaičius vienam reisui)

	2023–2030 m.
Ažaksjo	4
Bastja	5
Porto Vekjas	1
Proprianas	1
Il Rusas	2

Šaltinis: 2023 m. liepos 27 d. Prancūzijos valdžios institucijų pateiktos pastabos.

(265) Prancūzijos valdžios institucijos nurodė, kad, kiek tai susiję su minimaliais krovinių *vežimo pajėgumais* vienam reisui, jos jį nustatė toliau nurodytu būdu.

(266) Norėdamos apskaičiuoti krovinių vežimo pajėgumus, kurių reikia per savaitę, Prancūzijos valdžios institucijos rėmėsi numatomu savaitiniu krovinių vežimo viešųjų paslaugų poreikiu 2030 m. liepos mėn. (tai yra didžiausias viešųjų paslaugų poreikis, nustatytas laikotarpiu, kuriam taikomos nagrinėjamos priemonės). Kalbant apie maršrutus į Ažaksjo ir Bastja, Prancūzijos valdžios institucijos darė prielaidą, kad 90 % krovinių pervežama savaitės darbo dienomis, o maršrutų į kitus tris Korsikos uostus atveju šis skaičius padidinamas iki 100%. Derindamos reikalaujamą savaitinį krovinių kiekį su nustatytu mažiausiu savaitinių reisų į abi puses skaičiumi (t. y. šeši reisai į abi puses žiemos laikotarpiu maršrutais Marselis–Ažaksjo ir Marselis–Bastja ir trys savaitiniai reisai į abi puses į kitus uostus), Prancūzijos valdžios institucijos apskaičiavo reikalaujamus minimalius pajėgumus vienam krovininiam reisui, kaip nurodyta 26 lentelėje.

26 lentelė

PVPS nustatyti minimalių pajėgumų įsipareigojimai dėl krovinių vežimo

	Ažaksjo	Bastja	Porto Vekjas	Proprianas	Il Rusas
Mažiausias krovinių kiekis (TM) vienam reisui (pagrindinis eismas)	1 470	1 860	1 040	520	700

Šaltinis: 2023 m. birželio 28 d. ir liepos 28 d. Prancūzijos valdžios institucijų pateiktos pastabos.

3.6. **PVPS sudarymo tvarka**

3.6.1. *2022 m. balandžio 28 d. nutarimas Nr. 22/050*

(267) Nustačiusi viešosios paslaugos poreikį ir atsižvelgdama į poreikį tinkamai jį patenkinti sudarius paslaugų viešojo pirkimo sutartį, 2022 m. balandžio 28 d. CdC paskelbė konkursą dėl PVPS.

(268) Nagrinėjamu atveju 2022 m. balandžio 28 d. Korsikos asamblėjos nutarimu Nr. 22/050 CdC nusprendė pasirinkti „atskirų maršrutų“ PVPS dėl krovinių (įskaitant pavojinguosius krovinius) ir keleivių vežimo jūrų transportu tarp Marselio uosto ir Ažaksjo (1 pirkimo dalis), Bastja (2 pirkimo dalis), Porto Vekjo (3 pirkimo dalis), Propriano (4 pirkimo dalis) ir Il Ruso (5 pirkimo dalis), kurių trukmė yra 7 metai (su galimybe jas pratęsti ne daugiau kaip 12 mėnesių, t. y. ne ilgesnė kaip 8 metų trukmė), skaičiuojant nuo 2023 m. sausio 1 d. iki 2030 m. gruodžio 31 d.

(269) PVPS apėmė visus šio sprendimo 3.5.2 skirsnyje nustatytus viešųjų paslaugų įsipareigojimus.

(270) Konkurso taisyklių ([128]) 2 straipsnio 4 dalyje buvo nustatyta, kad „minimalios kiekvienos sutarties charakteristikos yra šios: didžiausios kainos, taikomos Korsikos gyventojams ir krovinių vežimui, laivų vežimo pajėgumai, tvarkaraščiai ir paslaugų dažnumas, sutarties trukmė, didžiausia OTC mokėtinos finansinės kompensacijos suma“.

(271) Konkurso taisyklių 9 straipsnio 2 dalyje buvo nustatyta, kad „kiekvienas pasiūlymas bus nagrinėjamas remiantis kriterijais, leidžiančiais nustatyti geriausią pasiūlymą atsižvelgiant į bendrą ekonominę naudą [CdC]. Šie konsorciumų pajėgumai bus vertinami kaip visuma.

Kriterijai	Analizė pagal kriterijus	Svorinis daugiklis
1 kriterijus. Pasiūlymo techninė vertė		60 %
1 pakriterijus	Techninė laivų kokybė: kandidato pasiūlyto laivyno tinkamumas atsižvelgiant į: — laivyno pateikimas (skaičius, laivų paskyrimas, sertifikavimas ir kontrolė, klasifikacija, vėliavos valstybė, atitiktis įvairiems kodeksams ir konvencijoms). Turi būti nurodytos visos frachtavimo sutartys, — tinkamumas jūrų ir laivybos sąlygoms bei uosto apribojimams (pristatymo metai, tipas, tiltų ir variklių skaičius, vieneto galia, greitis, greitis avarinio judėjimo režimu).	20 %

([128]) Konkurso taisyklės buvo įtrauktos į 2022 m. gegužės 6 d. paskelbto viešo kvietimo pateikti pasiūlymus dokumentus (272 konstatuojamoji dalis).

Kriterijai	Analizė pagal kriterijus	Svorinis daugiklis
2 pakriterijus	Dažnumas ir tvarkaraščiai: kandidato laivyno tinkamumas pagal dažnumą ir tvarkaraščius, atsižvelgiant į 1 priedo specifikacijas: — minimalus dažnumas (keleiviai, vairuotojai, kroviniai), — papildomi reisai į abi puses, — išvykimo ir atvykimo laikas.	15 %
3 pakriterijus	Laivyno pritaikymas prie naudotojų poreikių (tiesiniai krovinių metrai, ilgis, aukštis, tilto stiprumas, reguliuojamos temperatūros konteineriams skirtų angų skaičius visiems maršrutams ir kajučių bei sėdynių skaičius), riboto judumo asmenų kajučių ir liftų skaičius	15 %
4 pakriterijus	Profesionaliems ir privatiems naudotojams teikiamų paslaugų kokybė: — paslaugos naudotojams (maitinimas, viešbučių paslaugos, laisvalaikio infrastruktūra, sąlygos riboto judumo asmenims ir apskritai asmenims, keliaujantiems dėl medicininių priežasčių, informavimo paslaugos naudotojams ir pan.), — krovinių vežimo paslaugos (tvarkymas ir valdymas, ryšiai), — sauga laivuose (saugos instrukcijos, ekstremaliosios situacijos), — viešosios paslaugos (įskaitant socialinę ir solidarumu grindžiamą paslaugą[(1)]) tęstinumas: informacijos planas sutrikimo atveju, skundų nagrinėjimas, kompensavimo tvarka ir pan.).	10 %
2 kriterijus. Finansinės kompensacijos suma ir verslo plano tvirtumas		30 %
1 pakriterijus. Bendra finansinės kompensacijos suma	Šis pakriterijus analizuojamas atsižvelgiant į bendrą finansinės kompensacijos, kurią kandidatas pasiūlė už paslaugos teikimą sutarties galiojimo laikotarpiu, sumą. Ši kompensacija padalijama į veiklos sąnaudų dedamąją, investicinių kaštų dedamąją ir degalų sąnaudų dedamąją.	20 %
2 pakriterijus. Kandidato preliminaraus verslo plano tvirtumas	Preliminarioje veiklos sąskaitoje (sutarties projekto 9 priedas) pateiktų išlaidų ir pajamų suderinamumas su kandidato naudotomis veiklos prielaidomis, kurias jis turi paaiškinti finansinėje ataskaitoje.	10 %
3 kriterijus. Įmonių socialinė atsakomybė Pristatomi kandidato veiksmai ir įsipareigojimo lygis, taip pat jų stebėsenos priemonės, susijusios su įmonių socialine atsakomybe: etikos, socialinė ir aplinkosaugos veikla.		10 %

(1) Socialinė ir solidarumu grindžiama paslauga, susijusi su maršrutu į Bastja, PVPS 25 straipsnio 3 dalyje, skirtoje šiam maršrutui, apibrėžta kaip garantuojanti „iki 1 300 tiesinių metrų krovinių vežimą jūrų transportu per dieną“ vienam reisui (2022 m. birželio 7 d. Prancūzijos valdžios institucijų pastabos).

3.6.2. *Sutarties sudarymo procedūra*

(272) Viešas kvietimas pateikti pasiūlymus buvo paskelbtas 2022 m. gegužės 6 d. ([129]), o paraiškų ir pasiūlymų priėmimo terminas buvo 2022 m. liepos 25 d.

(273) Prieš pasibaigiant pasiūlymų pateikimo terminui, „Corsica Ferries“ pateikė CdC keletą klausimų, siekdama išsiaiškinti kelis konkurso taisyklių punktus. Kadangi CdC neatsakė arba neišsamiai atsakė į jos klausimus, „Corsica Ferries“ pateikė Bastja administracinio teismo teisėjui prašymą dėl laikinųjų apsaugos priemonių taikymo iki sutarties sudarymo, kad PVPS sudarymo procedūra būtų nutraukta dėl to, kad CdC pažeidė perkančiajai organizacijai nustatytus viešumo ir konkurso reikalavimus ([130]).

(274) 2022 m. liepos 20 d. nutartimi Nr. 2200797 Bastja administracinio teismo laikinąsias apsaugos priemones taikantis teisėjas iš esmės nusprendė, kad „Corsica Ferries“ nurodytos problemos nepatenka į teismo kompetencijos sritį. Be to, teisėjas atmetė „Corsica Ferries“ argumentus dėl pažeidimų motyvuodamas tuo, kad, jo nuomone, suinteresuoti kandidatai galėjo pateikti pasiūlymą, atitinkantį visus konkurso dokumentuose nustatytus techninius reikalavimus. Vėliau „Corsica Ferries“ dėl šio sprendimo pateikė apeliacinį skundą Valstybės Tarybai. 2022 m. lapkričio 25 d. sprendimu Valstybės Taryba pripažino apeliacinį skundą nepriimtinu (*Société Corsica Ferries*, Nr. 466415).

(275) „Corsica Ferries“ galiausiai nusprendė nedalyvauti konkurse dėl PVPS, visų pirma manydama, kad neturi laivų, atitinkančių visus CdC nustatytus PVPS techninius reikalavimus.

(276) CdC gavo tris paraiškas:

— konsorciumo „Corsica Linea - La Méridionale“ dėl 1 pirkimo dalies,

— „Corsica Linea“ dėl 2, 3, 4 ir 5 pirkimo dalių,

— „La Méridionale“ dėl 3 ir 4 pirkimo dalių.

(277) 2022 m. liepos 26 d. viešųjų paslaugų skyrimo komisija atplėšė vokus su pasiūlymais. Šiai komisijai pateikus 2022 m. rugpjūčio 2 d. nuomonę, trims kandidatams buvo leista pateikti pasiūlymą. 2022 m. rugpjūčio 31 d. komisija, išnagrinėjusi gautus pasiūlymus, rekomendavo su tais kandidatais pradėti derybas.

(278) Pasak Prancūzijos, CdC vedė derybas su kandidatais taip:

— pirmasis derybų raundas įvyko 2022 m. rugsėjo 6–7 d.: tada kandidatų buvo paprašyta visapusiškai pagerinti jų pasiūlymų finansinius aspektus,

— antrasis raundas vyko 2022 m. spalio 4, 5 ir 6 d.: tada kandidatų buvo paprašyta nustatyti papildomus būdus, kaip optimizuoti finansinius aspektus,

— trečiasis raundas vyko 2022 m. spalio 18–19 d. ir jo tikslas buvo konsoliduoti kandidatų finansinį pasiūlymą ir peržiūrėti jų pasiūlymus dėl sutarties pakeitimų,

— ketvirtasis raundas vyko 2022 m. lapkričio 7 d., siekiant parengti galutinį sutarties projektą ir konsoliduoti finansinę pažangą, kad kandidatai galėtų pateikti galutinius pasiūlymus,

— 2022 m. lapkričio 10 d. kandidatai pateikė galutinius pasiūlymus.

([129]) Skelbimas Nr. 22-63447 Oficialiame viešųjų pirkimų skelbimų biuletenyje (BOAMP), paskelbtas 2022 m. gegužės 6 d., https://www.boamp.fr/pages/avis/?q=idweb: %2222-63447 %22, ir tą pačią dieną TED, skelbimo numeris 2022/S 089-246001, https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:246001-2022:TEXT:FR:HTML.

([130]) „Corsica Ferries“ visų pirma teigė, kad konkurso dokumentuose buvo daug netikslumų ir prieštaravimų, susijusių su PVPS trukme, būsimo koncesininko investicijų pobūdžiu ir tiksliu kandidatų paskirtų laivų pobūdžiu. „Corsica Ferries“ taip pat kritikavo keičiamo laiko ir papildomų reisų į abi puses nenuspėjamumą ir ekonominės pusiausvyros nebuvimą, dėl kurių be pateisinamos priežasties vienam maršrutui reikėjo mobilizuoti nuo dviejų iki trijų laivų. Galiausiai ji teigė, kad pasiūlymų atrankos kriterijai buvo netikslūs ir nereikšmingi.

(279) Už galutinių pasiūlymų pateikimą atsakingos viešųjų paslaugų skyrimo komisijos posėdis įvyko 2022 m. lapkričio 23 d.

3.6.3. *2022 m. gruodžio 20 d. nutarimas Nr. 22/188*

(280) 2022 m. gruodžio 20 d. nutarimu Nr. 22/188 Korsikos asamblėja patvirtino konsorciumo „Corsica Linea – La Méridionale“ pasirinkimą dėl 1 pirkimo dalies, „Corsica Linea“ dėl 2, 4 ir 5 pirkimo dalių ir „La Méridionale“ dėl 3 pirkimo dalies. 27 lentelėje nurodyta kiekvienos pirkimo dalies finansinės kompensacijos suma.

27 lentelė

Bendra finansinės kompensacijos suma pagal PVPS pirkimo dalis (mln. EUR)

Korsikos uostai	Finansinė kompensacija už 2023–2030 m.	Metinė finansinė kompensacija (vidurkis)
1 pirkimo dalis: Ažaksjo	245,9	30,7
2 pirkimo dalis: Bastja	251,1	31,4
3 pirkimo dalis: Porto Vekjas	132,2	16,5
4 pirkimo dalis: Proprianas	122,6	15,3
5 pirkimo dalis: Il Rusas	101,8	12,7
Iš viso	**853,6**	**106,6**

Šaltinis: 2022 m. gruodžio 27 d. Prancūzijos valdžios institucijų pranešimas.

3.7. **Atitinkamos PVPS nuostatos**

(281) Šio skirsnio tikslas – apibūdinti PVPS sutarčių sąlygas. Jos iš esmės yra vienodos visose penkiose PVPS.

3.7.1. *Nuostatos dėl viešųjų paslaugų įsipareigojimų ir jų trukmės*

3.7.1.1. Viešųjų paslaugų įsipareigojimų turinys

(282) Penkių PVPS 1 ir 2 straipsniuose nurodyta, kad, siekiant užtikrinti teritorinį tęstinumą tarp Korsikos uostų ir Marselio uosto, koncesininkui pavesta vykdyti visuotinės ekonominės svarbos paslaugos (toliau – **VESP**) įsipareigojimus, susijusius su:

— krovinių (įskaitant pavojinguosius krovinius, skirtus maršrutui į Il Rusą), kurie gali būti nevelkamieji ir velkamieji, vežimu ir

— i) keleivių, keliaujančių dėl medicininių priežasčių ([131]), ii) keleivių, keliaujančių kaip velkamųjų krovinių vairuotojai, ir iii) maršrutu tik tarp Marselio ir Propriano, Korsikoje gyvenančių ir negyvenančių keleivių vežimu.

(283) 1 straipsnyje taip pat nustatyta, kad bet kokia koncesininko teikiama krovinių ar keleivių vežimo paslauga, kuri nepatenka į VESP aprėptį, patenka į „komercinės arba ne VESP paslaugos“ aprėptį.

(284) 4 straipsnyje nurodyta, kad šalims privalomi sutarties dokumentai yra sutartis ir jos priedai (ir, remiantis 1 straipsniu, visi jų pakeitimai). Esant prieštaravimams, pirmenybė teikiama sutarčiai.

([131]) PVPS 26 straipsnio 1 dalyje nurodyta, kad šie keleiviai yra Korsikos gyventojai, keliaujantys dėl medicininių priežasčių.

3.7.1.2. Viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymo tvarka

(285) Penkių PVPS 1 priede išsamiai aprašomos susijusių jūrų transporto paslaugų charakteristikos. Jos aprašytos šio sprendimo 3.5.2 skirsnyje.

(286) PVPS 17 straipsnyje nustatyta, kad, kiek tai susiję su krovinių vežimu ir kiekvienu reisu, koncesininkas negali palikti priekabų krantinėje, išskyrus atvejus, kai to prašo vežėjas arba laivas yra labai pakrautas, siekiant užtikrinti, kad būtų patenkinta paklausa tarp profesionalių naudotojų ir užtikrintas teritorinis tęstinumas. Jame taip pat nustatyta, kad, „siekdama optimizuoti eismo organizavimą, perkančioji organizacija gali pakeisti reisų į abi puses laiką, atsižvelgdama į bendrą reisų į abi puses skaičių per metus, nurodytą sutarties 1 priede. Šį laiko pakeitimą atliks 10 straipsnio 2 dalyje nurodytas techninis komitetas“ (taip pat žr. 290 konstatuojamąją dalį).

(287) Sutarčių dėl maršrutų į Ažaksjo, Bastja ir Il Rusą 18 straipsnyje nustatyta, kad „atsižvelgiant į būtinybę teikti viešąją paslaugą, perkančioji organizacija gali prašyti koncesininko *ad hoc* pagrindu vykdyti papildomus reisus į abi puses, kurių maksimalus skaičius ir sąlygos nustatyti 1 priede. Šių papildomų reisų į abi puses įgyvendinimą nagrinės 10 straipsnio 2 dalyje numatytas techninis komitetas“. Prancūzijos valdžios institucijų teigimu, praktikoje šie reisai į abi puses bus organizuojami tik tuo atveju, jei per savaitinį techninio komiteto posėdį Prancūzijos valdžios institucijos nustatys, kad laivai yra visiškai pakrauti ir kad papildomai reikia ne mažiau kaip 40 priekabų. Po techninio komiteto posėdžio, koncesininkas raštu įformins savo pasiūlymus dėl papildomų reisų į abi puses, atsižvelgdamas į perkančiosios organizacijos išreikštą poreikį, ir paštu gaus patvirtinimą dėl visų suderintų papildomų reisų į abi puses. Minimalus laikotarpis, per kurį perkančioji organizacija rangovui turi pateikti pranešimą, skaičiuojamas savaitėmis, kad būtų kuo artimesnis įsipareigojimų modeliams; Prancūzijos valdžios institucijos nurodė, kad praktikoje krovinių vežimo paklausa paprastai žinoma bent prieš 15 dienų.

(288) PVPS 20 straipsnyje nustatyta, kad koncesininkas, perkančiajai organizacijai sutikus, gali pakeisti vieną laivą kitu laivu, kurį koncesijos turėtojas suteikė sutarčiai vykdyti, visų pirma su sąlyga, kad pakaitinis laivas atitinka 1 priede išdėstytas nuostatas.

(289) PVPS 22 straipsnyje reikalaujama, kad sutarčiai įgyvendinti naudojami laivai ir koncesininko teikiamos paslaugos atitiktų prieinamumo riboto judumo asmenims reikalavimus. Šių asmenų priėmimo sąlygos nustatytos PVPS 5 priede.

3.7.1.3. Viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymo stebėsena

(290) PVPS 10 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad techninės stebėsenos komitetas, kurį, be kita ko, sudaro OTC, koncesininko, uosto infrastruktūros valdytojo ir krovinių vežėjų atstovai, posėdžiauja kiekvieną savaitę, kad stebėtų, kaip teikiama paslauga ir kokių pakeitimų gali prireikti.

(291) PVPS 11 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad *force majeure* arba nenumatytų įvykių atveju šalys bendradarbiaus siekdamos nustatyti priemones, skirtas PVPS ekonominei pusiausvyrai atkurti.

3.7.1.4. PVPS trukmė

(292) PVPS 3 straipsnyje nustatyta, kad sutartis įsigalioja 2023 m. sausio 1 d. ir baigia galioti 2029 m. gruodžio 31 d. Jame taip pat nurodyta, kad šalys gali susitarti dėl galimo pratęsimo ne ilgesniam kaip 12 mėnesių laikotarpiui, be kita ko, jei pasibaigus sutarčiai nebus sudaryta nauja koncesijos sutartis. Todėl ilgiausia galima sutarties trukmė yra aštuoneri metai.

3.7.2. *Nuostatos, susijusios su PVPS gavėjams skiriama kompensacija*

3.7.2.1. Bendrieji parametrai

(293) PVPS 30 straipsnyje nustatyti bendrieji kompensavimo už VESP įsipareigojimus principai. Jame visų pirma nurodyta, kad:

— koncesininkui mokama iš pajamų, gautų teikiant VESP, ir jis padengia su tuo susijusias išlaidas. Jam leidžiama teikti krovinių ar keleivių vežimo jūrų transportu paslaugas komerciniais pagrindais, jei tenkinamos VESP teikimo sąlygos. Pajamos iš komercinės paslaugos teikimo lieka koncesininkui,

— didžiausia finansinė kompensacija, kurią OTC moka koncesininkui už VESP įsipareigojimus, neturi viršyti to, kas būtina grynosioms VESP teikimo sąnaudoms padengti, atsižvelgiant į nuosaikų pelną (laikantis Europos Sąjungos bendrųjų nuostatų dėl valstybės pagalbos kompensacijos už viešąją paslaugą forma ([132]) (toliau – **VESP bendrosios nuostatos**)),

— finansinė kompensacija apskaičiuojama remiantis išlaidų paskirstymo metodu ir atitinka numatomų koncesininko išlaidų ir pajamų, susijusių su VESP teikimu (kaip nustatyta PVPS 9 priede, kuriame pateikiama koncesininko planuojama veiklos sąskaita), skirtumą, laikantis 35 straipsnio 1 dalies, 37 straipsnio 1 dalies ir 40 straipsnio nuostatų dėl kompensacijos permokos patikrinimo,

— VESP išlaidos, į kurias reikia atsižvelgti apskaičiuojant kompensaciją, apima visas tiesiogines išlaidas, būtinas VESP teikti, ir atitinkamą indėlį į netiesiogines išlaidas, kurios bendros tiek VESP, tiek komercinei veiklai,

— numatomos išlaidos ir pajamos grindžiamos tikėtinais ir stebimais parametrais,

— koncesininko vidaus sąskaitose turi būti atskirai nurodytos su VESP susijusios išlaidos ir pajamos, taip pat išlaidos ir pajamos, susijusios su kitomis paslaugomis. Išlaidų apskaitos ir paskirstymo formulių naudojimas yra būtinas siekiant nustatyti:

  — su VESP veikla ir komercine veikla susijusias išlaidas,

  — kadangi dėl eismo pobūdžio neatmetama galimybė naudoti ro-ro keleivinius laivus, VESP veiklos suskirstymas į krovinių ir keleivių vežimo veiklą atitinkamais maršrutais.

(294) PVPS 31 straipsnyje reikalaujama, kad kiekvieno maršruto ekonominė pusiausvyra būtų nustatyta koncesininko pateiktame 9 priede, kuriame nustatomi prognozuojami PVPS rezultatai paties koncesininko rizika.

3.7.2.2. Parametrai, susiję su pajamomis ir išlaidomis, susijusiomis su VESP teikimu

3.7.2.2.1. Pajamos

(295) PVPS 32 straipsnyje nustatyta, kad koncesininkas tiesiogiai gauna visas pajamas, gautas teikiant VESP, visų pirma:

— pajamas, gautas už prekių vežimą pagal PVPS 33 straipsnio 2 dalyje nustatytą kainoraštį,

([132]) Komisijos komunikatas „Europos Sąjungos bendrosios nuostatos dėl valstybės pagalbos kompensacijos už viešąją paslaugą forma“ (2011 m.) (OL C 8, 2012 1 11, p. 15).

— pajamas, susijusias su Korsikos gyventojų, keliaujančių dėl medicininių priežasčių, vežimu pagal PVPS 33 straipsnio 3 dalyje nustatytą kainoraštį ([133]),

— papildomas pajamas iš, be kita ko, specialių paslaugų, kurias koncesininkas savo iniciatyva teikia krovinių vairuotojams arba Korsikos gyventojams, keliaujantiems dėl medicininių priežasčių (maitinimas, bagažas, žaidimai ir pan.).

(296) Be to, PVPS 32 straipsnyje taip pat nustatyta, kad 2023–2028 m. laikotarpiu ne VESP komercinio rezultato perviršį, palyginti su 9 priedu, koncesininkas pirmiausia turi naudoti investicijoms, kuriomis skatinami techniniai sprendimai, kuriais siekiama sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, finansuoti ir apskritai siekiama VESP aplinkos kokybės gerinimo tikslų, kaip numatyta PVPS 11 straipsnio 2 dalyje. Konkrečiais finansiniais metais nepanaudotas perviršis bus kapitalizuojamas tol, kol bus atliktos investicijos arba iki sutarties galiojimo pabaigos. Pasibaigus sutarties galiojimui arba ją nutraukus anksčiau laiko, nepanaudotas perviršis bus grąžintas perkančiajai organizacijai. Šio perviršio panaudojimą peržiūrės aplinkos, ekonomikos ir teisės komitetas, nurodytas PVPS 10 straipsnio 1 dalyje.

(297) PVPS 33 straipsnio 2 dalyje nurodyta, kad krovinių vežimo pagal VESP kainoraštis pateiktas 8 priede, kuriame nustatytos toliau nurodytos kainos ir numatyta, kad vežant velkamuosius krovinius į kainoraštį yra įtrauktas pirmo vairuotojo reisas:

28 lentelė

Didžiausia krovinių vežimo kaina pagal PVPS

Vienam reisui	Krovinių vežimo kainos (eurais, be mokesčių)
Ro-ro arba įprastinio krovinių vežimo tiesinis metras	40
„Eksporto“ arba „žaliavos“ tiesinis metras	20
„Eksporto +“ tiesinis metras	15
Kitos rūšies kroviniai	Jų vežimo kainą laisvai nustato koncesininkas pagal 2 019 m. VPĮ schemą.

Šaltinis: 2023 m. birželio 28 d. Prancūzijos valdžios institucijų pateiktos pastabos.

(298) PVPS 33 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad Korsikos gyventojų vežimo pagal VESP kainoraštis yra tas, kuris nustatytas taikant 2019 m. VPĮ schemą. Be to, keleiviams, negyvenantiems Korsikoje, pagal VESP taikomas kainas laisvai nustato koncesininkas, tačiau jos neturi viršyti toje schemoje nustatytų didžiausių kainų.

([133]) Tačiau 2023 m. liepos 28 d. pastabose Prancūzijos valdžios institucijos, kaip minėta, nurodė, kad Propriano maršrute viešosios paslaugos taip pat teikiamos Korsikoje gyvenantiems ir negyvenantiems keleiviams. Todėl rangovas taip pat gauna pajamų iš paslaugų, susijusių su šių keleivių vežimu. Be to, rangovas taip pat gauna pajamų iš paslaugų, susijusių su velkamųjų krovinių vairuotojų vežimu.

29 lentelė

Keleivių vežimui pagal PVPS taikomos kainos

Viena kelionė vienam asmeniui (arba vienetui)	Didžiausios kainos Korsikoje gyvenantiems keleiviams (eurais, be mokesčių)		Kainos Korsikoje negyvenantiems keleiviams
Keleivis	Suaugusysis Vaikas	35 20	Kainas laisvai nustato koncesininkas (tačiau jos negali viršyti Nutarime Nr. 19/128 nustatytų didžiausių kainų) ([1]).
Apgyvendinimas	Už išorinę kajutę su langu Už vidinę kajutę be lango Už sėdimą vietą	51 46 7	
Transporto priemonė	4,5 m arba trumpesnė Nuo 4,5 m iki 5 m Ilgesnė nei 5 m	46 51 56	

([1]) Žr. 138 išnašą.
Šaltinis: 2023 m. birželio 28 d. Prancūzijos valdžios institucijų pateiktos pastabos.

3.7.2.2.2. Išlaidos ir finansinė kompensacija

(299) PVPS 34 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad koncesininkas padengia visas su degalais nesusijusias veiklos sąnaudas (įskaitant personalo sąnaudas, uosto mokesčius, parduoti skirtus maisto produktus) ir kad toms veiklos išlaidoms turi būti taikoma marža, kaip nustatyta 9 priede.

(300) PVPS 34 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad su laivais susiję investiciniai kaštai nustatomi pagal laivyną, koncesininko paskirtą eksploatuoti maršrutus, kuriems taikomos PVPS.

(301) PVPS 35 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad finansinę kompensaciją už operacijas ir investicijas (toliau – **CFEI**), kurią OTC kasmet moka koncesininkui, sudaro dvi dedamosios:

— veiklos sąnaudų (toliau – **CFE**) dedamoji, atitinkanti veiklos sąnaudas, patiriamas teikiant VESP (išskyrus degalų ir investicinius kaštus), atėmus pajamas, gautas teikiant VESP, kaip nustatyta 31 straipsnyje ir 9 priede. Nustatant CFE atsižvelgiama į našumo padidėjimą, kurio koncesininkas tikisi sutarties galiojimo laikotarpiu. Praktikoje našumo mechanizmu užtikrinama, kad CFE suma būtų apskaičiuojama taip, kad dėl realios infliacijos padidėjusios išlaidos nebūtų visiškai kompensuotos,

— investicinių kaštų dedamoji (toliau – **CFI**), atitinkanti nusidėvėjimo ir (arba) išperkamosios nuomos mokesčius ir (arba) laivo, paskirto VESP teikti, frachtavimo išlaidas, apskaičiuotas 9 priede.

(302) PVPS 35 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad 9 priedas atnaujinamas kasmet, kad būtų atsižvelgta į realios infliacijos pokyčius, ir aprašomas to atnaujinimo apskaičiavimo metodas, visų pirma atsižvelgiant į padidėjusį našumą.

(303) PVPS 36 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad degalų, reikalingų jūrų transporto paslaugoms teikti (išskyrus papildomus reisus į abi puses), išlaidoms iki 24 mėnesių taikomas degalų apsidraudimo mechanizmas. Pasibaigus šiam laikotarpiui koncesininkas bus atsakingas už derybas dėl naujos apsidraudimo sutarties ir turės paprašyti bent trijų kainų pasiūlymų. Koncesininkas siųs kainų pasiūlymus perkančiajai organizacijai ir nurodys paslaugų teikėją, kurį jis pageidautų pasirinkti. Nukrypstant nuo šios nuostatos, pasibaigus pradinei degalų apsidraudimo sutarčiai, OTC gali nuspręsti įgyvendinti mechanizmą, pagal kurį būtų galima dalytis degalų sąnaudomis (pagal PVPS 11 straipsnio 1 dalyje nurodytas sąlygas). Šis mechanizmas pakeis naują apsidraudimo sutartį, kurią sudarys koncesininkas. Be to, kainoraščiuose neatsižvelgiama į degalų sąnaudų skirtumus. Į laikiną veiklos sąskaitą (9 priedas) įtrauktos atitinkamo laikotarpio vienetinės degalų sąnaudos ir susijęs mechanizmas aprašyti 10 priede.

(304) PVPS 37 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad kiekvienais metais OTC turi sumokėti koncesininkui finansinę kompensaciją už degalų sąnaudas, susijusias su VESP teikimu (toliau – **CFC**). Didžiausia CFC finansinė kompensacija nustatyta 9 priede.

(305) PVPS 38 straipsnio 1 dalyje numatyta didžiausia vienodo tarifo kompensacija už papildomus reisus į abi puses (toliau – **CFsup**). Šią kompensaciją sudaro trys dedamosios:

— veiklos sąnaudų dedamoji (toliau – **CFEsup**), atitinkanti veiklos sąnaudas, atsirandančias dėl papildomo reiso į abi puses (neįskaitant degalų išlaidų), atėmus pajamas, gautas iš papildomo reiso į abi puses. Ji nustatoma pagal veiklos sąnaudas ir pajamas, susijusias su VESP, atsižvelgiant į nuosaikų pelną, kaip nustatyta 9 priede,

— investicinių kaštų dedamoji (toliau – **CFIsup**), atitinkanti nusidėvėjimo ir (arba) išperkamosios nuomos mokesčius ir (arba) laivo, naudojamo papildomiems reisams į abi puses, frachtavimo išlaidas (kaip apskaičiuota 9 priede),

— degalų sąnaudų dedamoji (toliau – **CFCsup**), atitinkanti degalų sąnaudas, kurias koncesininkas patiria vykdydamas papildomą reisą į abi puses (CFCsup suma 2023 m. nustatyta 9 priede ir vėlesniais metais bus koreguojama atsižvelgiant į degalų kainą).

(306) Be to, PVPS 38 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad kompensacija už papildomą reisą į abi puses, jei jis vykdomas, yra mažesnė iš šių sumų: i) numatoma kompensacijos suma už vieną reisą į abi puses, nurodyta 9 priede (laikinoji veiklos sąskaita), ir ii) suma, gauta iš atnaujintos veiklos sąskaitos, į kurią įtrauktos faktinės grynosios išlaidos, patirtos vykdant papildomą reisą į abi puses, ir kuri yra dalis metinės ataskaitos, kurią rangovai teikia OTC (kaip nurodyta PVPS 46 straipsnyje).

3.7.2.3. Parametrai, susiję su VESP teikimo išlaidų paskirstymu

(307) PVPS 35 straipsnio 1 dalyje ir 37 straipsnio 1 dalyje taip pat numatyta, kad jei koncesininkas naudoja laivus komercinei veiklai, nesusijusiai su VESP, siūlyti, 9 priede nurodyta paskirstymo formulė taikoma išlaidų apskaitai ir fiksuoto dydžio finansinės kompensacijos sumai nustatyti. Ši paskirstymo formulė nustatoma sutarties galiojimo laikotarpiui ir šalims yra privaloma.

(308) Remiantis Prancūzijos valdžios institucijų pateikta informacija ([134]), išlaidos VESP ir komercinėms paslaugoms buvo priskirtos (ir nurodytos konkurso dėl PVPS konkurso dalyviams) remiantis toliau išvardytais principais, kuriuos, Prancūzijos teigimu, Komisija jau yra pripažinusi ankstesnėse bylose ([135]):

— išlaidos, tiesiogiai susijusios su keleivių ar krovinių vežimu, priskiriamos VESP remiantis keleivių skaičiumi arba krovinių kiekiu (TM), kuriuos koncesininkai privalo užtikrinti pagal PVPS nustatytus pajėgumų įsipareigojimus,

— bendrosios išlaidos (pvz., personalo, techninės priežiūros, degalų, laivų frachtavimo, nusidėvėjimo ir pan.), kurios sudaro didžiąją koncesininkų veiklos sąnaudų dalį, priskiriamos VESP proporcingai pajėgumams (išreikštiems tūrio m^3), rezervuotam laivui VESP veiklai vykdyti ([136]).

([134]) 2023 m. balandžio 5 d. Prancūzijos valdžios institucijų pateiktos pastabos.

([135]) 2009 m. spalio 28 d. Komisijos sprendimas 2011/98/EB dėl valstybės pagalbos C 16/08 (ex NN 105/05 ir NN 35/07), kurią suteikė Jungtinė Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystė – Subsidijos bendrovių *CalMac* ir *NorthLink* jūrų transporto paslaugoms Škotijoje (OL L 45, 2011 2 18, p. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2011/98(1)/oj) ir 2017 m. kovo 29 d. ELPA priežiūros institucijos sprendimas Nr. 70/17/COL dėl Susitarimo dėl bendrovės *Hurtigruten* jūrų transporto paslaugų teikimo pakrantėje 2012–2019 m. (Norvegija) [2018/887] (OL L 158, 2018 6 21, p. 19, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2018/887/oj).

([136]) Siekiant apskaičiuoti *ex ante* kompensacijos sumą, išlaidos bus paskirstytos remiantis rezervuotais pajėgumais. Bus atliekami faktiškai panaudotų pajėgumų *ex post* patikrinimai. Tai reiškia, kad, jei rezervuoti VESP pajėgumai naudojami su VESP nesusijusiam vežimui, kompensacijos suma bus atitinkamai sumažinta. Tačiau, jei VESP pajėgumai nepanaudojami, veiklos vykdytojas vis tiek gaus kompensaciją už pajėgumų suteikimą.

(309) Kaip nurodyta 30 lentelėje, pagal PVPS koncesininkai vidutiniškai [60–75] % veiklos sąnaudų priskyrė VESP veiklai, išskyrus PVPS dėl maršruto Marselis–Proprianas, pagal kurią 100 % sąnaudų buvo priskirta VESP.

30 lentelė

Išlaidų, kurios PVPS priskiriamos VESP, dalis

Išlaidos	Ažaksjo	Bastja	Porto Vekjas	Proprianas	Il Rusas
Įgula ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Krante dirbantis personalas ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Komercinės išlaidos – keleiviai ([1])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Komercinės išlaidos – automobiliai ([4])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Komercinės išlaidos – frachtas ([2])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Tvarkymas ([2]) ([5])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Uosto mokesčiai ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Keleivių valdymas ([1])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Maisto produktai (skirti parduoti) ([1])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Maisto produktai įgulai ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Atsargos ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Ryšiai ([4])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Draudimas ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
IT[3]	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Muitai ir mokesčiai ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Koncesininko struktūrinės išlaidos ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Techninė ir kitokia priežiūra ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Galimybės naudotis laivais suteikimo išlaidos ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Laivų frachtavimo išlaidos ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Degalų sąnaudos ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Svertinis vidurkis	[...] %	[...] %	[...] %	**100 %**	[...] %

([1]) Išlaidos, tiesiogiai susijusios su keleivių vežimu.
([2]) Išlaidos, tiesiogiai susijusios su krovinių vežimu.
([3]) Bendrosios išlaidos.
([4]) Išlaidos, tiesiogiai susijusios su komercine paslauga (išskyrus maršrutą Marselis–Proprianas).
([5]) Tvarkymo išlaidos atitinka dokininkų, atsakingų už priekabų tvarkymą išvykstant ir atvykstant sustojimų metu, išlaidas. Dėl jų pobūdžio visos šios išlaidos priskiriamos krovinių vežimo veiklai.

Šaltinis: 2023 m. birželio 28 d. Prancūzijos valdžios institucijų pateiktos pastabos.

3.7.2.4. Nuosaikaus pelno apskaičiavimo parametrai

(310) PVPS 39 straipsnyje nustatyta, kad nuosaikus pelnas nustatomas pagal VESP bendrąsias nuostatas ir atitinka toliau nurodytą santykį (apskaičiuotą PVPS 9 priede): einamosios pajamos iš VESP neatskaičius mokesčių ir palūkanų / VESP apyvartos (įskaitant rangovo gautą finansinę kompensaciją). Kiekvieno maršruto nuosaikus pelnas sutarties galiojimo laikotarpiu neturi viršyti 2,13 %, nebent rinkos sutrikdymo atveju atlikus tolesnį nepriklausomą tyrimą būtų nustatyta, kad galima pakeisti šią normą.

(311) 2,13 % norma nustatyta remiantis įmonių „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ pateiktais finansiniais pasiūlymais, kuriuose, remiantis prognozuojamomis pelno ir nuostolio ataskaitomis, visų maršrutų apskaičiuota su VESP susijusios veiklos marža buvo nuo 0,69 % (4 pirkimo dalis – Proprianas) iki 2,13 % (3 pirkimo dalis – Porto Vekjas). Be to, Prancūzijos valdžios institucijos pateikė Komisijai Prancūzijos užsakyto išorės tyrimo ([137]), kuriame, remiantis atrinktomis laivybos bendrovėmis, panašiomis į „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ ([138]), buvo apskaičiuota 7,8 % orientacinė veiklos marža, rezultatus.

3.7.2.5. Kompensacijos permokos nebuvimo stebėsenos parametrai

(312) PVPS 7 straipsnyje numatyta, kad perkančioji organizacija (t. y. OTC ir CdC) turi patikrinti, ar koncesininkui pagal sutartį sumokėta kompensacijos suma nelemia kompensacijos permokos, ir nurodyti koncesininkui grąžinti kompensacijos permoką kartu su delspinigiais pagal 35 straipsnio 1 dalį, 37 straipsnio 1 dalį ir 40 straipsnį.

(313) Pagal PVPS 46 straipsnį, koncesininkas savo metinėje ataskaitoje turi pateikti OTC veiklos sąskaitą, kurios formatas būtų toks pat kaip ir preliminarios veiklos sąskaitos. Kartu su preliminarių ir galutinių ataskaitų palyginimu turi būti pateiktas nustatytų skirtumų paaiškinimas. Faktiškai sumokėtą kompensaciją koncesininkas turi grąžinti, jei iš OTC atliktos analizės matyti, kad ji yra didesnė už sumą, būtiną grynosioms viešųjų paslaugų įsipareigojimų išlaidoms padengti, atsižvelgiant į nuosaikų pelną pagal PVPS 35 straipsnio 1 dalį, 37 straipsnio 1 dalį, 39 ir 40 straipsnius.

(314) PVPS 35 straipsnio 1 dalyje, 37 straipsnio 1 dalyje ir 40 straipsnyje nustatyta, kad, siekiant išvengti kompensacijos permokos rizikos, OTC kasmet tikrins kompensacijos apskaičiavimą, grindžiamą metine paslaugų ataskaita, kad įvertintų bet kokį skirtumą tarp skaičiavimo, grindžiamo 9 priede nurodyta paskirstymo formule, ir skaičiavimo, grindžiamo paskirstymo faktinės veiklos (faktinių išlaidų ir pajamų, faktinės laivų eksploatacijos ir pan.) nulemta formule. Esant skaičiavimo, grindžiamo faktine veikla, ir skaičiavimo, nurodyto preliminarioje veiklos sąskaitoje (9 priedas), skirtumui, koncesininkas gali pasilikti pusę sumokėtos kompensacijos permokos, bet ne daugiau kaip 5 % kompensacijos, o perviršis grąžinamas OTC jos nustatyta tvarka kartu su delspinigiais. Bet kuriuo atveju kompensacija neturi viršyti 9 priede nurodytos sumos.

(315) PVPS 35 straipsnio 2 dalyje ir 37 straipsnio 2 dalyje nurodyta, kad, neatsižvelgiant į priežastį, dėl neįvykdyto reiso kompensacija mažinama tokia dalimi, kuri atitinka koncesininko sutaupytas CFEI ir CFC lėšas dėl to, kad nebuvo teikiama VESP. Sumažinimo suma negali būti neigiama.

(316) Jei dėl PVPS 20 straipsnyje numatyto laivo pakeitimo (288 konstatuojamoji dalis) padidėja išlaidos, iš pradžių nustatytos preliminarioje veiklos sąskaitoje, kuri yra 9 priedas, šį padidinimą padengia koncesininkas. Jei dėl pakeitimo tos išlaidos sumažėja, perkančioji organizacija ir koncesininkas, pateikę PVPS 46 straipsnyje nurodytą metinę ataskaitą, atliks būtinus finansinius koregavimus.

([137]) 2023 m. balandžio 5 d. Prancūzijos valdžios institucijų pateiktos pastabos („Jūrų transporto pelningumo lyginamasis standartas, parengtas vykdant jūrų transporto PVPS tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos sudarymo procedūrą“, OTC, 2022 m. lapkričio 20 d.).

([138]) Atrinktos šios bendrovės: „Brittany Ferries“, „Condor Ferries“, „Corsica Ferries“, DFDS, „Irish Ferries“, „P&O Ferries“, „Stena Lines“, „Grimaldi Group“, „Finnlines“, „Fjord Line“, „Tallink“ ir „Viking Line“. Tais atvejais, kai buvo duomenų, lyginamasis tyrimas apima 2017–2019 m.

(317) PVPS 38 straipsnyje priduriama, kad savo metinėje ataskaitoje koncesininkas „turi nurodyti faktines kiekvieno papildomo reiso į abi puses išlaidas, atitinkančias faktinių to reiso į abi puses išlaidų ir pajamų skirtumą. Perkančioji organizacija mokės kompensaciją, kuri vadinama faktine kompensacija už reisą i [(toliau – **Cri**)], atitinkančią minimalų skirtumą tarp faktinių šio papildomo reiso į abi puses išlaidų ir maksimalios kompensacijos už papildomą reisą į abi puses tuo laikotarpiu, kai vykdomas reisas“.

3.8. **„Corsica Ferries“ skundas**

(318) 2023 m. kovo 23 d. „Corsica Ferries“ pateikė Komisijai skundą dėl įmonėms „La Méridionale“ ir „Corsica Linea“ taikomų priemonių.

(319) Savo skunde „Corsica Ferries“ tvirtino, kad ginčijamos priemonės yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Skunde ypatingai akcentuojama tai, kad ginčijamomis priemonėmis šioms įmonėms suteikiamas pranašumas, nes jos neatitinka nė vieno iš keturių Sprendime *Altmark* ([139]) nustatytų kriterijų. „Corsica Ferries“ taip pat teigė, kad priemonės nesuderinamos su vidaus rinka, nes jomis pažeidžiamos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/23/ES ([140]) dėl koncesijos sutarčių suteikimo (toliau – **Koncesijų direktyva**) nuostatos, „vertinant kartu su SESV 49 ir 56 straipsniais“.

(320) 2023 m. spalio 13 d. ir gruodžio 20 d. raštais „Corsica Ferries“ pateikė papildomą informaciją apie skundą, kuri, jos nuomone, įrodo, kad viešosios paslaugos poreikio nebuvo, o pagal PVPS nustatyti įpareigojimai teikti paslaugą buvo neproporcingi. Ši papildoma informacija kartu su 2023 m. kovo 23 d. skundu šiame sprendime bus vadinama **skundu**.

(321) 2023 m. spalio 13 d. rašte pateikiama informacija apie „Corsica Linea“ 2023 m. vasarą vykdytus reisus pagal PVPS ir ne pagal PVPS.

(322) 2023 m. gruodžio 20 d. rašte „Corsica Ferries“ pateikė 2023 m. gruodžio 14 d. tyrimo, kurį ji pavedė atlikti įmonei „Berkeley Research Group“ (toliau – **BRG tyrimas Nr. 1**), rezultatus.

(323) BRG tyrime Nr. 1 teigiama, kad jo tikslas – įvertinti, ar tikslinga į PVPS taikymo sritį maršrutuose į Ažaksjo ir Bastja įtraukti viešosios paslaugos poreikį pervežti daugiau nei 12 keleivių per vieną reisą. BRG tyrime Nr. 1 aptariamas tik Prancūzijos įvertintas vairuotojų vežimo poreikis, neįtraukiant jokių kitų Prancūzijos nustatytų viešųjų paslaugų poreikių.

(324) Be to, BRG tyrime Nr. 1 teigiama, kad, Prancūzijos valdžios institucijos nepateikė informacijos apie viešosios paslaugos poreikio vertinimą atsižvelgiant į PVPS, todėl tyrime remiamasi ataskaitomis ir tyrimais, susijusiais su ankstesnėmis PVPS, siekiant atkurti metodą, kurį, atrodo, taikė Prancūzija.

(325) Savo pastabose, pateiktose Komisijai vykdant oficialią tyrimo procedūrą, „Corsica Ferries“ iš esmės pakartojo skundo turinį. Todėl skundo turinys išdėstytas skirsnyje, kuriame pateikiamos šios pastabos (5.1 skirsnis).

3.9. **Pagrindas pradėti oficialią tyrimo procedūrą**

(326) *Pirma*, Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad PVPS yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

(327) Komisija laikėsi nuomonės, kad PVPS, be kita ko, koncesininkams buvo suteiktas pranašumas, kurio jie nebūtų įgiję įprastomis rinkos sąlygomis. Kalbant konkrečiau, nagrinėjamos PVPS neatitiko visų Sprendime *Altmark* nustatytų kriterijų, kad būtų galima atmesti tokį pranašumą.

([139]) 2003 m. liepos 24 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Altmark Trans GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([140]) 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/23/ES dėl koncesijos sutarčių suteikimo (OL L 94, 2014 3 28, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/23/oj).

(328) Pirmiausia Komisija abejojo, ar PVPS atitinka tikrą viešosios paslaugos poreikį, susijusį su velkamųjų krovinių vežimu jūrų transportu (pirmasis *Altmark* kriterijus).

(329) Komisija laikėsi nuomonės, kad Prancūzijos valdžios institucijos iš anksto nepakankamai įrodė, kad Marselio ir Tulono uostai yra tik iš dalies pakeičiami, kai velkamieji kroviniai vežami jūrų transportu (sprendimo pradėti procedūrą 310–312 konstatuojamosios dalys).

(330) Komisija pažymėjo, kad Prancūzijos valdžios institucijos, siekdamos įvertinti tą dalinį pakeičiamumą, rėmėsi tik bendrais rinkos dalyvių teiginiais (227 konstatuojamoji dalis). Sprendime pradėti procedūrą Komisija išreiškė abejonių dėl to vertinimo, nes Prancūzijos valdžios institucijos nepatikrino jį pagrindžiančių duomenų. Komisija paprašė Prancūzijos valdžios institucijų pateikti įtikinamesnių įrodymų, kurie pagrįstų šią specifinę velkamųjų krovinių vežimo jūrų transportu iš Marselio uosto paklausą tarp kai kurių naudotojų.

(331) Be to, Komisija išreiškė abejonių dėl tam tikrų viešųjų paslaugų įsipareigojimų, nustatytų PVPS siekiant patenkinti nustatytus viešųjų paslaugų poreikius, proporcingumo ir būtinumo (sprendimo pradėti procedūrą 337–340 konstatuojamosios dalys). Komisija laikėsi nuomonės, kad Prancūzijos valdžios institucijų reikalaujami minimalūs (velkamųjų ir nevelkamųjų) krovinių vežimo pajėgumai ir reikalavimas, kad priemonių gavėjai per metus atliktų minimalų reisų į abi puses skaičių, neatrodo pakankamai pagrįsti, atsižvelgiant į „Gecodia“ ataskaitoje nustatytus viešųjų paslaugų poreikius. Komisija kėlė susirūpinimą tai, kad dėl šių įsipareigojimų koncesininkų siūlomi krovinių vežimo pajėgumai gali būti gerokai didesni nei kiekybinis viešosios paslaugos poreikis.

(332) Komisija taip pat laikėsi preliminarios nuomonės, kad priemonės neatitiko ketvirtojo *Altmark* kriterijaus. Jos nuomone, Prancūzijos valdžios institucijų vykdyta PVPS sudarymo procedūra nebuvo pakankamai konkurencinga, kad būtų užtikrinta, jog PVPS gavėjams skirta kompensacija būtų suteikta mažiausia kaina bendruomenei. Ji taip pat laikėsi nuomonės, kad kompensacijos suma nebuvo nustatyta atsižvelgiant į tipinės, gerai valdomos įmonės, turinčios pakankamai išteklių vykdyti jai pavestus viešųjų paslaugų įsipareigojimus, patiriamas išlaidas.

(333) Komisija taip pat preliminariai manė, kad priemonės buvo priskirtinos valstybei ir finansuojamos iš valstybinių išteklių. Be to, priemonės buvo skirtos atrankiai gavėjams ir sudarė kliūtį ES vidaus prekybai bei iškraipė konkurenciją liberalizuotoje rinkoje.

(334) *Antra*, Komisija pažymėjo, kad Prancūzijos valdžios institucijos nepateikė pakankamai įrodymų, kad PVPS atitinka VESP bendrąsias nuostatas. Be abejonių dėl PVPS aprėpties, Komisijai taip pat kilo abejonių, ar PVPS sudarymo procedūra atitiko ES koncesijų teisę.

4. **PRANCŪZIJOS PASTABOS**

(335) Prancūzijos valdžios institucijos savo pastabas pateikė 2024 m. kovo 27 d. raštu. Šios pastabos susijusios su i) viešosios paslaugos poreikio vertinimu ir ii) atitiktimi Koncesijų direktyvai.

4.1. **Viešosios paslaugos poreikio buvimas**

(336) Atsakydamos į Komisijos preliminarų tikro viešosios paslaugos poreikio buvimo vertinimą, Prancūzijos valdžios institucijos pateikė pastabas dėl penkių dalykų.

4.1.1. *Prancūzija teisingai įvertino specifinę kiekybinę velkamųjų krovinių vežimo iš Marselio uosto paklausą tarp naudotojų*

(337) Kaip nurodyta 227 konstatuojamojoje dalyje, Prancūzijos valdžios institucijos apskaičiavo, kad velkamųjų krovinių naudotojų, kurie nemano, kad yra alternatyva Marselio uostui vykstant į Korsiką, dalis sudarė 80 % visos istorinės velkamųjų krovinių vežimo paklausos tarp Marselio ir Korsikos.

(338) Atsižvelgdamos į Komisijos abejones, išreikštas sprendimo pradėti procedūrą 329 konstatuojamojoje dalyje, Prancūzijos valdžios institucijos atliko išsamesnę analizę, kurią pavedė įmonei „Gecodia“, kad galėtų pateikti kiekybinius įrodymus apie Marselio ir Tulono uostų pakeičiamumą kalbant apie velkamųjų krovinių vežimo jūrų transportu paklausą.

(339) *Pirma*, Prancūzijos valdžios institucijų teigimu, analizė, kurioje nagrinėjama 80,8 % velkamųjų krovinių, vežamų tarp Marselio ir Korsikos, vežėjų pagrindinių buveinių, sandėlių ir logistikos bazių vieta, rodo, kad jų įrenginiai yra netoli Marselio uosto, todėl jie teikia pirmenybę tam uostui.

(340) *Antra*, „Gecodia“ analizavo 122 „Corsica Linea“ klientų (kurie užtikrina 85 % jos velkamųjų krovinių) ir 62 „La Méridionale“ klientų (kurie užtikrina 78 % jos velkamųjų krovinių) velkamųjų krovinių srautus. Analizė rodo, kad 83 % („Corsica Linea“) ir 88 % („La Méridionale“) šių srautų galima atsekti iki logistikos bazių netoli Marselio uosto, o tai reiškia, kad šiam uostui teikiama pirmenybė.

(341) *Trečia*, „Gecodia“ analizavo 32 velkamųjų krovinių vežėjų (kai kurie iš jų turi kelias logistikos bazes netoli Marselio arba Tulono) veiklą, vykdomą tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos, kai naudojamasi Marselio uostu ir (arba) Tulono uostu; 2017–2019 m. ir 2021 m. jie pervežė apie 65 % velkamųjų krovinių tarp Korsikos ir Marselio bei Tulono uostų ([141]).

(342) Kad gautų šiuos duomenis, Prancūzijos valdžios institucijos išsiuntė laivybos bendrovėms prašymą pateikti informaciją apie jų pagrindinių klientų sąrašą ir susijusį velkamųjų krovinių kiekį (TM). Šie duomenys buvo apibendrinti siekiant gauti reprezentatyvų pagrindinių vežėjų skaičių visoje Marselio ir Tulono zonoje. Siekdamos kiek įmanoma tiksliau susieti srautus su išvykimo logistikos baze, Prancūzijos valdžios institucijos naudojo informaciją, surinktą per konsultacijas su naudotojais.

(343) Taip sudarytame sąraše nurodoma kiekvieno kliento logistikos bazės vieta, atstumas tarp logistikos bazės ir Tulono ir Marselio uostų, taip pat metinis velkamųjų krovinių kiekis (TM), pervežtas kiekviename uoste 2017–2021 m. laikotarpiu. Taip pat nurodoma kai kurių klientų vežamų krovinių rūšis (pvz., karinės įrangos, greitai gendančių produktų, statybinių medžiagų ar pavojingųjų krovinių vežimas). Prancūzijos valdžios institucijos taip pat surinko papildomos kokybinės informacijos, būdingos atskiriems vežėjams ir svarbios vertinant abiejų uostų pakeičiamumą. Pavyzdžiui, kai kurie naudotojai nurodė, kad anksčiau naudojosi Tulono uostu dėl ribotų Marselio uosto pajėgumų.

(344) Prancūzijos valdžios institucijų teigimu, išnagrinėjus šiuos duomenis paaiškėjo, kad dauguma vežėjų naudojasi tik arčiausiai logistikos bazės esančiu uostu (22 vežėjai iš 32). Analizė rodo, kad, nepaisant to, jog logistikos bazė yra arčiau Marselio, kiti dešimt vežėjų Tulono uostu naudojosi išimtinai arba labai dažnai. Prancūzijos valdžios institucijos paaiškino, kad kai kurie vežėjai pranešė, jog naudojasi Tulono uostu, nes turėjo greitkelio jungtis su Tulonu, kurios leido jiems išvengti Marselio metropolinės zonos (šiaurės aplinkkelis), o kiti perkėlė savo bazę / sandėlį iš Marselio regiono į Tulono regioną, todėl transporto srautai buvo perkelti į Tulono uostą.

(345) Prancūzijos valdžios institucijų teigimu, iš surinktos informacijos analizės matyti, kad naudotojo uosto pasirinkimui didelę įtaką daro uosto artumas vežėjo logistikos bazei važiuojant keliais. Valdžios institucijų teigimu, naudotojai, turintys arčiau Marselio esančias bazes, savo srautą nukreipia į Tuloną daugiausia dėl tiekimo apribojimų.

(346) Prancūzijos valdžios institucijų teigimu, visa ši informacija patvirtina, kad i) velkamųjų krovinių vežimo uostas pirmiausia pasirenkamas pagal vežėjų logistikos bazių buvimo vietą ir ii) daugiau kaip 80 % įmonių rangovų vežamų velkamųjų krovinių kiekio gali būti susieta su Marselio teritorijoje esančia logistikos baze. Todėl naudotojai iš tiesų pirmenybę teikia Marselio uostui ir šiems naudotojams Marselio uostas negali būti pakeistas Tulono uostu.

([141]) Išskyrus 2020 m. dėl COVID-19 pandemijos poveikio prekybos srautams.

4.1.2. *Viešųjų paslaugų įsipareigojimai, susiję su minimaliu vežamų krovinių kiekiu, buvo proporcingi Prancūzijos nustatytam viešosios paslaugos poreikiui*

(347) Prancūzijos valdžios institucijos teigia, kad PVPS nustatyti minimalūs krovinių vežimo pajėgumai nėra neproporcingi nustatytam viešųjų paslaugų poreikiui. Jos pateikia tris to priežastis.

(348) *Pirma*, Prancūzijos teigimu, dėl didelio paklausos nepastovumo neįmanoma taikyti srauto vidurkiais grindžiamo metodo.

(349) Prancūzijos valdžios institucijos atkreipia dėmesį į tai, kad PVPS nustatytais minimaliais pervežimo pajėgumais atsižvelgiama į i) naudotojų, su kuriais konsultuotasi, pastabas (į reguliarų perpildymą tam tikruose maršrutuose), ii) viešųjų paslaugų poreikių pasiskirstymą pagal reisus, dienas ir mėnesius (įrašytą remiantis 2019 m. duomenimis ir 2023–2030 m. prognozėmis) ir iii) prognozuojamą viešųjų paslaugų poreikio pasiskirstymą pagal mėnesius (naudojamą minimaliems savaitės pajėgumams ir minimaliems reiso pajėgumams apskaičiuoti, kad būtų galima tinkamai valdyti srautus). Prancūzija taip pat atkreipia dėmesį į tai, kad viešųjų paslaugų poreikio tenkinimas yra privalomas, kad priekabos nebūtų paliktos krantinėje, taip užtikrinant eismo sklandumą (nėra perpildymo), kokybę (nėra sankcijų vežėjams už vėlavimą ar tiekimo sutrikimus Korsikoje) ir saugumą (krantinėje nepaliekami kroviniai, kurie gali būti pavogti ar sugadinti).

(350) Šiuo atžvilgiu Prancūzijos valdžios institucijos per konsultacijas su naudotojais pažymėjo, kad sunkumai, su kuriais susiduria krovininio transporto naudotojai, susiję su perpildytais laivų pajėgumais, pastaraisiais metais didėjo, ypač maršrutuose į Bastja ir Ažaksjo. Pasak Prancūzijos, šis perpildymas reiškia, kad ne visa paklausa tarp vežėjų gali būti patenkinta visuose maršrutuose. Šiuo atžvilgiu Prancūzijos valdžios institucijos pažymi, kad koncesininkų 2021–2022 m. PVPS rezervavimo duomenys patvirtino, jog kroviniai buvo paliekami krantinėse. Daugiau kaip 35 % krovinių buvo atsisakyta pakrauti maršrutu Marselis–Bastja ir daugiau kaip 20 % – maršrutu Marselis–Ažaksjo.

(351) Taigi Prancūzijos valdžios institucijų metodas yra skirtas užtikrinti, kad teikiamos paslaugos galėtų priimtinai ir proporcingai patenkinti krovinių vežimo paklausą.

(352) Šiuo klausimu Prancūzijos valdžios institucijos pabrėžia, kad, priešingai, nei nurodyta sprendimo pradėti procedūrą 338 konstatuojamojoje dalyje, minimalūs kiekvieno reiso pajėgumai nebuvo nustatyti „taip, kad teikiant viešąją paslaugą bet kuriuo metu būtų galima reaguoti į didžiausią paklausą, nustatytą pagal istorinius duomenis (ankstesnes PVPS)“.

(353) Priešingai, Prancūzijos valdžios institucijų teigimu, iš Komisijai pateiktos informacijos matyti, kad beveik kiekvieną mėnesį užfiksuotas didžiausias eismo intensyvumas viršija minimalius PVPS nustatytus pajėgumus. Pavyzdžiui, maršruto Marselis–Bastja mažiausi pajėgumai yra 1 860 TM vienam reisui. Tačiau iš ankstesnių 2019 m. duomenų analizės matyti, kad aštuonis mėnesius šis kiekis viršijamas bent kartą per mėnesį, o iš prognozių matyti, kad 2025 m. šie pajėgumai bus viršijami nuolat. Be to, Prancūzijos valdžios institucijos aiškina, kad 2023 m., t. y. pirmaisiais PVPS įgyvendinimo metais, minimalūs pajėgumai buvo viršyti bent kartą per mėnesį, išskyrus gruodžio mėn.

(354) Pasak Prancūzijos, eismo pasiskirstymas per metus neleidžia nustatyti minimalių pajėgumų remiantis „Gecodia“ tyrime 2023–2030 m. laikotarpiu numatytu vidutiniu metiniu kiekiu. Laikantis tokio požiūrio, gali susidaryti padėtis, kai laivai gali būti reguliariai nepajėgūs patenkinti krovinių vežimo paklausą.

(355) 31 lentelėje nurodytas reisų, kurių paklausa būtų didesnė už vidutinius minimalius pajėgumus 2019 m. ir 2030 m., skaičius, kai šie pajėgumai nustatyti remiantis 2023–2030 m. laikotarpiu numatomu vidutiniu metiniu kiekiu, nurodytu „Gecodia“ ataskaitoje. Atrodo, kad maršrutuose tarp Marselio ir Ažaksjo, Bastja ir Porto Vekjo paklausa būtų didesnė nei reikalaujami minimalūs pajėgumai viename reise iš dviejų, kai būtų užregistruota paklausa, viršijanti minimalius reikalaujamus pajėgumus (vienas reisas iš keturių maršrutuose tarp Marselio ir Propriano bei Il Ruso).

31 lentelė

Reisų, kai paklausa viršija vidutinius minimalius pajėgumus, nustatytus remiantis „Gecodia“ tyrime numatomu vidutiniu metiniu kiekiu 2023–2030 m. laikotarpiu, skaičius

	PVPS numatytas metinis reisų skaičius	Vidutiniai minimalūs pajėgumai vienam reisui (TM) ([1])	Reisų, kurių paklausa viršija vidutinius minimalius pajėgumus, skaičius			
			2019 m.		2030 m.	
			Reisų skaičius	Metinių reisų %	Reisų skaičius	Metinių reisų %
Bastja	730	1 420	299	41 %	414	57 %
Ažaksjo	730	1 069	301	41 %	402	55 %
Porto Vekjas	312	784	79	25 %	143	46 %
Proprianas	312	282	79	25 %	125	40 %
Il Rusas	312	439	62	20 %	112	36 %

([1]) 2023–2030 m. numatomi vidutiniai minimalūs pajėgumai vienam reisui apskaičiuojami metinį viešųjų paslaugų poreikį (21 lentelė) padalijus iš PVPS numatytų metinių reisų į abi puses skaičiaus (23 lentelė).
Šaltinis: 2024 m. vasario 4 d. Prancūzijos valdžios institucijų pateiktos pastabos.

(356) *Antra*, Prancūzijos teigimu, laivyno, kurio pajėgumas didesnis nei vidutinis eismas per metus, mobilizavimas yra įprasta rinkos praktika ([142]). Prancūzijos valdžios institucijos teigia, kad jos atliko reguliarias jūrų transporto paslaugas teikiančių laivynų organizavimo Europoje analizę. Sardinijoje ir Balearų salose nominalūs laivų pajėgumai svyruoja nuo 1 500 TM iki 1 900 TM, o tai visiškai atitinka laivų, užtikrinančių susisiekimą su Korsika pagal PVPS, pajėgumus.

(357) *Trečia*, Prancūzijos valdžios institucijų žiniomis, vakarinėje Vidužemio jūros dalyje nėra atvejų, kai tam pačiam reisui į abi puses vietoje didesnio laivo būtų mobilizuoti du mažesni laivai vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus arba veikiant laisvojoje rinkoje.

4.1.3. *Ažaksjo ir Propriano uostai nėra pakaitiniai*

(358) Prancūzijos valdžios institucijos mano, kad „Corsica Ferries“ skunde nepateikia jokių rimtų įrodymų, pagrindžiančių savo teiginį, kad Propriano ir Ažaksjo uostai yra pakaitiniai. Prancūzijos teigimu, toliau nurodyti veiksniai rodo priešingai.

(359) Visų pirma vien kelio atstumas tarp dviejų uostų nėra pakankamas pakeičiamumo rodiklis: atsižvelgiant į greitkelių nebuvimą ir maršruto tarp Ažaksjo ir Propriano topografiją, kelionė keliais tarp šių dviejų uostų trunka beveik 1 valandą 30 minučių, o esant spūstims – daugiau kaip 2 valandas. Prancūzija šiuo atžvilgiu nurodo 2.2 skirsnyje pateiktus duomenis apie atstumus ir kelionės tarp Korsikos uostų laiką.

([142]) Prancūzijos valdžios institucijos visų pirma nurodo Italijoje ir Norvegijoje sudarytų paslaugų viešojo pirkimo sutarčių pavyzdžius.

(360) Be to, Ažaksjo uosto infrastruktūra jau yra arti perpildymo taško ir nėra pakankamai didelių tvarkymo zonų, kad būtų galima centralizuoti krovinių srautus, didesnius nei prognozuojami 2023–2029 m. laikotarpiu.

(361) Bet kuriuo atveju Prancūzijos valdžios institucijos pažymi, kad Korsikos kelių infrastruktūra yra labai perpildyta, ypač piko metu ir turizmo sezono metu, ir kad Korsikos keliuose žūsta daug žmonių (žr. 2.1 skirsnį). Jūrų transporto viešųjų paslaugų organizavimas siekiant padidinti kelių eismą prieštarautų CdC nustatytiems saugos įgaliojimams.

4.1.4. *„Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ paslaugos, teikiamos ne pagal PVPS, atitinka VPĮ schemą ir nekelia abejonių dėl Prancūzijos nustatyto viešųjų paslaugų poreikio*

(362) Prancūzijos valdžios institucijos patvirtina, kad, priešingai nei savo skunde teigia „Corsica Ferries“, reikia atskirti papildomus reisus į abi puses, kurių principas ir sąlygos nustatyti PVPS, ir komercinius reisus, kuriuos pagal 2019 m. VPĮ schemą (ne pagal PVPS) laisvai siūlo vienas ar kitas koncesininkas.

(363) Prancūzijos teigimu, aptariami komerciniai reisai nepatenka į PVPS taikymo sritį ir nėra draudžiami pagal jas, todėl nekelia abejonių dėl Prancūzijos atlikto viešosios paslaugos vertinimo.

(364) Prancūzija teigia, kad 2023 m. ir 2024 m. „Corsica Linea“ iš Marselio uosto vykdyti komerciniai reisai buvo i) sezoniniai reisai, siūlomi per mokinių pavasario ir vasaros atostogas, ii) reisai buvo skirti tik keleiviams, bet ne kroviniams, ir iii) jie nebuvo kompensuojami, nes buvo vykdomi ne pagal PVPS. Kalbant apie 2024 m. „La Méridionale“ vykdytus reisus iš Tulono uosto, Prancūzija pažymi, kad i) šie reisai buvo pasiūlyti 2023 m. pasikeitus bendrovės akcininkų struktūrai, ii) jais buvo vežami tik keleiviai, be ne kroviniai, ir iii) jie nebuvo kompensuojami, nes buvo vykdomi ne pagal PVPS.

4.1.5. *Konsultacijose su naudotojais nebuvo jokio metodinio šališkumo*

(365) Prancūzijos valdžios institucijos mano, kad, priešingai nei Komisija teigia sprendime pradėti procedūrą, konsultacijose su naudotojais nebuvo metodinio šališkumo.

(366) Visų pirma jos pažymi, kad konsultacijos su naudotojais buvo plačiai skelbiamos vietos ir specializuotoje spaudoje (laikraštyje „Le Marin“), CdC svetainėje ir socialiniuose tinkluose.

(367) Jos taip pat mano, kad užduoti klausimai nesukėlė šališkumo Marselio uosto naudai.

(368) Kalbant apie konsultacijas su naudotojais dėl keleivinio jūrų transporto, užduotais klausimais buvo siekiama nustatyti galimą žemyninės dalies uostų pakeičiamumą naudotojų požiūriu. „Gecodia“ ataskaitoje taip pat padaryta išvada, kad paklausos tarp Korsikoje gyvenančių ir negyvenančių keleivių atžvilgiu Marselio ir Tulono uostai gali būti pakaitiniai.

(369) Klabant apie konsultacijas su naudotojais dėl krovininio jūrų transporto, pažymėtina, kad užduoti klausimai nuolat apėmė visus maršrutus iš Marselio *ir* Tulono.

4.2. **PVPS atitinka Koncesijų direktyvą**

4.2.1. *Laikas, praėjęs nuo įvairių pirkimo dalių suteikimo koncesininkams iki PVPS įsigaliojimo, neturėjo stūmimo iš rinkos poveikio*

(370) Pirmiausia Prancūzijos valdžios institucijos pažymi, kad nei Koncesijų direktyvoje, nei Prancūzijos teisėje nenumatytas tikslus laikotarpis nuo koncesijos suteikimo iki jos įsigaliojimo.

(371) Bet kuriuo atveju jos mano, kad atitinkamas trumpas laikotarpis neturėjo stūmimo iš rinkos poveikio dėl trijų priežasčių.

(372) *Pirma,* Prancūzijos parengtame pradiniame tvarkaraštyje, paskelbtame 2022 m. gegužės 6 d. kvietime pateikti pasiūlymus dėl PVPS sudarymo, numatytas dviejų mėnesių laikotarpis nuo sutarties sudarymo iki įsigaliojimo ([143]). Taigi šis terminas buvo ilgesnis nei Sprendime *SNCM II* nustatytas PVPS sudarymo terminas (23 dienos) ([144]).

(373) *Antra,* 2022 m. liepos 25 d. gavusios paraiškas ir pasiūlymus, Prancūzijos valdžios institucijos nustatė, kad kandidatai, kurie per nustatytus terminus pateikė paraišką ir pasiūlymą, buvo koncesininkai pagal 2021–2022 m. PVPS , t. y. įmonės „La Méridionale“ ir „Corsica Linea“. Kadangi joks naujas dalyvis neprašė sudaryti PVPS, laikotarpis, kuris buvo trumpesnis nei du mėnesiai (iš pradžių numatytas kvietime pateikti pasiūlymus) nuo PVPS sudarymo iki veiklos pradžios negalėjo turėti stūmimo iš rinkos poveikio.

(374) *Trečia,* kadangi PVPS įsigaliojo iškart po to, kai baigė galioti 2021–2022 m. PVPS, apie šiuos terminus visiems suinteresuotiems ekonominės veiklos vykdytojams buvo pranešta iš karto, kai tik buvo pradėta procedūra, pateikiant naudotojų ir veiklos vykdytojų pasiūlymų dokumentus. Todėl visi veiklos vykdytojai žinojo apie numatomą priemonių taikymo pradžios datą. Be to, Prancūzijos valdžios institucijos pažymi, kad po to, kai 2022 m. gegužės 6 d. buvo paskelbtas kvietimas pateikti pasiūlymus, nė vienas potencialus kandidatas nepateikė prašymo pakeisti tvarkaraštį, nors, jų nuomone, tai yra įprasta koncesijos sutarčių sudarymo praktika.

4.2.2. *Sutarčių sudarymo procedūros trukmė nelėmė nevienodo požiūrio į kandidatus*

(375) Atsakydamos į Komisijos abejones, nurodytas sprendimo pradėti procedūrą 424 konstatuojamojoje dalyje ([145]), Prancūzijos valdžios institucijos pateikė šias pastabas.

(376) Pirma, Koncesijų direktyvos 39 straipsnio 3 ir 5 dalyse nustatytas minimalus 30 dienų laikotarpis paraiškoms ir pasiūlymams priimti nuo koncesijos skelbimo išsiuntimo dienos; jis gali būti sutrumpintas iki 25 dienų, jei pasiūlymus galima pateikti elektroniniu būdu. Jei laikomasi šių minimalių terminų, perkančioji organizacija gali laisvai nustatyti paraiškų ir pasiūlymų pateikimo terminus.

(377) Antra, Prancūzijos valdžios institucijos pažymi, kad po to, kai 2022 m. gegužės 6 d. buvo paskelbtas kvietimas pateikti pasiūlymus, nė vienas potencialus kandidatas nepateikė prašymo pakeisti tvarkaraštį.

4.2.3. *Vykdant konkursą minimalūs reikalavimai nebuvo pakeisti, o pasirašytos PVPS atitinka minimalius reikalavimus*

(378) Pirma, Prancūzijos valdžios institucijos norėjo patikslinti šiuo atveju PVPS taikomus minimalius reikalavimus. Antra, jos paaiškino, kad vykdant konkursą minimalūs reikalavimai nebuvo pakeisti. Trečia, jos pakartojo, kad pasirašytos PVPS atitinka minimalius reikalavimus.

([143]) Iš pradžių PVPS buvo numatyta sudaryti 2022 m. spalio 28 d.

([144]) 2017 m. kovo 1 d. Sprendimas *SNCM II*, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134.

([145]) Primenama, kad sprendimo pradėti procedūrą 424 konstatuojamojoje dalyje nurodyta: „<...> Komisija mano, kad Prancūzijos valdžios institucijos nepateikė visų būtinų paaiškinimų, kad būtų padaryta išvadą, jog PVPS atitinka vienodo požiūrio, nediskriminavimo ir skaidrumo principus. Ji ragina visas suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas šiuo klausimu, visų pirma paaiškinti, ar įpareigojimas mobilizuoti laivus, turinčius minimalius keleivių vežimo ir kajučių pajėgumus, per kvietime pateikti pasiūlymus nustatytą terminą yra vienodo požiūrio principo pažeidimas“.

4.2.3.1. Minimalūs reikalavimai

(379) Prancūzijos valdžios institucijos nurodo, kad šiuo atveju minimalūs reikalavimai buvo nustatyti konkurso taisyklių 2 straipsnio 4 dalyje (270 konstatuojamoji dalis). Jų teigimu, minimalių reikalavimų turinys buvo toks:

a) „didžiausios bilietų kainos Korsikos gyventojams ir krovinių vežimui: reiškia bilietų kainas, pateiktas remiantis Korsikos asamblėjos nutarimu AC Nr. 19–128, kuriuo iš dalies keičiama viešųjų paslaugų įsipareigojimų, susijusių su keleivių ir krovinių vežimu jūrų transportu tarp Marselio, Tulono, Nicos ir Korsikos uostų, sistema;

b) laivų vežimo pajėgumai: reiškia laivų pakrovimo pajėgumus;

c) tvarkaraščiai ir paslaugų dažnumas: reiškia CdC ir OTC parengtus tvarkaraščius ir minimalų dažnumą, kurį veiklos vykdytojams nustatė CdC ir OTC;

d) sutarties trukmė: reiškia kiekvienos sutarties 2 straipsnyje numatytų PVPS galiojimo trukmę, t. y. „sutartis įsigalioja 2023 m. sausio 1 d. ir baigia galioti 2029 m. gruodžio 31 d.“, numatant galimybę ją pratęsti ne ilgesniam kaip 12 mėnesių laikotarpiui, visų pirma, jei pasibaigus sutarties galiojimui nebus sudaryta nauja koncesijos sutartis;

e) didžiausia OTC mokamos finansinės kompensacijos suma: reiškia finansinę kompensaciją, nurodytą konkurso taisyklių 2 straipsnio 5 dalyje“ ([146]).

(380) Be to, minimalūs reikalavimai, susiję su i) laivų vežimo pajėgumais ir ii) tvarkaraščiais ir paslaugų dažnumu, buvo nustatyti PVPS 1 priede.

(381) Todėl, pasak Prancūzijos valdžios institucijų, konkurso taisyklių 2 straipsnio 4 dalis turėtų būti aiškinama atsižvelgiant į 1 priedą tik dėl šių dviejų minimalių reikalavimų, patikslinant, kad:

— minimalus dažnumas reiškia paslaugų dažnumą,

— tvarkaraščiai reiškia Prancūzijos parengtus tvarkaraščius, su sąlyga, kad kandidatai galės laisvai siūlyti išvykimo ir atvykimo laiką, jei jie laikysis Prancūzijos nustatytų laiko tarpsnių,

— minimalūs keleivių ir krovinių pajėgumai reiškia laivų vežimo pajėgumus.

(382) Todėl Prancūzijos valdžios institucijos daro išvadą, kad tik penki konkurso taisyklių 2 straipsnio 4 dalyje išvardyti elementai, iš kurių du nurodyti 1 priede, yra minimalūs reikalavimai pagal Koncesijų direktyvos 37 straipsnį, neskaitant bet kokių kitų charakteristikų.

4.2.3.2. Visas PVPS 1 priedas nebuvo minimalus reikalavimas

(383) Savo pastabose Prancūzijos valdžios institucijos teigia, kad PVPS 1 priedas nebuvo nurodytas konkurso taisyklių 2 straipsnio 4 dalyje, todėl visas jis negalėjo būti minimalus reikalavimas. Nors tame priede nustatytos minimalios charakteristikos, susijusios su i) laivų vežimo pajėgumais ir ii) tvarkaraščiais ir paslaugų dažnumu, jame taip pat buvo daug techninių reikalavimų, kurie nebuvo minimalūs reikalavimai pagal konkurso taisyklių 2 straipsnio 4 dalį ([147]).

([146]) 2024 m. kovo 27 d. Prancūzijos valdžios institucijų pateiktos pastabos.

([147]) Prancūzijos valdžios institucijos teigia, kad tai visų pirma pasakytina apie metinių reisų į abi puses skaičių, papildomus reisus į abi puses ir riboto judumo asmenų kajučių skaičių vienam laivui.

(384) Prancūzijos valdžios institucijos taip pat aiškina, kad per sutarties sudarymo procedūrą OTC norėjo užtikrinti, kad būtų laikomasi visų 1 priede nustatytų techninių reikalavimų. Todėl, pavyzdžiui, OTC prašymu įmonė „Corsica Linea“ prisiėmė įsipareigojimus laive „Paglia Orba“ įrengti kajutę riboto judumo asmenims ([148]).

4.2.4. *Papildomų ir keičiamo laiko reisų į abi puses buvimas nepažeidė vienodo požiūrio į kandidatus principo*

4.2.4.1. Papildomi ir keičiamo laiko reisai į abi puses nebuvo minimalus reikalavimas

(385) Dėl papildomų reisų į abi puses Prancūzijos valdžios institucijos pažymi, kad tai yra reisai į abi puses, kuriuos perkančioji organizacija gali nustatyti atsižvelgdama į būtinybę kiekvienu maršrutu teikti viešąsias paslaugas. Todėl jais siekiama patenkinti viešosios paslaugos poreikį, viršijantį nustatytus minimalius pajėgumus, ir neleisti krovinių palikti krantinėse. Jų vykdymas reglamentuojamas PVPS 18 straipsnyje. Todėl jie nebuvo minimalus reikalavimas pagal konkurso taisyklių 2 straipsnio 4 dalį.

(386) Dėl keičiamo laiko reisų į abi puses Prancūzijos valdžios institucijos pažymi, kad vienintelis jų tikslas buvo optimizuoti eismo organizavimą. Jų vykdymas reglamentuojamas PVPS 17 straipsnyje. Todėl jie nebuvo minimalus reikalavimas pagal konkurso taisyklių 2 straipsnio 4 dalį.

4.2.4.2. Priėmus kandidato pasiūlymus, kuriais nustatomos papildomų reisų į abi puses datos, nebuvo pažeistas vienodo požiūrio į kandidatus principas

(387) Prancūzijos valdžios institucijos pažymi, kad pagal PVPS 17 ir 18 straipsnius, papildomų ir keičiamo laiko reisų į abi puses įgyvendinimui reikalingas PVPS 10 straipsnio 2 dalyje numatyto techninio komiteto posėdis. Techninis komitetas leidžia koncesininkui, susijusiam su šių reisų į abi puses vykdymu, pranešti apie bet kokius dėl jų kylančius sunkumus. Todėl Prancūzija mano, kad vyksta CdC, OTC ir koncesininko konsultacijos, per kurias koncesininkas, prieš pradėdamas vykdyti keičiamo laiko ir papildomus reisus į abi puses, gali nurodyti sunkumus, visų pirma susijusius su laivu (-ais), kurį (-iuos) reikia mobilizuoti.

(388) Be to, Prancūzijos valdžios institucijos nurodo, kad įspėjimo apie papildomus reisus į abi puses terminas skaičiuojamas savaitėmis (PVPS 18 straipsnis), o tai leidžia koncesininkui prireikus patenkinti papildomą paklausą, atsižvelgiant į jo įsipareigojimų pobūdį.

(389) Prancūzijos valdžios institucijų teigimu, tai reiškia, kad PVPS iš pradžių nustatytas principas nebuvo pakeistas: sprendimus dėl papildomų ir keičiamo laiko reisų į abi puses priima OTC, o ne koncesininkai. Koncesininkų pateikti pasiūlymai jokiu būdu neįpareigoja OTC įgyvendinant šiuos reisus į abi puses. Šiuo atžvilgiu Prancūzija pateikia maršruto Marselis-Bastja pavyzdį: 2023 m., t. y. pirmaisiais PVPS įgyvendinimo metais, OTC nusprendė pakeisti penkis papildomus reisus į abi puses, kuriuos savo preliminarioje programoje pasiūlė „Corsica Linea“, perkeldama tris iš jų į kitas dienas ir atšaukdama kitus du reisus, nes „Corsica Linea“ pasiūlytomis datomis krovinių vežimo poreikio nebuvo.

([148]) Prancūzijos valdžios institucijos aiškina, kad „Corsica Linea“ pasiūlyme buvo nurodytas laivas „Paglia Orba“, kuris turėjo tik vieną kajutę riboto judumo asmenims, o ne dvi, kaip reikalaujama pagal 1 priedą. Vis dėlto šis klausimas buvo aptartas su kandidatu per derybų etapus, kuriems pasibaigus jis įsipareigojo pakeisti laivą vienu iš septynių laivų, kurie gali būti skirti paslaugoms teikti, jei, atsižvelgiant į viešosios paslaugos poreikį (pagal PVPS 20 straipsnį, pagal kurį leidžiama pakeisti laivą vykdant veiklą), būtų reikalingos dvi riboto judumo asmenų kajutės, ir atlikti antros kajutės riboto judumo asmenims įrengimo darbus. Be to, Prancūzijos valdžios institucijos atkreipia dėmesį į tai, kad „Paglia Orba“ yra pakaitinis laivas, naudojamas *ad hoc* pagrindu, ypač kai dėl techninių priežasčių sustabdoma pagrindinio naudojamo laivo eksploatacija (Prancūzijos valdžios institucijų pastabos, pateiktos 2023 m. liepos 27 d.). Prancūzijos teigimu, šie pasiūlymai, kurių taikymo sritis ribota ir kurie neiškreipia konkurencijos sąlygų, buvo laikomi atitinkančiais nustatytas technines ir funkcines specifikacijas. Jų nuomone, jie bet kuriuo atveju nepažeidė konkurso taisyklių 2 straipsnio 4 dalyje nustatyto minimalaus reikalavimo.

5. SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS

(390) Per oficialią tyrimo procedūrą pastabas pateikė keturios suinteresuotosios šalys: įmonės „Corsica Ferries“, „Corsica Linea“, „La Méridionale“ ir grupė „Stef“.

5.1. „Corsica Ferries“ pastabos

(391) Tolesniuose poskirsniuose pateikiamas „Corsica Ferries“ pastabų, pateiktų per oficialią tyrimo procedūrą, turinys. Kaip nurodyta 325 konstatuojamojoje dalyje, šiose pastabose iš esmės pakartojamas skundo turinys. Todėl tolesniuose poskirsniuose prireikus taip pat bus daroma nuoroda į skundą.

5.1.1. *Faktinės aplinkybės*

(392) „Corsica Ferries“ visų pirma pateikia dvi pastabas dėl sprendime pradėti procedūrą pateikto duomenų, susijusių su velkamųjų krovinių vežimu, aprašymo ([149]).

(393) Pirma, ji mano, kad faktiškai apibūdinant velkamuosius krovinius visiškai neatsižvelgiama į lydimų ir nelydimų velkamųjų krovinių skirtumą. „Corsica Ferries“ teigimu, tik vežant lydimus velkamuosius krovinius vairuotojas įlaipinimas į laivą, taigi yra potenciali keleivių vežimo paklausa (447–449 konstatuojamosios dalys).

(394) *Antra*, „Corsica Ferries“ pažymi, kad Komisija krovinių vežimo tarp Korsikos ir žemyninės dalies rinkos pokyčius analizavo remdamasi 2016–2021 m. laikotarpio istoriniais duomenimis. Toks analizės laikotarpis suteikia klaidinančių duomenų apie realią rinkos dinamiką. Pasak „Corsica Ferries“, 2016 m. į rinką atėjo įmonė „Corsica Linea“, kuri netiesiogiai priklauso Korsikos verslininkų konsorciumui, įskaitant 15 pagrindinių Korsikos tiekimo grandinės dalyvių. „Corsica Ferries“ teigia dėl „Corsica Linea“ nuo 2016 m. kasmet prarandanti krovinių srauto dalį ([150]). „Corsica Ferries“ pažymi, kad 2013–2019 m. laikotarpio duomenys rodo metinį krovinių vežimo iš Tulono uosto sumažėjimą, palyginti su Marselio uostu. „Corsica Ferries“ teigimu, tai visų pirma rodo, kad, atsižvelgiant į įmonės akcininkų tapatybę, „Corsica Linea“ gali dalį krovinių vežimo paklausos perkelti iš Tulono į Marselį.

5.1.2. *Neatitiktis pirmajam* Altmark *kriterijui*

5.1.2.1. Dėl paklausos tarp naudotojų nustatymo

5.1.2.1.1. Dėl Prancūzijos valdžios institucijų naudotos paklausos tarp naudotojų nustatymo metodikos

(395) „Corsica Ferries“ ginčija preliminarų Komisijos vertinimą, kad Prancūzijos valdžios institucijų taikyta metodika paklausai tarp naudotojų nustatyti nėra akivaizdi vertinimo klaida.

(396) *Pirma*, „Corsica Ferries“ pažymi, kad konsultacijų su naudotojais rezultatai ir „Gecodia“ ataskaita, kuria Prancūzija rėmėsi sudarydama PVPS, dar nebuvo paskelbti viešai ir apie juos nebuvo pranešta „Corsica Ferries“. Šiuo klausimu „Corsica Ferries“ pažymi, kad galimybės susipažinti su administraciniais dokumentais komisija (toliau – **CADA**)

([149]) 2.1.1 skirsnis – krovinių vežimas jūrų transportu.

([150]) „Corsica Ferries“ teigimu, 2016 m. jos krovinių srautas iš Tulono uosto sumažėjo 15,58 %, 2017 m. – 7,49 % ir 2018 m. – 6,09 %, o „Corsica Linea“ srautas 2016 m. padidėjo 15,91 %, 2017 m. – 16,31 % ir 2018 m. – 3,10 %.

pateikė pastabų dėl akivaizdžiai perteklinio CdC atlikto kupiūravimo pobūdžio ([151]). Atsižvelgiant į akivaizdų Prancūzijos veiksmų skaidrumo trūkumą, įmonės „Corsica Ferries“ negalima kritikuoti dėl to, kad ji visas savo pastabas ar jų dalį grindė 2018 m., 2019 m. ir 2020 m. atliktais rinkos tyrimais ir BRG tyrimu Nr. 1.

(397) *Antra*, „Corsica Ferries“ pažymi, kad įrodinėjimo pareiga pagal pirmąjį *Altmark* kriterijų tenka valstybei narei. Todėl Prancūzijos valdžios institucijos turi pateikti objektyvius, patikrinamus ir pakankamai įtikimus įrodymus, galinčius paneigti administracinių ir Europos teismų, taip pat Prancūzijos konkurencijos institucijos išvadas ir nustatytus faktus dėl ginčų, susijusių su ankstesnėmis paslaugų viešojo pirkimo sutartimis.

(398) Todėl Komisija, kaip ji tai padarė sprendime pradėti procedūrą, negalėjo tiesiog atmesti „Corsica Ferries“ kritikos vien dėl to, kad ji iš dalies buvo grindžiama rinkos tyrimais ir sprendimais, priimtais dėl ankstesnių paslaugų viešojo pirkimo sutarčių, sudarytų dėl susisiekimo jūrų transportu su Korsika. Taip Komisija pažeistų gero administravimo principą, įtvirtintą Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 41 straipsnio 1 dalyje.

(399) *Trečia*, „Corsica Ferries“ kritikuoja per konsultacijas su naudotojais gautų duomenų metodiką ir naudojimą.

(400) „Corsica Ferries“ visų pirma pažymi, kad paskelbti klausimynai buvo susiję tik su maršrutais tarp Marselio ir Korsikos. Todėl jie neišvengiamai buvo iškreipti ir atsirado nepataisomas metodinis šališkumas. Vienintelei klausimai, susiję su maršrutais ne iš Marselio, buvo tik lyginamieji, siekiant paaiškinti, kodėl respondentas pasirinko maršrutą Marselis–Korsika, o ne jungtį su kitu žemyninės dalies uostu. Šiuo klausimu „Corsica Ferries“ pažymi, kad Komisija, kuri sprendime pradėti procedūrą vis tik pažymėjo šį galimą metodinį šališkumą (283 konstatuojamoji dalis), nepadarė būtinų išvadų, nes nenustatė akivaizdžios vertinimo klaidos.

(401) „Corsica Ferries“ taip pat pažymi, kad atsakymai buvo ribojamojo pobūdžio, naudotojų atsakymai buvo nukreipti ir jie negalėjo laisvai į juos atsakyti. Todėl gauti atsakymai negalėjo padėti apibūdinti viešųjų paslaugų poreikio.

(402) Be to, „Corsica Ferries“ mano, kad gautų atsakymų skaičius buvo nepakankamas (987 naudotini keleivių atsakymai iš beveik 3 mln. keleivių per metus, 42 atsakymai iš keleivių pacientų ir 5 atsakymai iš krovinių vežimo jūrų transportu naudotojų). Dėl iniciatyvų, kurių ėmėsi Prancūzijos valdžios institucijos, kad tiesiogiai telefonu susisiektų su krovinių vežimo jūrų transportu naudotojais, „Corsica Ferries“ pažymi, kad joks dokumentas nebuvo pateiktas ar paskelbtas viešai. „Corsica Ferries“ teigimu, reikėjo išnagrinėti vežėjų, su kuriais susisiekta, tapatybę ir jiems pateiktus klausimus.

([151]) „Corsica Ferries“ pateikė dvi 2024 m. vasario 15 d. ir 2024 m. sausio 11 d. CADA nuomones atitinkamai kaip savo pastabų 3 ir 4 priedus. 3 priedas susijęs su „Corsica Ferries“ prašymu, pateiktu OTC, leisti susipažinti su „Gecodia“ ataskaita. OTC įmonei „Corsica Ferries“ pateikė nekonfidencialų šios ataskaitos variantą. 2024 m. vasario 15 d. nuomonėje CADA mano, kad nors „Gecodia“ ataskaitoje yra tam tikras kiekis konfidencialios informacijos, kurios atskleidimas galėtų pakenkti verslo konfidencialumui (pvz., laivybos bendrovių atsakymai per konsultacijas su veiklos vykdytojais), įmonei „Corsica Ferries“ išsiųstas nekonfidencialus variantas buvo per daug kupiūruotas. 4 priedas buvo susijęs su „Corsica Ferries“ prašymu leisti susipažinti su penkiomis PVPS ir jų priedais, kurių nekonfidencialius variantus jai perdavė CdC. 2024 m. sausio 11 d. nuomonėje CADA laikėsi nuomonės, kad galima atlikti tam tikrą PVPS turinio (sutartinės informacijos apie finansinę kompensaciją, kurią moka OTC, jei nėra reiso, nuostatų, susijusių su nuosaikaus pelno apskaičiavimu) ir tam tikrų priedų (priedo dėl preliminarios veiklos sąskaitos pateikimą) kupiūravimą, tačiau ne visi priedai (1, 2, 3, 10 ir 12 priedai) gali būti kupiūruojami.

(403) Galiausiai „Corsica Ferries“ nurodė, kad yra įrodymų, jog „Corsica Linea“ bandė manipuliuoti Prancūzijos valdžios institucijų internete paskelbtais klausimynais, nes „Corsica Linea“ savo darbuotojams pateikė aiškius nurodymus, t. y. i) paprašė, kad labai daug jų dalyvautų konsultacijose su naudotojais, ir ii) nurodė atsakymus, kuriuos reikėjo pažymėti ([152]). Todėl konsultacijų su naudotojais rezultatai negali būti laikomi tinkamais naudoti.

5.1.2.1.2. Dėl keleivių vežimo jūrų transportu paklausos tarp naudotojų nustatymo

5.1.2.1.2.1. Dėl kokybinės paklausos tarp keleivių nustatymo

(404) Skunde „Corsica Ferries“ nurodė, kad iš keleivių perspektyvos keleivių vežimo į Korsiką atžvilgiu Marselio ir Tulono uostai yra visiškai pakaitiniai, kaip nusprendė Europos Komisija ([153]), Europos Sąjungos Bendrasis Teismas ([154]), Prancūzijos konkurencijos institucija ([155]), Marselio apeliacinis administracinis teismas ([156]) ir Bastja administracinis teismas ([157]).

(405) Savo pastabose dėl sprendimo pradėti procedūrą „Corsica Ferries“ mano, kad Prancūzijos valdžios institucijos padarė dvi klaidas nustatydamos paklausą tarp keleivių.

5.1.2.1.2.1.1. Iš keleivių pacientų perspektyvos Marselio ir Tulono uostai yra pakaitiniai

(406) „Corsica Ferries“ mano, kad išvada, jog Tulono ir Marselio uostai nėra pakaitiniai, kiek tai susiję su keleiviais pacientais, padaryta dėl akivaizdžios vertinimo klaidos dėl trijų priežasčių.

(407) *Pirma*, „Corsica Ferries“ mano, kad sąvoka „keleivis pacientas“ turėtų būti aiškinama siaurai. Įmonė mano, kad Prancūzijos valdžios institucijos nustatė specifinę keleivių pacientų vežimo paklausą vien dėl to, kad egzistuoja pacientų transporto išlaidų padengimo teisinė sistema, ribojanti keleivių galimybes pasirinkti transporto rūšį.

(408) „Corsica Ferries“ mano, kad tai reiškia, jog, siekiant nustatyti transporto viešosios paslaugos poreikį, reikia atsižvelgti tik į poreikį vežti keleivius pacientus, kurių kelionės išlaidos gali būti kompensuojamos pagal socialinės apsaugos sistemą. Tačiau, pasak „Corsica Ferries“, yra daug atvejų, kai gyventojas dėl medicininių priežasčių gali vykti į žemyninę Prancūziją, tačiau jo kelionės išlaidos nekompensuojamos. Tokiais atvejais, pasak „Corsica Ferries“, nėra jokių teisinių apribojimų dėl pasirinktinos transporto rūšies.

([152]) „Corsica Ferries“ pastabų 5 priede pateikė keletą dokumentų:
- „Corsica Ferries“ vadovui skirtą anoniminį ranka rašytą raštą, kuriame aprašomas „Corsica Linea“ vadovybės bandymas paprašyti savo darbuotojų „apsimesti gyventojais“, kad galėtų dalyvauti konsultacijose su naudotojais,
- įmonės „Corsica Linea“ vidaus pranešimą („2021 m. gruodžio mėn. naujausia informacija“), kuriame nagrinėjamos kelios su „Corsica Linea“ komercine strategija susijusios temos, įskaitant naujausią informaciją apie PVPS, aptariant OTC viešų konsultacijų paskelbimo tvarkaraštį ir kvietimą pateikti pasiūlymus dėl PVPS, ir pažymima, kad „Corsica Ferries“ pateikė skundus Komisijai,
- profesinės sąjungos atstovų raštą „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ vadovams, kuriuo jie informuojami apie streiką dėl įtariamo Prancūzijos valstybės ir Komisijos priešinimosi teikti jūrų transporto į Korsiką viešąją paslaugą, siekiant užtikrinti laisvą paslaugų judėjimą,
- „Corsica Linea“ darbuotojo vidaus e. laiškas, kuriame pateikiama interneto nuoroda į konsultaciją su naudotojais ir „siūlomi“ atsakymai, pateisinantys tolesnį viešosios paslaugos teikimą.

([153]) Sprendimas dėl valstybės pagalbos 2013/435/ES, 160 konstatuojamoji dalis.

([154]) 2017 m. kovo 1 d. sprendimai *SNCM I*, T-366/13, ECLI:EU:T:2017:135 ir *SNCM II*, ten pat.

([155]) 2012 m. vasario 17 d. Prancūzijos konkurencijos institucijos nuomonė Nr. 12-A-05 dėl jūrų transporto tarp Korsikos ir žemyninės dalies.

([156]) 2021 m. vasario 22 d. Marselio apeliacinio administracinio teismo sprendimas Nr. 17MA01582.

([157]) 2015 m. balandžio 7 d. Bastja administracinio teismo sprendimas Nr. 1100533, *SNCM*.

(409) Tačiau, pasak „Corsica Ferries“, Prancūzijos valdžios institucijos PVPS neapribojo viešųjų paslaugų poreikio tik keleiviams pacientams, kurių transporto išlaidos gali būti kompensuojamos pagal socialinės apsaugos sistemą. Poreikis apima ir keleivius pacientus apskritai, nors kai kurie iš jų, kurių kelionės išlaidos negali būti kompensuojamos pagal sveikatos draudimo sistemą, gali rinktis bet kurios rūšies transportą, kuriuo naudosis, arba atvykimo uostą žemyninėje dalyje.

(410) *Antra*, „Corsica Ferries“ pažymi, kad Prancūzijos valdžios institucijos rėmėsi galiojančiais teisės aktais, siekdamos įrodyti, kad Marselio ir Tulono uostai nėra pakaitiniai, kiek tai susiję su keleivių pacientų vežimo paklausa ([158]). Tokia išvada būtų akivaizdžiai klaidinga.

(411) „Corsica Ferries“ tvirtina, kad, priešingai nei teigia Prancūzijos valdžios institucijos, transporto išlaidų kompensavimas nepriklauso nuo atstumo tarp atvykimo uosto ir sveikatos priežiūros centro pagal jokius įstatymais ar kitais teisės aktais nustatytus reikalavimus.

(412) „Corsica Ferries“ remiasi CSS L. 322-5 straipsniu, kuriame nustatyta: „transporto išlaidos kompensuojamos pagal receptą [...] Recepte turi būti nurodyta, kokios rūšies transportas labiausiai atitinka paciento būklę ir ar ši būklė nesuderinama su bendru vežimu, t. y. bent dviejų pacientų vežimu kartu. Kaip nurodyta recepte, transporto išlaidos padengiamos pagal pigiausią kelionę, atsižvelgiant į vežimo sąlygas ir vežamų pacientų skaičių“.

(413) „Corsica Ferries“ taip pat mano, kad Prancūzijos valdžios institucijos klaidingai aiškino CSS R. 310-10-5 straipsnį (139 konstatuojamoji dalis). Nors, „Corsica Ferries“ teigimu, šiame straipsnyje numatyta, kad kelionės išlaidų kompensavimas apskaičiuojamas pagal atstumą tarp paciento namų ir gydytojo paskirtos gydymo įstaigos, ji taikoma tik tam tikrų rūšių kelionėms (t. y. nurodytoms CSS R. 322-10 straipsnio 1 dalies a–f punktuose, kaip nurodyta 139 konstatuojamojoje dalyje). „Corsica Ferries“ teigimu, tai neapima kelionės reguliariu laivo reisu ar skrydžiu. Todėl CSS R. 310-10-5 straipsnis nėra susijęs nei su kelionėmis reguliariu laivo reisu ar skrydžiu, nei su atstumo tarp paciento atvykimo uosto ar oro uosto ir gydymo įstaigos klausimu.

(414) Taigi, „Corsica Ferries“ teigimu, nors receptu iš tiesų gali būti ribojama transporto rūšis (lėktuvas ar laivas), kaip ir pati gydymo vieta, atvykimo uostas ar oro uostas, kuriame vykdomas vežimas reguliariu laivo reisu ar skrydžiu, nėra ribojamas, recepte taip pat nėra nurodomas atvykimo uostas ar oro uostas.

(415) Tačiau CSS L. 322-5 straipsnyje numatyta sąlyga, pagal kurią kelionės išlaidos kompensuojamos pagal pigiausią kelionę, taikoma visoms kelionėms ir transporto rūšims.

(416) Todėl, pasak „Corsica Ferries“, net keleiviai pacientai, kuriems gydytojas skyrė jūrų transporto paslaugas, gali laisvai pasirinkti maršrutą, kuriuo atvykstama į Tuloną arba Marselį; pasirinkimas turi būti grindžiamas kaina, o ne atstumu nuo atvykimo uosto iki gydymo įstaigos. Šią išvadą taip pat patvirtina oficialioje formoje pateikiam informacija, kurią turi užpildyti gydymą skiriantis gydytojas, kad būtų padengtos planuojamo vežimo išlaidos ([159]).

(417) Bet kuriuo atveju, kaip nurodyta skunde, „Corsica Ferries“ mano, kad Marselio ir Tulono uostų pakeičiamumą iš keleivių pacientų perspektyvos patvirtina aplinkybės, susiklosčiusios po COVID-19 protrūkio, kai nacionalinės valdžios institucijos drastiškai apribojo keleivių vežimą tarp Korsikos ir žemyninės dalies, leisdamos vežti tik tam tikrus asmenis (priežiūros darbuotojus, karinį personalą, ugniagesius ir technikus). „Corsica Ferries“ teigia, kad per šį laikotarpį ji vienintelė vežė keleivius, kuriems leista keliauti tarp Tulono ir Korsikos, nes koncesininkai „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ nusprendė teikti tik krovinių vežimo jūros transportu paslaugas tarp Marselio ir Korsikos.

([158]) Sprendimo pradėti procedūrą 296 konstatuojamoji dalis.

([159]) Savo pastabų 6 priede „Corsica Ferries“ pateikė prašymo išduoti išankstinį vežimo leidimą, kuris prilygsta receptui, pavyzdinę formą. Šioje formoje pateikiama informacija gydytojams apie taisykles, kuriomis reglamentuojamas transporto išlaidų padengimas.

(418) *Trečia*, „Corsica Ferries“ aiškina, kad, kadangi teisės aktai, reglamentuojantys transporto išlaidų, patirtų dėl medicininių priežasčių, kompensavimą, neįpareigoja keleivių pacientų rinktis reisą į Marselio uostą, keleiviams nekyla jokių nepatogumų keliauti į Tulono uostą, o ne į Marselio uostą dėl medicininių poreikių. „Corsica Ferries“ mano, kad keleiviams pacientams, vykstantiems su savo transporto priemone (kurie dėl to jau yra plaukę 12 valandų laivu), nėra svarbu, ar jie atvyksta į Marselį, ar į Tuloną, nes šiuos du miestus skiria 45 minutės kelio automobiliu.

5.1.2.1.2.1.2. Iš keleivių perspektyvos Ažaksjo ir Propriano uostai yra pakaitiniai

(419) „Corsica Ferries“ mano, kad išvada, jog iš keleivių perspektyvos Ažaksjo ir Propriano uostai nėra pakaitiniai, padaryta dėl trijų priežasčių nulemtos akivaizdžios vertinimo klaidos.

(420) *Pirma*, atstumas tarp Ažaksjo ir Propriano yra tik 70 km, o tai reiškia, kad keleiviams, keliaujantiems automobiliu (t. y., pasak „Corsica Ferries“, 92 % keleivių), nėra didelio skirtumo, ar jie keliauja iš Ažaksjo, ar iš Propriano uosto.

(421) *Antra*, dėl kelionės trukmės „Corsica Ferries“ teigia, kad klaidinga manyti, jog maždaug vienos valandos kelionės trukmė neleistų šiems dviem uostams būti pakaitiniais.

(422) „Corsica Ferries“ pažymi, kad Prancūzijos valdžios institucijos mano, jog Nicos ir Tulono uostai yra pakaitiniai (nepaisant to, kad kelionė trunka maždaug 1 valandą 30 minučių), kaip ir Marselio ir Nicos uostai (Korsikoje negyvenantiems keleiviams, nepaisant to, kad kelionė trunka beveik 2 valandas 20 minučių). Tas pats principas turėtų būti taikomas atstumui tarp Ažaksjo ir Propriano.

(423) „Corsica Ferries“ taip pat mano, kad Ažaksjo ir Propriano turi bendrą pasiekiamumo zoną, kaip pavyzdį pateikdama Groseto-Prunjos gyventojus, kuriems Ažaksjo yra už 32 km (kelionė trunka 40 minučių), o Propriano – už 35 km (kelionė trunka 45 minutes).

(424) Be to, „Corsica Ferries“ remiasi skundu, kuriame ji paaiškino, kad Ažaksjo ir Propriano uostų pakeičiamumą patvirtina pagal PVPS nustatyti įsipareigojimai dėl dažnumo. Nors koncesininkai privalo kasdien vykdyti maršrutą tarp Marselio ir Ažaksjo, jie privalo vykdyti tik tris savaitinius reisus į abi puses tarp Marselio ir Propriano. Todėl, pasak „Corsica Ferries“, keleiviai, paprastai įlaipinami Propriano uoste, turi vykti į Ažaksjo tomis dienomis, kai iš Propriano uosto nevykdomas reisas į abi puses.

(425) *Galiausiai* „Corsica Ferries“ nurodo skunde pateiktą informaciją, susijusią su teisinių precedentų, rodančių abiejų uostų pakeičiamumą, buvimu. Skunde ji nurodė, kad pačios nacionalinės valdžios institucijos pripažino abiejų uostų pakeičiamumą, remdamosi 2018 m. vasario 12 d. Marselio apeliacinio administracinio teismo prejudiciniu sprendimu Nr. 17MA01582–17MA01583 pavesta parengti ekspertų išvada, kad nustatytų CdC mokėtinos kompensacijos už žalą, kurią „Corsica Ferries“ patyrė dėl neteisėtos pagalbos pagal 2007–2013 m. PVPS, dydį ([160]).

(426) Savo pastabose dėl sprendimo pradėti procedūrą „Corsica Ferries“ ginčija Komisijos poziciją šiuo klausimu, kad šie precedentai nėra reikšmingi, nes jie nesusiję su šiuo atveju, ir nurodo, kad i) visi precedentai buvo susiję su susisiekimu jūrų transportu su Korsika ir panašiais viešųjų paslaugų įsipareigojimais ir ii) įvyko pastaraisiais metais, per kuriuos jūrų transporto paslaugų rinkoje nebuvo esminių pokyčių, dėl kurių būtų galima suabejoti šiomis išvadomis.

([160]) „Corsica Ferries“ nurodo, kad nacionalinio teismo paskirtas teismo ekspertas „Corsica Ferries“ patirtai žalai įvertinti padarė išvadą, kad Ažaksjo ir Propriano uostai yra pakaitiniai, o atitinkamos šalys (t. y. CdC ir „Corsica Ferries“) to neginčijo. „Corsica Ferries“ prie savo pastabų prideda 8 priedą, kuriame pateikia atitinkamo teismo eksperto raštą „Corsica Ferries“, kuriame ji informuojama apie eksperto tyrimo statusą. Rašte šalims visų pirma primenami punktai, dėl kurių jos susitarė, įskaitant Propriano ir Ažaksjo uostų pakeičiamumą, ir nurodoma, kad ekspertas kasdien rinks duomenis apie papildomą paslaugą, susijusią su 2007–2009 m. (Ažaksjo uoste) ir 2007–2013 m. (Propriano uoste).

(427) „Corsica Ferries“ pažymi, kad Prancūzijos valdžios institucijos neatliko Korsikos uostų pakeičiamumo pagal PVPS analizės, todėl Prancūzija turi įrodyti, remdamasi objektyviais ir patikrinamais duomenimis, kad 2023 m. Ažaksjo ir Propriano nebebuvo pakaitiniai.

5.1.2.1.2.2. Dėl kiekybinės paklausos tarp keleivių nustatymo

(428) „Corsica Ferries“ ginčija tai, kaip Prancūzijos valdžios institucijos kiekybiškai įvertino keleivių pacientų vežimo paklausą dėl dviejų priežasčių.

(429) *Pirma*, „Corsica Ferries“ mano, kad Prancūzijos prielaida dėl lydinčių asmenų skaičiaus (kad kiekvienas jaunesnis nei 19 metų arba vyresnis nei 75 metų keleivis pacientas yra nuolat lydimas) nėra pagrįsta jokiais objektyviais ir patikrinamais duomenimis. „Corsica Ferries“ teigimu, tai reikštų, kad trečdalį keleivių pacientų vežimo paklausos sudaro lydintys asmenys, o ne keleiviai pacientai.

(430) Visų pirma ši hipotezė grindžiama prielaida, kuri neatitinka sveikatos draudimo sistemos taisyklių, reglamentuojančių medicininių kelionių draudimą. CSS R. 322-10-7 straipsnyje nustatyta, kad „apdraustąjį asmenį arba gavėją lydinčio asmens patirtos viešojo transporto išlaidos padengiamos, kai dėl jų būklės reikia trečiojo asmens pagalbos arba jeigu jie yra jaunesni nei šešiolikos metų“.

(431) *Antra*, „Corsica Ferries“ mano, kad, atsižvelgiant į vienintelius objektyvius duomenis, kuriuos pateikė Prancūzijos valdžios institucijos, remiantis CPAM 2A išsiųstų 8 000 išankstinio patvirtinimo prašymų imtimi, Prancūzijos valdžios institucijų naudojamas 10 % dydis yra gerokai pervertintas (158 konstatuojamoji dalis). Šie duomenys rodo, kad tik 4 % prašymų yra susiję su jūrų transportu. Todėl, pasak „Corsica Ferries“, apskaičiuota keleivių pacientų vežimo paklausa turi būti sumažinta daugiau nei per pusę, taikant 4 % dydį, o ne 10 % dydį, kurį taiko Prancūzijos valdžios institucijos.

5.1.2.1.3. Dėl velkamųjų krovinių vežimo jūrų transportu paklausos tarp naudotojų nustatymo, kai nėra jokios alternatyvos Marselio uostui

5.1.2.1.3.1. Dėl velkamųjų krovinių kokybinės paklausos tarp naudotojų nustatymo

(432) „Corsica Ferries“ mano, kad Prancūzijos valdžios institucijos padarė akivaizdžią vertinimo klaidą vertindamos, kad Tulono ir Marselio uostai yra pakaitiniai iš dalies.

(433) Skunde „Corsica Ferries“ laikėsi nuomonės, kad Marselio ir Tulono uostai yra visiškai pakeičiami kalbant apie vairuotojų vežimą. Todėl vairuotojui, vykstančiam vilkiku su puspriekabe, kurio logistikos centrai yra Marselio regione arba Ronos koridoriuje (Miramasas, Salonas, Avinjonas), nėra svarbu, ar jis turi vykti į Marselį, ar Tuloną, kurie yra 45 minučių atstumu vienas nuo kito. Taigi vairuotojo, vykstančio vilkiku su puspriekabe, padėtis yra identiška keleivio, vykstančio automobiliu, padėčiai.

(434) Skunde „Corsica Ferries“ taip pat nurodė, kad ji iš Tulono perveža tiek vairuotojų, kiek „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ perveža iš Marselio ([161]).

(435) Savo pastabose „Corsica Ferries“ visų pirma ginčija du sprendime pradėti procedūrą aptartus aspektus: Tulono uosto pajėgumų perpildymo riziką per konsultacijas su naudotojais nustatytą nepakankamą pakeičiamumą.

5.1.2.1.3.1.1. Nėra rizikos, kad Tulono uoste bus perpildyti velkamųjų krovinių vežimo pajėgumai

(436) Šiuo aspektu „Corsica Ferries“ pateikia du argumentus.

([161]) Pavyzdžiui, „Corsica Ferries“ teigia 2020 m. pervežusi 5 947 vairuotojus (2021 m. – 4 984) tarp Tulono ir Ažaksjo, palyginti su 5 232 vairuotojais tarp Marselio ir Ažaksjo (2021 m. – 6 973).

(437) Pirma, jos nuomone, įtariamas Tulono uosto pajėgumų perpildymas neatitinka praeityje užfiksuotų realių uosto pajėgumų. „Corsica Ferries“ nurodo, kad 2013–2015 m. Tulono uoste krovinių vežta 50 % daugiau nei dabar. Be to, dėl streikų, kurie paveikė Marselio uostą 2019 m. birželio mėn. ir 2020 m. sausio mėn., per tuos du mėnesius labai padidėjo krovinių srautas Tulono uoste ir nekilo jokių perpildymo problemų.

(438) Antra, ir svarbiausia, „Corsica Ferries“ teigimu, Tulono uosto valdymo įstaiga ginčija įtariamą uosto perpildymą. „Corsica Ferries“ teigia, kad paprašė Varo PPR pateikti informaciją apie faktinius Tulono uosto velkamųjų krovinių vežimo pajėgumus. „Corsica Ferries“ teigimu, Tulono uostas savo atsakyme nurodė, kad turi pajėgumų trijuose terminaluose, darant prielaidą, kad „Corsica Ferries“ pastoviai vykdys tiekimą ([162]). Be to, pasak „Corsica Ferries“, Varo PPR patvirtino, kad 2014 m. Tulono terminale „Port de Commerce“ buvo pakrauta ir iškrauta iki 42 008 priekabų, o tai yra 600 000 TM ekvivalentas ([163]). Atsižvelgiant į tai, kad 2022 m. Tulono uoste buvo sutvarkyta 320 000 TM, įmonės „Corsica Ferries“ vertinimu, uostas gali priimti beveik 280 000 papildomų TM iš visos Prancūzijos ([164]).

5.1.2.1.3.1.2. Konsultacijos su naudotojais nėra pakankamas įrodymas, kad būtų galima nustatyti velkamųjų krovinių vežimo paklausą, kai nėra jokios alternatyvos Marselio uostui

(439) „Corsica Ferries“ pažymi, kad, pasak Prancūzijos valdžios institucijų, iš konsultacijų su naudotojais matyti, kad, kiek tai susiję su velkamaisiais kroviniais, vežėjai, planuodami savo keliones, nevertina alternatyvaus maršruto. „Corsica Ferries“ dėl šio teiginio pateikia šias pastabas.

(440) Visų pirma, „Corsica Ferries“ teigimu, tai yra bendras ir nepagrįstas teiginys, paremtas kelių neaiškaus statistinio reprezentatyvumo dalyvių imties teiginiais.

(441) Antra, „Corsica Ferries“ pažymi, kad vežėjai, su kuriais buvo konsultuojamasi, turi interesų konfliktą, nes yra „Corsica Linea“ akcininkai (394 konstatuojamoji dalis). Tokia padėtis turi įtakos Tulono ir Marselio uostų pakeičiamumo analizei, nes velkamųjų krovinių vežimo jūrų transportu naudotojai neveikia kaip racionalūs ekonominės veiklos vykdytojai, kurių pasirinkimas grindžiamas pasiūlymų palyginimu. Veikiau jie renkasi pagal savo, kaip „Corsica Linea“ akcininkų, interesus, todėl net nemano, kad yra alternatyva.

(442) Be to, „Corsica Ferries“ ginčija, kad Marselio uosto artumas yra viena iš pagrindinių priežasčių, dėl kurių vežėjai pasirinko šį uostą, o ne Tulono uostą. „Corsica Ferries“ mano, kad Prancūzijos valdžios institucijos nepateikė jokių įrodymų, pagrindžiančių jų teiginį, kad vežėjų ir susisiekimo jūrų transportu su Korsika klientų logistikos bazės geografiškai yra arčiau Marselio nei Tulono. 2016 m. į rinką atėjus „Corsica Linea“, didelė velkamųjų krovinių dalis vežta į Tulono uostą, o tada jie buvo nukreipiami į Marselio uostą. „Corsica Ferries“ teigimu, atsižvelgiant į greitkelių tinklo artumą ir Tulono uosto buvimo vietą, jo pasiekiamumo zona negali apimti tik Varo departamento, nes per uostą vežami velkamieji kroviniai iš viso regiono ir iš Ronos slėnio.

([162]) Savo atsakyme įmonei „Corsica Ferries“ (pateiktame kaip „Corsica Ferries“ pastabų 10 priedas) Varo PPR aiškina, kad Tulono Žydrojo Kranto terminale per dieną galima priimti iki 80 priekabų žiemą, o vasarą – apie 20 priekabų, Bregajono Pietų terminale (tačiau tik ro-ro laivų) – 120 priekabų, o Pajūrio La Seno kruizinių laivų terminale nėra ro-ro krantinės. Pastarajame reikėtų patobulinimų (pastatyti ro-ro krantinę arba įrengti plūduriuojantį pontoną), kad jame būtų galima priimti iki 50 priekabų.

([163]) Savo atsakyme įmonei „Corsica Ferries“ Varo PPR nurodo, kad „[Tulono terminale „Port de Commerce“] per pastaruosius penkiolika metų didžiausias priekabų skaičius buvo pasiektas 2014 m., kai buvo pakrauta ir iškrauta 42 008 priekabos. Kadangi srautai yra subalansuoti, tai atitinka maždaug 21 000 per metus pakrautų priekabų“.

([164]) Atsakydami į „Corsica Ferries“ klausimą, kuriuo prašoma patvirtinti, kad Tulono uosto pasiekiamumo zona (pagal pasiekiamumą ir vietovę) yra ne tik Tulono hinterlandas ar Varo departamentas, bet ir visi kiti gretimi departamentai („Corsica Ferries“ pastabų 9 priedas), Varo PPR nurodė, kad „Tulono uostas yra pasiekiamas greitkeliais A50, A57 ir A570, užtikrinančius susisiekimą iš rytų į vakarus ir iš šiaurės į pietus. <...>. Dabar uoste tvarkomi kroviniai iš pietų regiono ir apskritai iš Prancūzijos teritorijos. <...>“ („Corsica Ferries“ pastabų 10 priedas).

(443) Galiausiai, net atsižvelgiant į tai, kad kai kurie vežėjai patiria papildomų vežimo keliais kaštų dėl didesnio atstumo tarp jų bazės ir Tulono uosto, vien šis kriterijus nėra svarbus: „Corsica Ferries“ mano, kad pagrindinis kriterijus yra bendri vežimo į galutinę paskirties vietą kaštai (t. y. vežimo keliais ir jūrų transportu kaštai). „Corsica Ferries“ bet kuriuo atveju ginčija, kad papildomos išlaidos sudaro 17 % visų kelionės išlaidų, nes jos, įmonės nuomone, yra pervertintos. Naujas BRG tyrimas, kurį pateikė „Corsica Ferries“ (toliau – **BRG tyrimas Nr. 2**), rodo, kad papildomos išlaidos neviršija 5–6 % visų vežėjo gamybos sąnaudų, kurias kompensuoja mažesnės velkamųjų krovinių vežimo jūros transportu paslaugų kainos Tulono uoste, palyginti su Marselio oro uostu ([165]).

5.1.2.1.3.2. Dėl kiekybinės velkamųjų krovinių vežimo jūros transportu paklausos tarp naudotojų, kai nėra jokios alternatyvos Marselio uostui, nustatymo

5.1.2.1.3.2.1. Apskaičiuotos velkamųjų krovinių kiekybinės paklausos neatitiktis, kai nėra jokios alternatyvos Marselio uostui

(444) „Corsica Ferries“ pritaria Komisijos abejonėms dėl uždarosios velkamųjų krovinių vežimo iš Marselio uosto paklausos kiekybinio įvertinimo kaip sudarančios 80 % ankstesnio velkamųjų krovinių vežimo tarp Marselio ir Korsikos paklausos ir nurodo, kad šis dydis nėra pagrįstas jokiais objektyviais ir patikrinamais duomenimis.

(445) Be to, „Corsica Ferries“ atkreipia dėmesį į tai, kad per ankstesnį rinkos tyrimą, atliktą 2020 m. spalio mėn., Prancūzijos valdžios institucijos padarė visiškai priešingą išvadą, t. y. i) krovinių vežimo tarp Tulono ir Marselio paklausai nustatė 80 % pakeičiamumo rodiklį ir ii) nepakeičiamo krovinių vežimo paklausai – 20 % rodiklį. ([166]). „Corsica Ferries“ teigimu, toks didelis skirtumas tarp ankstesnių paslaugų viešojo pirkimo sutarčių ir PVPS kelia abejonių dėl Prancūzijos valdžios institucijų vertinimų pagrįstumo, juo labiau kad per šiuos du laikotarpius rinka iš esmės nepasikeitė.

5.1.2.1.3.2.2. Vairuotojų, lydinčių velkamuosius krovinius, vežimo paklausos kiekybinio įvertinimo klaida

(446) „Corsica Ferries“ ginčija Prancūzijos valdžios institucijų naudotą vairuotojų skaičiaus nustatymo metodą, grindžiamą vienu vairuotojo / velkamųjų krovinių TM santykiu, taikomu visai velkamųjų krovinių vežimo paklausai 2030 m. Šiuo klausimu ji pateikia keturis argumentus.

(447) *Pirma*, pasak „Corsica Ferries“, Prancūzija neatsižvelgė, kad velkamųjų krovinių kategorijoje išskiriami lydimi ir nelydimi velkamieji kroviniai. Taigi nurodytas vairuotojų vežimo viešųjų paslaugų poreikis grindžiamas nepagrįsta prielaida. „Corsica Ferries“ šiuo klausimu remiasi BRG tyrimu Nr. 1, kurį pateikė skunde.

([165]) Savo pastabų 2 priede „Corsica Ferries“ pateikia 2024 m. balandžio 21 d. įmonės Corsica Ferries“ vardu atliktą BRG tyrimą Nr. 2 dėl CdC atlikto susisiekimo jūrų transportu su Korsika viešosios paslaugos poreikio. Papildomi vežimo keliais kaštai apskaičiuoti vidutinei kelionei iš logistikos zonų, esančių PAŽK regione, į Marselio uostą 12 TM sunkvežimiu, taikant numatomą 191 EUR dienos tarifą ir valandines, kilometrines ir kasdienes išlaidas, kurias valstybinės reikšmės kelių komitetas nustato kategorijai „regioninės sujungtosios transporto priemonės – dyzelinas“. Kalbant apie jūrų transporto tarifus, tyrime naudojama vidutinis 32,4 EUR/TM tarifas, nustatytas 2023 m. Tulone, palyginti su 42,5 EUR/TM Marselio uoste (atitinka didžiausią tarifą, nustatytą pagal 2019 m. VPĮ schemą maršrutams tarp Marselio ir Korsikos).

([166]) Savo pastabų 11 priede „Corsica Ferries“ pateikia analitinį pranešimą dėl jūrų transporto tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos rinkos, kuris buvo pridėtas prie 2020 m. lapkričio 5 d. Korsikos asamblėjos nutarimo Nr. 20/166, kuriuo patvirtintas paslaugų viešojo pirkimo sutarčių naudojimas 2021–2022 m. laikotarpiu. Šį pranešimą parengė „Gecodia“ pagal tą patį modelį, kuris buvo naudojamas „Gecodia“ ataskaitai. Pranešime buvo vertinamas Tulono, Marselio ir Nicos uostų pakeičiamumas velkamųjų krovinių vežimo į Korsiką ir iš jos paklausos atžvilgiu, remiantis dviem kriterijais (t. y. uostų pajėgumais priimti atitinkamus srautus ir papildomomis pervežimo per vieną ar kitą uostą išlaidomis). Pranešimo 36 puslapyje „Gecodia“ daro tokią išvadą: „bet koks [velkamųjų krovinių] viešosios paslaugos poreikis bus apskaičiuojamas taip: nors 20 % velkamųjų krovinių srautų Marselio uoste yra struktūriškai susiję su tuo uostu, tai netrukdo daryti išvados, kad šiame rinkos segmente jį iš dalies gali pakeisti žemyninės dalies uostai, jei tam bus pateikta atitinkamų įrodymų, visų pirma per platesnes viešas konsultacijas su siuntėjais ir vežėjais. Likę srautai skaičiuojami bendrai Marselio ir Tulono uostams“.

(448) BRG tyrime Nr. 1 teigiama, kad reikėtų atskirti velkamuosius krovinius, kurie gali būti lydimi (t. y. vairuotojas į laivą įvažiuoja su sunkvežimiu) arba nelydimi (vairuotojas pakrauna sunkvežimį į laivą, o kitas vairuotojas jį pasiima atvykimo uoste). Kitaip tariant, lydimas velkamasis krovinys reiškia vairuotojo vežimą jūrų transportu, priešingai nei nelydimas velkamasis krovinys. Remiantis BRG tyrimu Nr. 1, nelydimo krovinių vežimo paklausa atsiranda dėl nuolatinių klientų, turinčių didelių poreikių ir struktūrizuotą logistiką, kuri jiems leidžia siųsti vairuotojus, paliekančius sunkvežimius laivuose, ir (arba) vežti vairuotojus, kurie turi pasiimti atvykusius sunkvežimius. Ir atvirkščiai, lydimų velkamųjų krovinių vežimo paklausa atsiranda dėl klientų, turinčių daugiau *ad hoc* poreikių.

(449) Remiantis BRG tyrimu Nr. 1, šie klientų profilių ir poreikių skirtumai reiškia, kad paklausos atžvilgiu abu srautai turi būti analizuojami atskirai. Lydimą velkamąjį krovinį galima lengvai perkelti iš vieno uosto į kitą; kitaip tariant, iš naudotojų perspektyvos Marselio ir Tulono uostai yra visiškai pakaitiniai tokių krovinių vežimo atžvilgiu, bet ne nelydimų velkamųjų krovinių atžvilgiu ([167]).

(450) Tačiau Prancūzijos valdžios institucijos tokio skirtumo nedarė. Remiantis BRG tyrimu Nr. 1, Prancūzija atliko bendrą žemyninės dalies uostų geografinio pakeičiamumo vežant velkamuosius krovinius analizę. Todėl nebuvo atliktas vairuotojų vežimo viešosios paslaugos poreikio vertinimas, remiantis pakeičiamumo, būdingo lydimiems velkamiesiems kroviniams, analize.

(451) *Antra*, pasak „Corsica Ferries“, taikydamos velkamųjų krovinių vairuotojų ir TM santykį numatomai paklausai 2030 m., t. y. tais metais, kai paklausa turėtų būti didžiausia, Prancūzijos valdžios institucijos neišvengiamai pervertino faktinę vairuotojų vežimo paklausą ankstesniais metais.

(452) *Trečia*, „Corsica Ferries“ teigimu, velkamųjų krovinių vežimo vairuotojo / TM santykis yra neteisingas. „Corsica Ferries“ šiuo klausimu remiasi BRG tyrimu Nr. 2, iš kurio matyti, kad, priešingai, nei nurodyta sprendimo pradėti procedūrą 115 konstatuojamojoje dalyje, Prancūzijos valdžios institucijos šio santykio negrindžia 2018–2021 m. laikotarpio vidutine verte. Prancūzijos valdžios institucijų naudojamas santykis yra gerokai didesnis nei rodo istoriniai duomenys ([168]), todėl nurodomas vairuotojų poreikis maršrute tarp Marselio ir Ažaksjo (maždaug 11 %) ir maršrute tarp Marselio ir Bastja (7 %) yra pervertintas.

(453) *Ketvirta*, Prancūzijos valdžios institucijos padarė metodinę klaidą, kai visiems maršrutams, kuriems taikomos PVPS, taikė vieną 2,3 % metinį augimo tempą, o viešosios paslaugos poreikio analizė turėjo būti atliekama pagal kiekvieną maršrutą, atsižvelgiant į kiekvieno maršruto ypatumus.

(454) Šiuo klausimu „Corsica Ferries“ pažymi, kad, remiantis sprendimo pradėti procedūrą 16 lentele, velkamųjų krovinių vežimas maršrutais Marselis–Ažaksjo ir Marselis–Bastja 2018–2023 m. nuolat mažėjo, o 2018–2023 m. nekito maršrutais tarp Marselio ir kitų trijų Korsikos uostų. Apskritai oficialūs Korsikos ir žemyninės Prancūzijos srautų duomenys (visi uostai kartu) rodo bendrą krovinių vežimo sąstingį nuo 2010 m. Todėl 2,3 % tempas nėra pagrįstas naujausiais objektyviais duomenimis, taigi vairuotojų vežimo poreikiai buvo pervertinti beveik 22 %.

([167]) BRG tyrime Nr. 1 pabrėžiama, kad nelydimas velkamasis krovinys vežėjui kelia didelių logistikos suvaržymų, nes jis turi suteikti papildomą transporto priemonę / sunkvežimį, į kurį sėstų vairuotojas, palikęs sunkvežimį laive arba atvykęs jo paimti. Todėl šios rūšies velkamųjų krovinių negalima lengvai perkelti iš vieno uosto į kitą, kitaip nei vežant lydimus velkamuosius krovinius, kurie nesusiję su tokiais apribojimais.

([168]) BRG tyrime Nr. 2 teigiama, kad, remiantis sprendime pradėti procedūrą pateiktomis 16 ir 17 lentelėmis, 2018–2020 m. laikotarpiu vidutinis vairuotojų ir velkamųjų krovinių TM santykis yra 0,054 maršrute tarp Marselio ir Ažaksjo (palyginti su Prancūzijos valdžios institucijų naudotu 0,060 santykiu); 0,056 maršrute tarp Marselio ir Bastja (palyginti su Prancūzijos valdžios institucijų naudotu 0,060 santykiu); 0,065 maršrute tarp Marselio ir Porto Vekjo (palyginti su Prancūzijos valdžios institucijų naudotu 0,070 santykiu); 0,082 maršrute tarp Marselio ir Propriano (palyginti su Prancūzijos valdžios institucijų naudotu 0,1 santykiu) ir 0,081 maršrute tarp Marselio ir Il Ruso (palyginti su Prancūzijos valdžios institucijų naudotu 0,080 santykiu).

5.1.2.2. Dėl rinkos nepakankamumo analizės

(455) „Corsica Ferries“ mano, kad Prancūzijos valdžios institucijos, nagrinėdamos rinkos nepakankamumą, padarė akivaizdžią vertinimo klaidą pateisindamos PVPS sudarymą. Šiuo klausimu ji nurodo keturis aspektus.

(456) *Pirma*, apskritai „Corsica Ferries“ pažymi, kad norint apibūdinti viešosios paslaugos poreikį reikia iš anksto parengti priešingos padėties scenarijų, kad būtų galima išanalizuoti siūlomą privačios pasiūlos, kuri būtų siūloma, lygį ir nustatyti, ar tos pasiūlos pakaks paklausai patenkinti. „Corsica Ferries“ teigimu, pagal priešingos padėties scenarijų privati pasiūla neapsiriboja *ex ante* rinkoje užfiksuota pasiūla ir turi būti vertinama dinamiškai, numatant, kokia būtų privati pasiūla, jei nebūtų paslaugų viešojo pirkimo sutarties.

(457) „Corsica Ferries“ taip pat pažymi, kad priešingos padėties scenarijus turi būti skaidrus, objektyvus ir pagrįstas įtikimomis prielaidomis. Šiuo atžvilgiu įrodinėjimo pareiga tenka valdžios institucijoms, kurios turi pateikti pakankamai įtikinamų ir įtikimų įrodymų.

(458) Atitinkamai, „Corsica Ferries“ teigimu, Komisija privalo kruopščiai ir nešališkai išnagrinėti valdžios institucijų pateiktą informaciją, atlikdama išsamią ir kruopščią šios informacijos analizę ([169]). Komisijos atliekama peržiūra gali ir privalo apimti perspektyvinę analizę, jei to reikia atsižvelgiant į konkretaus atvejo aplinkybes ([170]).

(459) Šiuo atveju „Corsica Ferries“ mano, kad Prancūzijos valdžios institucijos nenustatė priešingos padėties scenarijaus ir kad neatrodo, jog Komisija, kaip reikalaujama, visapusiškai peržiūrėjo pateiktos informacijos apie privačią pasiūlą, kuri būtų siūloma nesant PVPS, tikrumą, įtikimumą ir pakankamumą.

(460) *Antra*, „Corsica Ferries“ mano, kad per konsultacijas su veiklos vykdytojais pateikti klausimynai buvo iškreipti.

(461) Pirma, klausimynuose veiklos vykdytojai buvo tik raginami apibūdinti, kaip jų siūlomos ar ketinamos teikti jūrų transporto paslaugos galėtų atitikti Korsikos teritorinio tęstinumo reikalavimus, nenustatant tų reikalavimų.

(462) Be to, „Corsica Ferries“ nurodo, kad yra interesų konfliktas, iškraipantis atsakymus, pateiktus per konsultacijas su veiklos vykdytojais dėl krovinių vežimo. „Corsica Linea“ atsakė į konsultacijų su veiklos vykdytojais klausimus, nors jos akcininkai, kuriuos sudaro pagrindiniai Korsikos krovinių vežimo jūros transportu paslaugų klientai, buvo suinteresuoti išlaikyti subsidijuojamą viešąją paslaugą (394 konstatuojamoji dalis). Šiuo klausimu „Corsica Ferries“ pažymi, kad interesų konfliktas neleidžia tokioje padėtyje esančiam asmeniui dalyvauti administracinio sprendimo priėmimo procese arba kištis į jį pagal SESV 101 ir 102 straipsnius ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/123/EB ([171]) dėl paslaugų vidaus rinkoje 14 straipsnį.

([169]) „Corsica Ferries“ nurodo 2017 m. sausio 18 d. Bendrojo Teismo sprendimo *Andersen / Komisija*, T-92/11 RENV, ECLI:EU:T:2017:14, 57 punktą; 2008 m. spalio 22 d. Sprendimo *TV2 / Danija ir kt. / Komisija*, sujungtos bylos T-309/04, T-317/04, T-329/04 ir T-336/04, ECLI:EU:T:2008:457, 183 punktą ir 2014 m. gruodžio 3 d. Sprendimo *Castelnou Energía / Komisija*, T-57/11, ECLI:EU:T:2014:1021, 136 punktą.

([170]) 2014 m. gruodžio 3 d. Sprendimas *Castelnou Energía / Komisija*, T-57/11, ECLI:EU:T:2014:1021, 34 punktas.

([171]) 2006 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/123/EB dėl paslaugų vidaus rinkoje (OL L 376, 2006 12 27, p. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/123/oj). Visų pirma 14 straipsnyje nustatyta, kad „[v]alstybės narės nekelia teisei teikti paslaugas ar paslaugų teikimo veiklos vykdymui savo teritorijoje nė vieno iš šių reikalavimų: <...> tiesioginis ar netiesioginis konkuruojančių subjektų dalyvavimas, įskaitant jų dalyvavimą konsultacinių įstaigų veikloje, išskyrus profesines įstaigas ir asociacijas arba kitas organizacijas, veikiančias kaip kompetentinga institucija, išduodant leidimus arba priimant kitus kompetentingų institucijų sprendimus; šis draudimas netaikomas organizacijų, tokių kaip prekybos rūmai arba socialiniai partneriai, konsultacijoms, nesusijusioms su atskirais leidimų prašymais, ir konsultacijoms su plačiąja visuomene“.

(463) „Corsica Ferries“ mano, kad pagal analogiją su viešiesiems pirkimams taikomomis taisyklėmis ([172]) įrodinėjimo pareiga tenka Prancūzijos valdžios institucijoms, kurios turi aktyviai dalyvauti interesų konfliktų prevencijos ir nustatymo veikloje bet kokioje administracinėje procedūroje, įskaitant patariamąsias procedūras. Taigi, siekdama įrodyti viešosios paslaugos poreikį, Prancūzija turėjo remtis pakankamai įtikima ir patikrinama objektyvia informacija ir užkirsti kelią bet kokiam veiklos vykdytojų, turinčių į interesų konfliktą, kišimuisi.

(464) Trečia, „Corsica Ferries“ mano, kad „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ atsakymai į konsultacijas su veiklos vykdytojais iš esmės yra neįtikimi. Ji aiškina, kad nėra pagrindo manyti, jog nesant PVPS šios dvi įmonės tiesiog nutrauktų visas jūrų transporto paslaugas Korsikai. Ji, be kita ko, remiasi konkurencijos institucijos nuomone ([173]) ir pažymi, kad „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ turi atitinkamai devynis ir keturis laivus ir atitinkamai daugiau kaip 1 100 ir 600 darbuotojų.

(465) Toks veiklos nutraukimas būtų dar mažiau tikėtinas atsižvelgiant į tai, kad koncesininkai jau teikia komercines paslaugas, kurioms visiškai netaikomos PVPS. „Corsica Ferries“ pateikia „Corsica Linea“ ([174]) ir „La Méridionale“ ([175]) pavyzdžius. Ji taip pat atkreipia dėmesį į Komisijai skunde pateiktus įrodymus, konkrečiau – į BRG tyrimą Nr. 1. Tyrime pažymėta, kad 2022 m. birželio mėn. „Corsica Linea“ pateikė transporto planą, kuriame išreiškiamas jos ketinimas 2023 m. iš Marselio uosto į Propriano ([176]), Ažaksjo ([177]) ir Il Ruso ([178]) uostus vykdyti tam tikrą reisų skaičių pagal VPĮ schemą. Šis 2022 m. vasarą paskelbtas ketinimas rodo, kad Prancūzija klaidingai mano, jog nesant PVPS nebūtų buvę siūloma jokių privačių pajėgumų iš Marselio.

(466) „Corsica Ferries“ taip pat mano, kad tai, jog koncesininkų atsakymai į konsultacijas su veiklos vykdytojais yra identiški, i) įrodo jų interesų konfliktą, nes abu yra akivaizdžiai suinteresuoti ateityje sumažinti privačią pasiūlą, kad būtų užtikrintas subsidijuojamos PVPS sistemos tęstinumas, ir ii) kelia susirūpinimą dėl šių dviejų įmonių veiksmų derinimo prieš joms pateikiant atsakymus į konsultacijas su veiklos vykdytojais.

(467) Galiausiai „Corsica Ferries“ pažymi, kad Komisijos požiūris, jog bendrų ir nepagrįstų jūrų transporto veiklos vykdytojų teiginių nepakanka tam tikroms išvadoms pagrįsti (t. y. dėl „Corsica Linea“ Marselio uoste privačiai vykdomo velkamųjų krovinių vežimo apskaičiuoto dydžio, dėl kurio Komisija suabejojo sprendimo pradėti procedūrą 311 konstatuojamojoje dalyje), yra nenuoseklus, tačiau pakankamas, kad būtų galima įvertinti būsimą privačią pasiūlą.

([172]) „Corsica Ferries“ nurodo 2015 m. kovo 12 d. Teisingumo Teismo sprendimo *eVigilo Ltd / Lietuva*, C-538/13, ECLI:EU:C:2015:166, 33–43 ir 47 punktus.

([173]) „Corsica Ferries“ pabrėžia, kad konkurencijos institucija savo nuomonės 369 punkte pažymėjo, jog „<...> sunku manyti, kad laivybos bendrovės, kurioms šiuo metu pavesta teikti viešąją paslaugą, t. y. „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“, naudodamosi turimomis analitinėmis apskaitos priemonėmis, kad galėtų įvertinti savo kaštus pagal PVPS, negalėtų objektyvai įvertinti pajėgumų, kuriuos jos galėtų pasiūlyti, jei vykdytų reisus tais pačiais maršrutais pagal VPĮ arba be VPĮ“.

([174]) „Corsica Ferries“ pateikė 2023 m. liepos 31 d. OTC raštą (jos pastabų 12 priedas), kuriame patvirtinama, kad 2023 m. vasarą maršrutu Marselis–Proprianas įvykdytas 41 keleivinis reisas ne pagal PVPS ir 28 reisai maršrutais Marselis–Ažaksjo (12 reisų) ir Marselis–Il Rusas (16 reisų). „Corsica Ferries“ teigia, kad 2024 m. „Corsica Linea“ ne pagal PVPS pradėjo vykdyti ne mažiau kaip 114 reisų.

([175]) Pasak „Corsica Ferries“, „La Méridionale“ nusprendė nuo 2024 m. balandžio mėn. vykdyti tris naktinius reisus tarp Tulono ir Il Ruso. „La Méridionale“ taip pat padidino ne pagal PVPS vykdomų reisų skaičių, 2024 m. liepos ir rugpjūčio mėn. planuodama 12 papildomų reisų tarp Marselio ir Ažaksjo.

([176]) 19 reisų į abi puses.

([177]) Penki reisai į abi puses.

([178]) Dešimt reisų į abi puses.

(468) *Galiausiai* „Corsica Ferries“ atmeta Komisijos teiginį sprendimo pradėti procedūrą 326 konstatuojamojoje dalyje dėl jūrų transporto paslaugų, kurias „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ teikia ne pagal PVPS ([179]). „Corsica Ferries“ mano, kad jurisprudencijoje nustatytas reikalavimas turėti įtikimą priešingos padėties scenarijų nereiškia, kad turėtų būti atsižvelgiama tik į galimą privačią pasiūlą, atitinkančią PVPS sąlygas. Priešingai, įtikimo priešingos padėties scenarijaus reikalavimas apima visos privačios pasiūlos, kuri būtų pagrįstai siūloma, jei nebūtų PVPS, analizę, kad vėliau būtų galima palyginti ją su numatoma paklausa.

5.1.2.3. Dėl PVPS būtinumo ir proporcingumo

(469) „Corsica Ferries“ sutinka su Komisijos preliminaria nuomone, kad PVPS nustatyti minimalūs pajėgumai atrodo neproporcingai viešųjų paslaugų poreikiui (331 konstatuojamoji dalis).

(470) „Corsica Ferries“ nurodo savo skundo turinį šiuo klausimu. Skunde pažymėta, kad dėl keičiamo laiko ir papildomų reisų į abi puses buvo pažeistas Kabotažo reglamentas ir jie neatitiko viešosios paslaugos poreikio. Tuo reglamentu valstybėms narėms draudžiama keisti, kaip jos mano esant tinkama ir be pagrindimo, paslaugų viešojo pirkimo sutarties taikymo sritį. Tačiau šiuo atveju Prancūzija negalėjo nustatyti viešosios paslaugos poreikio, nes nenurodė i) laikotarpio, per kurį turėjo būti vykdomi šie keičiamo laiko ir papildomi reisai į abi puses, ir ii) tikslaus papildomų reisų į abi puses skaičiaus (nes šie reisai į abi puses yra neprivalomi).

(471) Be to, skunde „Corsica Ferries“ nurodė, kad kiekviename iš penkių maršrutų, kuriems taikomos nagrinėjamos priemonės, reguliarių reisų į abi puses iš esmės pakako, kad būtų patenkintas Prancūzijos 2023–2030 m. laikotarpiu apskaičiuotas viešųjų paslaugų poreikis, todėl atrodo, kad keičiamo laiko ir papildomi reisai į abi puses yra pertekliniai. „Corsica Ferries“ taip pat pridūrė, kad savo pasiūlymuose, pateiktuose Korsikos valdžios institucijoms, „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ jau buvo nurodžiusios dienas, kuriomis bus vykdomi keičiamo laiko ir papildomi reisai į abi puses per visą PVPS laikotarpį, todėl šie reisai į abi puses neatitiko Prancūzijos anksčiau nustatyto viešosios paslaugos poreikio. Be to, šie reisai būtų vykdomi tik vasaros laikotarpiu ir pirmiausia būtų siūlomi savaitgaliais, t. y. turistams (nes sekmadieniais sunkvežimių vairuotojams keliauti draudžiama).

(472) Galiausiai „Corsica Ferries“ skunde abejojo, ar koncesininkai galėjo laikytis PVPS nustatytų viešųjų paslaugų įsipareigojimų. 2023 m. spalio 13 d. e. laiške „Corsica Ferries“ nurodo, kad, siekdama 2023 m. liepos ir rugpjūčio mėn. vykdyti reisus, „Corsica Linea“ frachtavo „La Méridionale“ priklausiusį laivą „Kalliste“, kurį „La Méridionale“ vis tiek privalėjo pateikti OTC, jai paprašius vykdyti papildomus reisus į abi puses pagal PVPS, susijusias su susisiekimu jūrų transportu su Porto Vekju ir Bastja. Tačiau neturėdama šio laivo „La Méridionale“ nebūtų galėjusi įvykdyti OTC sutartinių nurodymų, jei tokių papildomų reisų būtų prireikę 2023 m. liepos–rugpjūčio mėn.

(473) Tačiau savo pastabose dėl sprendimo pradėti procedūrą „Corsica Ferries“ mano, kad tame sprendime Komisija nedarė visų išvadų remdamasi jos nustatytais faktais.

(474) *Pirma*, minimalūs krovinių ir keleivių vežimo pajėgumai buvo nustatyti remiantis didžiausia numatoma pikine paklausa iki 2030 m., taigi pajėgumais ketinama patenkinti numatomą 2030 m. paklausą iki 2023 m. Todėl pajėgumai atrodo neproporcingi viešųjų paslaugų poreikiui, įvertintam iki 2030 m. Pasak „Corsica Ferries“, minimalūs PVPS pajėgumai turėjo būti nustatyti taip, kad būtų patenkinta 2023–2030 m. apskaičiuota vidutinė paklausa.

([179]) Primenama, kad sprendimo pradėti procedūrą 326 konstatuojamojoje dalyje nurodyta: „Be to, vien tai, kad vienas iš rangovų, t. y. „Corsica Linea“, 2023 m. liepos–rugsėjo mėn. siūlė papildomas komercines paslaugas, nesusijusias su PVPS (205 konstatuojamoji dalis), neįrodo, kad šis veiklos vykdytojas akivaizdžiai būtų teikęs komercines paslaugas tomis pačiomis sąlygomis, kokias nustatė Prancūzijos valdžios institucijos pagal PVPS, nesant šių sutarčių, arba kad tos paslaugos iš tikrųjų būtų teikiamos tokiomis pačiomis sąlygomis, kokios nustatytos pagal PVPS“.

(475) *Antra*, „Corsica Ferries“ teigimu, Komisija neatsižvelgė į papildomus reisus į abi puses analizuodama PVPS nustatytus pajėgumus, susijusius su viešųjų paslaugų poreikiu. Kadangi šiais papildomais reisais į abi puses siekiama patenkinti didžiausią paklausą, į juos turėjo būti atsižvelgta nustatant minimalius reiso pajėgumus, privalomus pagal PVPS.

(476) *Trečia*, „Corsica Ferries“ ginčija Komisijos preliminarų vertinimą, kad PVPS nėra įpareigojimo naudoti ro-ro keleivinius laivus ([180]).

(477) „Corsica Ferries“ nurodo, kad 12 keleivių skaičius yra skiriamoji linija tarp i) keleivinių laivų, kurie taip pat gali vežti krovinius (ro-ro keleivinių laivų), ir ii) krovininių laivų (ro-ro laivų), kurių keleivių skaičius neviršija 12 ([181]).

(478) „Corsica Ferries“ mano, kad, nors pareiga mobilizuoti ro-ro keleivinius laivus nėra aiškiai numatyta PVPS, ji neišvengiamai atsirado dėl minimalių pagal PVPS 1 priedą nustatytų pajėgumų, kurie buvo privalomi kiekvienam reisui. Tačiau nustatydamos minimalų 18 keleivių skaičių maršrute Marselis–Ažaksjo (4 keleiviai pacientai ir 14 vairuotojų) ir 24 keleivių skaičių maršrute Marselis–Bastja (5 keleiviai pacientai ir 19 vairuotojų), Prancūzijos valdžios institucijos faktiškai įpareigojo mobilizuoti ro-ro keleivinius laivus ir neleido naudoti ro-ro laivų.

(479) Taigi koncesininkams nustatytas įsipareigojimas turėti galimybę nuolat pervežti daugiau kaip 12 keleivių per vieną reisą, dėl ko jie negali naudoti ro-ro laivų, yra nepagrįstas ir neproporcingas, pasak „Corsica Ferries“.

5.1.3. *Neatitiktis antrajam* Altmark *kriterijui*

(480) „Corsica Ferries“ teigimu, antrasis *Altmark* kriterijus, kuriuo siekiama užtikrinti, kad kompensacijos apskaičiavimas būtų įtikimas ir patikrinamas, reiškia, be kita ko, dviejų reikalavimų laikymąsi: i) kompensacijos apskaičiavimo parametrai turi būti nustatyti taikant skaidrią procedūrą ir ii) jie turi būti objektyvaus pobūdžio.

(481) „Corsica Ferries“ pažymi, *pirma*, kad kompensavimo parametrai nebuvo nustatyti skaidriai.

(482) Ji pažymi, kad PVPS sudarymo procedūra suteikė kandidatams visišką laisvę nustatyti paskirstymo formules finansinei kompensacijai apskaičiuoti ir kad PVPS 9 priedas, kuriame nurodyta konkreti skalė, kurioje pagal kiekvieną koncesininko išlaidų punktą nurodoma VESP veiklai skirta procentinė dalis, apskritai nebuvo skelbiamas viešai. Todėl, nesant pakankamo skaidrumo iš Prancūzijos pusės, „Corsica Ferries“ iš esmės negali veiksmingai patikrinti ir kritikuoti naudojamų paskirstymo formulių.

(483) Analogiškai „Corsica Ferries“ kritikuoja tai, kad Prancūzijos valdžios institucijų atlikta koncesininkų pasiūlytų formulių analizė, taip pat ir sprendime pradėti procedūrą, yra nepakankamai skaidri. „Corsica Ferries“ teigimu, dėl skaidrumo stokos kyla didelė problema, susijusi su rungimosi principu, todėl suinteresuotosios šalys negali veiksmingai pateikti pastabų.

(484) *Antra*, „Corsica Ferries“ mano, kad kriterijai, naudojami apskaičiuojant kompensaciją, nėra objektyvūs.

([180]) Primenama, kad sprendimo pradėti procedūrą 343 konstatuojamojoje dalyje Komisija pažymėjo, kad „poreikis naudoti ro-ro keleivinius laivus (t. y. laivus, galinčius vežti daugiau kaip 12 keleivių) nėra į PVPS įtrauktas įpareigojimas, kuris, priešingai, leidžia teikti paslaugą naudojant ir ro-ro keleivinius, ir ro-ro laivus. Tai, kad ro-ro keleivinių laivų naudojimas kapitalo ir veiklos sąnaudų požiūriu gali būti brangesnis nei ro-ro laivų, neturi reikšmės, jei dėl poreikio teikti krovinių vežimo viešąsias paslaugas tam tikram skaičiui keleivių (įskaitant vairuotojus) vežti būtina naudoti ro-ro keleivinius laivus“.

([181]) Pagal 1974 m. lapkričio 1 d. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencijos) 2 taisyklę, keleivinis laivas yra laivas, kuriuo vežama daugiau kaip 12 keleivių, o krovininis laivas nėra keleivinis laivas, t. y. gali vežti mažiau nei 12 keleivių.

(485) „Corsica Ferries“ visų pirma pažymi, kad iš sprendime pradėti procedūrą pateiktos informacijos matyti, jog koncesininkų naudojamos paskirstymo formulės pagal kiekvieną išlaidų punktą skiriasi priklausomai nuo atitinkamų jūrų maršrutų. Tačiau, „Corsica Ferries“ teigimu, šie skirtumai neturi prasmės, nes i) kiekvienoje PVPS nustatyti viešųjų paslaugų įsipareigojimai yra to paties pobūdžio (tik jų apimtis skiriasi priklausomai nuo uostų) ir ii) jie susiję su to paties tipo laivų (šiuo atveju ro-ro keleivinių) mobilizavimu.

(486) „Corsica Ferries“ šiuo klausimu nurodo 2024 m. balandžio 21 d. įmonės „Corsica Ferries“ vardu įmonės BRG atliktą tyrimą dėl kompensacijų mokėjimų pagal PVPS nustatymo tvarkos ekonominės analizės (toliau – **BBRG tyrimas Nr. 3**). Toje studijoje pažymima, kad koncesininkų pateiktuose pirminiuose pasiūlymuose paskirstymo formulės skyrėsi priklausomai nuo kandidato, nors buvo taikomos tam pačiam maršrutui ir abiem atvejais viešųjų paslaugų poreikis, kurį reikėjo patenkinti, buvo vienodas. Priešingai, BRG tyrime Nr. 3 pažymima, kad savo pirminiuose pasiūlymuose „Corsica Linea“ visiems maršrutams iš esmės taikė tas pačias paskirstymo formules, nors su VESP ir komercinėmis paslaugomis susijusios veiklos apimtis įvairiuose maršrutuose labai skyrėsi. Taigi šie svyravimai rodo, kad naudojamos paskirstymo formulės neatspindi arba bent jau nuosekliai neatspindi VESP ir komercinei veiklai tenkančios koncesininkų išlaidų dalies.

(487) BRG tyrime Nr. 3 bendrai paaiškinama, kad išlaidas galima paskirstyti pagal apskaitos principus, tačiau toks paskirstymas yra iš dalies savavališkas ir neatspindi ekonominės tikrovės. Bet kuriuo atveju prie prielaidų dėl išlaidų paskirstymo turi būti pridedama *bent jau* analizė jų pagrįstumui patvirtinti.

(488) Be to, „Corsica Ferries“ konkrečiai kritikuoja PVPS naudojamas paskirstymo formules, skirtas maršrutams Marselis–Proprianas, Marselis–Porto Vekjas ir Marselis–Il Rusas.

(489) Kalbant apie maršrutą Marselis-Proprianas, „Corsica Ferries“ mano, kad formulė, pagal kurią 100 % kaštų priskiriama VESP, kai „Corsica Linea“ naudojamuose laivuose nuolat viršijamas minimalus keleivių skaičių per vieną reisą, negali būti laikoma pakankamai pagrįsta ir pateisinama. Kitaip tariant, 100 % šių laivų eksploatavimo kaštų kompensuojama Prancūzijos mokamomis viešosiomis subsidijomis, o tik nedidelė siūlomų pajėgumų dalis atitinka viešosios paslaugos poreikį.

(490) Tas pats pasakytina ir apie kitus du maršrutus, kuriuose koncesininkai naudojo ro-ro keleivinius laivus su labai dideliais pertekliniais keleivių pajėgumais, nors pagal nustatytą minimalų 9 keleivių (Il Rusas) ir 11 keleivių (Porto Vekjas) skaičių per vieną reisą paprastai turėjo būti naudojami ro-ro laivai. „Corsica Ferries“ teigimu, Komisija negalėjo nežinoti, kad mobilizuojant ro-ro keleivinius laivus, o ne ro-ro laivus, iš esmės padidėja kapitalo ir eksploatavimo kaštai, o tai lemia per didelės kompensacijos už viešąją paslaugą, mokėtinos koncesininkams, nustatymą. „Corsica Ferries“ taip pat pažymi, kad abiem atvejais naudojamos paskirstymo formulės sudaro 60–75 % kiekvieno kaštų punkto, o tai būtų akivaizdžiai neproporcinga ir nepagrįsta atsižvelgiant į šiems maršrutams nustatytus viešųjų paslaugų įsipareigojimus.

(491) Galiausiai „Corsica Ferries“ nesutinka, kad metodas, kurį Prancūzijos valdžios institucijos taikė netiesioginiams kaštams paskirstyti, yra objektyvus ir pagrįstas, nes, jų teigimu, netiesioginiai kaštai paskirstomi VESP „tik proporcingai laivo pajėgumams (išreikštiems tūrio m^3), skirtiems VESP veiklai“. Šiuo klausimu „Corsica Ferries“ abejoja išimtiniu pajėgumų, išreikštų m^3, naudojimu nustatant paskirstymo metodą, kai viešųjų paslaugų įsipareigojimai taip pat susiję su keleivių vežimu. Siekiant užtikrinti, kad būtų galima atsižvelgti tik į kaštus, tiesiogiai susijusius su VESP teikimu, paskirstymo formulės būtinai turi atspindėti faktinę keleivių vežti reikalingų pajėgumų dalį, palyginti su bendrais koncesininkų naudojamų laivų pajėgumais.

5.1.4. *Neatitiktis trečiajam* Altmark *kriterijui*

(492) „Corsica Ferries“ mano, kad pagal PVPS gavėjams skiriama per didelė kompensacija dėl keturių priežasčių.

5.1.4.1. Išlaidų paskirstymo metodas kompensacijai pagal PVPS apskaičiuoti šiuo atveju yra nepagrįstas

(493) „Corsica Ferries“ ginčija Prancūzijos valdžios institucijų pasirinkimą dėl išlaidų paskirstymo metodo vertinant išlaidas, tiesiogiai susijusias su VESP teikimu. Ji mano, kad šis Prancūzijos pasirinkimas nepagrįstas ir kad jis nenagrinėjamas sprendime pradėti procedūrą.

(494) *Pirma*, „Corsica Ferries“ pažymi, kad kompensacija už VESP iš esmės turi būti apskaičiuojama remiantis grynųjų išvengiamų išlaidų metodu; tik tuo atveju, kai šio metodo taikyti neįmanoma arba netinkama, galima taikyti išlaidų paskirstymo metodą. Tai, kad grynųjų išvengiamų išlaidų metodas neįmanomas arba netinkamas, turi tinkamai pagrįsti nacionalinės valdžios institucijos ir patikrinti Komisija.

(495) Šiuo atveju „Corsica Ferries“ mano, kad Prancūzijos valdžios institucijos nepateikė jokio pagrindimo. Be to, sprendime pradėti procedūrą nekeliama abejonių dėl išlaidų paskirstymo metodo tinkamumo ir pagrindimo, kodėl netaikomas grynųjų išvengiamų išlaidų metodas. Vien šis trūkumas yra akivaizdi Prancūzijos valdžios institucijų vertinimo klaida ir Komisijos teisės klaida.

(496) *Antra*, „Corsica Ferries“ mano, kad šiuo atveju reikėjo taikyti grynųjų išvengiamų išlaidų metodą, nes jis nebuvo netinkamas. „Corsica Ferries“ teigimu, tik taikant šį metodą būtų buvę galima užtikrinti, kad PVPS gavėjams nebūtų skirta per didelė kompensacija dėl šių priežasčių:

— pagal grynųjų išvengiamų išlaidų metodą nereikalaujama paskirstyti išlaidų tarp viešųjų paslaugų įsipareigojimų ir kitos koncesininko veiklos, taip išvengiant savivalės, susijusios su poreikiu atlikti tokį paskirstymą,

— pagal grynųjų išvengiamų išlaidų metodą nereikalaujama *ex ante* įvertinti VESP ir ne VESP veiklos apimties, reikalingos išlaidoms paskirstyti pagal išlaidų paskirstymo metodą, ir nekyla rizika, kad toks paskirstymas bus apskaičiuotas neteisingai, o dėl to gali būti pervertintos kompensuotinos išlaidos,

— grynųjų išvengiamų išlaidų metodas grindžiamas bendru visos (VESP ir ne VESP) veiklos, kurią vykdo koncesininkas, vertinimu, todėl koncesininkas negali priimti strateginių sprendimų, kaip kuo labiau padidinti našumą ne VESP srityje.

(497) Grynųjų išvengiamų išlaidų metodas buvo juo labiau reikalingas, nes taikant išlaidų paskirstymo metodą neatsižvelgiama į papildomą pelną, gautą ne VESP srityje, net jei jis gaunamas teikiant tą VESP. „Corsica Ferries“ pažymi, kad PVPS gavėjai teigia, jog, nesant PVPS, jie nenori teikti jokių komercinių paslaugų, todėl visa komercinė veikla, kurią šie gavėjai vykdė pagal PVPS, nebūtų buvusi vykdoma be VESP. Taigi pajamos iš šios veiklos gaunamos sudarius PVPS, o grynųjų išvengiamų išlaidų metodo taikymas būtų leidęs į jas atsižvelgti apskaičiuojant kompensaciją, nesuteikus neproporcingo pranašumo PVPS gavėjams.

(498) Galiausiai, pasak „Corsica Ferries“, grynųjų išvengiamų išlaidų metodas buvo būtinas atsižvelgiant į PVPS nustatytus neproporcingus viešųjų paslaugų įsipareigojimus, pagal kuriuos PVPS gavėjai turi pasiūlyti pernelyg didelius pajėgumus, susijusius su viešųjų paslaugų poreikiu.

5.1.4.2. Bet kuriuo atveju taikant išlaidų paskirstymo metodą turėjo būti atsižvelgta į pelną, gautą iš PVPS gavėjų veiklos, nesusijusios su VESP

(499) „Corsica Ferries“ pažymi, kad VESP bendrųjų nuostatų 32 punkte reikalaujama atsižvelgti į perviršinį pelną, gautą iš specialių ar išimtinių teisių, net jei jos susijusios su kita veikla.

(500) „Corsica Ferries“ teigimu, nors PVPS nenumato išimtinių teisių jų gavėjams, vis dėlto jos faktiškai suteikia išimtines teises dėl trijų priežasčių:

— viešųjų paslaugų įsipareigojimai, nustatyti PVPS, nėra proporcingi faktiniams viešųjų paslaugų poreikiams,

— PVPS gavėjai gauna dideles viešąsias subsidijas, o kiti jūrų transporto veiklos vykdytojai, vykdantys veiklą pagal VPĮ schemą, tokių subsidijų negauna,

— VPĮ schema atgraso laivybos bendroves, norinčias teikti jūrų transporto paslaugas tarp Marselio uosto ir Korsikos uostų konkuruojant su PVPS gavėjais.

(501) Šiuo klausimu „Corsica Ferries“ pažymi, kad šis faktinis išimtinumas buvo pripažintas ne kartą, pvz.: 2006 m. gruodžio 11 d. Konkurencijos tarybos sprendimu Nr. 06-MC-03, 2012 m. vasario 17 d. konkurencijos institucijos nuomonėje Nr. 12-A-07, 2013 m. gegužės 2 d. Komisija sprendime SA.22843 ir pakartotas 2020 m. lapkričio 17 d. konkurencijos institucijos nuomonėje ([182]). „Corsica Ferries“ mano, kad šios išvados tebegalioja, ir pažymi, kad dėl to, jog 1996 m. jūrų transporto paslaugų rinka Korsikoje buvo atverta konkurencijai, maršrutuose Marselis–Korsika nebuvo pateiktas joks pasiūlymas, konkuruojantis su rinkoje įsitvirtinusių koncesininkų paslaugomis.

(502) Taigi, „Corsica Ferries“ teigimu, reikia padaryti vieną iš dviejų išvadų:

— tai, kad 30 metų nebuvo veiksmingos konkurencijos maršrutuose su Marselio uostu, įrodo, kad PVPS sudaro patekimo į rinką kliūtis, suteikiančias jų gavėjams išimtines teises teikti paslaugas jūrų maršrutais tarp Korsikos ir Marselio, įskaitant vykdomą komercinę veiklą. Todėl taikant išlaidų paskirstymo metodą buvo būtina atsižvelgti į šią veiklą,

— konkurencija maršrutuose Marselis–Korsika susiformavo per maršrutus Tulonas–Korsika, todėl reikia daryti išvadą, kad iš Tulono ir Marselio uostų teikiamos jūrų transporto paslaugos sudaro vieną ir tą pačią rinką, todėl nėra poreikio teikti viešąsias paslaugas.

5.1.4.3. PVPS nuostatų nepakanka, kad būtų išvengta bet kokios kompensacijos permokos rizikos

(503) *Pirma*, „Corsica Ferries“ laikosi nuomonės, kad PVPS 40 straipsnio, kuriuo siekiama užtikrinti, kad koncesininkai grąžintų bet kokią kompensacijos permoką, viršijančią nuosaikų pelną, nepakanka, nes jis taikomas tik VESP ir neapima pelno, gauto vykdant komercinę veiklą.

(504) *Antra*, „Corsica Ferries“ remiasi BRG tyrimu Nr. 3, kuriame nesutinkama su preliminaria Komisijos pozicija, patvirtinančia nuosaikaus pelno apskaičiavimą remiantis dabartinėmis pajamomis iki apmokestinimo, o ne gavėjų kapitalo grąžos norma, nes apskaitos duomenyse aiškiau matyti dabartinės pajamos iki apmokestinimo nei kapitalo grąžos norma. Tačiau BRG tyrime Nr. 3 teigiama, kad gavėjų pelno ir nuostolio ataskaitose su VESP išlaidomis susiję duomenys sunkiai pastebimi, tačiau verčia imtis ginčijamo įvairių išlaidų punktų paskirstymo tarp VESP ir ne VESP veiklos.

([182]) „Corsica Ferries“ cituoja 2020 m. lapkričio 17 d. konkurencijos institucijos nuomonės 348 punktą, kuriame nurodyta: „tam tikrų veiksnių išlikimas paaiškina, kodėl didelis konkurencinis pranašumas, kuriuo naudojasi rangovai viešųjų paslaugų teikėjai, gali padėti suteikti jiems faktines išimtines teises maršrutuose tarp Marselio ir Korsikos“.

(505) *Trečia*, PVPS 35 straipsnio 1 dalis, kurioje numatyta, kad paskirstymo formulės nustatomos visam sutarčių galiojimo laikotarpiui, atlikus *ex post* patikrinimą, per kurį paaiškėja, kad yra (grąžintinas) skirtumas, palyginti su veiklos nulemtomis formulėmis, yra akivaizdžiai nepakankama, nes i) sąvoka „veiklos nulemta formulė“ yra neapibrėžta ([183]) ir ii) pagal ją negalima visiškai neutralizuoti nenumatyto poveikio, atsirandančio dėl paties paskirstymo formulės mechanizmo. Iš tiesų BRG tyrime Nr. 3 šiuo klausimu pažymima, kad PVPS 35 straipsnio 1 dalyje numatyta, jog PVPS gavėjams bus leidžiama pasilikti pusę *ex ante* ir *ex post* apskaičiuotos kompensacijos skirtumo (ne daugiau kaip 5 % pradinės kompensacijos).

(506) *Ketvirta*, „Corsica Ferries“ mano, kad PVPS 32 straipsnis, kuriuo siekiama priskirti vykdant komercinę veiklą gautą pelną, neužkerta kelio visai kompensacijos permokai, nes gautas pelnas gali būti panaudotas PVPS gavėjų investicijoms finansuoti. Taigi PVPS gavėjams būtų suteiktas pranašumas investicinės pagalbos forma, lygus gauto pelno, kuris buvo investuotas, sumai, o tai būtų neteisėta valstybės pagalba, kuri skiriasi nuo pagal PVPS mokamos kompensacijos.

(507) *Galiausiai* „Corsica Ferries“ mano, kad nė vienoje PVPS sąlygoje neatsižvelgiama į papildomą atlygį, kurį gavėjai gali gauti už jų laivų kapitalo prieaugį, kai yra apskaičiuojama kompensacija arba taikomas nuosaikaus pelno tikrinimo metodas.

(508) „Corsica Ferries“ šiuo klausimu remiasi BRG tyrimu Nr. 3, kuriame pateikiamos dvi pastabos.

(509) Pirma, PVPS gavėjų gauta kompensacija gerokai viršija ekonominį laivų nuvertėjimą. Koncesininkams mokama subsidija apima investicinių kaštų komponentą, kuris atitinka VESP teikti paskirto laivo nusidėvėjimo ir (arba) išperkamosios nuomos mokesčius ir (arba) frachtavimo išlaidas. Tačiau, remiantis BRG tyrimu Nr. 3, laivų ekonominis naudojimo laikas gerokai viršija nusidėvėjimo laikotarpį arba standartinį nuomos laikotarpį ([184]). Todėl PVPS gavėjų pagal CFI gauta kompensacija kasmet viršytų užregistruotą ekonominės vertės praradimą.

(510) Antra, BRG tyrime Nr. 3 nurodyta, kad PVPS nenumato jokio mechanizmo, pagal kurį būtų stebimas kapitalo prieaugis, kurį PVPS gavėjai galėtų gauti iš laivų. Nors PVPS 51 straipsnyje numatyta galimybė CdC atpirkti laivus už kainą, mažesnę nei jų rinkos vertė (kad būtų atsižvelgta į jau išmokėtas subsidijas), pagal jį tokio įsigijimo nereikalaujama. Be to, kadangi PVPS laivai laikomi PVPS gavėjų nuosavybe, jie neprivalo parduoti savo laivų, jei CdC siūlytų juos įsigyti.

(511) Visa tai kelia realų pavojų, kad pasibaigus PVPS gavėjams dėl padidėjusios jų laivų vertės (visiškai arba iš dalies finansuotos iš valstybės kompensacijos) bus gautas papildomas atlygis, be atlygio, gauto už PVPS veiklą, į kurį nebuvo atsižvelgta apskaičiuojant nuosaikų pelną (PVPS 39 straipsnis) arba kuriam taikoma PVPS 40 straipsnyje nustatyta nuosaikaus pelno tikrinimo sąlyga.

5.1.4.4. CFE indeksavimo formulė yra akivaizdžiai neteisinga

(512) „Corsica Ferries“ remiasi BRG tyrimu Nr. 3, kuriame nurodoma indeksavimo formulės, kurią Prancūzijos valdžios institucijos naudoja CFE metinei sumai apskaičiuoti, klaida (301 konstatuojamoji dalis).

([183]) BRG tyrime Nr. 3 teigiama, kad, siekiant išvengti nenumatyto poveikio ir kompensacijos permokos pagal šią nuostatą, dėl jos būtų tekę *ex post* padidinti komercinei veiklai priskiriamas išlaidas, kad komercinis pelnas vėl pasiektų nuosaikaus pelno dydį.

([184]) Pavyzdžiui, iš BRG tyrimo Nr. 3 matyti, kad „Corsica Ferries“ laivynui priklauso laivai, pradėti eksploatuoti daugiau kaip prieš 50 metų, ir kad, „Corsica Ferries“ duomenimis, 31 % ro-ro keleivinių laivų visame pasaulyje yra senesni nei 40 metų, o 17 % yra senesni nei 50 metų. Tačiau BRG tyrime Nr. 3 taip pat pažymima, kad laivų nusidėvėjimo laikotarpis ir standartinis išperkamosios nuomos laikotarpis yra gerokai trumpesni. Taigi 2022 m. „La Méridionale“ ataskaitose nurodyta, kad laivai nusidėvi per 20 metų, o vieno iš jos laivyno laivų nuomos terminas yra 15 metų.

(513) Remiantis BRG tyrimu Nr. 3, metinė CFE suma kiekvienais metais apskaičiuojama ne atskirai, remiantis konkrečia išlaidų paskirstymo formule, o apskaičiuojama už 2023 m. ir vėliau indeksuojama pagal vartotojų kainų indeksą. BRG tyrime Nr. 3 ši formulė laikoma neteisinga, nes ji reiškia, kad CFE padidėjimas laikotarpiu nuo N iki N+1 metų yra lygus ne 85 % kainų padidėjimo per šiuos dvejus metus, kaip siūloma PVPS, o 85 % bendro kainų padidėjimo nuo 2023 m. iki N+1 metų. Įmonė mano, kad CFE padidėjimas 2029–2030 m. dėl formulės taikymo atspindi ne kainų padidėjimą per tuos dvejus metus, o bendrą kainų padidėjimą 2023–2030 m., t. y. per septynerius metus ([185]).

5.1.5. *Neatitiktis ketvirtajam* Altmark *kriterijui*

(514) Savo pastabose dėl sprendimo pradėti procedūrą „Corsica Ferries“ visiškai remiasi skundu, kuriame ji laikėsi nuomonės, kad priemonės neatitinka ketvirtojo *Altmark* kriterijaus. „Corsica Ferries“ tvirtino, kad PVPS konkursas neleido skaidriomis ir nediskriminacinėmis sąlygomis atrinkti kandidatų, galinčių teikti paslaugas už mažiausią kainą, be kita ko, dėl trijų priežasčių.

(515) *Pirma*, „Corsica Ferries“ tvirtino, kad yra kelios „kliūtys patekti į rinką“, dėl kurių pirmenybė teikiama esamiems koncesininkams ir užkertamas kelias veiksmingai pateikti pasiūlymą. „Corsica Ferries“ pažymėjo, kad šiuo atveju yra dvi kliūtys patekt į rinką.

(516) Visų pirma ji atkreipė dėmesį į labai trumpą laikotarpį nuo PVPS sudarymo dienos (2022 m. gruodžio 21 d.) iki paslaugų teikimo pradžios dienos (2023 m. sausio 1 d.), nors akivaizdu, kad jūrų transporto atveju bent šešių mėnesių laikotarpis tarp šių dviejų datų yra būtinas, kad būtų galima pakankamai iš anksto pasirengti užsakymams ir perskirstyti laivyną, kad jis atitiktų viešųjų paslaugų reikalavimus. „Corsica Ferries“ teigimu, toks trumpas laikotarpis nuo PVPS sudarymo dienos iki paslaugų teikimo pradžios galėjo būti palankus tik esamiems koncesininkams ir apriboti kitų konkurentų dalyvavimą.

(517) Antra, „Corsica Ferries“ nurodė, kad yra techninių reikalavimų, kurie nepateisinami viešosios paslaugos poreikiais, dėl kurių ribojamas konkurse dalyvaujančių kandidatų skaičius. „Corsica Ferries“ nurodė, kad kandidatai vietoje ro-ro keleivinių laivų negalėjo siūlyti ro-ro laivų. Be to, ir svarbiausia, vykdant PVPS konkursą buvo reikalaujama, kad kandidatai, kaip teigia „Corsica Ferries“, vienai pirkimo daliai naudotų vieną ar du papildomus laivus ([186]), kad patenkintų keičiamo laiko ir papildomų reisų į abi puses reikalavimus; šie reisai į abi puses vykdomi pagal PVPS perkančiosios organizacijos prašymu, pateiktu ne vėliau kaip prieš vieną savaitę. „Corsica Ferries“ teigimu, tai reiškė, kad kandidatai per visą PVPS vykdymo laikotarpį turėjo nuolat mobilizuoti septynis papildomus laivus visoms pirkimo dalims, negalėdami nuspėti ar užtikrinti jų panaudojimo ir neturėdami galimybės naudotis šiais laivais kitoms paslaugoms teikti (nes laivus turėjo būti įmanoma mobilizuoti bet kuriuo metu, kad būtų užtikrinti reisai į abi puses). Šis apribojimas yra pagrindinė priežastis, dėl kurios „Corsica Ferries“ nedalyvavo PVPS konkurse.

(518) *Antra*, „Corsica Ferries“ manė, kad konkurso laimėtojo kriterijai neleido atrinkti kandidato, galinčio teikti paslaugas už mažiausią kainą. „Corsica Ferries“ pažymėjo, kad sutarties sudarymo kriterijus, susijęs su finansine kompensacija, buvo įvertintas tik 20 %, todėl, jos nuomone, konkursas nebuvo grindžiamas ekonomiškai naudingiausio pasiūlymo kaina.

(519) *Galiausiai* „Corsica Ferries“ laikėsi nuomonės, kad nedidelis PVPS konkurse dalyvavusių kandidatų skaičius (po vieną ar du kandidatus dėl kiekvienos pirkimo dalies) rodo, kad realios konkurencijos nebuvo.

([185]) BRG tyrime Nr. 3 siūloma PVPS formulėje pakeisti CFE(n) į 2023 m. CFE arba I(2023) pakeisti į I(n).

([186]) „Corsica Ferries“ teigia, kad kiekvienai iš penkių pirkimo dalių reikėjo mobilizuoti du laivus, kad jie galėtų vykdyti PVPS nustatytus reisus į abi puses, taip pat vieną ar du papildomus laivus (priklausomai nuo pirkimo dalių), kad, CdC prašymu, būtų galima bet kuriuo metu vykdyti keičiamo laiko ir papildomus reisus į abi puses.

(520) Antra, „Corsica Ferries“ manė, kad Prancūzija neatliko jokios išankstinės išlaidų, kurias tipinė, gerai valdoma ir pakankamai išteklių turinti įmonė būtų patyrusi teikdama paslaugą, analizės, kad nustatytų kompensacijos dydį.

5.1.6. *Koncesijų direktyvos taisyklių nesilaikymas*

(521) „Corsica Ferries“ skunde pažymi, kad, jos nuomone, priemonės negali būti pripažintos suderinamomis dėl to, kad jos pažeidė Koncesijų direktyvos nuostatas. „Corsica Ferries“ įtarė du pažeidimus: vienodo požiūrio, nediskriminavimo ir skaidrumo principų pažeidimą ir pernelyg ilgą PVPS trukmę.

(522) Dėl pirmojo pažeidimo „Corsica Ferries“ visų pirma teigė susidūrusi su dviem kliūtimis, dėl kurių negalėjo dalyvauti konkurse (516 ir 517 konstatuojamosios dalys). Antra, ji nusprendė, kad Prancūzijos valdžios institucijos iš dalies pakeitė minimalias kiekvienos pirkimo dalies konkurso charakteristikas, kad atrinktų pasiūlymus, kurie neatitinka PVPS 1 priedo techninių reikalavimų.

(523) Dėl antrojo pažeidimo „Corsica Ferries“ teigė, kad PVPS trukmė nepateisinama dėl to, kad PVPS gavėjai neinvestavo.

(524) Savo pastabose dėl sprendimo pradėti procedūrą „Corsica Ferries“ nurodė du aspektus, t. y. i) tai, kad Prancūzijos valdžios institucijos galėjo iš dalies pakeisti minimalius konkurso reikalavimus per tą procedūrą, ir ii) PVPS trukmę, kuri, jų teigimu, buvo pernelyg ilga.

5.1.6.1. Dėl minimalių charakteristikų pakeitimo konkurso metu, netvarkingų pasiūlymų atrankos ir diskriminacinio PVPS sudarymo procedūros pobūdžio

(525) Skunde „Corsica Ferries“ nurodė, kad pagal Koncesijų direktyvos 37 straipsnį reikalaujama, kad tais atvejais, kai perkančioji organizacija nustato minimalius konkurso reikalavimus, kandidatai jų laikytųsi. Perkančioji organizacija savo ruožtu turi atmesti visus pasiūlymus, kurie neatitinka šių minimalių reikalavimų.

(526) „Corsica Ferries“ paaiškino, kad PVPS 1 priede išvardyti techniniai reikalavimai, kurių turi laikytis kandidatai. Šie techniniai reikalavimai apėmė keičiamo laiko ir papildomų reisų į abi puses, kuriuos koncesininkas turėjo vykdyti CdC prašymu, skaičių. Šie keičiamo laiko ir papildomi reisai į abi puses galėjo būti vykdomi tą pačią dieną tuo pačiu maršrutu ir keliais maršrutais tuo pačiu metu ir turėjo atitikti visus PVPS 1 priedo techninius reikalavimus, įskaitant tvarkaraščius ir laivų pajėgumus. Todėl „Corsica Ferries“ mano, kad kandidatai turėjo turėti laivyną, kuris vienu metu atitiktų visus PVPS 1 priedo reikalavimus, įskaitant keičiamo laiko ir papildomus reisus į abi puses, kiekvienai pirkimo daliai, dėl kurios jie pateikė pasiūlymą.

(527) Tačiau, „Corsica Ferries“ teigimu, koncesininkai neturėjo visų laivų, leidžiančių jiems eksploatuoti visus maršrutus, dėl kurių jie vieni arba kaip grupė pateikė pasiūlymą. Ši pastaba grindžiama Prancūzijos ataskaita, kurioje nagrinėjami pirminiai pasiūlymai. Pasak „Corsica Ferries“, ataskaitoje buvo nurodyta, kad kandidatai patys nustatė dieną, kurią bus vykdomi keičiamo laiko ir papildomi reisai į abi puses, ir, be to, sumažino tokių reisų į abi puses skaičių. Jie taip pat pakeitė reisų laiką sekmadieniais ir pirmadieniais žiemos metu. Galiausiai jie mobilizavo laivus keičiamo laiko ir papildomiems reisams į abi puses, kurie neatitiko visų PVPS 1 priedo reikalavimų.

(528) Pasak „Corsica Ferries“, Prancūzijos valdžios institucijos vis dėlto sutiko derybų metu iš dalies pakeisti minimalias konkurso taisyklių charakteristikas, pažeisdamos vienodo požiūrio į kandidatus ir skaidrumo principus. „Corsica Ferries“ teigimu, toks pakeitimas nebuvo leidžiamas, nes pagal Teisingumo Teismo jurisprudenciją perkančioji organizacija gali ištaisyti arba papildyti minimalias charakteristikas tik išimtinėmis aplinkybėmis, t. y. kai jas „reikia tik paaiškinti arba ištaisyti akivaizdžias esmines klaidas, su sąlyga, kad visi konkurso dalyviai yra informuojami“ ([187]). Vis dėlto šiuo atveju buvo kitaip. Be to, ir bet kuriuo atveju, ji teigia, kad iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos taip pat matyti, jog, jei pakeitimai būtų priimti, jie galėtų būti padaryti tik prieš konkurso dalyviams pateikiant pasiūlymus, o šiuo atveju taip nebuvo.

(529) „Corsica Ferries“ teigimu, šie pakeitimai jai buvo dar žalingesni, nes ji OTC uždavė konkrečių klausimų, susijusių su PVPS 1 priede nustatytais techniniais reikalavimais (vežimo pajėgumai, tvarkaraščiai, riboto judumo asmenų kajutės) bei veiklos ir ekonominiais susitarimais dėl keičiamo laiko ir papildomų reisų į abi puses vykdymo. „Corsica Ferries“ teigimu, OTC atsakė, kad PVPS 1 priede nustatyti techniniai reikalavimai yra minimali charakteristika, dėl kurios nebuvo deramasi, ir kad kandidatai privalo pateikti pasiūlymą, atitinkantį visus 1 priedo techninius reikalavimus.

(530) Be to, būtent šių minimalių charakteristikų, kurios buvo nustatytos kandidatams, bendras poveikis atgrasė „Corsica Ferries“ nuo pasiūlymo pateikimo, nes jų laikymasis lėmė i) vieno ar net dviejų papildomų laivų mobilizavimą vienam maršrutui, kad būtų galima vykdyti keičiamo laiko ir papildomus reisus į abi puses, ii) nesant jokio užtikrintumo dėl faktinio šių papildomų reisų į abi puses vykdymo arba galimos jų įvykdymo datos, iii) nurodymą, kad finansinė kompensacija būtų skiriama tik už papildomus reisus į abi puses, kurių iš tikrųjų prašo CdC ir kuriuos vykdo koncesininkas.

(531) Savo pastabose dėl sprendimo pradėti procedūrą „Corsica Ferries“ mano, kad Prancūzijos pateikta ir sprendime pradėti procedūrą išdėstyta informacija ([188]) yra neteisinga.

(532) „Corsica Ferries“ teigia, kad PVPS 1 priedas negalėjo būti iš dalies pakeistas pagal konkurso taisykles. Todėl kandidatams nebuvo leista keisti šiame priede nustatytų techninių reikalavimų. Šiuo klausimu „Corsica Ferries“ pažymi, kad konkurso taisyklės (2 straipsnio 4 dalis dėl minimalių charakteristikų ir 4 straipsnio 1 dalis dėl konkurso dokumentų) buvo parengtos taip pat, kaip ir sudarant 2019–2020 m. PVPS. Vis dėlto ginče, kilusiame dėl šių PVPS, Valstybės Taryba nusprendė, kad „sutarties projekto 1 priede pateiktas techninis priedas dėl paslaugų, atsižvelgiant į konkurso taisyklių 4 straipsnio 1 dalies sąlygas, turėtų būti laikomas konkurso dokumentų dalimi, taigi jame nustatytos minimalios tikėtinos charakteristikos“ ([189]).

5.1.6.2. Dėl pernelyg ilgos PVPS trukmės

(533) Skunde „Corsica Ferries“ teigė, kad PVPS nenumatyta, jog konkursą laimėjusiems kandidatams teks investuoti, todėl jų trukmė (ilgesnė nei penkeri metai) prieštarauja Koncesijų direktyvos 18 straipsnio nuostatoms. Tai patvirtina, be kita ko, kandidatų įpareigojimas, kaip teigia „Corsica Ferries“, visiškai disponuoti laivais, skirtais kiekvienam PVPS maršrutui eksploatuoti, kai tik jie pateikia paraiškas.

(534) Savo pastabose dėl sprendimo pradėti procedūrą „Corsica Ferries“ nesutinka su preliminaria Komisijos nuomone, kad PVPS trukmė atrodo pagrįsta atsižvelgiant į tai, kad i) PVPS reikalaujama, jog koncesininkai mobilizuotų laivus, o tai sudaro didelę kapitalo naštą, ir ii) Europoje yra kitų jūrų transporto paslaugų viešojo pirkimo sutarčių, kurių trukmė ilgesnė nei šešeri metai.

([187]) 2012 m. kovo 29 d. Teisingumo Teismo sprendimas *SAG ELV Slovensko*, C-599/10, ECLI:EU:C:2012:191, 40 punktas.
([188]) Sprendimo pradėti procedūrą 419 ir 423 konstatuojamosios dalys.
([189]) Valstybės Taryba, 2019 m. birželio 24 d., „La Méridionale“, Nr. 429407.

(535) *Dėl pirmojo aspekto* „Corsica Ferries“ mano, kad iš Koncesijų direktyvos 52 konstatuojamosios dalies ir 18 straipsnio matyti, jog ilgesnis nei penkerių metų koncesijos laikotarpis gali būti pateisinamas tik tuo atveju, jei pati perkančioji organizacija reikalauja, kad koncesininkas investuotų. Kai koncesininkas padengia investicijų, reikalingų viešajai paslaugai teikti, kaštus, koncesijos trukmė turi būti nustatoma atsižvelgiant į šių investicijų susigrąžinimo laikotarpį. Tačiau, „Corsica Ferries“ teigimu, nei Koncesijų direktyvoje, nei Teisingumo Teismo jurisprudencijoje nenumatyta, kad ilgesnė nei penkerių metų koncesijos trukmė gali būti pateisinama ne perkančiosios organizacijos reikalaujamomis investicijomis.

(536) Be to, „Corsica Ferries“ mano, kad minėtos Koncesijų direktyvos nuostatos susijusios su tuo, kad koncesininkui taip nustatytos ir jo atliekamos investicijos iš esmės grąžinamos perkančiajai organizacijai pasibaigus koncesijai. Taigi pagal koncesiją koncesininkui privalomos investicijos nėra paties koncesininko turtas, kuris lieka jo nuosavybė ar yra jo kontroliuojamas pasibaigus koncesijai. Šiomis aplinkybėmis koncesijos trukmė apskaičiuojama taip, kad koncesininkas galėtų susigrąžinti jam skirtas investicijas, kurių jis bus priverstas atsisakyti pasibaigus sutarčiai.

(537) Tačiau taip nėra PVPS atveju, nes joms įgyvendinti mobilizuojamus laivus gavėjai skiria i) ne dėl Prancūzijos valdžios institucijų nustatyto investavimo įsipareigojimo ir ii) jie yra PVPS gavėjų nuosavybė, išlaikoma / naudojama ir pasibaigus PVPS galiojimui. Šiomis aplinkybėmis ir atsižvelgiant į tai, kad PVPS gavėjams investuoti neprivaloma, PVPS trukmė nėra pagrįsta.

(538) „Corsica Ferries“ pažymi, kad bet kuriuo atveju PVPS leidžia gavėjams nurašyti su laivais susijusias investicines išlaidas į PVPS sąskaitas įtraukiant pagrįstą investuoto kapitalo grąžą. Vis dėlto, „Corsica Ferries“ teigimu, nagrinėjamu atveju akivaizdu, kad nustatant kompensavimo parametrus nebuvo atsižvelgta į laivų likutinę vertę pasibaigus PVPS, kuria ir toliau galės laisvai naudotis PVPS gavėjai.

(539) *Dėl antrojo aspekto* „Corsica Ferries“ mano, kad Prancūzijos pateikti ilgesnių nei šešerių metų jūrų koncesijos laikotarpių pavyzdžiai šiuo atveju netaikytini. Dėl Norvegijos atvejo, kuriuo remiasi Prancūzija, kai buvo sudarytos dešimties metų koncesijos sutartys, „Corsica Ferries“ mano, kad šis laikotarpis buvo pateisinamas koncesininkui nustatytu įpareigojimu investuoti į naujus laivus. Todėl padėtis, susijusi su PVPS, yra kitokia, nes Prancūzija ir Komisija pripažįsta, kad iš PVPS gavėjų nėra reikalaujama jokių investicijų.

5.2. **„Corsica Linea“ pastabos**

(540) „Corsica Linea“ pateikė pastabų dėl trijų aspektų: i) viešosios paslaugos poreikio buvimo, ii) PVPS konkurso atitikties ES koncesijų teisei ir iii) PVPS gavėjams nesuteikto pranašumo, arba bet kuriuo atveju, ar PVPS atitikties 2011 m. gruodžio 20 d. Komisijos sprendimo dėl SESV 106 straipsnio 2 dalies taikymo valstybės pagalbai kompensacijos už viešąją paslaugą forma, skiriamai tam tikroms įmonėms, kurioms patikėta teikti bendros ekonominės svarbos paslaugas, (toliau – **VESP sprendimas**) ([190]).

5.2.1. *Viešosios paslaugos poreikio buvimas*

(541) Savo pastabose dėl sprendimo pradėti procedūrą „Corsica Linea“ atsakė į tris klausimus, susijusius su viešosios paslaugos poreikio buvimo nagrinėjimu:

— kiekybinės nepakeičiamų velkamųjų krovinių vežimo iš Marselio uosto paklausos, kuri sudaro 80 % ankstesnio eismo iš to uosto, vertinimas,

— viešųjų paslaugų įsipareigojimų, susijusių su minimalių krovinių vežimo per reisą pajėgumų (išreikštų apimtimi), nustatytų koncesininkams pagal PVPS, apibrėžimas,

— Ažaksjo ir Propriano uostų pakeičiamumas.

([190]) OL L 7, 2012 1 11, p. 3.

(542) „Corsica Linea“ pažymi, kad šiais trimis klausimais ji užsakė grupei „Analysis“ atlikti ekonominį tyrimą (toliau – **„Analysis“ tyrimas**), kuriame, jos nuomone, buvo pateikta visa faktinė ir ekonominė informacija, kuria remiantis būtų galima daryti išvadą, kad Prancūzija nepadarė akivaizdžios klaidos įrodydama viešosios paslaugos poreikį.

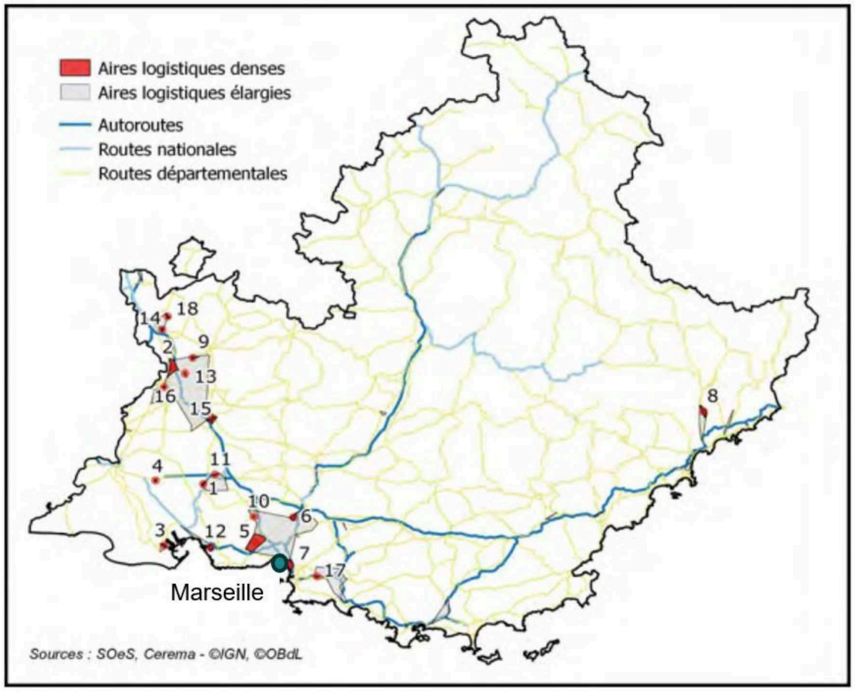
5.2.1.1. Nėra akivaizdžios vertinimo klaidos apskaičiuojant velkamųjų krovinių vežimo paklausos dalį, kai nėra jokios alternatyvos Marselio uostui

(543) „Corsica Linea“ mano, kad vežėjų, vežančių krovinius į Korsiką, logistikos bazių vieta yra beveik vienintelis lemiamas veiksnys pasirenkant išvykimo uostą žemyninėje dalyje.

(544) „Corsica Linea“ visų pirma remiasi „Analysis“ tyrimu, kuriame nagrinėjama, kur yra 18 labiausiai koncentruotų logistikos zonų PAŽK regione ([191]). Iš šių 18 zonų tik viena buvo savivaldybėje, kurioje artimiausias uostas nėra Marselis. Taigi iš „Analysis“ tyrimo matyti, kad išnykus krovinių vežimo tranzitu per Marselio uostą paslaugoms didžioji dauguma vežėjų būtų priversti keliauti į tolimesnį uostą ir labai padidėtų transporto išlaidos, kurios pagal tyrimą vidutiniškai sudaro 11 %.

2 pav.

Logistikos zonų išsidėstymas Provanso-Alpių-Žydrojo Kranto regione



Šaltinis: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015, p. 87.

Paaiškinimas: *Aires logistiques denses* – Koncentruotos logistikos zonos

Aires logistiques denses – Išplėstinės logistikos zonos

Autoroutes – Greitkeliai

([191]) „Analysis“ tyrime kaip šaltinis buvo naudojamas 2015 m. Prancūzijos sandėlių ir logistikos zonų atlaso 87 puslapis; atlasas skelbiamas adresu https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015 (žiūrėta 2024 m. spalio 18 d.).

Routes nationales – Valstybinės reikšmės keliai

Routes départementales – Vietinės reikšmės keliai

Chaque aire logistique est repérée par un numéro – Kiekviena logistikos zona žymima numeriu

(545) Siekiant nustatyti šį 11 % įvertį, „Analysis“ tyrime buvo lyginama kelionė keliais iš Provanso Salono į Marselį ([192]) ir iš Provanso Salono į Tuloną ([193]). Buvo padaryta išvada, kad kelionė per Tuloną vežėjui papildomai kainavo 75 EUR ([194]), daugiausia dėl i) kelių mokesčio, du kartus mokamo važiuojant iš Provanso Salono į Tuloną (todėl kelionė į Tuloną kainuoja 35,10 EUR, o į Marselį – 6,90 EUR) ir ii) didesnių degalų kaštų ([195]).

5.2.1.2. Prancūzija PVPS teisingai nustatė mažiausius krovinių vežimo pajėgumus

(546) „Corsica Linea“ teigia, kad Prancūzijai negalima pagrįstai priskirti jokios akivaizdžios klaidos nustatant minimalius krovinių vežimo pajėgumus PVPS, nes iš 2023 m. statistinių duomenų matyti, kad šie minimalūs pajėgumai buvo reguliariai viršijami nuo pirmųjų PVPS įgyvendinimo metų.

(547) Šiuo klausimu „Corsica Linea“ nurodo „Analysis“ tyrimą, kuriame analizuojamas faktinis 2023 m. iš Marselio į Ažaksjo ir Bastja uostus pervežtų krovinių kiekis. Iš šios analizės matyti, kad minimalių pajėgumų riba labai dažnai yra mažesnė už faktinius „Corsica Linea“ vežamus kiekius ([196]).

5.2.1.3. Ažaksjo ir Propriano uostai nėra pakaitiniai

(548) „Corsica Linea“ mano, kad „Corsica Ferries“ teiginys, jog Ažaksjo ir Propriano uostai yra visiškai pakeičiami, yra nepagrįstas. „Corsica Linea“ teigimu, kelionės laiko analizė yra pagrindinis veiksnys, kurį konkurencijos institucijos pasirinko apibrėždamos „pasiekiamumo zoną“ ir nustatydamos galimą dviejų konkuruojančių paslaugų pakeičiamumą toje pasiekiamumo zonoje.

(549) Remiantis „Analysis“ tyrime pateikta informacija apie daugelio Korsikos savivaldybių, esančių Propriano uosto pasiekiamumo zonoje, keleiviams ilgiau keliaujant į Ažaksjo uostą nei į Propriano uostą jų išlaidos gerokai padidėtų ([197]).

([192]) „Analysis“ tyrimo duomenimis, Provanso Salono miestas yra visų 18 tirtų koncentruotų logistikos zonų geografinis centras (vidutinės koordinatės).

([193]) Siekiant apskaičiuoti kelionę keliais, „Analysis“ tyrime naudotos Prancūzijos valstybinės reikšmės kelių komiteto kaštų simuliatorius (vežimo keliais kaštams apskaičiuoti) ir svetainės „Mappy“ (atstumams apskaičiuoti) orientacinės vertės. „Analysis“ tyrime atsižvelgiama į i) degalų kaštus (apskaičiuoti suvartojamų degalų kaštai sudaro 0,319 EUR/km); ii) vairuotojo darbo užmokesčio kaštus (vairuojančių darbuotojų kaštai vienai transporto priemonei skirto darbo laiko valandai sudaro 17,39 EUR/val.); iii) kelių mokesčių kaštus; iv) nusidėvėjimo kaštus, t. y. techninės priežiūros ir remonto kaštus (transporto priemonės techninės priežiūros ir remonto kaštai sudaro 0,083 EUR/km), ir v) padangų remonto kaštus (padangų remonto kaštai sudaro 0,025 EUR/km).

([194]) Velkamųjų krovinių vežimo iš PAŽK regiono geografinio centro (Provanso Salono) į Tulono uostą kaštai sudaro 116 EUR, o į Marselio uostą – 41,14 EUR. Todėl, remiantis „Analysis“ tyrimu, važiavimas per Tuloną vietoje Marselio sausumos transporto kaštus vidutiniškai padidina 2,8 karto.

([195]) „Analysis“ tyrime į skaičiavimus taip pat įtraukti jūrų transporto kaštai, tačiau buvo laikoma, kad jūrų transporto kaina iš Tulono ir Marselio yra tokia pati, t. y. 40 EUR už linijinį metrą nuo krantinės iki krantinės (640 EUR už sunkvežimį, darant prielaidą, kad vidutinis sunkvežimio ilgis yra 16 metrų). Todėl šioje analizėje jūrų transporto kaštai yra lygūs nuliui.

([196]) „Analysis“ tyrime pažymima, kad PVPS nustatyta riba dažnai yra mažesnė už didžiausią „Corsica Linea“ kas mėnesį vežamų krovinių, kurie nėra pakaitiniai, kiekį: taip buvo šešis iš dvylikos 2023 m. mėnesių maršrute Marselis–Bastja ir penkis iš dvylikos 2023 m. mėnesių maršrute Marselis–Ažaksjo.

([197]) „Analysis“ tyrimo duomenimis, kelionė į vieną pusę iš Propriano ar jo apylinkių į Ažaksjo uostą reikštų maždaug 8,00 EUR papildomų vežimo keliais išlaidų, o mažam automobiliui, kuris sunaudoja 5,2 l degalų 100 km, degalų sąnaudos būtų 1,99 EUR už litrą.

5.2.2. *ES koncesijų taisyklių laikymasis*

5.2.2.1. Trumpas laikas, per kurį turėjo būti mobilizuoti laivai po kvietimo dalyvauti konkurse, nebuvo kliūtis „Corsica Ferries“ paraiškai pateikti

(550) „Corsica Linea“ mano, kad trumpas laikotarpis, praėjęs nuo PVPS sudarymo dienos iki paslaugų teikimo pradžios, negalėjo sutrukdyti „Corsica Ferries“ pateikti prašymą dėl PVPS sudarymo procedūros.

(551) *Pirma*, „Corsica Linea“ mano, kad 2022 m. gegužės 6 d. *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* paskelbtu viešu kvietimu pateikti pasiūlymus potencialiems kandidatams buvo pranešta, kad PVPS numatytos paslaugos turi būti pradėtos teikti 2023 m. sausio 1 d. Todėl potencialūs kandidatai buvo informuoti likus aštuoniems mėnesiams iki atitinkamų paslaugų teikimo pradžios dienos. Be to, apie PVPS įsigaliojimą 2023 m. sausio 1 d. taip pat buvo pranešta, kai tik 2022 m. sausio 22 d. Prancūzijos valdžios institucijos pradėjo konsultacijas su veiklos vykdytojais. Taigi, „Corsica Linea“ teigimu, visos laivybos bendrovės, galėjusios teikti pasiūlymus, apie PVPS pradžios dieną buvo informuotos nuo 2022 m. sausio mėn. ir ne vėliau kaip iki 2022 m. gegužės 6 d.

(552) *Antra*, „Corsica Linea“ pažymi, kad 2022 m. gegužės 6 d. paskelbtose konkurso taisyklėse buvo paskelbta, jog kandidatai paraiškas ir pasiūlymus turi pateikti iki 2022 m. liepos 25 d. ir kad visi derybų susitikimai preliminariai prasidės 2022 m. rugpjūčio mėn. Todėl kandidatas, kuris 2022 m. liepos mėn. pateikė rimtą pasiūlymą ir tikėjosi, kad galės laimėti konkursą, turėjo beveik penkis mėnesius pasirengti naudoti savo laivyną maršrutuose, dėl kurių jis teikia pasiūlymus.

(553) *Galiausiai*, kaip žinojo Prancūzijos valdžios institucijos, pasibaigus pasiūlymų pateikimo terminui (2022 m. liepos 25 d.), pasiūlymus pateikė tik „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ ir jos, nepažeisdamos Koncesijų direktyvos taisyklių, galėjo nuspręsti pratęsti derybų trukmę ir sutrumpinti laikotarpį nuo PVPS sudarymo dienos iki jų įsigaliojimo dienos. Kadangi „Corsica Ferries“ nebuvo kandidatas sudaryti PVPS, faktinė derybų etapo trukmė negalėjo pažeisti Koncesijų direktyvos.

5.2.2.2. Minimalūs reikalavimai neapėmė keičiamo laiko ir papildomų kelionių į abi puses

5.2.2.2.1. Minimalūs reikalavimai neapima keičiamo laiko ir papildomų reisų į abi puses

(554) „Corsica Linea“ primena, kad pagal Koncesijų direktyvos 37 straipsnį, perkančioji organizacija gali laisvai nustatyti minimalius reikalavimus ir savo nuožiūra nustatyti jų taikymo sritį ir turinį. Perkančiosios organizacijos konkurso dokumentuose nustatyti minimalūs reikalavimai gali būti suprantami tik laikantis griežtų jų formuluotės ribų.

(555) Šiuo atveju „Corsica Linea“ pažymi, kad šie reikalavimai buvo nustatyti konkurso taisyklių 2 straipsnio 4 dalyje. Taigi, „Corsica Linea“ teigimu, nors, siekiant suprasti tikslią kai kurių iš šių minimalių reikalavimų taikymo sritį, reikėjo remtis PVPS 1 priedu, visas 1 priedas negalėjo būti minimalus reikalavimas.

(556) „Corsica Linea“ teigimu, ši išvada leidžia daryti toliau nurodytas išvadas.

(557) Dėl papildomų reisų į abi puses „Corsica Linea“ visų pirma pažymi, kad jie nepaminėti konkurso taisyklių 2 straipsnio 4 dalyje. Joje nurodyti tik „tvarkaraščiai“ ir „paslaugų dažnumas“. Be to, papildomi reisai į abi puses PVPS 1 priede pateikiami tik kaip galimybė, o jų vykdymas paliekamas Prancūzijos valdžios institucijų nuožiūrai. Taigi šiose nuorodose nėra jokių požymių, susijusių su papildomų reisų į abi puses „tvarkaraščiais“ ar jų „dažnumu“, kaip tai suprantama pagal konkurso 2 straipsnio 4 dalyje nustatytą minimalų reikalavimą. Be to, „Corsica Linea“ teigimu, perkančiosios organizacijos įgyvendinant sutartį atsiradusios galimybės išraiškos neįmanoma prilyginti minimaliam reikalavimui pagal Koncesijų direktyvos 37 straipsnį, t. y. „sąlygoms ir charakteristikoms (ypač techninėms, fizinėms, funkcinėms ir teisinėms), kurias turi atitikti arba turėti bet kuris pasiūlymas“.

(558) Dėl keičiamo laiko reisų į abi puses „Corsica Linea“ pažymi, kad keičiamo laiko reisai į abi puses nenurodyti nei konkurso taisyklių 2 straipsnio 4 dalyje, nei 1 priede. Taigi iš šių nuostatų negalima daryti išvados, kad yra kokios nors specifinės ypatybės, susijusios su reisais, kurių laiką galima keisti, atsižvelgiant į tvarkaraščius ar reisus, kurie yra vieninteliai minimalūs reikalavimai.

(559) Atsižvelgiant į tai, kad nei papildomi reisai į abi puses, nei keičiamo laiko reisai nėra minimalus reikalavimas, pagal konkurso taisykles, priešingai, nei teigia „Corsica Ferries“, negalėjo būti reikalaujama turėti tokių reisų į abi puses laivyną, kuris jiems turėjo būti specialiai paskirtas. „Corsica Linea“ teigimu, tai patvirtina dvi papildomos priežastys.

(560) Pirma, pagal PVPS 17 ir 18 straipsnius (285–287 konstatuojamosios dalys) pažymėtina, kad nors OTC turi nuspręsti dėl keičiamo laiko ir papildomų reisų į abi puses įgyvendinimo, ši galimybė nesiejama su įpareigojimu mobilizuoti vieną ar daugiau laivų, kad jie vykdytų į šiuos reisus ([198]).

(561) Antra, pripažinti, kaip „Corsica Ferries“, kad perkančiosios organizacijos būtų reikalavusios turėti papildomą laivą, kad būtų galima greitai reaguoti į kelių papildomų ar keičiamo laiko reisų į abi puses galimybę, nebūtų buvę ekonomiškai prasminga, atsižvelgiant į dideles papildomų kompensacijų sumas, kurios būtų buvusios reikalingos laivų, kurie iš esmės būtų buvę nenaudojami, imobilizavimo išlaidoms padengti.

5.2.2.2.2. „Corsica Linea“ pasiūlymai atitiko konkurso taisykles

(562) *Pirma*, „Corsica Linea“ pažymi, kad dėl keičiamo laiko ir papildomų reisų į abi puses jos galutiniai pasiūlymai nepakeitė PVPS projekto 1 priedo ar 16 ir 17 straipsnių. 1 priede, pateiktame galutiniam „Corsica Linea“ pasiūlymui dėl 1, 3 ir 5 pirkimo dalių pagrįsti, tik pateiktas pasiūlymas dėl papildomų reisų į abi puses, remiantis jos žiniomis apie jūrų transporto paslaugas.

(563) *Antra*, dėl laivų (keleivių ir krovinių) vežimo pajėgumų „Corsica Linea“ mano, kad laivų, kuriuos ji skyrė įvairioms pirkimo dalims, pajėgumai atitinka minimalius krovinių ir keleivių vežimo pajėgumus. „Corsica Linea“ taip pat teigia, kad visi jos laivai atitinka minimalų riboto judumo asmenų kajučių skaičių ([199]).

5.2.2.3. PVPS trukmė atitinka ES teisę

(564) „Corsica Linea“ pritaria Komisijos preliminariai pagrįstos PVPS trukmės analizei. Šiuo klausimu ji pateikė dvi papildomas pastabas.

(565) *Pirma*, „Corsica Linea“ mano, kad PVPS trukmė atitinka ES teisėje nustatytus standartus. Šiuo atžvilgiu „Corsica Linea“ nurodo Komisijos sprendimų priėmimo praktiką, susijusią su jūrų transporto paslaugų viešojo pirkimo sutartimis Kroatijoje ([200]) ir Norvegijoje ([201]), kurios galioja beveik dešimt metų.

(566) *Antra*, PVPS vykdyti reikalingos koncesininkų investicijos, priešingai nei teigia „Corsica Ferries“.

([198]) Šiuo klausimu „Corsica Linea“ pabrėžia, kad, kaip numatyta PVPS 17 ir 18 straipsniuose, techninės stebėsenos komitetai yra atsakingi už tai, kad būtų atsižvelgta į konkretų poreikį, kuris pateisintų šių priemonių įgyvendinimą siekiant pritaikyti jūrų transporto paslaugas, t. y. keičiamo laiko ir papildomus reisus į abi puses, ir į bet kokius konfliktus, susijusius su rangovo laivyno naudojimu.

([199]) „Corsica Linea“ nurodo, kad laive „Paglia Orba“ iš pradžių buvo viena riboto judumo asmenų kajutė. Tačiau, atsižvelgiant į konkurso metu „Corsica Linea“ prisiimtą įsipareigojimą, šis laivas i) turėjo būti pakeistas vienu iš kitų septynių paslaugai teikti skirto laivyno laivų, jei pagal PVPS 20 straipsnį viešosioms paslaugoms teikti reikėjo dviejų riboto judumo asmenų kajučių, ir ii) atnaujinus šį laivą buvo greitai įrengta antra riboto judumo asmenų kajutė. Šiuo klausimu „Corsica“ Linea nurodo 2019 m. kovo 19 d. Bastja administracinio teismo sprendimą (*Société La Méridionale*, Nr. 1900289), kuriame pripažinta galimybė prisiimti „įsipareigojimą“ vykdyti sutartį. Dabar ši atitiktis pasiekta, todėl „Paglia Orba“ dabar turi dvi riboto judumo asmenų kajutes.

([200]) 2018 m. liepos 12 d. Komisijos sprendimai bylose SA.48119 – Kroatija – *Kroatijos keltų VPĮ* (OL C 339, 2018 9 21, p. 1) ir SA.49523 – Kroatija – *Kroatijos keltų VPĮ Nr. 3* (OL C 339, 2018 9 21, p. 2).

([201]) Žr. 25 išnašą.

(567) „Corsica Linea“ pažymi, kad reikėtų atskirti paslaugų koncesijos sutartis (pvz., PVPS), susijusias su paslaugos teikimu, ir infrastruktūros statybos / modernizavimo koncesijos sutartis, kurios susijusios su infrastruktūros statyba ir kurioms reikalingos didelės investicijos. Antruoju atveju, kadangi pats infrastruktūros sukūrimas yra sutarties dalykas, koncesininko investicijos turi būti tiksliai aprašytos koncesijos sutartyje. Taip nėra paslaugų pirkimo sutarčių atveju, kai koncesininkas, prižiūrint perkančiajai organizacijai, turi nuspręsti, kokios investicijos yra būtinos siekiant užtikrinti, kad visada būtų prieinamos materialinės priemonės, reikalingos tinkamai teikti paslaugą ir užtikrinti, kad ji būtų teikiama.

(568) „Corsica Linea“ pažymi, kad nagrinėjamu atveju kandidatai turėjo teikti paslaugas naudodami savo laivus ir turėti specialų ir didelio našumo laivyną per visą PVPS vykdymo laikotarpį, kartu laikytis taikomų aplinkosaugos reikalavimų.

(569) „Corsica Linea“ apibūdina taikytinos teisinės sistemos, visų pirma Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2023/959 ([202]) ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2023/1805 ([203]), raidą.

(570) „Corsica Linea“ teigimu, Direktyvoje (ES) 2023/959 nustatyta, kad kvotų paskirstymo sistema ir jūrų transporto veiklai taikomi atsisakymo reikalavimai taikomi 100 % laivų išmetamo teršalų kiekio, remiantis progresiniu tvarkaraščiu (40 % nuo 2024 m. ir 100 % nuo 2026 m.). Be to, Reglamente (ES) 2023/1805 numatytos priemonės, kuriomis siekiama sumažinti transporto sektoriuje naudojamų degalų išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų intensyvumą (nuo 2 % 2025 m. iki 80 % iki 2050 m.).

(571) „Corsica Linea“ aiškina, kad norint taikyti šias taisykles reikia investuoti į mažiau taršius laivus, kad būtų išvengta didelių mokesčių. „Corsica Linea“ vertinimu, šių laivų suderinimo su aplinkos apsaugos standartais išlaidos siekia 12 mln. EUR. Ji taip pat nurodo, kad ji investavo 145 mln. EUR į naują suskystintų gamtinių dujų laivą, kuris turėtų būti pristatytas 2026 m. ir galėtų būti paskirtas PVPS vykdyti.

(572) Galiausiai „Corsica Linea“ pažymi, kad šie sprendimai dėl investicijų neturi įtakos kompensacijos dydžiui, nes pagal sutartį kompensacijos suma ribojama pagal pasiūlymuose pateiktas preliminarias veiklos sąskaitas, kurios turi visišką sutartinę galią (PVPS 9 priedas). Todėl, jos nuomone, koncesininkai turi būti informuoti apie pajamas, gautas teikiant paslaugas per pakankamai ilgą laikotarpį.

5.2.3. *PVPS nėra valstybės pagalba arba bent jau joms netaikomas reikalavimas pranešti pagal VESP sprendimą*

(573) „Corsica Linea“ mano, kad priemonės nėra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, nes jos atitinka visus keturis *Altmark* kriterijus, visų pirma ketvirtąjį. Bet kuriuo atveju priemonės atitinka visus VESP sprendime nustatytus kriterijus, todėl joms netaikomas įpareigojimas apie jas pranešti Komisijai.

5.2.3.1. PVPS atitinka ketvirtąjį *Altmark* kriterijų

(574) Priešingai sprendime pradėti procedūrą pateiktai Komisijos preliminariai analizei, „Corsica Linea“ mano, kad per PVPS sudarymo procedūrą iš tiesų buvo daromas realus konkurencinis spaudimas, dėl kurio buvo galima atrinkti ekonomiškai naudingiausią bendruomenei pasiūlymą.

([202]) 2023 m. gegužės 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2023/959, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Sąjungoje, ir Sprendimas (ES) 2015/1814 dėl Sąjungos šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos rinkos stabilumo rezervo sukūrimo ir veikimo, (OL L 130, 2023 5 16, p. 134, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj).

([203]) 2023 m. rugsėjo 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/1805 dėl atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro naudojimo jūrų transporto sektoriuje, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB, (OL L 234, 2023 9 22, p. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

(575) *Pirma*, „Corsica Linea“ pažymi, kad nė vienas Prancūzijos ar užsienio jūrų transporto veiklos vykdytojas, išskyrus „Corsica Ferries“, „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“, nepareiškė susidomėjimo Korsikos rinka, atsakydamas į įvairius Prancūzijos paskelbtus kvietimus pateikti pasiūlymus ar viešas konsultacijas arba vykdydamas maršrutus pagal VPĮ schemą.

(576) *Antra*, „Corsica Linea“ pažymi, kad, kiek tai susiję su jūrų transporto paslaugų į Proprianą, dėl kurių „Corsica Linea“ konkuravo su „La Méridionale“, PVPS, buvo užfiksuota pakankama konkurencija, kad teritorinė bendrija galėtų pasirinkti ekonomiškai naudingiausią pasiūlymą. Kalbant apie kitas su „Corsica Linea“ sudarytas PVPS (Bastja, Il Rusas ir Ažaksjo), pažymėtina, kad konkuruojančio pasiūlymo nebuvimas iš esmės visiškai nepaneigia pakankamo konkurencinio spaudimo buvimo, kad ketvirtasis *Altmark* kriterijus būtų laikomas įvykdytu ([204]).

(577) *Trečia*, „Corsica Linea“ teigimu, buvo daromas didelis konkurencinis spaudimas, nes visuotinai žinoma, kad trys veiklos vykdytojai („Corsica Linea“, „La Méridionale“ ir „Corsica Ferries“) galėjo teikti paraiškas dėl PVPS sudarymo procedūrų.

(578) *Ketvirta*, dėl OTC ir CdC vykdytos derybų procedūros gerokai sumažėjo kompensacijos, kurios buvo prašyta tarp „Corsica Linea“ pateiktų pirminių ir galutinių pasiūlymų dėl pirkimo dalių, kurių ji buvo pripažinta laimėtoja, suma, o tai rodo, kad Prancūzijos valdžios institucijos turėjo realią derybinę galią.

(579) *Galiausiai* bet kuriuo atveju, nors dėl kai kurių pirkimo dalių buvo gautas tik vienas galutinis pasiūlymas, Prancūzijos valdžios institucijos neprivalėjo jų priimti, jei jie būtų laikomi pernelyg brangiais.

5.2.3.2. Bet kuriuo atveju PVPS atitinka VESP sprendimą

(580) „Corsica Linea“ mano, kad nagrinėjamos priemonės atitinka visus VESP sprendimo kriterijus, priešingai nei Komisija teigia sprendimo pradėti procedūrą 395–398 konstatuojamosiose dalyse. Ji mano, kad i) VESP sprendimas taikomas šiam atvejui; ii) tam tikri jūrų maršrutai neviršija pranešimo apie išimtį ribos ir iii) PVPS atitinka visus kitus VESP sprendimo kriterijus.

5.2.3.2.1. VESP sprendimas taikomas mišrioms paslaugoms (kroviniai / keleiviai)

(581) „Corsica Linea“ nesutinka su preliminaria Komisijos nuomone, kad VESP sprendimas taikomas tik keleivinių vežimui jūrų transportu, nes, be kita ko, VESP sprendime nustatyta riba tik pagal vežamų keleivių skaičių.

(582) „Corsica Linea“ teigimu, Komisijos siūlomas aiškinimas akivaizdžiai prieštarauja paties teksto formuluotei ir jo tikslui, kaip paaiškinta VESP sprendimo 24 konstatuojamojoje dalyje. Iš šios konstatuojamosios dalies matyti, kad visas jūrų transportas (įskaitant krovinių vežimą) patenka į VESP sprendimo taikymo sritį. Jei būtų pritarta Komisijos aiškinimui, nė vienai jūrų krovinių vežimo paslaugai negalėtų būti taikomas VESP sprendimas, o tai prieštarautų vienodo požiūrio principui.

(583) Šiuo klausimu „Corsica Linea“ pažymi, kad pagal Komisijos sprendimų priėmimo praktiką VESP sprendimą galima taikyti mišrioms paslaugoms, kurių keleivių srauto riba, nustatyta VESP sprendime, nebuvo viršyta ([205]).

(584) Be to, „Corsica Linea“ mano, kad VESP sprendime pateikta nuoroda į vieną keleivių skaičiaus ribą yra pateisinama vien tuo, kad keleivių srautas yra nebent bendras konkretaus maršruto ekonominės svarbos rodiklis. „Corsica Linea“ nuomone, sunku įsivaizduoti, kad tuo pačiu maršrutu galėtų būti vežami krovinių kiekiai, kurie neatitinka keleivių srauto.

([204]) 2013 m. rugsėjo 16 d. Sprendimas *Iliad*, T-325/10, ECLI:EU:T:2013:472, 240–254 punktai.

([205]) „Corsica Linea“ nurodo 2021 m. rugsėjo 30 d. Komisijos sprendimo (ES) 2022/1328 dėl priemonių SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), kurias Italija ir Lacijaus regionas taikė bendrovei „Laziomar“ ir ją įsigijusiai bendrovei CLN (OL L 200, 2022 7 29, p. 154, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/1328/oj), 484 ir paskesnius punktus.

5.2.3.2.2. Tenkinamos visos VESP sprendime nustatytos sąlygos

(585) „Corsica Linea“ mano, kad PVPS atitinka VESP sprendimo 4 straipsnį: ji pažymi, kad nagrinėjamu atveju iš tiesų yra pavedimas, apimantis visus tame straipsnyje nustatytus reikalavimus, kaip Komisija pažymi sprendimo pradėti procedūrą 275 ir paskesnėse konstatuojamosiose dalyse ([206]).

(586) „Corsica Linea“ taip pat mano, kad PVPS atitinka VESP sprendimo 5 ir 6 straipsnius, atsižvelgiant į tai, kad PVPS nustatyti kompensacijos apskaičiavimo ir tikrinimo, ar nėra kompensacijos permokos, metodai, kaip Komisija pažymėjo sprendime pradėti procedūrą (345–377 konstatuojamosios dalys).

(587) Galiausiai „Corsica Linea“ mano, kad PVPS atitinka VESP sprendimo 7 straipsnyje nustatytas sąlygas, nes Prancūzijos valdžios institucijos platformoje TED (kurioje išvardytos visos valstybių narių sutartys ir koncesijos, viršijančios ribas, dėl kurių privaloma skelbti Sąjungos lygmeniu) paskelbė pranešimą apie koncesijos suteikimą, susijusį su PVPS, kuriame pateikiama visa VESP sprendimo 7 straipsnyje reikalaujama informacija ([207]).

5.3. **„La Méridionale“ pastabos**

(588) „La Méridionale“ savo pastabose pirmiausia teigia, kad PVPS nėra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Bet kuriuo atveju PVPS atitinka VESP sprendimo sąlygas ir joms netaikomas reikalavimas iš anksto pranešti Komisijai. PVPS trukmė atitinka VESP bendrąsias nuostatas ([208]).

5.3.1. *PVPS nėra valstybės pagalba*

(589) „La Méridionale“ mano, kad PVPS jai nesuteikė jokio pranašumo, nes atitinka visus *Altmark* kriterijus, įskaitant pirmąjį ir ketvirtąjį kriterijus.

5.3.1.1. PVPS atitinka pirmąjį *Altmark* kriterijų

(590) „La Méridionale“ mano, kad PVPS taikymo sritis atitinka viešųjų paslaugų poreikį. Ji teigia, kad Prancūzijos valdžios institucijos teisingai nustatė i) velkamųjų krovinių vežimo paklausą tarp naudotojų ii) ir rinkos nepakankamumą. Galiausiai ji laikėsi nuomonės, kad iii) Prancūzija PVPS nustatė proporcingai viešųjų paslaugų poreikiui.

5.3.1.1.1. Prancūzija teisingai nustatė paklausą tarp naudotojų

(591) „La Méridionale“ mano, kad Prancūzija teisingai nustatė krovinių ir keleivių vežimo jūrų transportu paklausą tarp naudotojų. Tai ypač pasakytina apie velkamųjų krovinių vežimą jūrų transportu, dėl kurio „La Méridionale“ pateikė įvairių pastabų.

(592) „La Méridionale“ nurodo, kad ji pavedė „Deloitte“ atlikti dvi ekonomines analizes (toliau – **„Deloitte“ ataskaita**), visų pirma dėl i) Tulono ir Marselio uostų pakeičiamumo nebuvimo velkamųjų krovinių vežimo jūrų transportu srityje. „La Méridionale“ teigia, kad „Deloitte“ ataskaita patvirtina Prancūzijos valdžios institucijų analizę, kad Marselio uosto ir Tulono uosto pakeičiamumas velkamųjų krovinių vežimo srityje yra labai mažas.

(593) *Pirma*, vertinant kokybiškai, surinkti įrodymai rodo, kad vežėjai, norintys kuo labiau sumažinti savo sąnaudas, Tulono nelaiko Marselio alternatyva dėl šių priežasčių:

— Marselio uostas yra strategiškai įsikūręs Ronos slėnio žiotyse, netoli daugelio visame slėnyje esančių logistikos bazių,

([206]) Šiuo klausimu „Corsica Linea“ pažymi, kad PVPS 2 straipsnyje daroma aiški nuoroda į VESP sprendimą.
([207]) Skelbimas apie paslaugų koncesijos suteikimą, OL S 15/2023.
([208]) „La Méridionale“ nurodo, kad jos pastabos taikomos tik PVPS, kurias ji sudarė individualiai arba kartu su „Corsica Linea“.

— jis siūlo veiklos vykdytojams daugiarūšį tinklą ir yra dviejų pagrindinių Europos krovinių vežimo koridorių (Vidužemio jūros ir Šiaurės jūros-Vidužemio jūros ašies) kryžkelėje,

— Marselio pasiekiamumo zona apima visą Prancūzijos pietrytinį rajoną ([209]), o Tulono uostas yra kur kas labiau vietinės reikšmės, jį sudaro tik trys verslo parkai ([210]),

— pavojingųjų krovinių negalima vežti į Tuloną, nes jie yra uždrausti uoste dėl to, kad jis yra netoli karinių objektų.

(594) *Antra*, vertinant kiekybiškai, „La Méridionale“ nurodo, kad „Deloitte“ ataskaitoje patvirtinama, jog Marselio ir Tulono uostai yra labai menkai pakeičiami velkamųjų krovinių srityje. „Deloitte“ ataskaitoje apskaičiuota, kad tuo atveju, jei kaina Marselyje padidėtų 5–10 %, mažiau nei 20 % vežėjų rinktųsi Tulono uostą, o ne Marselio uostą.

(595) Šiai išvadai padaryti „Deloitte“ ataskaitoje pirmiausia buvo naudojamos dvi duomenų bazės, t. y. i) vieša duomenų bazė, kurioje išvardytos 2015 m. koncentruotos logistikos zonos ([211]) ir išplėstinės logistikos zonos ([212]) Prancūzijoje ([213]), ir ii)„La Méridionale“ pateikta 2021 m. jos velkamųjų krovinių vežėjų klientų sandėlių, esančių žemyninėje Prancūzijoje, duomenų bazė. Remiantis šiomis duomenų bazėmis nustačius įvairius sandėlius, „Deloitte“ ataskaitoje buvo nustatytos bendros krovinių vežimo į Korsiką išlaidos, taikant 35 EUR/TM jūrų transporto kainą Tulono ir Marselio uostams ir 1,13 EUR vežimo keliais kainą už kilometrą ([214]).

(596) Remiantis „Deloitte“ ataskaita, rezultatai rodo, kad tuo atveju, jei kelionės iš Marselio uosto kaina padidėtų 10 %, didžiajai daugumai vežėjų būtų ekonomiškai racionalu ir toliau vykti per Marselio uostą. Perėjimas į Tulono uostą būtų naudingas vidutiniškai tik 4,7 % vežėjų. „Deloitte“ ataskaitoje daroma išvada, kad 80 % velkamųjų krovinių uždarosios paklausos Marselyje įvertis buvo atsargus.

([209]) „Deloitte“ ataskaitoje daroma nuoroda į 2019 m. liepos 4 d. bendrovės „Uply“ (bendrovės, kurios specializacija – krovinių vežimas, visų pirma keliais) svetainės žemėlapius, kurie skelbiami adresu market-insights.upply.com/en/the-real-map-of-the-major-hinterlands-for-container-shipping (žiūrėta 2024 m. spalio 18 d.), ir žemėlapius, pateiktus Marselio miestų planavimo agentūros ataskaitos „Logistika PAŽK regione. Diagnostika ir iššūkiai“ (2019 m. sausio mėn.), kuri skelbiama adresu https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (p. 16) (žiūrėta 2024 m. spalio 18 d.).

([210]) „La Méridionale“ nurodo i) Marselio miestų planavimo agentūros ataskaitą „Logistika PAŽK regione. Diagnostika ir iššūkiai“ (2019 m. sausio mėn.), kuri skelbiama adresu https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (žiūrėta 2024 m. spalio 18 d.) ir ii) 2020 m. birželio 18 d. Varo PPR vardu konsultanto atliktą tyrimą, kurio tikslas – ištirti energijos srautus uostuose aplink Tulono įlanką ir jos hinterlandą ir iš kurio matyti, kad Tulono uosto pasiekiamumo zona apima tik teritoriją tarp Bandolio, Sinio ir Hjero miestų (tyrimas skelbiamas adresu 0acf6059-3ee3-be1e-1214-59847ece5a39 (interreg-maritime.eu) (2024 m. spalio 18 d.). Pasak „La Méridionale“, antrojo tyrimo p. 5 pateiktas skaičius aiškiai rodo, kad Tulono uosto pasiekiamumo zona apima tik tris pagrindinius netoli uosto esančius verslo parkus, t. y.: Sinio verslo parką, Tulono Vakarų verslo centrą ir Tulono Rytų verslo parką.

([211]) Remiantis „Deloitte“ ataskaita, koncentruota logistikos zona – tai teritorija, kurioje kiekvienas didesnio kaip 5 000 m^2 ploto sandėlis ar logistikos platforma yra nutolę mažiau nei du kilometrai vienas nuo kito. Kiekvieną logistikos zoną sudaro ne mažiau kaip trys sandėliai arba logistikos platformos, kurių plotas didesnis nei 5 000 m^2.

([212]) Remiantis „Deloitte ataskaita“, išplėstinė logistikos zona – tai zona, kurioje kiekvienas daugiau kaip 5 000 m^2 ploto sandėlis ar logistikos platforma yra nutolę mažiau nei šeši kilometrai vienas nuo kito. Kiekvieną logistikos zoną sudaro ne mažiau kaip trys sandėliai arba logistikos platformos, kurių plotas didesnis nei 5 000 m^2.

([213]) 2015 m. Prancūzijos sandėlių ir logistikos zonų atlasas, skelbiamas adresu https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015 (žiūrėta 2024 m. spalio 18 d.).

([214]) „Deloitte“ ataskaitoje daroma nuoroda į valstybinės reikšmės kelių komiteto 2019 m. duomenis, pagal kuriuos 40 tonų tolimųjų reisų sunkvežimio metinės sąnaudos yra 1,13 EUR/km. Jos apima vairuotojo išlaidas, transporto priemonės nuosavybės ir finansavimo išlaidas, degalų, padangų, techninės priežiūros, rinkliavų ir vinječių sąnaudas, draudimo išlaidas ir transporto priemonių mokesčius.

5.3.1.1.2. Prancūzija teisingai išnagrinėjo rinkos nepakankamumą

5.3.1.1.2.1. „Corsica Ferries“ privati pasiūla nesant PVPS nėra tikėtina

(597) „La Méridionale“ mano, kad Prancūzijos valdžios institucijos teisingai išnagrinėjo rinkos nepakankamumą, dėl kurio atsiranda jūrų transporto tarp Korsikos ir Marselio uosto viešosios paslaugos poreikis.

(598) Šiuo klausimu ji pažymi, kad „Corsica Ferries“ pasiūlymas, pateiktas per konsultacijas su veiklos vykdytojais, negali būti laikomas įtikimu, nes pajėgumai, kuriuos „Corsica Ferries“ naudotų nesant PVPS, neatitiko Tulono uosto pajėgumų. Remiantis „Deloitte“ ataskaita, „Corsica Ferries“ nurodyti pajėgumai nesant PVPS ([215]) buvo pagrįsti 539 % užimtumo lygiu Tulono uoste 2023–2028 m. laikotarpiu ([216]), t. y. krovinių kiekis daugiau nei penkis kartus viršijo dabartinius uosto pajėgumus.

5.3.1.1.2.2. Tai, kad 2024 m. „La Méridionale“ pradėjo eksploatuoti maršrutą Tulonas–Il Rusas pagal VPĮ schemą, nekelia abejonių dėl rinkos nepakankamumo buvimo

(599) „La Méridionale“ teigia, kad nuo 2024 m. pradėjo eksploatuoti naują maršrutą tarp Tulono ir Livorno (Italija) su sustojimu Il Ruse. Tačiau ji pažymi, kad ši iniciatyva neturi jokios įtakos Prancūzijos valdžios institucijų išvadoms dėl rinkos nepakankamumo, pateisinančio PVPS sudarymą.

(600) „La Méridionale“ pakartoja, kad pagal VPĮ schemą, taikomą tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos, ji gali laisvai siūlyti naujas paslaugas ne pagal PVPS. Šiuo atžvilgiu ji pažymi, kad nuo 2023 m. birželio mėn. pasikeitus jos akcininkų struktūrai ir valdymui, ji parengė naują komercinę strategiją, pagal kurią buvo pradėti eksploatuoti nauji tarptautiniai maršrutai. Naujasis maršrutas į Italiją tiesiogiai atitinka šį tikslą.

(601) *Pirma*, „La Méridionale“ teigia, kad šis maršrutas apima tik keleivių vežimą ir visų pirma skirtas turistams. Taigi jis neapima krovinių ar keleivių pacientų vežimo.

(602) *Antra*, „La Méridionale“ nurodo, kad maršruto Tulonas–Il Rusas ir jam priskirto laivo „Kalliste“ veiklos sąskaitos laikomos atskirai nuo maršrutų Marselis–Ažaksjo ir Marselis–Porto Vekjas, eksploatuojamų pagal PVPS, apskaitos, taip užtikrinant, kad nebūtų kryžminio subsidijavimo, susijusio su laivų nusidėvėjimo ir eksploatavimo išlaidomis.

(603) Šiuo atžvilgiu „La Méridionale“ atmeta sprendimo pradėti procedūrą 216 konstatuojamojoje dalyje pateiktą „Corsica Ferries“ kritiką, kad „Corsica Linea“ naudojo laivą „Kalliste“, o tai būtų galėję sutrukdyti „La Méridionale“ vykdyti įsipareigojimus pagal PVPS.

(604) „La Méridionale“ aiškina, kad, nors 2023 m. liepos ir rugpjūčio mėn. laivu „Kalliste“ iš tiesų naudojosi „Corsica Linea“, tai buvo atsakas į išskirtinę situaciją, kai dėl gaisro „Corsica Linea“ laive („Monte d'Oro“) jo eksploatavimas buvo nutrauktas kelis mėnesius, o po to „Corsica Linea“ aiškiai paklausė „La Méridionale“, ar ji galėtų laikinai nuomoti „Kalliste“ savo maršrutams eksploatuoti.

(605) Be to, „La Méridionale“ nurodo, kad nors PVPS 2 priede (paslaugų programa) „Kalliste“ iš tiesų yra priskirtas 3 pirkimo daliai (Marselis–Porto Vekjas) ir kad tuo grindžiamos preliminarios veiklos sąskaitos (PVPS 9 priedas), jį galima priskirti kitiems maršrutams pagal PVPS 20 straipsnyje numatytą laivo pakeitimo mechanizmą arba vykdyti papildomą reisą į abi puses, dėl kurio nusprendė Prancūzijos valdžios institucijos.

([215]) Remiantis „Deloitte“ ataskaita, „Corsica Ferries“ nurodė, kad nesudarius PVPS ji gerokai padidintų savo veiklą Tulone – nuo vidutiniškai 397 112 TM per metus 2016–2019 m. laikotarpiu iki vidutiniškai 2 675 288 TM per metus 2023–2028 m. laikotarpiu, o tai atitinka 574 % padidėjimą jos pasiūlyme.

([216]) „Deloitte“ ataskaitoje šis užimtumo lygis apskaičiuojamas remiantis metiniu vidutiniu 2016–2019 m. „Corsica Ferries“ pervežtų tiesinių metrų skaičiumi (397 112 TM), kuris atitinka dabartinį 80 % Tulono uosto užimtumo lygį pagal Varo PPR, ir metiniu vidurkiu, kurį 2023–2028 m. nurodė „Corsica Ferries“ (2 675 288 TM), o tai atitinka 539 % Tulono uosto užimtumą.

5.3.1.1.3. Prancūzijos valdžios institucijos nustatė proporcingus viešųjų paslaugų įsipareigojimus

5.3.1.1.3.1. Minimalūs krovinių vežimo pajėgumo įsipareigojimai yra proporcingi nustatytam viešųjų paslaugų poreikiui

(606) „La Méridionale“ ginčija Komisijos preliminarią poziciją, kad minimalūs krovinių vežimo pajėgumai buvo nustatyti PVPS taip, kad viešoji paslauga bet kuriuo metu galėtų patenkinti didžiausią paklausą, nustatytą pagal istorinius duomenis.

(607) „La Méridionale“ aiškina, kad Prancūzijos valdžios institucijos minimalų kroviniams vežti reikalingą pajėgumą nustatė remdamosi 2030 m. liepos mėn. vidurkiu vienam reisui, kuris yra didesnis už vidutinį vidurkį reisui kitais 2030 m. mėnesiais. Atsižvelgiant į eismo skirtumus, kurie priklauso nuo savaitės dienos ir mėnesio, šis mėnesio vidurkis neleidžia bet kuriuo metu patenkinti didžiausios paklausos. Pasak „La Méridionale“, mėnesio vidurkis 2030 m. liepos mėn. ir kiti mėnesio vidurkiai apima reisus, kai paklausa viršija pasirinktus minimalius pajėgumus.

(608) Šiuo atžvilgiu „La Méridionale“ pabrėžia, kad iš 2021 ir 2022 m. „La Méridionale“ eksploatuojamų maršrutų laivų krovinių apimties analizės matyti, kad PVPS nustatyti minimalūs krovinių vežimo pajėgumai nėra pernelyg dideli, nes jie buvo viršyti didelėje reisų dalyje ([217]). Analizė pagal mėnesius ir dienas rodo, kad 2021 ir 2022 m. minimalūs pajėgumai buvo reguliariai viršijami kiekvieną metų mėnesį ir kiekvieną savaitės dieną. Todėl PVPS nustatyti pajėgumai negali būti laikomi neproporcingais.

(609) Galiausiai „La Méridionale“ aiškina, kad minimalių pajėgumų nustatymas 2030 m. liepos mėn. atitinka apribojimus, su kuriais įmonės susiduria valdydamos savo laivyną. Todėl, atsižvelgiant į laivyno valdymo ekonominius suvaržymus ir laivų nusidėvėjimo laikotarpius, nebuvo įmanoma nustatyti minimalių pajėgumų kiekvieną mėnesį ar net kartą per metus. „La Méridionale“ aiškina, kad, atsižvelgiant į laivų vertę, veiklos vykdytojams vykdant sutartį sunku pakeisti laivus tiek ekonominiu, tiek veiklos požiūriu. Kita vertus, PVPS nustatyti viešųjų paslaugų įsipareigojimai leidžia pradėti eksploatuoti laivus, kuriuos naudojant galima teikti viešąsias paslaugas visą PVPS galiojimo laikotarpį ir valdyti didžiausias apkrovas.

5.3.1.1.3.2. Minimalaus pajėgumo įsipareigojimai, susiję su vienu reisu vežamų vairuotojų skaičiumi, yra proporcingi viešųjų paslaugų poreikiui

(610) „La Méridionale“ teigia, kad, priešingai nei savo skunde tvirtina „Corsica Ferries“, PVPS nustatyti minimalūs vairuotojų vežimo pajėgumai nėra neproporcingi.

(611) Remiantis „La Méridionale“ pateiktais duomenimis, „Deloitte“ ataskaitoje įvertintas faktinis vairuotojų, kurie 2021 m. ir 2022 m. lydėjo krovinius, vežamus „La Méridionale“ laivais, skaičius. Ataskaitoje nustatyta, kad PVPS nustatyti minimalūs pajėgumai, susiję su vairuotojų skaičiumi, nėra pernelyg dideli, nes 2021 m. ir 2022 m. jie jau buvo viršyti arba pasiekti didelėje reisų dalyje ([218]).

5.3.1.2. PVPS atitinka ketvirtąjį *Altmark* kriterijų

(612) *Pirma*, „La Méridionale“ teigimu, sutarčių sudarymo kriterijai neturėjo įtakos Prancūzijos gebėjimui atrinkti kandidatą, galintį teikti paslaugas mažiausia kaina bendruomenei. „La Méridionale“ mano, kad „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ pateikė konkuruojančius pasiūlymus dėl maršrutų Porto Vekjas (3 pirkimo dalis) ir Proprianas (4 pirkimo dalis). Abiem atvejais Prancūzijos valdžios institucijos priėmė mažiausios kainos pasiūlymą.

([217]) Iš „Deloitte“ ataskaitos matyti, kad 2021 m. beveik trečdalis „La Méridionale“ eksploatuojamų reisų tarp Marselio ir Ažaksjo jau viršijo minimalius PVPS nustatytus krovinių vežimo pajėgumus. 2022 m. taip buvo vykdant 40 % „La Méridionale“ reisų tarp Marselio ir Ažaksjo.

([218]) Remiantis „Deloitte“ ataskaita, 2021 m. 40 % ir 2022 m. 43 % „La Méridionale“ vykdomų reisų tarp Marselio ir Ažaksjo buvo pasiekti arba viršyti minimalūs velkamųjų krovinių vairuotojų pajėgumai, nustatyti PVPS.

(613) *Antra*, „La Méridionale“ nurodo, kad trys laivybos bendrovės („Corsica Ferries“, „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“) pateikė atsakymus per konsultacijas su veiklos vykdytojais, todėl kandidatų skaičius (du) atitiko atsakymų į konsultacijas su veiklos vykdytojais skaičių. Be to, tai, kad nebuvo kitų paraiškas pateikusių laivybos bendrovių, patvirtina, kad rinkoje nepopuliarūs mažai pelningi maršrutai, pavyzdžiui, maršrutai į Korsiką.

5.3.2. *PVPS yra suderinamos su VESP sprendimu*

5.3.2.1. VESP sprendimas taikomas PVPS

(614) „La Méridionale“ ginčija Komisijos preliminarią nuomonę, kad VESP sprendimas taikomas tik keleivių vežimo maršrutams, o ne ir kitoms jūrų transporto paslaugoms (visų pirma krovinių vežimui). Pirma, ji mano, kad VESP sprendime nenurodyta, jog jis netaikytinas mišrioms paslaugoms, ir kad Komisija negali pateikti tokio siauro aiškinimo; antra, bet kuriuo atveju ji mano, kad toks aiškinimas atitinka Komisijos sprendimų priėmimo praktiką ([219]).

5.3.2.2. PVPS atitinka VESP sprendimą

(615) „La Méridionale“ mano, kad PVPS atitinka VESP sprendimo 4 straipsnį: ji pažymi, kad nagrinėjamu atveju iš tiesų yra pavedimas, apimantis visus tame straipsnyje nustatytus reikalavimus, kaip Komisija pažymi sprendimo pradėti procedūrą 275 ir paskesnėse konstatuojamosiose dalyse ([220]). Ji taip pat pažymi, kad PVPS trukmė, kaip nurodyta VESP sprendime, yra mažiau nei 10 metų.

(616) „Corsica Linea“ taip pat mano, kad PVPS atitinka VESP sprendimo 5 ir 6 straipsnius, atsižvelgiant į tai, kad PVPS nustatyti kompensacijos apskaičiavimo ir tikrinimo, ar kompensacija nėra per didelė, metodai, kaip Komisija pažymėjo sprendime pradėti procedūrą (345–377 konstatuojamosios dalys).

(617) Galiausiai „Corsica Linea“ mano, kad PVPS atitinka VESP sprendimo 7 straipsnyje nustatytas sąlygas, nes Prancūzijos valdžios institucijos paskelbė visą šiame straipsnyje reikalaujamą informaciją.

5.3.3. *PVPS yra suderinamos su VESP bendrosiomis nuostatomis*

(618) „La Méridionale“ mano, kad bet kuriuo atveju priemonės yra suderinamos su VESP bendrosiomis nuostatomis. Ji pateikė pastabas dėl dviejų klausimų: pavedimo trukmės ir PVPS atitikties ES koncesijų teisei.

5.3.3.1. PVPS trukmė atitinka VESP bendrąsias nuostatas

(619) „La Méridionale“ mano, kad PVPS septynerių metų trukmė atitinka ES teisėje nustatytus standartus. „La Méridionale“ mano, kad šis laikotarpis yra pagrįstas ir pateisinamas atsižvelgiant į investicijas, kurios buvo arba bus padarytos siekiant įvykdyti PVPS, visų pirma atsižvelgiant į mobilizuotų laivų nusidėvėjimo išlaidas ir išlaidas, susijusias su papildoma įranga arba aplinkosaugos reikalavimų laikymusi. Šiuo atžvilgiu ji nurodo Komisijos sprendimų priėmimo praktiką dėl jūrų transporto viešųjų paslaugų sutarčių Italijoje ([221]) ir Norvegijoje ([222]), kurių trukmė beveik dešimt metų arba ilgesnė.

([219]) „La Méridionale“ nurodo Sprendimo (ES) 2022/1328 484 ir paskesnius punktus.

([220]) Šiuo atžvilgiu „La Méridionale“ pažymi, kad PVPS 2 straipsnyje daroma aiški nuoroda į VESP sprendimą.

([221]) 2021 m. birželio 17 d. Komisijos sprendimas (ES) 2022/448 dėl priemonių SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), kurias Italija taikė bendrovei „Siremar“ ir ją įsigijusiai bendrovei „Società Navigazione Siciliana“ (OL L 97, 2022 3 24, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/448/oj).

([222]) Žr. 141 išnašą.

5.3.3.2. PVPS atitinka ES viešųjų pirkimų teisę

5.3.3.2.1. Laikas, praėjęs nuo PVPS sudarymo dienos iki paslaugų teikimo pradžios dienos, neturėjo jokio išstūmimo iš rinkos poveikio.

(620) „La Méridionale“ mano, kad dėl trumpo laikotarpio nuo PVPS sudarymo dienos iki paslaugų teikimo pradžios nekyla jokių sunkumų pagal ES koncesijų teisę.

(621) *Pirma*, ji mano, kad aplinkybės skiriasi nuo aplinkybių, nurodytų Sprendime *SNCM II*, kurį Komisija nurodo savo sprendime pradėti procedūrą. Iš tiesų, Pirma, „La Méridionale“ teigimu, 2022 m. gegužės 6 d. *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* paskelbtu viešu kvietimu pateikti pasiūlymus potencialiems kandidatams buvo pranešta, kad PVPS numatytos paslaugos turi būti pradėtos teikti 2023 m. sausio 1 d. Todėl potencialūs kandidatai buvo informuoti likus aštuoniems mėnesiams iki atitinkamų paslaugų teikimo pradžios dienos. Be to, apie PVPS įsigaliojimą 2023 m. sausio 1 d. taip pat buvo pranešta, kai 2022 m. sausio 22 d., t. y. beveik prieš metus, Prancūzijos valdžios institucijos pradėjo konsultacijas su veiklos vykdytojais, kuriose dalyvavo „Corsica Ferries“.

(622) *Antra*, „La Méridionale“ pažymi, kad 2022 m. gegužės 6 d. paskelbtose konkurso taisyklėse buvo paskelbta, jog kandidatai paraiškas ir pasiūlymus turi pateikti iki 2022 m. liepos 25 d. ir kad visi derybų susitikimai preliminariai prasidės 2022 m. rugpjūčio mėn. Atsižvelgiant į tai, kad derybų dėl PVPS ir sutarčių sudarymo terminai yra sudėtingi, visi atitinkami ekonominės veiklos vykdytojai nuo pat pradžių buvo informuoti, kad nuo 2022 m. rudens iki 2023 m. sausio 1 d. nuo PVPS sudarymo iki jų įsigaliojimo praeis maždaug du ar trys mėnesiai. Tokio laikotarpio pakako, kad visi suinteresuoti ekonominės veiklos vykdytojai galėtų sustabdyti savo laivyno eksploatavimą ir jį perskirstyti.

(623) Šiuo klausimu „La Méridionale“ teigia, kad „Corsica Ferries“ teiginiai, jog užsakymai jūrų transporto srityje turi būti pradėti bent prieš šešis mėnesius, yra nepagrįsti. Ji nurodo, kad krovinių vežimo srityje (kuri yra pagrindinis PVPS tikslas) iš tikrųjų užsakymai pateikiami prieš kelias dienas, o keleivių vežimo paslaugos turėjo būti pradėtos teikti ne sezono metu, kai eismas yra mažiau intensyvus (sausio 1 d.).

(624) *Galiausiai*, kaip žinojo Prancūzijos valdžios institucijos, pasibaigus pasiūlymų pateikimo terminui (2022 m. liepos 25 d.), paraiškas dalyvauti konkurse pateikė tik „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ ir jos, nepažeisdamos Koncesijų direktyvos, galėjo nuspręsti pratęsti derybų trukmę ir sutrumpinti laikotarpį nuo PVPS sudarymo dienos iki jų įsigaliojimo dienos. Kadangi „Corsica Ferries“ nepateikė pasiūlymų dėl PVPS dėl priežasčių, susijusių su techninių reikalavimų aiškumo stoka (o ne dėl trumpo laikotarpio nuo sutarties sudarymo iki įsigaliojimo), faktinė derybų etapo trukmė negalėjo būti laikoma Koncesijų direktyvos pažeidimu.

5.3.3.2.2. Minimalūs reikalavimai neapėmė keičiamo laiko ir papildomų reisų į abi puses

(625) „La Méridionale“ pakartoja, kad minimalūs reikalavimai pagal Koncesijų direktyvos 37 straipsnį buvo nustatyti konkurso taisyklių 2 straipsnio 4 dalyje. Taigi, „La Méridionale“ teigimu, nors, siekiant suprasti tikslią kai kurių iš šių minimalių reikalavimų taikymo sritį, reikėjo remtis PVPS 1 priedu, visas 1 priedas nėra minimalus reikalavimas.

(626) „La Méridionale“ teigimu, ši išvada leidžia daryti toliau nurodytas išvadas.

(627) Dėl papildomų reisų į abi puses „La Méridionale“ pirmiausia pažymi, kad jie nepaminėti konkurso taisyklių 2 straipsnio 4 dalyje. Joje nurodyti tik „tvarkaraščiai“ ir „paslaugų dažnumas“. Be to, papildomi reisai į abi puses PVPS 1 priede pateikiami tik kaip galimybė, o jų vykdymas paliekamas Prancūzijos valdžios institucijų nuožiūrai. Taigi šios nuorodos neatskleidžia jokių papildomų reisų į abi puses „tvarkaraščių“ ar jų „dažnumo“, kaip tai suprantama pagal konkurso taisyklių 2 straipsnio 4 dalyje griežtai nustatytą minimalų reikalavimą, požymių.

(628) Dėl keičiamo laiko reisų į abi puses „La Méridionale“ pažymi, kad jie nenurodyti nei konkurso taisyklių 2 straipsnio 4 dalyje, nei 1 priede.

(629) „La Méridionale“ teigimu, tai reiškia, kad keičiamo laiko ir papildomi reisai į abi puses nebuvo įtraukti į PVPS minimalias charakteristikas.

5.3.3.2.3. Keičiamo laiko ir papildomi reisai į abi puses atitinka vienodo požiūrio, nediskriminavimo ir skaidrumo principus

(630) Dėl keičiamo laiko reisų į abi puses „La Méridionale“ pažymi, kad tai nėra papildomi reisai į abi puses, kurie būtų pridėti prie minimalaus reisų į abi puses skaičiaus per metus. Vienintelis šių reisų į abi puses tikslas – ribotai ir *ad hoc* optimizuoti eismą. Visų pirma „La Méridionale“ teigia, kad šie reisai į abi puses yra palikti Prancūzijos valdžios institucijų nuožiūrai, jei laikomasi PVPS 17 straipsnio. Galiausiai „La Méridionale“ pažymi, kad šiuo tikslu įsteigtas techninis komitetas atideda reisą į abi puses, kad jo laikas būtų pakeistas taip, kad būtų atsižvelgta tiek į realius viešosios paslaugos poreikius, tiek į veiklos vykdytojo suvaržymus.

(631) Dėl papildomų reisų į abi puses „La Méridionale“ teigia, kad tokie reisai į abi puses taip pat yra perkančiosios organizacijos diskrecija, kai krovinių vežimo jūrų transportu paklausa yra didžiausia ir jos negalima patenkinti reguliariais reisais į abi puses. Pasak „La Méridionale“, tai lanksti PVPS priemonė, leidžianti per 7–8 metus viešąją paslaugą pritaikyti prie realios paklausos tarp naudotojų. Be to, papildomų reisų į abi puses skaičius yra griežtai ribotas, o jų įgyvendinimas reglamentuojamas PVPS 18 straipsniu, kuris pasibaigus PVPS sudarymo procedūrai liko nepakitęs.

(632) Nebuvo jokių įrodymų, kad „Corsica Ferries“ galėtų daryti prielaidą, jog veiklos vykdytojas turėjo nuolat laikyti rezervinius laivus, kuriuos būtų galima bet kuriuo metu mobilizuoti papildomiems reisams į abi puses vykdyti. Šiuo klausimu „La Méridionale“ pažymi, kad 2021–2022 m. PVPS (dėl kurių „Corsica Ferries“ pateikė paraišką) 1 priede jau buvo numatytas šis papildomų reisų į abi puses mechanizmas beveik tokiomis pačiomis sąlygomis Ažaksjo, Bastja ir Il Ruso maršrutais. Tačiau pagal tas sutartis papildomi reisai į abi puses niekada nebuvo vykdomi „Corsica Ferries“ nurodytomis sąlygomis (t. y. vienu metu prašant kelių laivų). Todėl „Corsica Ferries“ turėjo žinoti, kad nuolatinis rezervinių laivų turėjimas neturi jokios ekonominės ar operacinės prasmės.

5.3.3.2.4. „La Méridionale“ pasiūlymai atitiko konkurso taisykles

(633) *Pirma*, „La Méridionale“ pažymi, kad dėl keičiamo laiko ir papildomų reisų į abi puses jos galutiniai pasiūlymai nepakeitė PVPS projekto 1 priedo ar 16 ir 17 straipsnių. 1 priede, pateiktame galutiniam „La Méridionale“ pasiūlymui dėl 1 pirkimo dalies pagrįsti, tik pateiktas pasiūlymas dėl papildomų reisų į abi puses, remiantis jos žiniomis apie jūrų transporto paslaugas.

(634) *Antra*, dėl laivų (keleivių ir krovinių) vežimo pajėgumų „La Méridionale“ mano, kad laivų, kuriuos ji skyrė įvairioms pirkimo dalims, pajėgumai atitinka minimalius krovinių ir keleivių vežimo pajėgumus. „La Méridionale“ taip pat teigia, kad visi jos laivai atitinka minimalų riboto judumo asmenų kajučių skaičių.

5.4. **Grupės „Stef“ pastabos**

(635) „Stef“ ir jos patronuojamosios įmonės (kartu sudarančios grupę STEF) daugiausia veikia reguliuojamos temperatūros krovinių vežimo keliais, greitai gendančių produktų logistikos paslaugų ir žemės ūkio produktų pramoninio pakavimo srityse.

(636) Savo pastabose grupė „Stef“ aiškina, kad įmonė „Stef“ buvo vienintelė „La Méridionale“ akcininkė nuo 2009 m. iki 2023 m. gegužės 31 d., kai „Stef“ pardavė „La Méridionale“ bendrovei CMA CGM. Taigi „Stef“ buvo vienintelė „La Méridionale“ akcininkė, kai Prancūzija dvi iš ginčijamų priemonių suteikė „La Méridionale“.

(637) Savo pastabose grupė „Stef“ visiškai pakartoja „La Méridionale“ pateiktų pastabų turinį. Be „La Méridionale“ jau pateiktų faktų ar argumentų, grupė „Stef“ nepateikia kitų faktų ar argumentų. Todėl grupės „Stef“ pastabos turėtų būti suprantamos kaip identiškos „La Méridionale“ pastaboms, jau pateiktoms 5.3 skirsnyje.

6. PRANCŪZIJOS PASTABOS DĖL SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABŲ

(638) Prancūzijos valdžios institucijos savo pastabas dėl „Corsica Ferries“ pastabų pateikė 2024 m. birželio 25 d. ir liepos 11 d. raštais. Pastabos susijusios su viešųjų paslaugų poreikio buvimo ir atitikties Koncesijų direktyvai vertinimu.

6.1. Pastabos dėl viešosios paslaugos poreikio buvimo

6.1.1. *Viešos konsultacijos nebuvo šališkos*

(639) Pirmiausia Prancūzijos valdžios institucijos nurodo, kad viešųjų paslaugų poreikio nustatymo metodas atitiko Kabotažo reglamento ([223]) ir jo 2014 m. aiškinamojo komunikato (toliau – **aiškinamasis komunikatas**) ([224]) principus. Jos priduria, kad taip pat buvo atsižvelgta į SNCM kriterijus, kuriuos Bendrasis Teismas nustatė sprendimuose *SNCM I* ir *SNCM II* ([225]).

(640) Priešingai nei teigia „Corsica Ferries“ (399–403 konstatuojamosios dalys), Prancūzijos valdžios institucijos pažymi, kad konsultacijos su naudotojais nebuvo šališkos. Jos pažymi, kad apie šias konsultacijas buvo plačiai informuojama plačioji visuomenė. Jos taip pat pažymi, kad konsultacijų rezultatai rodo, pavyzdžiui, kad iš keleivių (gyvenančių ir negyvenančių Korsikoje) perspektyvos Marselio ir Tulono uostai yra visiškai pakeičiami, kaip teigia „Corsica Ferries“. Bet kuriuo atveju jos pažymi, kad konsultacijos su veiklos vykdytojais buvo vienas iš kelių paklausos tarp naudotojų nustatymo būdų.

(641) Be to, priešingai nei teigia „Corsica Ferries“ (455–468 konstatuojamosios dalys), konsultacijose su veiklos vykdytojais nebuvo jokio metodinio šališkumo. Prancūzija pažymi, kad šios konsultacijos taip pat buvo plačiai skelbiamos ir atviros visiems suinteresuotiems veiklos vykdytojams. Prancūzijos valdžios institucijos teigia, kad „Corsica Ferries“ atsakymas buvo išsamiai išnagrinėtas siekiant užtikrinti, kad jis būtų įtikimas ir aktualus. Dėl „Corsica Ferries“ kritikos dėl teritorinio tęstinumo apibrėžties nebuvimo Prancūzijos valdžios institucijos teigia, kad veiklos vykdytojo pasiūlymo byloje buvo pateiktas patvirtinamasis dokumentas, kuriame aprašoma keleivių ir krovinių vežimo jūrų transportu reguliavimo tvarka ir kuriame visiškai atkartojami Prancūzijos teisės aktai dėl teritorinio tęstinumo.

6.1.2. *Prancūzija teisingai nustatė kokybinę paklausą tarp naudotojų*

6.1.2.1. Prancūzija teisingai nustatė kokybinę paklausą tarp keleivių pacientų

(642) Visų pirma Prancūzijos valdžios institucijos atmeta „Corsica Ferries“ argumentą, kad viešoji paslauga reikalinga tik tiems keleiviams pacientams, kurie gali gauti kompensaciją iš sveikatos draudimo sistemos. Jos pažymi, kad iš „Gecodia“ ataskaitos aiškiai matyti, jog kai kurie keleiviai keleiviai pacientai konkrečiai naudojasi jūrų transportu ir kad yra konkretus ryšys su Marselio uostu.

(643) Prancūzijos valdžios institucijos taip pat atmeta „Corsica Ferries“ argumentą, kad nėra jokių įstatymais ar kitais teisės aktais nustatytų apribojimų, dėl kurių transporto išlaidų kompensavimas priklausytų nuo atstumo tarp atvykimo uosto ir sveikatos priežiūros centro. Jos pažymi, kad pagal CSS R. 322-10-5 straipsnį išlaidos kompensuojamos pagal trumpiausio maršruto iš Marselio uosto į sveikatos priežiūros įstaigą kainą.

(644) Bet kuriuo atveju Prancūzijos valdžios institucijos teigia, kad Marselyje ir Tulone keleivių pacientų vežimo sausumos transportu sąlygos nėra tokios pačios. Prancūzija atkreipia dėmesį į tai, kad keleiviai pacientai vežami hospitalizavimo ir susijusių konsultacijų tikslais tą pačią dieną, kai pacientas atvyksta į žemyninę dalį, ir gali būti vežami potencialiai pažeidžiami asmenys, turintys tvarkaraščius (susitikimų su gydytojais), kurių reikia laikytis. Todėl papildoma beveik valandos kelionė iš Tulono į Marselio gydymo centrus ir rizika, susijusi su eismo spūstimis ir traukinių ar autobusų vėlavimais, taip pat dėl didelių išlaidų, kurių dėl to gali atsirasti (nakvynės viešbučiuose, taksi kainos), gali dar labiau apsunkinti keleivių pacientų kelionę.

([223]) Kabotažo reglamento 4 straipsnis.

([224]) Komisijos komunikatas dėl Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3577/92, taikančio laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas), aiškinimo (COM(2014) 232 *final*, 2014 4 22).

([225]) 2017 m. kovo 1 d. sprendimai *SNCM I* ir *SNCM II*, ten pat.

6.1.2.2. Prancūzija teisingai nustatė velkamųjų krovinių vežimo kokybinę paklausą

(645) *Pirma*, Prancūzijos valdžios institucijos teigia, kad tvirtindama, jog Komisija Marselio ir Tulono uostų pakeičiamumo velkamųjų krovinių vežimo srityje vertinimą grindė tik Tulono uosto perpildymu ir viešų konsultacijų su naudotojais rezultatais, „Corsica Ferries“ savavališkai ir iš dalies apriboja savo supratimą apie taikytą metodą.

(646) Dėl klausimo, susijusio su tuo, kad Tulono uoste nėra perpildytų velkamųjų krovinių pajėgumų (436–438 konstatuojamosios dalys), Prancūzijos valdžios institucijos pirmiausia pažymi, kad Varo PPR atsakyme aiškiai nurodyta, jog Tulono uosto pajėgumai yra riboti. Savo pastabose Prancūzijos valdžios institucijos pateikė papildomos informacijos apie Tulono uosto pajėgumų išnaudojimą. Jos mano, kad, jei kasdienis eismas, užregistruotas tik maršrutais tarp Marselio ir Ažaksjo /Bastja, būtų perkeltas į Tulono uostą, 2029 m. paklausa viršytų uosto pajėgumą 177 dienas iš 365 ([226]).

(647) Dėl klausimo, susijusio su konsultacijomis su naudotojais dėl krovinių vežimo, ir „Corsica Ferries“ šiuo atžvilgiu pateiktų argumentų (439–443 konstatuojamosios dalys), visų pirma kritikuojant per šias konsultacijas gautos informacijos svarbą, Prancūzijos valdžios institucijos pakartoja, kad konsultacijos su naudotojais yra tinkami įrodymai pagal VESP bendrąsias nuostatas.

(648) *Antra*, Prancūzijos valdžios institucijos visų pirma pažymi, kad „Corsica Ferries“ neginčija papildomų vežimo keliais išlaidų, kurias patiria vežėjai pereidami iš Marselio į Tuloną (443 konstatuojamoji dalis), ir kad visi „Corsica Ferries“, „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ pateikti tyrimai patvirtina, kad logistikos bazės daugiausia yra aplink Marselį ir Ronos slėnyje.

(649) Prancūzijos valdžios institucijos taip pat pateikia atnaujintą kiekybinį papildomų išlaidų vertinimą, remdamosi naujausiomis valstybinės reikšmės kelių komiteto (toliau – **CNR**) apskaičiuotomis gamybos sąnaudomis (2023 m. gruodžio mėn.). Pasak Prancūzijos valdžios institucijų, šis vertinimas patvirtina, kad vežėjo, kurio logistikos bazės yra netoli Marselio, kelionės per Tulono uostą, o ne per Marselio uostą papildomos išlaidos sudaro apie 40 %.

(650) Prancūzija taip pat pažymi, kad „Corsica Ferries“ pateiktame BRG tyrime Nr. 2 (žr. 443 konstatuojamąją dalį), kuriame pateikta papildomų vežimo keliais išlaidų analizė, yra tam tikrų metodinių klaidų. Pirma, BRG tyrimas Nr. 2 grindžiamas 12 TM atskaitos tašku, o standartinis sujungtasis sunkvežimis (vilkikas + priekaba) yra beveik 17 TM. Antra, BRG tyrime Nr. 2 dėl Tulono naudojama jūrų transporto kaina yra kaina be mokesčių ir tvarkymo išlaidų, o ne faktiškai sumokėta kaina. Galiausiai BRG tyrime Nr. 2 neatsižvelgiama į kelis veiksnius, dėl kurių padidėja papildomos vežimo keliais išlaidos. Pavyzdžiui, skaičiavimas grindžiamas papildomu 60 km kelio atstumu, nors jis yra didesnis nei 70 km.

(651) *Trečia*, dėl velkamųjų krovinių vežimo Marselio uoste specifinės paklausos pakeičiamumo vertinimo Prancūzijos valdžios institucijos, atsakydamos bendrovei „Corsica Ferries“ (444–445 konstatuojamosios dalys), pabrėžia, kad 2020 m. spalio mėn. ataskaitoje, kurią nurodo „Corsica Ferries“, pažymėta, kad atlikus velkamųjų krovinių rinkos geografinės aprėpties vertinimą neatmetama galimybė nustatyti, kad žemyninės dalies uostai gali iš dalies būti pakaitiniais vežant velkamuosius krovinius, jei šiuo klausimu būtų pateikta daugiau įtikinamų įrodymų, be kita ko, per platesnes viešas konsultacijas su krovinių siuntėjais ir vežėjais. Tačiau nagrinėjamu atveju Prancūzijos valdžios institucijos surengė platesnes viešas konsultacijas, todėl 2020 m. spalio mėn. ataskaitoje padarytos išvados nebeaktualios.

(652) *Galiausiai* Prancūzijos valdžios institucijos neigia „Corsica Ferries“ teiginį, kad iš naudotojų perspektyvos lydimų velkamųjų krovinių vežimo atžvilgiu Marselio ir Tulono uostai yra visiškai pakeičiami (449 konstatuojamoji dalis). Visų pirma Prancūzijos valdžios institucijos pažymi, kad „Corsica Ferries“ nepateikia jokių šį skirtumą pateisinančių įrodymų. Prancūzijos valdžios institucijos priduria, kad šio skirtumo per viešas konsultacijas nenurodė jokie vežėjai, jūrų transporto veiklos vykdytojai ar uosto valdymo įstaigos.

([226]) Apskaičiuota, kad pajėgumų riba yra 80 sunkvežimių per dieną visus metus, išskyrus liepos ir rugpjūčio mėn., kai dėl vasaros mėnesiais padidėjusio keleivių ir lengvųjų transporto priemonių eismo pajėgumų riba yra 40 sunkvežimių per dieną.

6.1.3. *Prancūzija teisingai nustatė kiekybinę paklausą tarp naudotojų*

6.1.3.1. Prancūzija teisingai kiekybiškai įvertino paklausą tarp keleivių pacientų

(653) Priešingai nei teigia „Corsica Ferries“ (428–431 konstatuojamosios dalys), Prancūzijos valdžios institucijos pažymi, kad 10 % jūrų transporto dalis dėl medicininių priežasčių tarp Korsikos ir žemyninės dalies yra atsargi prielaida.

6.1.3.2. Prancūzija teisingai kiekybiškai įvertino velkamųjų ir nevelkamųjų krovinių vežimo paklausą

(654) Pasak Prancūzijos, „Corsica Ferries“ teigia, kad vienkartinis 2,3 % augimas per metus visais maršrutais, kuriems taikomos PVPS, yra krovinių vežimo, taigi ir su velkamaisiais kroviniais susijusių vairuotojų vežimo paklausos pervertinimo rezultatas (453–454 konstatuojamosios dalys). Prancūzijos valdžios institucijos atsako, kad numatoma krovinių vežimo paklausa grindžiama istoriniais (2010–2019 m.) duomenimis. Šie duomenys yra pakankamai platūs, kad būtų galima atsižvelgti į nuosmukio laikotarpius ir dinamiškesnius laikotarpius Korsikos ekonomikoje.

(655) Prancūzijos valdžios institucijos pažymi, kad 2010–2019 m. Korsikoje buvo du augimo laikotarpiai (2010–2012 m., 2016–2018 m.) ir du sąstingio laikotarpiai (2013–2015 m., 2019 m.) ir kad krovinių srautai atspindi šiuos skirtumus. Prancūzijos valdžios institucijos taip pat teigia, kad remiamasi bendru krovinių vežimo tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos padidėjimu. Galiausiai Prancūzijos valdžios institucijos pažymi, kad iš Regioninio aplinkos, planavimo ir būsto direktorato duomenų matyti, kad 2000–2019 m. eismas visuose uostuose padidėjo, o svyravimai atitiko ekonomikos augimą. Todėl Prancūzijos valdžios institucijos daro išvadą, kad „Corsica Ferries“ padarytos išvados yra nepagrįstos ir kad numatoma krovinių vežimo paklausa yra apdairi ir atsargi.

6.1.4. *Prancūzija teisingai nustatė rinkos nepakankamumą*

(656) Priešingai nei teigia „Corsica Ferries“ (455–468 konstatuojamosios dalys), Prancūzijos valdžios institucijos pažymi, kad, nesant paslaugų tarp Korsikos ir Marselio viešojo pirkimo sutarties, buvo laikomasi perspektyvinio požiūrio, t. y. buvo atliktas privačios pasiūlos vertinimas pagal priešingos padėties scenarijų.

(657) Be to, remdamosi naujausiais eismo Vidužemio jūros regione stebėjimo duomenimis, Prancūzijos valdžios institucijos pažymi, kad Marselio uostas turi mažai galimybių pritraukti keleivių, ypač į antrinius Korsikos uostus ir iš jų. Pavyzdžiui, apskaičiuota, kad iki 2030 m. velkamųjų krovinių srautas (kuris Marselyje nepakeičiamas) maršrutu Marselis–Bastja bus apie 170 000 TM, maršrutu Marselis–Ažaksjo – 120 000 TM, o per antrinius uostus – mažiau nei 50 000 TM, o tai yra daug mažiau nei kitose vakarų Vidužemio jūros salose užregistruotas keleivių srautas atviroje rinkoje arba pagal VPĮ tvarką eksploatuojamais maršrutais. Apskritai, pasak Prancūzijos valdžios institucijų, atviroje rinkoje arba pagal VPĮ tvarką nėra jokio kasdienio maršruto su tokia maža keleivių ir krovinių baze.

6.1.5. *Prancūzija pasirinko valstybės intervencijos priemonę, kuri yra būtina ir proporcinga viešųjų paslaugų poreikiui*

(658) Siekdamos įrodyti, kad į PVPS įtraukti minimalūs krovinių vežimo pajėgumai nėra pervertinti, Prancūzijos valdžios institucijos remiasi savo pastabomis dėl sprendimo pradėti procedūrą (358–361 konstatuojamosios dalys).

(659) Be to, Prancūzijos valdžios institucijos pažymi, kad iš 2023 m. vairuotojų srautų duomenų matyti, jog minimalūs vairuotojų vežimo pajėgumai nuolat yra mažesni nei vairuotojų, faktiškai vežtų toliau nurodytais reisais, skaičius:

— Ažaksjo–Marselis: 199 reisai,

— Bastja–Marselis: 84 reisai,

— Il Rusas–Marselis: 176 reisai,

— Porto Vekjas–Marselis: 170 reisų,

— Proprianas–Marselis: 118 reisų.

(660) Galiausiai Prancūzijos valdžios institucijos atkreipia dėmesį į tai, kad papildomais reisais siekiama ne išnaudoti bendrą eismą, o juos vykdyti nereguliaraus piko metu.

6.2. **Pastabos dėl atitikties ES viešųjų pirkimų teisei**

6.2.1. *PVPS trukmė atitinka Koncesijų direktyvą*

(661) Priešingai nei „Corsica Ferries“ (535 konstatuojamoji dalis), Prancūzija aiškina, kad PVPS trukmė buvo nustatyta pagal Koncesijų direktyvą, atsižvelgiant į būsimų rangovų investicijas, t. y. į laivus, reikalingus jūrų transporto paslaugoms teikti. Šios išlaidos apima kapitalo sąnaudas, kai rangovui priklauso jo laivai, arba išperkamosios nuomos mokesčius, kai rangovas laivus nuomoja. Taigi Prancūzijos valdžios institucijos mano, kad trukmė yra pateisinama atsižvelgiant į konkurencijos tikslus, nes trumpesnis laikotarpis būtų atgrasęs veiklos vykdytojus nuo pasiūlymų teikimo. Prancūzijos valdžios institucijos taip pat mano, kad ši trukmė atitinka prisitaikymo tikslus, nes laivai privalo atitikti standartus, visų pirma susijusius su šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo taisyklėmis.

(662) Dėl „Corsica Ferries“ argumentų, susijusių su tuo, kad pasibaigus koncesijai perkančioji organizacija negavo investicijų grąžos (536 ir 537 konstatuojamosios dalys), Prancūzija mano, kad toks teiginys neatitinka koncesijų keleivių ir krovinių vežimo srityje realybės, nes laivų eksploatavimas nėra grąžintino turto metodo dalis, o toks argumentas nesusijęs su PVPS trukme.

(663) Dėl „Corsica Ferries“ teiginių, kad nustatant kompensaciją neatsižvelgiama į likutinę laivų vertę pasibaigus sutartims (538 konstatuojamoji dalis), Prancūzija mano, kad nustatant rangovams skiriamą kompensaciją į šią vertę neturėtų būti atsižvelgiama, nes laivai yra rangovų nuosavas turtas, o ne neatlygintinas ir visiškai CdC ar OTC nuosavybės teise priklausantis turtas. Prancūzija aiškina, kad pagal PVPS 34 straipsnį, su laivais susiję investiciniai kaštai nustatomi pagal laivyną, rangovo paskirtą eksploatuoti maršrutus, kuriems taikoma PVPS. Šių investicijų, kurias kompensuoja OTC, tikslas – padengti rangovo patirtas išlaidas, atėmus subsidijas ir bet kokį viešąjį šių investicijų finansavimą, atitinkančias nusidėvėjimo ir (arba) išperkamosios nuomos mokesčius ir (arba) laivo, skirto paslaugai teikti, frachtavimo išlaidas.

(664) Be to, „Corsica Ferries“ ginčija Prancūzijos valdžios institucijų pateiktų ilgesnių nei penkerių metų koncesijų pavyzdžių, visų pirma Norvegijos pakrantės paslaugų pavyzdžio (539 konstatuojamoji dalis), svarbą. Atsakydama Prancūzija aiškina, kad šis pavyzdys yra visiškai aktualus, nes ELPA priežiūros institucija patvirtino septynerių metų koncesiją 2012–2019 m. laikotarpiui ir pratęsė ją dešimčiai metų 2021–2030 m. laikotarpiui. Šis pratęsimas buvo pagrįstas laivų eksploatavimo trukme, kuri gerokai viršija 10 metų.

(665) Be to, Prancūzijos valdžios institucijos pažymi, kad „Corsica Ferries“ jau 2022 m. birželio mėn. pateikė skundą Bastja administraciniam teismui dėl PVPS trukmės, prašydama taikyti laikinąsias apsaugos priemones iki sutarties sudarymo, teigdama, kad trukmė yra neproporcinga, nes nebuvo numatytos rangovų investicijos. Bastja teismas skundą atmetė, o Valstybės Taryba šį sprendimą patvirtino, atmesdama jai pateiktą apeliacinį skundą.

(666) Galiausiai dėl techninių specifikacijų (laivų pajėgumas, keleivių skaičius ir riboto judumo asmenų kajučių skaičius), kurių reikia laikytis, Prancūzija aiškina, kad 2015–2022 m. visos bendrovės, teikiančios susisiekimo su Korsika paslaugas, turėjo laivų, kurie atitiko PVPS nustatytas technines specifikacijas. Visų pirma „Corsica Ferries“ yra viena iš pagrindinių Europos laivybos bendrovių, eksploatuojančių didelio pajėgumo laivus (ro-ro keleivinius laivus). Bendri keleivių arba krovinių vežimo pajėgumai yra artimi panašių bendrovių (pvz., „Moby Lines“, „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“) pajėgumams Korsikos maršrutuose arba už juos didesni.

6.2.2. *Prieštaravimai, susiję su minimaliais reikalavimais, yra nepagrįsti*

(667) Prancūzijos valdžios institucijos pažymi, kad būtina aiškiai atskirti konkurso taisyklių 2 straipsnio 4 dalį, kurioje pateikiamas išsamus ir nekeičiamas minimalių charakteristikų sąrašas, ir PVPS 1 priedą, kuris yra bendras techninis dokumentas, kuriame nurodomi minimalūs pajėgumai, tačiau jie neapibrėžiami kaip minimalios charakteristikos. 1 priede išdėstyti techniniai elementai, kurių pobūdis priklauso nuo jų įtraukimo į konkurso taisyklių 2 straipsnio 4 dalį: jei tam tikras elementas paminėtas šiame straipsnyje, o po to nurodytas 1 priede, Prancūzija aiškina, kad tai yra minimalus reikalavimas.

(668) Be to, Prancūzija pažymi, kad, kalbant apie 2019–2020 m. PVPS, Bastja administracinis teismas nagrinėjo tik tuos reikalavimus, kurie galėtų būti susiję su minimaliomis charakteristikomis: „Šie techniniai reikalavimai, susiję su laivų vežimo pajėgumais, yra vieni iš minimalių sutartinių reikalavimų, išvardytų konkurso taisyklių 2 straipsnio 4 dalyje“ (2019 m. kovo 19 d., Nr. 1900289). Prancūzijos teigimu, šiuos argumentus 2019 m. birželio 24 d. sprendimu patvirtino Valstybės Taryba: „atsižvelgiant į konkurso taisyklių 4 straipsnio 1 dalies sąlygas, sutarties projekto 1 priede pateiktą techninį priedą dėl paslaugų, kuriame reikalaujama bent keturiasdešimt izoterminių transporto priemonėms skirtų angų kiekvienam reisui, reikia laikyti konkurso dokumentų dalimi, kurioje atitinkamai paaiškintos tikėtinos minimalios charakteristikos. Priimdamas tokį sprendimą, laikinąsias apsaugos priemones taikantis teisėjas nepadarė teisės klaidos“. Priešingai nei teigia „Corsica Ferries“, Valstybės Taryba, Prancūzijos teigimu, nemanė, kad visas 1 priedas yra minimalūs reikalavimai.

(669) Prancūzijos valdžios institucijos taip pat pakartoja, kad PVPS 1 priedas nebuvo iš dalies pakeistas, o tai reiškia, kad nebuvo neteisingai suprastos nei minimalios charakteristikos, nei minimalūs pajėgumai. Todėl pasiūlymai atitiko šias minimalias charakteristikas ir pajėgumus.

(670) Dėl minimalių reikalavimų aiškumo Prancūzijos valdžios institucijos remiasi 2022 m. liepos 20 d. Bastja administracinio teismo sprendimu (274 konstatuojamoji dalis) ir padarė išvadą, kad informacijos apie keičiamo laiko ir papildomus reisus į abi puses pakanka, kad „kandidatai galėtų įvertinti rangovų pareigų apimtį ir pateikti pasiūlymą“ ([227]).

7. **PRIEMONIŲ VERTINIMAS**

7.1. **Valstybės pagalbos buvimas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį**

(671) Pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.

7.1.1. *Įmonės buvimas*

(672) Pagal suformuotą jurisprudenciją ([228]), Komisija pirmiausia turi nustatyti, ar paslaugų teikėjai yra įmonės pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Įmone vadinamas bet kuris subjektas, kuris vykdo ekonominę veiklą, nepaisant jo teisinio statuso ir finansavimo būdo. Bet kokia veikla, susijusi su prekių tiekimu ir paslaugų teikimu rinkoje, yra ekonominė veikla ([229]).

(673) PVPS sudaro krovinių ir keleivių vežimo jūrų transportu tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos paslaugų teikimas už kompensaciją, mokamą tų PVPS gavėjams („Corsica Linea“ ir „La Méridionale“). Todėl „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ vykdo ekonominę veiklą. Todėl jos yra įmonės pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

([227]) Administracinis teismas, be kita ko, pažymėjo, kad pasiūlymų byloje buvo pateikti informaciniai dokumentai apie jūrų transporto paslaugas tarp Korsikos ir žemyninės dalies, pavyzdžiui, 2017 m.,2018 m. ir 2019 m. rangovų metinės ataskaitos, kuriose pateikta paslaugų kokybės analizė.

([228]) 1998 m. birželio 18 d. Sprendimas *Komisija / Italija*, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303 ir 1991 m. balandžio 23 d. Sprendimas *Höfner ir Elser*, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, 21 punktas.

([229]) 1987 m. birželio 16 d. Sprendimas *Komisija / Italija*, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, 7 punktas; 1998 m. birželio 18 d. Sprendimas *Komisija / Italija*, C-35/96, ten pat, 36 punktas.

7.1.2. *Priemonių priskirtinumas valstybei ir valstybinių išteklių buvimas*

7.1.2.1. Priemonių priskirtinumas valstybei

(674) Iš suformuotos jurisprudencijos matyti, kad priemonės, kurių imasi valstybių narių vidaus subjektai, neatsižvelgiant į jų statusą ir paskirtį, kaip ir centrinės valdžios įgyvendinamos priemonės, patenka į SESV 107 straipsnio 1 dalies taikymo sritį, jeigu tenkinamos tos nuostatos sąlygos ([230]).

(675) Šiuo atveju Komisija pažymi, kad OTC, t. y. institucija, kuri taikė nagrinėjamas priemones, yra administracinė institucija, visiškai priklausanti CdC, kuri pati yra vidaus subjektas (82 konstatuojamoji dalis). OTC, kurios pirmininkas yra CdC narys (82 konstatuojamoji dalis), vykdomą veiklą prižiūri CdC (83 konstatuojamoji dalis). CdC taip pat skiria OTC direktorių, o OTC sprendimus (įskaitant sprendimus dėl biudžeto) priima administracinis komitetas, kurį sudaro Pietų Korsikos ir Aukštutinės Korsikos departamentų atstovai ir daugiausia išrinkti Korsikos asamblėjos atstovai (82 konstatuojamoji dalis). Dėl paties PVPS sudarymo patvirtinimo buvo balsuojama Korsikos asamblėjoje (280 konstatuojamoji dalis).

(676) Taigi nagrinėjamos priemonės priskirtinos valstybei.

7.1.2.2. Valstybinių išteklių naudojimas

(677) Pagal suformuotą jurisprudenciją, vietos ir regionų valdžios institucijų ištekliai turi būti laikomi valstybiniais ištekliais, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį ([231]).

(678) Kaip nurodyta 84 konstatuojamojoje dalyje, PVPS finansuojamos iš teritorinio tęstinumo dotacijos, kurią nacionalinė vyriausybė moka CdC, kuri pagal teisės aktus perduoda ją OTC. Todėl PVPS finansuojamos iš CdC, kuri yra vidaus subjektas, išteklių.

(679) Todėl Komisija mano, kad PVPS finansavimui naudojami valstybiniai ištekliai.

7.1.3. *Pranašumo buvimas*

(680) Siekiant įvertinti, ar valstybės priemonė yra pagalba įmonei, reikėtų nustatyti, ar ta įmonė įgyja ekonominį pranašumą, dėl kurio nepatiria sąnaudų, kurias paprastai turėtų dengti nuosavais finansiniais ištekliais, arba įgyja pranašumą, kurio neįgytų įprastomis rinkos sąlygomis ([232]).

(681) Kadangi nagrinėjamos priemonės taikomos kaip pavedimas teikti viešąją paslaugą, jomis pagalbos gavėjui suteikiamas pranašumas, nebent tokia kompensacija atitiktų visus keturis *Altmark* kriterijus ([233]).

(682) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija išnagrinės, ar PVPS atitinka visus *Altmark* kriterijus.

7.1.3.1. *Altmark* kriterijai

(683) Teisingumo Teismas Sprendime *Altmark* nusprendė, kad kompensacija už viešąją paslaugą nesuteikiamas atrankusis pranašumas ir ji nėra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, kai tenkinamos visos keturios sąlygos:

— kompensaciją gaunanti įmonė turi būti faktiškai įpareigota vykdyti įpareigojimus teikti viešąją paslaugą, o šie įpareigojimai turi būti aiškiai apibrėžti (1-asis kriterijus),

— kriterijai, kuriais remiantis apskaičiuojama kompensacija, buvo iš anksto objektyviai ir skaidriai nustatyti (2-asis kriterijus),

([230]) 2011 m. gegužės 12 d. Sprendimas *Région Nord-Pas-de-Calais*, T-267/08 ir T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, 108 punktas.
([231]) Ten pat, 109 punktas.
([232]) 1990 m. vasario 14 d. Sprendimas *Prancūzija / Komisija*, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, 44–45 punktai.
([233]) 2003 m. liepos 24 d. Sprendimas *Altmark Trans GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, 87–93 punktai.

— kompensacija neviršija sumos, reikalingos siekiant padengti visas ar dalį sąnaudų, patirtų vykdant su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus, atsižvelgiant į su tuo susijusias pajamas ir pagrįstą pelną, gautą vykdant šiuos įsipareigojimus (3-asis kriterijus),

— jeigu įmonė, įpareigota vykdyti su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus, pasirinkta nevykdant viešųjų pirkimų procedūros, būtinos kompensacijos dydis buvo nustatytas remiantis sąnaudų, kurias vykdydama šiuos įsipareigojimus būtų patyrusi vidutinė gerai valdoma įmonė, turinti reikiamų transporto priemonių, kad galėtų atitikti būtinus viešosios paslaugos reikalavimus, analize, atsižvelgiant į su tuo susijusias pajamas ir pagrįstą pelną, gautą vykdant šiuos įsipareigojimus (4-asis kriterijus).

7.1.3.2. Atitiktis ketvirtajam *Altmark* kriterijui

7.1.3.2.1. Paslaugų teikėjas pasirinktas įvykdžius konkursą, kuris leido pasirinkti kandidatą, galintį teikti paslaugas mažiausia kaina bendruomenei

(684) Vykdant viešųjų pirkimų procedūrą valstybės pagalbos galimybė pašalinama tik tuomet, jeigu surengus šią procedūrą galima pasirinkti konkurso dalyvį, kuris šias paslaugas gali teikti mažiausia kaina bendruomenei.

(685) Komisijos komunikate dėl ES valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugų teikimą (toliau – **VESP komunikatas**) ([234]) nustatyti kriterijai, pagal kuriuos vertinama atitiktis ketvirtajam *Altmark* kriterijui.

(686) VESP komunikato 66 punkte nurodyta, kad, kiek tai susiję su konkurso ypatybėmis, konkurencinis dialogas arba derybų procedūra, iš anksto paskelbiant skelbimą apie pirkimą perkančiajai institucijai, suteikia plačią veikimo laisvę ir gali apriboti susidomėjusių ekonominės veiklos vykdytojų dalyvavimą. Tačiau išimtiniais atvejais gali būti laikoma, kad jų pakanka laikantis keturių *Altmark* kriterijų.

(687) Šiuo atveju Komisija pažymi, kad Prancūzija aptariamas priemones skyrė pagal derybų procedūrą (277 ir 278 konstatuojamosios dalys). Taigi pagal VESP komunikatą tokia procedūra iš esmės negali būti laikoma užtikrinančia mažiausią kainą bendruomenei.

(688) Be to, šiuo atveju nėra nieko, kas leistų PVPS konkursą laikyti išimtiniu atveju, kuriuo nukrypstama nuo šios prezumpcijos.

(689) Visų pirma procedūra yra susijusi su susisiekimu jūrų transportu su Korsika, o čia dėl VPĮ schema nustatytų apribojimų ir dėl to, kad anksčiau buvo sudarytos kelios PVPS paeiliui, niekada nebuvo laisvos konkurencijos (60 ir 61 konstatuojamosios dalys). Todėl tokios aplinkybės gali riboti susisiekimo jūrų transportu su Korsika komercinę pasiūlą ir konkurenciją Korsikoje bei neužtikrinti paslaugos teikimo mažiausia kaina bendruomenei.

(690) Antra, kaip pažymi „Corsica Ferries“ (518 konstatuojamoji dalis), konkurso laimėtojo nustatymo kriterijų, susijusių su finansine kompensacija, svarba sudarė tik 20 %, o techninės pasiūlymų vertės kriterijų – 60 % vertinimo (271 konstatuojamoji dalis). Komisija pažymi, kad šie techniniai kriterijai nebuvo apibrėžti taip, kad sudarytų sąlygas veiksmingai konkurencijai kuo labiau sumažinant konkurso laimėtojų įgyjamą pranašumą, nes pagal šiuos kriterijus daugiausia buvo vertinami kandidatų pajėgumai ir kokybė, atsižvelgiant į viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą (tvarkaraščiai, laivyno pritaikymas prie naudotojų poreikių, paslaugų profesionaliems ir privatiems naudotojams kokybė ir pan.), o ne skatinama veiksminga konkurencija, kuo labiau sumažinant kompensacijos dydį.

([234]) OL C 8, 2012 1 11, p. 4.

(691) Be to, Komisija pažymi, kad PVPS viešojo pirkimo procedūra neužtikrino pakankamos atviros ir tikros konkurencijos dėl nedidelio kiekvienos pirkimo dalies kandidatų skaičiaus (276 konstatuojamoji dalis). „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ argumentai, kad buvo daromas didelis konkurencinis spaudimas, nes „visiems buvo žinoma“, kad paraiškas gali pateikti trys veiklos vykdytojai („Corsica Linea“, „La Méridionale“ ir „Corsica Ferries“) (577 ir 614 konstatuojamosios dalys), yra visiškai spekuliaciniai ir, be to, neįrodyti, nes „Corsica Ferries“ nedalyvavo PVPS sudarymo procedūroje. Be to, aplinkybė, kad kandidatų („Corsica Linea“ ir „La Méridionale“) skaičius atitinka veiklos vykdytojų, dalyvavusių konsultacijose su veiklos vykdytojais, skaičių, savaime neįrodo, kad egzistuoja pakankama, atvira ir tikra konkurencija (613 konstatuojamoji dalis). Be to, pačios įmonės pastaba, kad joks kitas veiklos vykdytojas, išskyrus šiuos tris, nepareiškė susidomėjimo Korsikos rinka (575 konstatuojamoji dalis), rodo žemą konkurencijos lygį, kurį lėmė PVPS sudarymo procedūra, o tai pripažino „La Méridionale“ (613 konstatuojamoji dalis). Be to, „Corsica Ferries“, nepaisant susidomėjimo, nepateikė pasiūlymo, kuris būtų galėjęs padidinti konkurencinį spaudimą per PVPS konkursą (273 konstatuojamoji dalis). Taigi „Corsica Linea“ argumentai, kad i) derybų procedūra sumažino kandidatų iš pradžių pasiūlytą finansinę kompensaciją (578 konstatuojamoji dalis) ir ii) Prancūzijos valdžios institucijos neprivalėjo priimti šių kandidatų pasiūlymų (579 konstatuojamoji dalis), savaime neįrodo, kad OTC jūrų transporto paslaugas įsigijo už mažiausią kainą bendruomenei.

(692) Galiausiai vykdant procedūras, pagal kurias pateikiamas tik vienas pasiūlymas, pasiūlymas negali būti laikomas pakankamu, kad bendruomenei būtų užtikrinta mažiausia kaina ([235]). Šiuo atveju dėl visų PVPS, išskyrus susijusias su susisiekimu su Proprianu ir Porto Vekju (dėl kurių buvo pateiktos tik dvi paraiškos), buvo gauta tik po vieną paraišką. „Corsica Linea“ šiuo klausimu nepaaiškina, kodėl konkuruojančio pasiūlymo dėl trijų pirkimo dalių nebuvimas neleidžia atmesti galimybės, kad šiuo atveju buvo daromas pakankamas spaudimas (576 konstatuojamoji dalis). Panašiai dėl 3 pirkimo dalies (Porto Vekjas) ir 4 pirkimo dalies (Proprianas) tai, kad Prancūzijos valdžios institucijos abiem atvejais priėmė mažiausios kainos pasiūlymą, neįrodo, kad konkursą laimėjęs pasiūlymas pats savaime buvo pasiūlymas, kurio kaina bendruomenei buvo mažiausia.

(693) Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad vykdant konkursą dėl PVPS bendruomenei nebuvo suteikta jokių garantijų, kad atitinkamos paslaugos buvo įsigytos už mažiausią kainą.

7.1.3.2.2. Kompensacija, nustatyta remiantis išlaidomis, kurias tipinė, gerai valdoma ir pakankamai išteklių turinti įmonė patirtų vykdydama priskirtus viešųjų paslaugų įsipareigojimus

(694) Komisija pažymi, kad Sprendime *Altmark* nustatytas ketvirtasis kriterijus, pagrįstas išlaidų analize, palyginti su tipine, gerai valdoma ir pakankamai išteklių turinčia įmone, turi būti taikomas, kai įmonė, kuriai pavesta vykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus, nėra pasirinkta pagal viešojo pirkimo procedūrą.

(695) Prancūzijos valdžios institucijos nepateikė jokių įrodymų ar informacijos, įrodančių, kad pagal PVPS mokama kompensacija buvo nustatyta remiantis išlaidomis, kurias patirtų tipinė, gerai valdoma ir pakankamai išteklių turinti įmonė, kad įvykdytų jai pavestus viešųjų paslaugų įsipareigojimus. Suinteresuotosios šalys šiuo klausimu nepateikė jokių pastabų.

(696) Taip pat reikėtų pažymėti, kad PVPS nenurodytos išlaidas, kurias patirtų tipinė, gerai valdoma įmonė, turinti pakankamai priemonių, kad galėtų vykdyti jai pavestus viešųjų paslaugų įsipareigojimus. Atvirkščiai, iš bylos medžiagos matyti, kad kompensacija buvo nustatyta tik pasibaigus PVPS konkursui, po PVPS gavėjų ir OTC derybų, tačiau per šias derybas nebuvo jokios nuorodos į išlaidas, kurias patirtų tipinė, gerai valdoma įmonė, turinti pakankamai priemonių, kad galėtų įvykdyti jai priskirtus viešųjų paslaugų įsipareigojimus, pagal kuriuos būtų galima nustatyti šią kompensacijos sumą.

([235]) VESP komunikatas, 68 punktas.

(697) Kadangi Prancūzija nepateikė jokių konkrečių įrodymų, Komisija gali tik padaryti išvadą, kad pagal PVPS suteikta kompensacija nebuvo nustatyta remiantis išlaidomis, kurias patirtų tipinė, gerai valdoma ir pakankamai išteklių turinti įmonė, kad įvykdytų jai pavestus viešųjų paslaugų įsipareigojimus.

(698) Todėl PVPS neatitinka ketvirtojo *Altmark* kriterijaus.

7.1.3.3. Išvada dėl pranašumo buvimo

(699) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad PVPS gavėjams suteikė ekonominį pranašumą, kurio jie nebūtų įgiję įprastomis rinkos sąlygomis.

7.1.4. *PVPS atrankumas*

(700) Nustačiusi, kad esama pranašumo, tiesiogiai ar netiesiogiai įgyjamo taikant atitinkamą priemonę, Komisija dar turi įrodyti, kad šį pranašumą įgyja konkreti viena ar kelios įmonės.

(701) Atrankumo reikalavimas skiriasi, atsižvelgiant į tai, ar atitinkama priemonė yra numatyta kaip bendra pagalbos schema, ar kaip individuali pagalba. Pastaruoju atveju nustačius ekonominį pranašumą iš principo galima preziumuoti jos atrankųjį pobūdį ([236]).

(702) Šiuo atveju visos PVPS buvo suteiktos pagal dvišales sutartis, sudarytas su kiekvienu gavėju.

(703) Todėl šios PVPS yra individualios priemonės ir turi būti laikomos atrankiosiomis šių gavėjų atžvilgiu.

7.1.5. *Valstybių narių tarpusavio prekybos kliūtys ir ES vidaus konkurencijos iškraipymas, atsiradęs dėl PVPS*

(704) Pagalba, kuria siekiama atleisti įmonę nuo išlaidų, kurias ji paprastai patirtų vykdydama kasdienį valdymą ar įprastą veiklą, iš esmės iškraipo konkurenciją ([237]). Nuspręsta, kad bet kuri pagalba įmonei, vykdančiai veiklą Bendrijos rinkoje, gali iškraipyti konkurenciją ir paveikti prekybą tarp valstybių narių.

(705) Nuo 1993 m. sausio 1 d. jūrų transporto paslaugas valstybėje narėje (jūrų kabotažas) gali teikti visi Bendrijos veiklos vykdytojai ([238]). Todėl nuo tos dienos įmonei, vežančiai keleivius ir (arba) krovinius valstybėje narėje, suteikta pagalba galėjo būti kliūtis valstybių narių tarpusavio prekybai. Šiuo atveju pagal PVPS skiriama kompensacija už krovinių ir keleivių vežimo jūrų transportu paslaugas, susijusias su susisiekimu jūrų transportu su Korsika. Todėl ši kompensacija gali paveikti valstybių narių tarpusavio prekybą, be kita ko, dėl to, kad Korsika turi jungčių su Italija.

(706) Reikia priminti, kad „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ vykdo reisus maršrutais tarp žemyninės Prancūzijos ir Korsikos, tiesiogiai konkuruodamos su tokiais veiklos vykdytojais kaip „Corsica Ferries“, taip pat su bet kuria jūrų transporto įmone, teikiančia arba galinčia siūlyti susisiekimą jūrų transportu su Korsika (45 konstatuojamoji dalis). Juo labiau kad keleivių srautas tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos bei Italijos yra didelis (56 konstatuojamoji dalis). Taigi Komisija pažymi, kad priemonės gali sustiprinti „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ padėtį konkuruojančių Europos Sąjungos jūrų transporto įmonių atžvilgiu ir taip gali iškraipyti konkurenciją.

(707) Todėl priemonės gali iškraipyti konkurenciją vidaus rinkoje ir daryti poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.

([236]) 2015 m. birželio 4 d. Sprendimas *MOL*, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, 60 punktas.
([237]) Žr. 2000 m. rugsėjo 19 d. Sprendimo *Vokietija / Komisija*, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, 30 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją.
([238]) Žr. Kabotažo reglamentą.

7.1.6. *Išvada dėl valstybės pagalbos buvimo*

(708) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija mano, kad pagal PVPS veiklos vykdytojams suteikta kompensacija yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

7.2. **Priemonių teisėtumas**

(709) Pagal SESV 108 straipsnio 3 dalį, Tarybos reglamento (ES) 2015/1589 ([239]) 2 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad „[s] uinteresuotoji valstybė narė, išskyrus tuos atvejus, kai pagal SESV 109 straipsnį priimtuose reglamentuose ir kitose atitinkamose SESV nuostatose yra numatyta kitaip, iš anksto praneša Komisijai apie bet kuriuos planus skirti naują pagalbą“. To reglamento 3 straipsnyje taip pat nustatyta, kad „pagalba, apie kurią reikia pranešti pagal 2 straipsnio 1 dalį, negali būti suteikta, kol Komisija nėra priėmusi arba laikoma, kad ji yra priėmusi, sprendimą, kuriuo leidžiama teikti pagalbą“.

(710) Komisija pažymi, kad, nors 2022 m. gruodžio 27 d. Prancūzijos valdžios institucijos pranešė apie planus nustatyti PVPS laikotarpiui nuo 2023 m. sausio 1 d. iki 2030 m. gruodžio 31 d., jos vis dėlto įgyvendino PVPS 2023 m. sausio 1 d., Komisijai dar nepriėmus arba nelaikant, kad ji priėmė sprendimą, kuriuo būtų suteiktas leidimas. Taigi nagrinėjamomis priemonėmis iš esmės pažeidžiama Reglamento (ES) 2015/1589 2 straipsnio 1 dalis.

(711) Komisija pažymi, kad pagal VESP sprendimą, valstybėms narėms tam tikrais atvejais gali būti netaikomas reikalavimas pranešti pagal SESV 108 straipsnio 3 dalį.

(712) Šiuo atžvilgiu reikia išnagrinėti, ar PVPS patenka į VESP sprendimo taikymo sritį, siekiant nustatyti, ar priemonėms netaikomas SESV 108 straipsnio 3 dalyje nustatytas reikalavimas pranešti.

(713) Komisija visų pirma pažymi, kad pagal suformuotą jurisprudenciją reglamento ar sprendimo, kuriuo leidžiama atleisti nuo pareigos pranešti, nuostatos ir juose numatytos sąlygos, kaip bendrosios taisyklės, susijusios su pareiga pranešti, išimtis, turi būti aiškinamos siaurai ([240]).

(714) VESP sprendimo taikymo sritis apibrėžta jo 2 straipsnyje. 2 straipsnio d punkte nustatyta, kad apie valstybės pagalbą, suteiktą kompensacijos už viešąją paslaugą forma už susisiekimą jūrų transportu su salomis, reikia pranešti, jeigu per dvejus finansinius metus iki tų metų, kuriais buvo pavesta teikti VESP, vidutinis metinis keleivių srautas šiais maršrutais buvo daugiau kaip 300 000 keleivių.

(715) VESP sprendimo 2 straipsnio d punkte kalbama tik apie keleivių vežimą jūrų transportu ir jame neminimas krovinių vežimas jūrų transportu. Atsižvelgdama į griežto aiškinimo principą, kuriuo reglamentuojamas sprendimo atleisti nuo pranešimo taikymas (713 konstatuojamoji dalis), Komisija mano, kad, nesant aiškios nuorodos į krovinių vežimą jūrų transportu, VESP sprendimas negali būti taikomas kompensacijai, sumokėtai už VESP, susijusias su krovinių vežimu jūrų transportu arba mišriomis paslaugomis (keleivių / krovinių) ([241]).

(716) Kadangi PVPS yra susijusios su mišriomis paslaugomis, PVPS gavėjams skirta kompensacija nepatenka į VESP sprendimo taikymo sritį.

(717) Suinteresuotųjų šalių pastabos šiuo klausimu neturi įtakos šiai išvadai.

([239]) 2015 m. liepos 13 d. Tarybos reglamentas (ES) 2015/1589, nustatantis išsamias Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles, (OL L 248, 2015 9 24, p. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

([240]) 2016 m. liepos 21 d. Sprendimas *Dilly's Wellnesshotel*, C-493/14, ECLI:EU:C:2016:577, 37 ir 38 punktai; 2019 m. kovo 5 d. Sprendimas *Eesti Pagar*, C-349/17, ECLI:EU:C:2019:172, 60 punktas.

([241]) Dėl aiškinimo pagal analogiją žr. 2023 m. spalio 19 d. Sprendimo *SAD Trasporto locale*, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, 23–29 punktus dėl reglamento, kuriuo atleidžiama nuo pranešimo apie valstybės pagalbą, suteiktą kompensacijos už viešąją paslaugą forma už sausumos transporto paslaugas, taikymo srities.

(718) Visų pirma, priešingai nei teigia „Corsica Linea“ (582 konstatuojamoji dalis), tai, kad VESP sprendimas netaikomas krovinių vežimui jūrų transportu, neprieštarauja nei VESP sprendimo tekstui, nei jo tikslui, kaip jis aiškinamas to sprendimo 24 konstatuojamojoje dalyje. Iš tiesų nė viename VESP sprendimo straipsnyje neminimas krovinių vežimas jūrų transportu. 24 konstatuojamojoje dalyje tik nurodytos taisyklės, taikomos valstybės pagalbai, teikiamai VESP oro ir jūrų transporto sektoriuose finansuoti, tiesiog paaiškinant, kad VESP sprendime nustatytos sąlygos, kuriomis tokiai pagalbai gali būti netaikomas SESV 108 straipsnio 3 dalyje nustatytas reikalavimas pranešti, jei šiuo klausimu nėra sektoriaus taisyklės. Tačiau 2 straipsnio d punktas, kuriame apibrėžiama VESP sprendimo taikymo sritis, neapima krovinių vežimo jūrų transportu. Be to, „Corsica Linea“ nepagrindžia, kodėl krovinių vežimo jūrų transportu neįtraukimas į VESP sprendimą prieštarautų vienodo požiūrio principui.

(719) Argumentas, kad nuoroda tik į keleivių skaičiaus ribą pateisinama tuo, kad keleivių srautas yra bendras konkretaus maršruto ekonominės svarbos rodiklis (584 konstatuojamoji dalis), taip pat neįrodo, kad VESP sprendimas aiškiai taikomas krovinių vežimui jūrų transportu. Priešingai, Komisija pažymi, kad pagrindinis PVPS tikslas yra krovinių vežimas, o keleivių vežimas apima tik keleivių pacientų ir vairuotojų vežimą (išskyrus maršrutą Marselis–Proprianas), kurio apimtis yra ribota.

(720) Galiausiai pastaba, kad iš Komisijos sprendimų praktikos matyti, jog VESP sprendimas taikomas mišrioms paslaugoms, neturi reikšmės (583 konstatuojamoji dalis), nes pagal suformuotą jurisprudenciją Komisijos sprendimų priėmimo praktika jai nėra privaloma ([242]).

(721) Todėl VESP sprendimas šiuo atveju netaikytinas. Darytina išvada, kad Prancūzijos valdžios institucijos šias priemones įgyvendino neteisėtai, pažeisdamos Reglamento (ES) 2015/1589 3 straipsnį ir SESV 108 straipsnio 3 dalį.

7.3. **Priemonių suderinamumas**

7.3.1. *SESV 106 straipsnio 2 dalies ir VESP bendrųjų nuostatų taikomumas*

(722) Kai kompensacija už viešąją paslaugą yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, šiai kompensacijai taikomi SESV 106, 107 ir 108 straipsniai.

(723) VESP suteiktos valstybės pagalbos suderinamumo su vidaus rinka vertinimo teisinis pagrindas yra SESV 106 straipsnio 2 dalis. Šioje byloje nagrinėjama valstybės pagalba yra susijusi su kompensacijos skyrimu už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą teikiant VESP. Todėl būtina išnagrinėti pagalbos suderinamumą su SESV 106 straipsnio 2 dalimi, o būtent su konkrečiomis to straipsnio taikymo taisyklėmis.

(724) Šiuo atveju konkrečios taisyklės, susijusios su SESV 106 straipsnio 2 dalies taikymu, yra numatytos VESP bendrosiose nuostatose. VESP bendrųjų nuostatų 11 punkte nustatyta, kad „valstybės pagalba, nepatenkanti į [VESP sprendimo] taikymo sritį, gali būti pripažįstama suderinama su Sutarties 106 straipsnio 2 dalimi, jei ji reikalinga visuotinės ekonominės svarbos paslaugai teikti ir nedaro tokio poveikio, koks prieštarautų Sąjungos interesams. „Norint pasiekti šią pusiausvyrą, reikia vykdyti [VESP bendrųjų nuostatų] 2.2.–2.10 dalyse išvardytas sąlygas“.

(725) Komisija pažymi, kad Prancūzijos valdžios institucijos taip pat pranešė apie VPĮ remdamosi VESP bendrosiomis nuostatomis.

(726) Todėl tolesniuose skirsniuose pateikiama Komisijos atlikta nagrinėjamų priemonių suderinamumo su VESP bendrosiose nuostatose nustatytomis sąlygomis analizė, atsižvelgiant į tai, kad priemonės nepatenka į VESP sprendimo taikymo sritį (721 konstatuojamoji dalis).

([242]) 2011 m. rugsėjo 20 d. Sprendimas *Regione autonoma della Sardegna*, T-394/08, ECLI:EU:T:2011:493, 190 punktas.

(727) Taip pat reikėtų pažymėti, kad pagal VESP bendrųjų nuostatų 8 punktą, VESP bendrosiose nuostatose nustatyti principai taikomi kompensacijai už viešąją paslaugą jūrų transporto srityje, nepažeidžiant Sąjungos sektorinės teisės aktuose numatytų specialių griežtesnių nuostatų. Jūrų transporto srityje Kabotažo reglamente, kaip išaiškinta aiškinamajame komunikate, nustatytos sąlygos, kuriomis valstybė narė gali sudaryti paslaugų viešojo pirkimo sutartis su laivybos bendrovėmis, vykdančiomis reguliarius reisus į salas arba iš jų, ir už tai mokėti finansinę kompensaciją laivų savininkams. Todėl Komisija, nedarydama poveikio konkrečioms Kabotažo reglamento nuostatoms, išnagrinės priemonių suderinamumą su VESP bendrosiomis nuostatomis.

7.3.2. *Tikros visuotinės ekonominės svarbos paslaugos buvimas*

(728) VESP bendrųjų nuostatų 12 punkte nustatyta, kad pagalba turi būti skiriama už tikrą ir tinkamai apibrėžtą visuotinės ekonominės svarbos paslaugą, minimą SESV 106 straipsnio 2 dalyje. Pareiga įrodyti, kad viešosios paslaugos apibrėžtis yra teisinga, tenka valstybei narei ([243]), su sąlyga, kad Komisijos tyrimas skirtas tik akivaizdžioms vertinimo klaidoms nustatyti, kaip nurodyta VESP bendrųjų nuostatų 13 punkte.

(729) VESP bendrųjų nuostatų 13 punkte paaiškinta, kad valstybės narės negali priskirti konkrečių viešųjų paslaugų įsipareigojimų paslaugoms, kurias patenkinamai ir su valstybės apibrėžtu viešuoju interesu suderinamomis sąlygomis, pvz., susijusiomis su kaina, objektyviais kokybės reikalavimais, tęstinumu ir galimybe naudotis paslauga, jau teikia arba gali teikti įprastomis rinkos sąlygomis veikiančios įmonės.

(730) VESP bendrųjų nuostatų 14 punkte nustatyta, kad valstybės narės turėtų įrodyti, kad reikiamai atsižvelgė į viešosios paslaugos poreikius: surengė viešąsias konsultacijas arba ėmėsi kitų tinkamų priemonių, kad būtų paisoma paslaugų naudotojų ir teikėjų interesų.

(731) Kaip nurodyta 727 konstatuojamojoje dalyje, Kabotažo reglamentu valstybei narei leidžiama sudaryti paslaugų viešojo pirkimo sutartis dėl reguliarių maršrutų į salas arba iš jų už finansinę kompensaciją. Pagal Kabotažo reglamentą paslaugų viešojo pirkimo sutartis suprantama kaip sutartis, sudaryta siekiant teikti tinkamas transporto paslaugas. Joje visų pirma gali būti numatyta:

— nenutrūkstamumo, reguliarumo, masto ir kokybės reikalavimai,

— papildomos transporto paslaugos,

— transporto paslaugos nurodytais tarifais ir nurodytomis sąlygomis, ypač tam tikroms keleivių kategorijoms arba tam tikrais maršrutais, ir

— paslaugų keitimas atsižvelgiant į besikeičiančius poreikius.

(732) Dviejuose 2017 m. kovo 1 d. Bendrojo Teismo sprendimuose, priimtuose bylose T-366/13 (toliau – Sprendimas *SNCM I*) ([244]) ir T-454/13 (toliau – Sprendimas *SNCM II*) ([245]), išaiškintos valstybėms narėms tenkančios pareigos, susijusios su viešosios paslaugos apimties apibrėžtimi ir viešosios intervencijos forma siekiant užtikrinti šios paslaugos teikimą. Visų pirma, Bendrasis Teismas patvirtino, kad paslaugų viešojo pirkimo sutarties apimtis turi atitikti viešosios paslaugos poreikį, kuriam būdinga i) visų paslaugų ar jų dalies paklausa tarp naudotojų, ii) kurio veiklos vykdytojai nepatenkina nesant šiuo atžvilgiu viešosios valdžios institucijų nustatyto įpareigojimo, iii) valstybė narė, siekdama patenkinti šį poreikį, turi teikti pirmenybę požiūriui, mažiausiai kliudančiam naudotis pagrindinėmis laisvėmis ir sklandžiai veikti vidaus rinkai ([246]).

([243]) 2018 m. lapkričio 15 d. Sprendimas *Stichting Woonlinie*, T-202/10 RENV II ir T-203/10 RENV II, ECLI:EU:T:2018:795, 79–83 punktai.
([244]) 2017 m. kovo 1 d. Sprendimas *SNCM I*, ten pat.
([245]) 2017 m. kovo 1 d. Sprendimas *SNCM II*, ten pat.
([246]) 2017 m. kovo 1 d. Sprendimas *SNCM II*, 134 punktas.

(733) Šiuo atveju būtina įvertinti, ar PVPS apimtis atitinka VESP bendrosiose nuostatose ir Kabotažo reglamente nustatytas sąlygas, kaip išaiškinta aiškinamajame komunikate. Todėl Komisija nagrinės, ar PVPS atitinka viešosios paslaugos poreikį ir ar tai yra požiūris, mažiausiai kliudantis naudotis pagrindinėmis laisvėmis ir sklandžiai veikti vidaus rinkai.

7.3.2.1. Viešosios paslaugos poreikio apibūdinimas

(734) Kaip Bendrasis Teismas nurodė Sprendime *SNCM II*, viešosios paslaugos poreikis, susijęs su jūrų kabotažu, gali būti apibūdintas tik įrodžius tam tikros paslaugos, kurios netenkina rinka, paklausą tarp naudotojų. Teisingumo Teismo teigimu, viešosios paslaugos poreikį galima įvertinti, be kita ko, atlikus rinkos tyrimus, surengus viešas konsultacijas arba paskelbus projektų vykdymo konkursus ([247]).

(735) Šios sąlygos iš esmės atitinka VESP bendrųjų nuostatų 14 punkte (valstybės narės turi tinkamai atsižvelgti į naudotojų interesus, pasitelkdamos viešas konsultacijas ar kitas tinkamas priemones) ir 13 punkte (valstybės narės turi įsitikinti, kad yra rinkos nepakankamumas) nustatytas sąlygas.

(736) Visų pirma darytina išvada, kad jei nėra visų ar dalies paslaugų *paklausos tarp naudotojų*, poreikio teikti viešąsias paslaugas negali būti. Šiuo klausimu VESP bendrųjų nuostatų 14 punkte numatyta, kad į naudotojų interesus turi būti tinkamai atsižvelgiama rengiant viešas konsultacijas ar kitas tinkamas priemones. Norint nustatyti rinkos nepakankamumo analizės sistemą, būtina nustatyti tiek kokybinę, tiek kiekybinę paklausą tarp naudotojų. Siekiant nustatyti viešųjų paslaugų poreikį, paklausą tarp naudotojų reikia palyginti su komercine pasiūla, kurią veiklos vykdytojai siūlytų, jei nebūtų valstybės narės numatyto viešųjų paslaugų įsipareigojimo.

(737) Analogiškai, nesant *rinkos nepakankamumo* negali būti poreikio teikti viešąsias paslaugas. Rinkos nepakankamumo analizė padalyta į du etapus. Pirmiausia reikia išnagrinėti paslaugas, kurias rinka teiktų, jei nebūtų numatytas viešųjų paslaugų įsipareigojimas. Šiuo klausimu VESP bendrųjų nuostatų 14 punkte nurodyta, kad į paslaugų teikėjų interesus turi būti tinkamai atsižvelgiama rengiant viešas konsultacijas ar kitas tinkamas priemones. Tada reikia išnagrinėti, ar tokios pasiūlos pakaktų paklausai tarp naudotojų patenkinti.

(738) Kaip teisingai pažymi „Corsica Ferries“ (455 ir 456 konstatuojamosios dalys), pasiūlos rinkoje nustatymas neapsiriboja *ex ante* rinkoje nustatyta pasiūla, bet turi būti dinamiškai vertinamas vertinant būsimą pasiūlą rinkoje. Kitaip tariant, analizuodamos rinkos nepakankamumą valstybės narės privalo patikrinti, ar esamos *ir* potencialios pasiūlos (t. y. pasiūlos, kurią veiklos vykdytojas galėtų teikti įtikimai ir per pagrįstą laikotarpį, jei nebūtų numatytas viešųjų paslaugų įsipareigojimas) nepakaktų nustatytai paklausai tarp naudotojų patenkinti.

(739) Tačiau, priešingai, nei teigia „Corsica Ferries“ (457 konstatuojamoji dalis), Komisija neprivalo išsamiai išnagrinėti valstybės narės atliktos rinkos nepakankamumo analizės. Kaip nurodyta 728 konstatuojamojoje dalyje, Komisijos tyrimas apsiriboja patikrinimu, ar nėra akivaizdžios vertinimo klaidos.

(740) Šiuo atveju Prancūzijos valdžios institucijos suabejojo, ar reikia išlaikyti paslaugų viešojo pirkimo sutartis, susijusias su susisiekimu jūrų transportu su Korsika. Jos padarė išvadą, kad jos turėtų būti toliau taikomos atsižvelgiant į nustatytus viešųjų paslaugų poreikius. Tolesniuose poskirsniuose pateikiama Komisijos atlikta kiekvieno Prancūzijos nustatyto viešosios paslaugos poreikio analizė.

7.3.2.1.1. Keleivių, gyvenančių ir negyvenančių Korsikoje, vežimo jūrų transportu tarp Marselio ir Propriano poreikis

(741) Šiame poskirsnyje Komisija išnagrinės, ar keleivių, gyvenančių ir negyvenančių Korsikoje, poreikis vykti jūrų transportu maršrutu Marselis–Proprianas atitinka i) paklausą tarp šių naudotojų, kurią tinkamai įrodė Prancūzija, ii) kurios negali patenkinti privati pasiūla.

([247]) 2017 m. kovo 1 d. Sprendimas *SNCM II*, 135 punktas.

7.3.2.1.1.1. Paklausos tarp naudotojų buvimas

7.3.2.1.1.1.1. Kokybinė paklausa

1. Dėl tinkamų priemonių, naudojamų kokybinei paklausai nustatyti

(742) Komisija pažymi, kad keleivių vežimo jūrų transportu į Korsiką paslaugų, be kita ko, maršrutu Marselis–Proprianas, paklausą Prancūzijos valdžios institucijos nustatė keliais būdais.

(743) Visų pirma Prancūzijos valdžios institucijos surengė keletą viešų konsultacijų, kad surinktų informaciją apie paklausą tarp šių keleivių.

(744) Per pirminę konsultaciją (93 konstatuojamoji dalis) visi keleiviai buvo paraginti atsakyti į bendrą klausimyną dėl naudojimosi jūrų transporto paslaugomis tarp Marselio uosto ir Korsikos uostų. Kartu su šiuo klausimynu buvo pateikti keli dokumentai, kuriais naudotojai informuojami apie i) pagrindines jūrų transporto paslaugų į Korsiką ypatybes, ii) veiksmus, kurių ėmėsi Prancūzijos valdžios institucijos, siekdamos nustatyti, ar yra viešųjų paslaugų poreikis, ir iii) įvairių naudotojų kategorijų, kurias iš pradžių nustatė Prancūzija, pristatymą (95 konstatuojamoji dalis). Komisija mano, kad visa ši informacija leido naudotojams suprasti aplinkybes, kuriomis su jais buvo konsultuojamasi. Be to, konsultacijos su naudotojais vyko vieną mėnesį, o tai yra pagrįstas laikotarpis. Šios konsultacijos ir jų informaciniai dokumentai buvo prieinami plačiajai visuomenei CdC svetainėje ir buvo paskelbti vietos ir regiono spaudoje (94, 95 ir 366 konstatuojamosios dalys) siekiant užtikrinti kuo platesnę sklaidą visuomenei.

(745) Klausimyne buvo pateikta apie 20 klausimų, skirtų įvertinti naudotojų poreikius, susijusius su kiekviena jūrų jungtimi tarp Marselio uosto ir Korsikos uostų, įskaitant Marselio–Propriano jungtį. Iš 3.4.2.1.1.1.1 skirsnyje pateiktų klausimų detalių matyti, kad jie leido Prancūzijos valdžios institucijoms surinkti informaciją apie keleivių poreikius, susijusius su išvykimo ir atvykimo laiku, kelionių rūšimis (automobiliais ir kajutėmis), jūrų transporto paslaugų dažnumu ir taikomomis kainomis, kiekviename maršrute tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos (įskaitant maršrutą Marselis–Proprianas) (105 konstatuojamoji dalis). Be to, klausimyne buvo keli klausimai, susiję su žemyninės dalies uostų (106 konstatuojamoji dalis) bei oro ir jūrų transporto pakeičiamumu (naudotojų požiūriu) (107 konstatuojamoji dalis).

(746) Iš esmės buvo siūlomi keli galimi atsakymai į klausimus. Dėl kelių klausimų respondentai netgi galėjo pateikti kitokius atsakymus nei siūlomi. Apskritai Prancūzijos valdžios institucijos sutiko su bet kokiu laisvos formos tekstu (109 konstatuojamoji dalis). Todėl klausimynas buvo pakankamai atviras, kad būtų galima pareikšti įvairias nuomones. Siūlomi atsakymai buvo aiškūs, įtikinami ir įvairūs. „Corsica Ferries“ pastaba, kad klausimynas buvo pernelyg ribojantis (401 konstatuojamoji dalis), turėtų būti atmesta.

(747) Sprendime pradėti procedūrą ([248]) Komisija svarstė, ar metodinį šališkumą būtų galėję lemti tai, kad klausimynas visų pirma buvo skirtas jūrų maršrutų tarp Marselio uosto ir Korsikos naudotojams. Vis dėlto, atlikusi išsamią analizę, Komisija pažymi, kad klausimynas nebuvo šališkas, nes keli klausimai naudotojams buvo užduoti dėl Marselio uosto pakeičiamumo kitais žemyninės dalies uostais jų kelionių į Korsiką ir iš jos atžvilgiu (106 konstatuojamoji dalis). Taigi Prancūzijos valdžios institucijos galėjo patikrinti, i) ar naudotojai lygino Marselyje vykdomų reisų dažnumą ir paskirtį su Tulone ir Nicoje vykdomais reisais; ii) ar naudotojai, hipotetiškai padidėjus jūrų transporto kainoms Marselyje, persikeltų į Tuloną ir Nicą, ir iii) ar naudotojai jau naudojosi Tulono ir (arba) Nicos uostais kelionei iš Korsikos ir (arba) į ją ir dėl kokios priežasties. Todėl Prancūzijos valdžios institucijos galėjo suprasti žemyninės dalies uostų, ypač Marselio uosto, pakeičiamumą Tulono ir Nicos uostais.

(748) Todėl „Corsica Ferries“ pastabas dėl klausimų formuluotės (400 konstatuojamoji dalis) reikia atmesti. Priešingai nei ji teigia, klausimai, susiję su žemyninės dalies uostais, išskyrus Marselį, buvo skirti ne tik paaiškinti, kodėl respondentas pasirinko Marselio uostą, palyginti su kitais uostais. Naudotojų taip pat buvo klausiama apie priežastis, dėl kurių naudojamasi Tulono ir (arba) Nicos uostais, o ne Marselio uostu.

([248]) Sprendimo pradėti procedūrą 283 konstatuojamoji dalis.

(749) Taip pat reikia priminti, kad istoriškai paslaugų viešojo pirkimo sutarčių dalykas buvo tik maršrutai tarp Marselio uosto ir Korsikos uostų (69 konstatuojamoji dalis). Taigi šiuo atveju Prancūzija galėtų pagrįstai kelti klausimą dėl būtinybės išlaikyti paslaugų viešojo pirkimo sutartis tarp Marselio ir Korsikos uostų, siekdama nustatyti dabartinius šių maršrutų naudotojų poreikius ir tai, ar kitos paslaugos (oro ar jūrų transporto paslaugos iš kitų žemyninių uostų) galėtų patenkinti jų poreikius tokiomis pačiomis sąlygomis, kaip ir jūrų maršrutai tarp Marselio ir Korsikos. „Corsica Ferries“ neaiškina, kaip, pateikus specialius klausimynus naudotojams, besinaudojantiems maršrutais tarp Tulono ir Korsikos arba Nicos ir Korsikos, galėjo būti padarytos kitokios išvados, nei padarė Prancūzijos valdžios institucijos.

(750) Galiausiai Komisija pažymi, kad per konsultacijas su naudotojais gauta daug atsakymų (beveik 1 000) ([249]), todėl Prancūzijos valdžios institucijos gavo daug tiesioginių naudotojų pastabų. Todėl „Corsica Ferries“ negali teigti, kad gautų atsakymų skaičius buvo nepakankamas (402 konstatuojamoji dalis), atsižvelgiant į bendrą jūrų transporto keleivių, keliaujančių iš Korsikos į žemyninę Prancūziją, skaičių. „Corsica Ferries“ nepateikia jokios informacijos apie minimalų skaičių, kurio turėtų būti reikalaujama norint pasinaudoti konsultacijų su naudotojais duomenimis. Pavyzdžiui, visuotinai pripažįstama, kad maždaug 1 000 asmenų imties pakanka tyrimui su maža paklaida visoje Prancūzijoje, kurioje gyvena daugiau kaip 67 mln. gyventojų, parengti ([250]). Bet kuriuo atveju konsultacijos su naudotojais buvo viena iš kelių priemonių, kurias Prancūzijos valdžios institucijos naudojo kokybinei paklausai tarp keleivių nustatyti.

(751) Dėl „Corsica Ferries“ nurodytos aplinkybės, kad „Corsica Linea“ bandė daryti įtaką atsakymams į klausimynus, ragindama savo darbuotojus pažymėti atsakymus, kurie padėtų užtikrinti paslaugų viešojo pirkimo sutarties tęstinumą (403 konstatuojamoji dalis), Komisija pažymi, kad tai yra ypač rimtas kaltinimas dėl veikos, dėl kurios pagal nacionalinę teisę galėtų būti iškelta administracinė ir (arba) baudžiamoji byla. Todėl tokie įtarimai turi būti papildyti aiškiais, konkrečiais ir svariais įrodymais. Tačiau „Corsica Ferries“ savo pastabose tokių įrodymų nepateikia. Nors ji pateikia „Corsica Linea“ darbuotojo e. laišką, jame tik buvo pateikta interneto nuoroda į konsultacijas su naudotojais. E. laiške nebuvo nurodytas darbuotojo rangas, gavėjai ir priedų buvimas, todėl Komisija negali įvertinti tikrosios jo apimties.

(752) Per antras konsultacijas, t. y. konsultacijas su uostais, uosto valdymo įstaigų taip pat buvo prašoma pateikti pastabas dėl susisiekimo jūrų transportu su Korsika, kad Prancūzijos valdžios institucijos būtų informuotos, visų pirma, apie jūrų transporto paslaugų konkurencijos lygį teikiant jūrų transporto paslaugas ir uostų pajėgumus (116–119 konstatuojamosios dalys). Kaip nurodyta 96 konstatuojamojoje dalyje, šios konsultacijos vyko vieną mėnesį, o tai buvo pagrįstas laikotarpis. Uosto valdymo institucijoms pateiktas klausimynas buvo pakankamai struktūrizuotas, kad Prancūzijos valdžios institucijos galėtų susidaryti visapusišką ir išsamų vaizdą apie atitinkamų uostų veikimą. Prancūzijos valdžios institucijos taip pat gavo informacijos ne tik apie paklausą tarp naudotojų (per tokius elementus kaip uosto pasiekiamumo zona, jūrų transporto naudotojams prieinama infrastruktūra, uosto prieinamumas ir pan.), bet ir apie pasiūlą rinkoje, kuri galėtų būti įtikimai pasiūlyta nesudarius paslaugų viešojo pirkimo sutarties (išsamus paslaugų ir pajėgumų, kuriais gali naudotis laivybos bendrovės uostuose, aprašymas). Prancūzijos valdžios institucijos gavo atsakymus iš Marselio, Tulono ir Nicos uostų (120 konstatuojamoji dalis), taip pat iš Korsikos uostų per Korsikos PPR (124 konstatuojamoji dalis).

(753) Taigi Prancūzijos valdžios institucijos surengė viešas konsultacijas, kad galėtų atsižvelgti į naudotojų interesus.

(754) Prancūzijos valdžios institucijos taip pat pavedė nepriklausomam konsultantui ekonomikos klausimais, t. y. įmonei „Gecodia“, atlikti papildomą paklausos tarp naudotojų tyrimą kartu su viešomis konsultacijomis, siekiant jas papildyti (90 konstatuojamoji dalis). „Gecodia“ ataskaitoje pateikiamos šio tyrimo išvados. Komisija pažymi, kad pagal VESP bendrųjų nuostatų 14 punktą, nepriklausomo ekonomikos konsultanto atliktas konkrečios paslaugos paklausos tarp naudotojų tyrimas gali būti tinkama priemonė atsižvelgti į atitinkamos paslaugos naudotojų interesus, ypač kai toks tyrimas atliekamas kartu su viešomis konsultacijomis.

([249]) 300 atsakymų visų pirma buvo susiję su maršrutu Marselis–Proprianas.

([250]) https://www.vie-publique.fr/questions-reponses/269387-les-sondages-dopinion-foire-aux-questions-faq (žiūrėta 2024 m. spalio 18 d.).

(755) Ši informacija rodo, kad Prancūzija pasitelkė keletą priemonių, kurias Komisija laiko tinkamomis pagal VESP bendrųjų nuostatų 14 punktą, kad būtų atsižvelgta į atitinkamų paslaugų naudotojų interesus.

2. Dėl Prancūzijos išvadų dėl kokybinės naudotojų vežimo tarp Marselio ir Propriano paklausos

(756) Dabar Komisija išnagrinės Prancūzijos valdžios institucijų išvadas dėl i) jūrų transporto pakeičiamumo oro transportu nebuvimo iš keleivių perspektyvos; ii) keleivių, gyvenančių ir negyvenančių Korsikoje, skirtumą; iii) Marselio uosto geografinio pakeičiamumo Tulono ir Nicos uostais ir iv) Propriano uosto geografinio pakeičiamumo kitais Korsikos uostais.

a) Dėl jūrų transporto pakeičiamumo oro transportu nebuvimo

(757) Komisija pažymi, kad, Prancūzijos valdžios institucijų nuomone, nepriklausomai nuo atitinkamo jūrų maršruto, lygiavertėmis sąlygomis oro transportas negali patenkinti jūrų transporto tarp žemyninės dalies ir Korsikos paklausos tarp naudotojų. Prancūzija atmetė galimybę, kad oro transportas galėtų pakeisti jūrų transportą, dėl kelių 127–131 konstatuojamosiose dalyse apibendrintų veiksnių.

(758) Dėl šių veiksnių Komisija, be kita ko, pažymi, kad konsultacijų su naudotojais rezultatai rodo, jog toks pakeičiamumas yra neįmanomas, nes didžioji dauguma respondentų beveik arba visai nelygino oro ir jūrų transporto, ypač maršrute Marselis–Proprianas. Komisija taip pat pažymi, kad didelė dalis keleivių keliauja automobiliu į Korsiką, o tai savo pastabose patvirtino „Corsica Ferries“ (420 konstatuojamoji dalis). Iš „Gecodia“ ataskaitos taip pat matyti, kad kelionės laiko apribojimai ir transporto dažnumas prisideda prie šio pakeičiamumo trūkumo, nes kelionės trukmė abiem transporto rūšims labai skiriasi (1 valanda lėktuvu ir 6–12 valandų laivu) ir yra kur kas daugiau skrydžių nei jūrų reisų.

(759) Remdamasi šiais įrodymais Komisija mano, kad tokia analizė neatrodo akivaizdžiai klaidinga. Be to, nė viena suinteresuotoji šalis nepateikė pastabų šiuo klausimu. Todėl Prancūzijos valdžios institucijos, nepadarydamos akivaizdžios vertinimo klaidos, galėjo atmesti oro transporto ir jūrų transporto pakeičiamumą užtikrinant susisiekimą su Korsika.

b) Dėl keleivių, gyvenančių ir negyvenančių Korsikoje, skirtumo

(760) Komisija pažymi, kad, remdamasi „Gecodia“ ataskaita, Prancūzija mano, jog tarp Korsikos ir žemyninės dalies yra dvi keleivių kategorijos, t. y. keleiviai, gyvenantys Korsikoje, ir keleiviai, negyvenantys Korsikoje, (132–135 konstatuojamosios dalys).

(761) Prancūzija aiškina, kad šis skirtumas atsiranda dėl CdC nustatyto specialaus tarifo Korsikos gyventojams, kurį taip pat taiko laivybos bendrovės. Skirtumą taip pat lemia skirtingas abiejų kategorijų naudotojų elgesys, susijęs su naudojimusi jūrų transporto paslaugomis (Korsikoje gyvenantys keleiviai keliauja reguliariau visus metus ir teikia pirmenybę reisams su nakvyne) ir skirtingas išvykimo / atvykimo uosto pasirinkimas žemyninėje Prancūzijoje (Korsikoje gyvenantys keleiviai nelaiko Marselio ir Nicos pakaitiniais uostais, kitaip nei Korsikoje negyvenantys keleiviai).

(762) Sprendime pradėti procedūrą Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad šiuo atskyrimu nebuvo padaryta akivaizdi vertinimo klaida. Tačiau, išsamiai išnagrinėjusi Prancūzijos pateiktus įrodymus, Komisija nemano, kad kuris nors iš šių argumentų pateisintų tokį atskyrimą.

(763) Visų pirma argumentas, kad pagal 2019 m. VPĮ schemą Korsikoje gyvenantiems keleiviams taikomas sumažintas tarifas, savaime neįrodo skirtingo elgesio naudojantis jūrų transporto paslaugomis. Tarifas nustatomas pagal naudotojo gyvenamąją vietą, o ne pagal naudojimąsi atitinkama paslauga. Tokio tarifo buvimą visų pirma lemia CdC politinė valia sumažinti šios kategorijos keleivių izoliuotumo apribojimus, tačiau neįrodyta, kad Korsikoje gyvenantys keleiviai elgiasi kitaip, nei Korsikoje negyvenantys keleiviai. Argumentas, kad laivybos bendrovės gali savo iniciatyva taikyti specialius tarifus gyventojams, taip pat neturi reikšmės, nes i) šiuo atveju nagrinėjamos paslaugos yra jūrų transporto paslaugos, teikiamos tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos, o ne kitų geografinių vietovių, ir ii) pagal 2019 m. VPĮ schemą laivybos bendrovės įpareigojamos taikyti mažesnius tarifus Korsikoje gyvenantiems keleiviams visais maršrutais, sujungiančiais su Korsika.

(764) Be to, kalbant apie argumentus, kad i) Korsikoje negyvenantys keleiviai keliauja visus metus (o Korsikoje negyvenantys keleiviai keliauja daugiausia vasarą) ir ii) naktiniais reisais naudojasi daugiau nei Korsikoje negyvenantys keleiviai (kurie renkasi dieninius reisus), akivaizdu, kad šie įrodymai nėra akivaizdžiai įtikinami. Pirmuoju klausimu iš konsultacijų su naudotojais matyti, kad dauguma respondentų (gyvenančių ir negyvenančių Korsikoje) keliauja nuo dviejų iki penkių kartų per metus (112 konstatuojamoji dalis), įskaitant maršrutu Marselis–Proprianas, todėl šių dviejų kategorijų keleiviai keliauja panašiai, net jei jie keliauja skirtingu metų laiku. Dėl antrojo aspekto Komisija pažymi, kad, kaip pripažįsta pačios Prancūzijos valdžios institucijos, išvada, kad Korsikos gyventojai dažniau keliauja naktį, taikoma tik maršrutams tarp Tulono ir Korsikos. Priešingai, beveik tiek pat Korsikoje gyvenančių ir negyvenančių keleivių keliauja naktį maršrutais tarp Nicos ir Korsikos ([251]). Bet kuriuo atveju konsultacijų su naudotojais rezultatai aiškiai rodo, kad visi naudotojai (tiek gyvenantys, tiek negyvenantys Korsikoje), nepriklausomai nuo atitinkamo jūrų maršruto, pritaria išvykimo ir atvykimo į Korsiką laikui, kuris galiojo konsultacijų su naudotojais metu, ir tai patvirtina, kad Korsikoje negyvenantys keleiviai pirmenybę teikia naktiniams reisams (112 konstatuojamoji dalis).

(765) Apskritai konsultacijų su naudotojais rezultatai iš esmės patvirtina, kad keleivių, nesvarbu, ar jie gyvena Korsikoje, ar ne, paklausa naudotis jūrų transporto paslaugomis, be kita ko, maršrutu Marselis–Proprianas, yra vienoda (112 konstatuojamoji dalis) ([252]).

(766) Todėl Komisija, remdamasi Prancūzijos valdžios institucijų pateikta informacija, mano, kad Korsikoje gyvenančių ir negyvenančių keleivių poreikiai, susiję su susisiekimu jūrų transportu su Korsika, akivaizdžiai nesiskiria. Priešingai, jūrų transporto paslaugų paklausa tarp keleivių susisiekimo jūrų transportu su Korsika kontekste yra labai vienoda.

(767) Vis dėlto Komisija pažymi, kad Prancūzijos valdžios institucijos, atlikdamos rinkos nepakankamumo analizę, sumavo paklausą tarp Korsikoje gyvenančių ir negyvenančių keleivių (žr. 16 lentelę). Be to, dėl maršruto Marselis–Proprianas sudarytoje PVPS nenumatoma jokių konkrečių viešųjų paslaugų įsipareigojimų nė vienos kategorijos keleiviams: kitaip tariant, jie vertinami vienodai ir nepripažįstama, kad viešoji paslauga reikalinga vienai iš jų kategorijų.

(768) Todėl Prancūzijos valdžios institucijų padaryta akivaizdi vertinimo klaida buvo susijusi su atskyrimu, kuris savaime nepaneigia viešosios paslaugos poreikio maršrute Marselis–Proprianas.

c) Dėl Marselio uosto geografinio pakeičiamumo kitais žemyninės dalies uostais

(769) Komisija pažymi, kad dėl žemyninės dalies išvykimo ir atvykimo uosto pasirinkimo (135 konstatuojamoji dalis) Prancūzijos valdžios institucijos nusprendė, kad Korsikoje gyvenantys keleiviai neatskyrė Marselio ir Tulono uostų. Kitaip tariant, Korsikoje gyvenantis keleivis, vykstantis maršrutu į Korsiką ir iš jos, gali naudotis Marselio arba Tulono uostu, kad pasiektų galutinį kelionės tikslą. Tačiau Prancūzija laikėsi nuomonės, kad dėl 200 km

([251]) 78 išnaša.

([252]) Be išvykimo ir atvykimo į Korsiką laiko ir reisų dažnumo, Komisija, pasikonsultavusi su naudotojais, pažymi, kad Korsikoje gyvenantys ir negyvenantys keleiviai i) turi tuos pačius poreikius keliauti automobiliu ir kajutėje ir ii) teikia tokią pačią pirmenybę jūrų reisų tarp Marselio ir Korsikos dažnumui.

atstumo tarp Marselio ir Nicos keleiviai nemano, kad šie du uostai gali būti pakeičiami jiems keliaujant į Korsiką ir iš jos. Todėl paklausa tarp keleivių, keliaujančių maršrutu į Korsiką ir iš jos, turėjo būti suprantama kaip apimanti paklausą tarp keleivių, keliaujančių tarp Marselio / Tulono ir Korsikos, o rinkos nepakankamumo tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos analizė turėjo būti atliekama tuo pačiu metu maršrutuose į Marselio ir Tulono uostus arba iš jų.

(770) Dėl Korsikoje negyvenančių keleivių Prancūzija teigia, kad jie neskyrė trijų žemyninės dalies uostų ir kad šie trys uostai buvo visiškai pakeičiami, tačiau nepateikė jokio konkretaus pateisinimo šiai išvadai pagrįsti. Tai reiškė, kad kiekybinė paklausa tarp Korsikoje negyvenančių keleivių turėjo būti apskaičiuojama bendrai visų trijų žemyninių uostų atžvilgiu, o rinkos nepakankamumo tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos analizė turėjo būti tuo pačiu metu atliekama maršrutuose į Marselio, Tulono ir Nicos uostus ir iš jų.

(771) Komisija taip pat pažymi, kad konsultacijų su naudotojais rezultatai rodo, jog dauguma (Korsikoje gyvenančių / negyvenančių) keleivių lygina esamus reisus į Marselį ir kitus žemyninius uostus ir iš jų ir kad didelė jų dalis 2019 m. kelionėms į Korsiką ir iš jos naudojosi bent vienu žemyninės dalies uostu, išskyrus Marselį (113 ir 114 konstatuojamosios dalys). Jei Marselyje padidėtų jūrų transporto tarifas, didžioji dauguma respondentų rinktųsi Tuloną, o mažuma vyktų ir į Nicą. Vis dėlto Komisija pažymi, kad maršrute Marselis–Proprianas tokie palyginimai atliekami rečiau (113 konstatuojamoji dalis), įskaitant esant hipotetiniam jūrų transporto kainos Marselio uoste padidėjimui (114 konstatuojamoji dalis). Apskritai iš rezultatų taip pat matyti, kad Korsikoje negyvenantys keleiviai skirtinguose žemyninės dalies uostuose siūlomus reisus lygina rečiau nei Korsikoje gyvenantys keleiviai.

(772) Komisija taip pat pažymi, kad per konsultacijas su uostais Tulono ir Marselio uostai pareiškė, kad jie visiškai konkuruoja keleivinio jūrų transporto srityje, o pasiekiamumo zona apima visą Prancūziją. Atrodo, kad Nicos uosto ir Marselio bei Tulono uostų konkurencijos lygis yra mažesnis, nes Nicos uostas pirmiausia pritraukia regioninius klientus (121 ir 122 konstatuojamosios dalys). Tačiau šių trijų uostų valdymo įstaigos nenurodė jokių ypatingų apribojimų, susijusių su galimybe lengvai valdyti keleivių srautus naudojantis jų infrastruktūra (123 konstatuojamoji dalis), nors Tulono uosto valdymo institucija negali garantuoti kasdienių ar savaitinių kelionių į Korsiką, nes jos infrastruktūra labai užimta.

(773) Galiausiai Komisija pažymi, kad Marselio ir Tulono miestai yra maždaug 60 km atstumu, o vidutinė kelionės kelių ir geležinkelių transportu trukmė yra trumpesnė nei valanda (25 konstatuojamoji dalis). Šie du miestai yra labai gerai tarpusavyje sujungti, juose yra didelė greitkelių infrastruktūra ir dažnos geležinkelių jungtys. Kita vertus, Nica yra daug toliau nuo Tulono ir Marselio, o atstumas yra didesnis nei 150 km (vidutinė kelionė tarp Tulono ir Nicos keliais arba geležinkeliais trunka ne mažiau kaip 1 valandą 45 minutes ar 2 valandas), nepaisant didelės kelių infrastruktūros ir geležinkelių jungčių.

(774) Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad didesnis nei 100 km atstumas arba ilgesnis nei vienos valandos kelionės laikas tarp dviejų objektų gali būti požymis, kad iš esmės naudotojų požiūriu konkurencija tarp jų negalima. Pavyzdžiui, Komisija mano, kad oro uosto pasiekiamumo zona apima geografinę rinką, kurios spindulys yra maždaug 100 km, arba yra atstumu, kuris įveikiamas per maždaug 60 minučių automobiliu, autobusu, traukiniu ar greituoju traukiniu ([253]).

(775) Atsižvelgiant į šį šias išvadas galima daryti toliau nurodytas išvadas.

(776) Komisija mano, kad Marselio ir Tulono uostai gali būti pakaitiniai žvelgiant iš Korsikoje gyvenančių ir negyvenančių keleivių perspektyvos. Atstumas tarp dviejų uostų yra mažesnis nei 100 km, o kelionės trukmė – mažiau nei 1 valanda; abu miestai yra labai gerai ir reguliariai sujungti kelių ir geležinkelių infrastruktūra. Konsultacijos su naudotojais ir uostais taip pat rodo didelę abiejų uostų konkurenciją keleivinio transporto srityje ([254]). Šiuo atžvilgiu Prancūzijos valdžios institucijos nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos.

([253]) Komisijos komunikatas „Valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms gairės“ (OL C 99, 2014 4 4, p. 3), 2.2 punktas.
([254]) Atrodo, kad šiai išvadai pritariama ir konkurencijos institucijos nuomonės 297–305 punktuose.

(777) Kita vertus, Komisija, remdamasi jai pateikta informacija, mano, kad nėra pakankamai įrodymų, jog iš keleivių, nesvarbu, ar jie gyvena Korsikoje, ar ne, perspektyvos Marselio ir Nicos uostai vienas kitą pakeičia ([255]).

(778) Pirma, Komisija pažymi, kad atstumas tarp Marselio ir Nicos yra gerokai didesnis nei 100 km, o kelionės trukmė yra viena valanda. Todėl iš esmės reikėtų atmesti Nicos uosto ir Marselio uosto pakeičiamumą. Antra, konsultacijų su naudotojais ir uostais rezultatai patvirtina, kad Nicos ir Marselio uostai nėra tarpusavyje pakeičiami. Pats Nicos uostas taip pat pažymi, kad jo pasiekiamumo zona yra tik regioninė, kitaip nei kitų dviejų žemyninės dalies uostų, kurių pasiekiamumo zona yra nacionalinė. Trečia, „Gecodia“ ataskaitoje, kurioje vis dėlto daroma išvada, kad Korsikoje negyvenantys keleiviai mano, jog trys žemyninės dalies uostai yra pakaitiniai (kitaip nei Korsikoje gyvenantys keleiviai), negalima pagrįsti šios išvados.

(779) Remdamasi visa Prancūzijos pateikta informacija, Komisija mano, kad akivaizdu, jog Nicos uostas negali pakeisti Marselio uosto, keleivių, kurie gyvena Korsikoje arba ne, požiūriu.

(780) Vis dėlto Komisija mano, kad šioje byloje ši akivaizdi klaida neturi įtakos keleivinio transporto tarp Marselio ir Propriano viešosios paslaugos poreikio nustatymui.

(781) Visų pirma dėl apskaičiuotos kiekybinės paklausos (t. y. vežtinų keleivių skaičiaus) Komisija pažymi, kad Prancūzija nepervertino keleivių, keliaujančių tarp žemyninės Prancūzijos ir Propriano uosto, kiekybinės paklausos, nes Propriano uostas istoriškai buvo susijęs tik su Marseliu, o ne Tulono ir Nicos uostais. Todėl bendras keleivių, keliaujančių iš Propriano uosto į žemyninę Prancūziją, skaičius faktiškai buvo maršruto Marselis–Proprianas keleivių skaičius. Prancūzijos valdžios institucijų apskaičiuota paklausa, pagrįsta 2016–2021 m. istoriniais duomenimis (150 konstatuojamoji dalis), apėmė tik istorinį srautą tarp Marselio ir Propriano. Todėl į viešųjų paslaugų poreikį Prancūzijos valdžios institucijos įtraukė tik vežimo tarp Marselio ir Propriano paklausą, taigi Tulono ir Nicos uostų įtraukimas į viešųjų paslaugų aprėptį šiuo atveju neturėjo jokios reikšmės.

(782) Antra, ši klaida taip pat nepaneigė rinkos nepakankamumo analizės, nes ši analizė bet kuriuo atveju parodė, kad nebuvo jokio veiklos vykdytojo, norinčio teikti komercines paslaugas tarp Propriano uosto ir žemyninės Prancūzijos (828 konstatuojamoji dalis). Todėl, neatsižvelgiant į žemyninės dalies uostų tarpusavio pakeičiamumą užtikrinant jungtis su Proprianu, bet kuriuo atveju buvo visiškas rinkos nepakankamumas.

d) Dėl Propriano uosto geografinio pakeičiamumo kitais žemyninės dalies uostais nebuvimo

(783) Komisija pažymi, kad, kiek tai susiję su keleivių pasirenkamu išvykimo ir (arba) atvykimo uostu Korsikoje, Prancūzijos valdžios institucijos neatliko konkrečios Korsikos uostų, visų pirma Propriano ir kitų uostų, geografinio pakeičiamumo analizės iš naudotojų perspektyvos. Skunde „Corsica Ferries“ tvirtino, kad vis dėlto iš keleivių perspektyvos Ažaksjo ir Propriano uostai visiškai vienas kitą pakeičia. Sprendime pradėti procedūrą Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad taip nėra, atsižvelgdama į ilgą kelionės tarp abiejų vietų laiką ir ypatingas topografines kelionės ypatybes ([256]).

(784) Prancūzijos valdžios institucijos per oficialią tyrimo procedūrą pateikė keletą to įrodymų, kurie, jų manymu, rodo, kad Propriano uostas negali būti pakeistas Ažaksjo uostu arba apskritai kitais Korsikos uostais (2.1, 2.2 ir 4.1.3 skirsniai). Kai kurios suinteresuotosios šalys taip pat pateikė to įrodymų – „Corsica Ferries“ tvirtina, kad Ažaksjo ir Propriano uostai yra pakaitiniai, o „Corsica Linea“ tai ginčija.

([255]) Kadangi Tulono ir Nicos uostų pakeičiamumas šiame sprendime nėra svarbus, Komisija šiuo klausimu pastabų neteiks, juo labiau kad Prancūzijos valdžios institucijos nepateikė jokių įrodymų, kuriais remiantis būtų galima įvertinti šį pakeičiamumą.

([256]) Sprendimo pradėti procedūrą 300 konstatuojamoji dalis.

(785) Komisija visų pirma pažymi, kad, remiantis jai pateikta informacija, Propriano uostas yra gana toli nuo Bastja ir Il Ruso uostų (36 ir 37 konstatuojamosios dalys). Todėl Propriano uostas negali būti laikomas pakeičiančiu šiuos du uostus.

(786) Dėl Ažaksjo ir Porto Vekjo uostų Komisija pažymi, kad atstumas tarp šių uostų ir Propriano yra maždaug 70 km. Tačiau abiem atvejais kelionė trunka beveik 1 valandą 30 minučių automobiliu ir 1 valandą 45 minutes autobusu, o kasdien teikiamų paslaugų yra palyginti nedaug (36 ir 37 konstatuojamosios dalys). Taigi dėl šių ilgų kelionių Ažaksjo ir Porto Vekjo uostai iš esmės negali būti pakeičiami Propriano uostu.

(787) Komisija, kaip ir Prancūzijos valdžios institucijos (361 konstatuojamoji dalis), taip pat pažymi, kad kelionės tarp Propriano ir Ažaksjo / Porto Vekjo laiką lemia vingiuoti keliai, dėl kurių didėja eismo įvykių, ypač dažnų Korsikoje, rizika. Saloje taip pat daug žūčių keliuose (18 konstatuojamoji dalis). Kaip savo pastabose teisingai nurodo „Corsica Linea“ (549 konstatuojamoji dalis), šie geografiniai apribojimai taip pat prisideda prie benzino kainų didėjimo; šios kainos yra ypač didelės Korsikoje (21 konstatuojamoji dalis) ir tai yra tokiomis aplinkybėmis, kai 2022 m. Propriano regione buvo labai didelė infliacija, dėl kurios padidėjo kasdienės vietos gyventojų pragyvenimo išlaidos (23 konstatuojamoji dalis). Ši objektyvi Prancūzijos valdžios institucijų pateikta informacija, kurioje atsižvelgiama į naudotojų interesus pagal VESP bendrųjų nuostatų 14 punktą, patvirtina išvadą, kad nėra akivaizdžiai klaidinga manyti, jog iš naudotojų perspektyvos Ažaksjo ir Porto Vekjo uostai ir Propriano uostas gali būti laikomi nepakaitiniais.

(788) Komisija taip pat pažymi, kad nors konsultacijose su naudotojais nebuvo konkrečių klausimų dėl Korsikos uostų geografinio pakeičiamumo, šių konsultacijų rezultatai suteikė tam tikrų įžvalgų šiuo klausimu. Iš tiesų, kaip nurodyta 113 ir 114 konstatuojamosiose dalyse, nors keleiviai paprastai lygina maršrutus iš įvairių žemyninės dalies uostų į Korsiką, šie rezultatai skiriasi priklausomai nuo maršrutų. Atrodo, kad dauguma respondentų, kurie naudojosi maršrutu Marselis–Proprianas (daugiau kaip 60 %), 2019 m. nenaudojo kitų jūrų transporto paslaugų į kitus žemyninės dalies uostus ir iš jų (pvz., maršrutais Tulonas–Ažaksjo arba Tulonas–Porto Vekjas) ir kad daugiau kaip 50 % respondentų niekada nelygina žemyninės dalies uostų reisų į Proprianą, kitaip nei kituose maršrutuose iš Korsikos ir į Korsiką.

(789) Atsižvelgiant į tai, kad Propriano uostas turi tik vieną jungtį su žemynine dalimi (Marselis), šie rezultatai juo labiau rodo, kad naudotojai nelygina maršruto Marselis–Proprianas ir kitų žemyninės dalies uostų alternatyvių reisų, pavyzdžiui, Tulonas–Ažaksjo arba Tulonas–Porto Vekjas, kai vyksta į Proprianą ir iš jo.

(790) Remdamasi visais šiais argumentais, Komisija mano, kad šiuo atveju Prancūzijos valdžios institucijos nedaro akivaizdžios klaidos manydamos, kad iš naudotojų perspektyvos Propriano ir Ažaksjo–Porto Vekjo uostai negali būti pakaitiniai ([257]).

(791) „Corsica Ferries“ pateiktos pastabos, kuriose tiesiog ginčijamas vien Ažaksjo ir Propriano tarpusavio pakeičiamumo nebuvimas, negali pakeisti šios išvados.

(792) Pirma, pažymėdama, kad atstumas tarp Propriano ir Ažaksjo yra tik 70 km ir kad toks atstumas yra nereikšmingas keleiviams, daugiausia vykstantiems transporto priemonėse (420 konstatuojamoji dalis), „Corsica Ferries“ grindžia šių dviejų uostų pakeičiamumą tik atstumu tarp jų. Tačiau atstumas tarp šių dviejų uostų yra tik vienas iš veiksnių nustatant jų pakeičiamumą.

([257]) Šiuo atžvilgiu reikėtų priminti, kad per konsultacijas su naudotojais pateiktame klausimyne buvo klausimų apie naudojimąsi jūrų transporto paslaugomis visame maršrute (pavyzdžiui, Marselis–Ažaksjo), taip atsižvelgiant į naudotojų poreikius ir pageidavimus tiek išvykstant iš Marselio uosto arba į jį atvykstant, tiek išvykstant iš Korsikos uostų arba į juos atvykstant. Analogiškai klausimai dėl oro ir jūrų transporto pakeičiamumo taip pat buvo susiję su naudotojais, išvykstančiais iš žemyninės dalies arba iš Korsikos. Taigi Korsikos uostų geografinio pakeičiamumo klausimas buvo vienintelis klausimas, neįtrauktas į konsultacijas su naudotojais ir „Gecodia“ ataskaitą, tačiau, remiantis Prancūzijos valdžios institucijų pateiktais įrodymais, negalima daryti išvados, kad toks praleidimas yra akivaizdi vertinimo klaida.

(793) Antra, „Corsica Ferries“ teigia, kad klaidinga manyti, jog maždaug vienos valandos kelionės trukmė būtų kliūtis abiejų uostų pakeičiamumui (421 konstatuojamoji dalis). Tačiau kelionė tarp Ažaksjo ir Propriano uostų trunka ne maždaug 1 valandą, o 1 valandą 30 minučių važiuojant keliu ir 1 valandą 45 minutes važiuojant autobusu (36–37 konstatuojamosios dalys), taigi yra gerokai ilgesnė ([258]).

(794) Šiomis aplinkybėmis „Corsica Ferries“ pažymi, kad Prancūzijos valdžios institucijos manė, jog ilgesnis kelionės tarp Marselio ir Nicos arba Tulono ir Nicos laikas netrukdo pripažinti šių uostų pakeičiamumo (422 konstatuojamoji dalis). Tačiau Komisija mano, kad žemyninės dalies uostų geografinio pakeičiamumo analizė nėra svarbi nagrinėjant Korsikos uostų geografinį pakeičiamumą, nes pastarųjų pakeičiamumas turi būti nagrinėjamas atsižvelgiant į Korsikos aplinkybes ir ypatumus. Bet kuriuo atveju Komisija mano, kad „Gecodia“ ataskaitoje pateikta žemyninės dalies uostų pakeičiamumo masto analizė nebuvo pakankamai tiksli dėl 780 konstatuojamojoje dalyje išdėstytų priežasčių.

(795) Trečia, „Corsica Ferries“ pažymi, kad gyventojai, esantys pusiaukelėje tarp Ažaksjo ir Propriano (visų pirma gyvenantys Groseto-Prunjoje), laikėsi nuomonės, kad abu uostai yra pakaitiniai (423 konstatuojamoji dalis). Vis dėlto Komisija pažymi, kad analizuojant uosto pasiekiamumo zoną reikia atsižvelgti į visus naudotojus šioje zonoje, o ne tik tuos, kurie yra prie šios zonos ribų ir kurie iš esmės gali turėti sąlytį su kita pasiekiamumo zona. Iš tiesų bet kokiai pasiekiamumo zonai būdinga tai, kad ji turi ribas, kurių pakraštyje naudotojai gali naudotis viena ar keliomis kitomis infrastruktūromis ar paslaugomis ([259]). Bet kuriuo atveju „Corsica Ferries“ neįrodė, kad Groseto-Prunjos gyventojai sudaro daugumą, o gal net didelę mažumą keleivių, kurie Propriano uoste naudojasi jūrų transporto paslaugomis.

(796) Ketvirta, Komisija pažymi, kad, kaip nurodyta sprendime pradėti procedūrą ([260]) ir „Corsica Ferries“ tam neprieštaraujant, tai, kad keleiviai, paprastai įlaipinami Propriano oro uoste, turi keliauti į Ažaksjo, kad pasiektų žemyninę dalį tomis dienomis, kai Propriano uoste nėra reisų į abi puses, keleivio požiūriu lemia ne pasirinkimas keliauti į vieną ar kitą uostą, o būtinybė vykti į Ažaksjo, nes Propriano uoste nėra reisų. Taigi, priešingai nei teigia „Corsica Ferries“ (424 konstatuojamoji dalis), ši aplinkybė negali būti laikoma reikšminga vertinant abiejų uostų pakeičiamumą.

(797) Galiausiai dėl aplinkybės, kad Prancūzijos valdžios institucijos, gavusios nacionalinio teismo užsakytą eksperto išvadą, 2018 m. pačios pripažino Propriano ir Ažaksjo uostų pakeičiamumą keleivių vežimo srityje (425 konstatuojamoji dalis), reikia pažymėti, kad ši aplinkybė neturi reikšmės, kiek ji susijusi su priemonėmis, kurios nenagrinėjamos šiuo atveju. Reikia priminti, kad ši išvada buvo pateikta dėl Propriano ir Ažaksjo uostų pakeičiamumo teikiant papildomą paslaugą pagal 2007–2013 m. PVPS vasaros laikotarpiu, kurios finansavimas buvo nesuderinama valstybės pagalba (67 konstatuojamoji dalis).

(798) Taigi „Corsica Ferries“ argumentai, kad ši išvada buvo susijusi su i) susisiekimu jūrų transportu su Korsika ir viešųjų paslaugų įsipareigojimais, panašiais į nustatytus PVPS, ir ii) su pastaruoju laikotarpiu, per kurį nebuvo esminių pokyčių jūrų transporto paslaugų rinkoje (426 konstatuojamoji dalis), yra klaidingi. PVPS nenumatyta papildoma paslauga, kokia numatyta pagal 2007–2013 m. PVPS.

([258]) Be to, „Corsica Ferries“ teigia, kad Groseto-Prunja, esanti pusiaukelėje tarp Ažaksjo ir Propriano, yra už 40 minučių nuo Ažaksjo ir 45 minučių nuo Propriano. Todėl bendra kelionės trukmė yra 85 minutės, t. y. 1 valanda 25 minutės.

([259]) Pavyzdžiui, darant prielaidą, kad dvi infrastruktūros yra beveik 400 km atstumu viena nuo kitos, pusiaukelėje tarp jų esantys naudotojai (t. y. už 200 km nuo abiejų) galėtų laikyti jas pakaitinėmis, jei visi kiti aspektai būtų tokie patys. Tačiau tai nereiškia, kad abi infrastruktūros yra pakaitinės vien dėl šios priežasties.

([260]) Sprendimo pradėti procedūrą 301 konstatuojamoji dalis.

(799) Be to, „Corsica Ferries“ pastabų 8 priede pateiktame rašte nepateikta jokių faktinių ar teisinių įrodymų dėl priežasčių, dėl kurių teisės ekspertas nustatė Ažaksjo ir Propriano uostų pakeičiamumą, todėl Komisija negali įtraukti šių įrodymų į savo analizę. Rašte nurodoma tik tai, kad šalys „sutarė“ dėl tokio pakeičiamumo buvimo. Tačiau Prancūzijos valdžios institucijos ginčija Ažaksjo ir Propriano uostų pakeičiamumą šiuo atveju (4.1.3 skirsnis) ir pateikė keletą objektyvių įrodymų savo pozicijai pagrįsti, dėl kurių Komisija turi pareikšti savo poziciją pagal SESV 108 straipsnio 3 dalį. Nė vienas „Corsica Ferries“ pastabose pateiktas įrodymas neleidžia nustatyti, kad Prancūzijos pateikta informacija dėl Ažaksjo ir Propriano uostų pakeičiamumo nebuvimo yra akivaizdžiai klaidinga.

e) Išvados dėl kokybinės paklausos tarp keleivių

(800) Taigi iš viso to, kas išdėstyta, matyti, kad Prancūzijos valdžios institucijos naudojo tinkamas priemones kokybinei keleivių vežimo tarp Marselio ir Propriano paklausai nustatyti pagal VESP bendrųjų nuostatų 14 punktą.

(801) Šios priemonės leido atkreipti dėmesį į jūrų transporto paslaugų naudotojų poreikius, nors Prancūzijos valdžios institucijos padarė vertinimo klaidą atskirdamos keleivius, gyvenančius Korsikoje, ir keleivius, negyvenančius Korsikoje, nes paklausa tarp abiejų kategorijų keleivių atrodo iš esmės vienoda. Tačiau ši klaida neturi įtakos Prancūzijos valdžios institucijų atliktai vežimo maršrutu Marselis–Proprianas viešųjų paslaugų poreikio analizei.

(802) Be to, nors Prancūzijos valdžios institucijos teisingai nustatė geografinį Marselio ir Tulono uostų pakeičiamumą iš naudotojų perspektyvos, jos neatliko tikslios Marselio ir Nicos uostų pakeičiamumo analizės. Vis dėlto tokia klaida negali turėti įtakos viešosios paslaugos poreikio tarp Marselio ir Propriano buvimo analizei.

(803) Galiausiai Prancūzijos valdžios institucijų pateikti įrodymai yra pakankamai įtikimi, kad būtų galima atmesti bet kokią akivaizdžią vertinimo klaidą, susijusią su Propriano uosto ir kitų Korsikos uostų pakeičiamumo nebuvimu.

7.3.2.1.1.1.2. Kiekybinė paklausa

(804) Siekdama kiekybiškai įvertinti keleivių vežimo kiekvienu jūrų maršrutu tarp Marselio ir Korsikos, įskaitant maršrutą Marselis–Proprianas, paklausą, Komisija pažymi, kad Prancūzijos valdžios institucijos parengė 2023–2030 m. laikotarpio prognozes, remdamosi 2019 m. duomenimis, nes 2020 m. ir 2021 m. buvo paveikti COVID-19 pandemijos (150 konstatuojamoji dalis) ([261]). Kitaip tariant, Prancūzijos valdžios institucijos pasirinko paskutinius metus, kuriais keleivių vežimo jūrų transportu rinka įprastai veikė jūrų transporto paslaugų srityje. Komisijos teigimu, toks pasirinkimas nereiškia akivaizdžios vertinimo klaidos.

(805) Be to, siekdamos įvertinti būsimą paklausą nagrinėjamu laikotarpiu, Prancūzijos valdžios institucijos taikė oficialiuose šaltiniuose užfiksuotą vidutinį metinį augimo tempą, t. y. Ekologinės pertvarkos ministerijos skelbiamą vidutinį metinį transporto paklausos augimo tempą iki 2030 m., apskaičiuotą remiantis 2021 m. turimais duomenimis (150 konstatuojamoji dalis). Komisija pažymi, kad šis vidutinis metinis augimo tempas buvo apskaičiuotas, be kita ko, siekiant pateikti vietos valdžios institucijoms transporto prognozes dėl su transportu susijusių projektų, kaip yra šiuo atveju. Taigi Prancūzijos valdžios institucijos galėjo pasinaudoti šiuo vidutiniu metiniu augimo tempu nepadarydamos akivaizdžios vertinimo klaidos, juo labiau kad jis buvo pakoreguotas atsižvelgiant į specifinę Korsikos padėtį, kuri pati buvo išnagrinėta Ekologinės pertvarkos ministerijos tyrimuose.

(806) Suinteresuotosios šalys nepateikė jokių pastabų šiuo klausimu.

([261]) Komisija taip pat pažymi, kad tuo metu, kai Prancūzijos valdžios institucijos atliko viešųjų paslaugų poreikio analizę, 2022 m. duomenų dar nebuvo.

(807) Todėl Prancūzija nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos analizuodama kiekybinę keleivių vežimo tarp Marselio ir Propriano paklausą.

7.3.2.1.1.2. Rinkos nepakankamumas

7.3.2.1.1.2.1. Rinkos pasiūlos nustatymas nesudarius paslaugų viešojo pirkimo sutarties

1. Dėl tinkamų priemonių, kurias Prancūzija naudojo rinkos pasiūlai nustatyti

(808) Komisija pažymi, kad Prancūzijos valdžios institucijos pradėjo konsultacijas su veiklos vykdytojais, ragindamos visus suinteresuotus jūrų transporto veiklos vykdytojus pareikšti nuomonę dėl paslaugų, kurias jie siūlytų, jei nebūtų sudaryta paslaugų tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos viešojo pirkimo sutartis. Konsultacijos su veiklos vykdytojais truko penkias savaites ir buvo skelbiamos CdC svetainėje, kur su jomis galėjo susipažinti bet kuris norintis dalyvauti veiklos vykdytojas (97 konstatuojamoji dalis).

(809) Per konsultacijas su veiklos vykdytojais buvo pateiktas klausimynas dėl komercinių paslaugų, kurias veiklos vykdytojai siūlytų teikti, savybių. Kartu su šiuo klausimynu buvo pateikti keli dokumentai, kuriais veiklos vykdytojai informuojami apie i) pagrindines jūrų transporto paslaugų į Korsiką ypatybes, ii) veiksmus, kurių ėmėsi Prancūzijos valdžios institucijos, siekdamos nustatyti, ar yra viešųjų paslaugų poreikis, iii) įvairias naudotojų kategorijas, kurias iš pradžių nustatė Prancūzija, ir iv) glaustą konsultacijų su naudotojais rezultatų pristatymą (98 konstatuojamoji dalis). Taigi visa pateikta informacija leido veiklos vykdytojams suprasti aplinkybes, kuriomis su jais buvo konsultuojamasi.

(810) Veiklos vykdytojams pateiktame klausimyne jie visų pirma buvo raginami apibūdinti komercinių paslaugų, kurias jie teiktų, savybes (163–165 konstatuojamosios dalys), kad Prancūzijos valdžios institucijos galėtų sužinoti: maršrutų, kurie būtų eksploatuojami, skaičių; jų dažnumą; naudojamų laivų pajėgumus ir charakteristikas; išvykimo ir atvykimo laikus; laive siūlomas paslaugas; metų laikotarpius, kuriais paslauga būtų teikiama; tai, ar paslaugos apėmė tarpinius sustojimus ir pan. Komisija pažymi, kad šie klausimai atspindėjo per konsultacijas su naudotojais iškeltus klausimus (tvarkaraščiai, dažnumas, laivai su kajutėmis ir laivo pajėgumai, metų laikotarpiai, išvykimo / atvykimo uostai ir pan.).

(811) Taigi Prancūzijos valdžios institucijos galėjo palyginti veiklos vykdytojų siūlomą pasiūlą su paklausos tarp naudotojų ypatumais, kad nustatytų viešosios paslaugos poreikį. Todėl neteisinga teigti, kaip tai daro „Corsica Ferries“ (461 konstatuojamoji dalis), kad klausimyne tik buvo prašoma apibūdinti paslaugas, kurias jie teiktų, kad patenkintų teritorinio tęstinumo poreikius. Priešingai, klausimyne buvo prašoma išsamiai apibūdinti esamą ir potencialią pasiūlą rinkoje, kurią veiklos vykdytojai galėtų užtikrinti nesudarius paslaugų viešojo pirkimo sutarties. Be to, Komisija pažymi, kad „Corsica Ferries“ savo atsakyme į konsultacijas su veiklos vykdytojais skundėsi dėl išsamaus klausimų pobūdžio (169 konstatuojamoji dalis).

(812) Iš to taip pat aišku, kad „Corsica Ferries“ neturi pagrindo teigti, kad Prancūzijos valdžios institucijos nenustatė skaidraus ir objektyvaus priešingos padėties scenarijaus (žr. 459 konstatuojamąją dalį).

(813) Be to, Komisija pažymi, kad Prancūzijos valdžios institucijos taip pat surengė konsultacijas su uostais, per kurias buvo galima surinkti svarbią informaciją apie uostų laivybos bendrovėms siūlomus pajėgumus ir paslaugas (752 konstatuojamoji dalis).

(814) Todėl Prancūzijos valdžios institucijos, vadovaudamosi VESP bendrųjų nuostatų 14 punktu, surengė tinkamas viešas konsultacijas, siekdamos atsižvelgti į paslaugų teikėjų interesus.

2. Dėl Prancūzijos išvadų dėl rinkos pasiūlos nustatymo

(815) Komisija pažymi, kad trys veiklos vykdytojai atsakė į konsultacijas su naudotojais (166 konstatuojamoji dalis). „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ nurodė, kad be paslaugų viešojo pirkimo sutarties jos neteiks jokių komercinių paslaugų (167 konstatuojamoji dalis). „Corsica Ferries“ Prancūzijos valdžios institucijoms pateikė komercinį pasiūlymą, kurį ji teiktų nesant paslaugų viešojo pirkimo sutarties (170–173 konstatuojamosios dalys).

(816) Savo pastabose „Corsica Ferries“ iš esmės mano, kad „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ teiginiai buvo neįtikimi, todėl Prancūzijos valdžios institucijos turėjo juos išnagrinėti išsamiau (464 ir 465 konstatuojamosios dalys).

(817) Pirmiausia Komisija pažymi, kad pagal VESP bendrųjų nuostatų 14 punktą ir Kabotažo reglamento 4 straipsnį, kaip jis aiškinamas jurisprudencijoje (Sprendimas *SNCM II*), valstybės narės turi didelę diskreciją pasirinkti tinkamas priemones galimam rinkos nepakankamumui analizuoti. Šiuo atžvilgiu jos gali surengti viešas konsultacijas (737 konstatuojamoji dalis), kad sužinotų veiklos vykdytojų nuomonę apie rinkos gebėjimą patenkinti valdžios institucijų nustatytą paklausą. Nė viena suinteresuotoji šalis to neginčija.

(818) Komisija pažymi, kad nagrinėjamu atveju Prancūzijos valdžios institucijos surengė viešas konsultacijas, kurių turinys leido joms surinkti tikslią ir išsamią informaciją apie rinkos pasiūlą, kuri būtų siūloma užtikrinant susisiekimą jūrų transportu su Korsika pagal 2019 m. VPĮ schemą, nesant paslaugų viešojo pirkimo sutarties (3.4.2.2.1 skirsnis).

(819) Kai valstybė narė rengia išsamias ir tikslias viešas konsultacijas, veiklos vykdytojai sprendžia, ar jose dalyvauti, ir, jei nusprendžia dalyvauti, jie turi tai daryti vadovaudamiesi sąžiningumo principu. Todėl jie turi pateikti valstybei narei teisingą ir išsamią informaciją, kad ji galėtų kuo išsamiau išanalizuoti rinkos pasiūlą, kuri būtų siūloma, jei nebūtų nustatytas viešųjų paslaugų įsipareigojimas.

(820) Šiuo atveju, kiek tai susiję su „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ *esama rinkos pasiūla*, Komisija, remdamasi Prancūzijos valdžios institucijų ir suinteresuotųjų šalių pateikta informacija, pažymi, kad tuo metu, kai buvo sudarytos PVPS (2022 m. gruodžio 20 d.), nei „Corsica Linea“, nei „La Méridionale“ neteikė komercinių paslaugų ne pagal PVPS vienu ar keliais maršrutais tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos. Šios bendrovės teikė komercines tarptautinio jūrų transporto paslaugas tik tarp Prancūzijos ir Šiaurės Afrikos. „Corsica Ferries“ savo pastabose nepateikia jokių tai paneigiančių įrodymų. Ji tik pateikia informacija apie „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ faktiškai teikiamas paslaugas 2023 m. ir 2024 m., t. y. po to, kai buvo sudarytos PVPS (465 konstatuojamoji dalis). Todėl Prancūzijos valdžios institucijos negalėjo remtis bendrovių „Corsica Linea“ ar „La Méridionale“ jau teikiamos privačios pasiūlos analize.

(821) Dėl *potencialios pasiūlos*, kurią būtų galėjusi pasiūlyti „La Méridionale“ ir „Corsica Linea“, įmonės „Corsica Ferries“ pateiktame BRG tyrime Nr. 1 teigiama, kad 2022 m. birželio mėn. „Corsica Linea“ pateikė OTC transporto planą, kuriame informavo apie savo ketinimą per 2023 m. pradėti 19 reisų į abi puses tarp Marselio ir Propriano, 5 reisus į abi puses tarp Marselio ir Ažaksjo ir 10 reisų į abi puses tarp Marselio ir Il Ruso. Tačiau akivaizdu, kad i) transporto planas nebuvo susijęs su „La Méridionale“; ii) jis buvo pateiktas praėjus daugiau kaip trims mėnesiams po konsultacijų su veiklos vykdytojais ir Prancūzijos viešųjų paslaugų poreikio apibūdinimo, o viešųjų paslaugų pirkimo procedūros jau buvo pradėtos 2022 m. gegužės 6 d.; iii) jis buvo susijęs tik su 2023 m. planuojama veikla, o konsultacijų su veiklos vykdytojais tikslas buvo išanalizuoti rinkos pasiūlą 2023–2028 m. laikotarpiu. Atsižvelgiant į šiuos apribojimus, vien šios aplinkybės nepakanka įrodyti, kad „Corsica Linea“ teiginiai buvo neįtikimi. Bet kuriuo atveju „Corsica Ferries“ neįrodė, kaip transporto planas, kuris, be kita ko, susijęs su nedideliu vienkartinių reisų į abi puses skaičiumi, galėjo turėti įtakos Prancūzijos valdžios institucijų atliktai rinkos nepakankamumo analizei.

(822) Be to, Prancūzijos valdžios institucijų negalima kaltinti tuo, kad jos neatliko išsamios atsakymų, gautų per konsultacijas su veiklos vykdytojais, analizės, jei tuo metu neturėjo įrodymų, kad nagrinėjami teiginiai buvo akivaizdžiai klaidingi. „Corsica Ferries“ nuoroda į konkurencijos institucijos nuomonės 369 punktą (464 konstatuojamoji dalis) šiuo atžvilgiu neturi reikšmės, nes ji nepateikia jokių to įrodymų. Pirma, nuomonėje nagrinėtas viešųjų paslaugų poreikio, atlikto įgyvendinant 2019–2020 m. PVPS, apibūdinimas, o ne nagrinėjamos priemonės. Antra, nuomonėje buvo siūloma taikyti alternatyvią viešų konsultacijų metodiką. Tačiau, kaip nurodyta 814 konstatuojamojoje dalyje, šiuo atveju konsultacijos su veiklos vykdytojais buvo tinkama priemonė rinkos nepakankamumui analizuoti, o Prancūzijos valdžios institucijos pagal VESP bendrąsias nuostatas neprivalo tam naudoti jokių kitų priemonių.

(823) Be to, vien tai, kad „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ pateikė identiškus atsakymus per konsultacijas su veiklos vykdytojais, neįrodo interesų konflikto, su kuriuo jos susiduria, ir jų veiksmų derinimo. Analogiškai vien tai, kad „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ yra esamos koncesininkės, neleidžia abejoti šių veiklos vykdytojų atsakymų, pateiktų per konsultacijas su veiklos vykdytojais, įtikimumu ar net neleisti jiems dalyvauti šiose konsultacijose (466 konstatuojamoji dalis). Šiuo atžvilgiu dėl teiginio, kad dėl „Corsica Linea“ akcininkų sudėties ji negalėjo dalyvauti konsultacijose kilus interesų konfliktui (462 ir 463 konstatuojamosios dalys), Komisija pažymi, kad iš „Corsica Ferries“ pastabų neatrodo, jog „Corsica Linea“ akcininkai buvo „pagrindiniai krovinių vežimo jūrų transportu į Korsiką klientai“. Komisija taip pat pažymi, kad pagal Direktyvos 2006/123/EB 14 straipsnį, konkuruojantiems veiklos vykdytojams nedraudžiama dalyvauti viešose konsultacijose, kaip buvo šiuo atveju. Bet kuriuo atveju „Corsica Ferries“ neįrodė, kaip draudimas „Corsica Linea“ dalyvauti konsultacijose su veiklos vykdytojais būtų leidęs Prancūzijos valdžios institucijoms padaryti kitokią išvadą dėl rinkos nepakankamumo tyrimo.

(824) Galiausiai, priešingai nei „Corsica Ferries“ teiginys 467 konstatuojamojoje dalyje, „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ ne tik pateikė bendro pobūdžio ir abstrakčius teiginius, bet ir nenurodė jokių aplinkybių ar informacijos. Komisija pažymi, kad per konsultacijas su veiklos vykdytojais jų buvo prašoma išsamiai nurodyti savo rinkos pasiūlymą, jei nebūtų sudaryta paslaugų viešojo pirkimo sutartis. Kadangi „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ nurodė, kad neteiktų jokių komercinių paslaugų, jos negalėjo pateikti išsamios informacijos apie paslaugas, kurias jos teiktų, jei nebūtų PVPS.

(825) Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad Prancūzijos valdžios institucijos nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos nustatydamos rinkos pasiūlą, kuri būtų siūloma keleiviniam jūrų transportui užtikrinant susisiekimą jūrų transportu su Korsika, nesant paslaugų viešojo pirkimo sutarties.

7.3.2.1.1.2.2. Rinkos nepakankamumo analizė

(826) Komisija pažymi, kad Prancūzijos valdžios institucijos padarė išvadą, jog tarp Propriano uosto ir Marselio bei Tulono uostų yra visiškas rinkos nepakankamumas (šie du uostai yra pakaitiniai), nes „Corsica Ferries“ neteiktų jokių komercinių paslaugų tarp Marselio / Tulono ir Propriano (169 ir 174 konstatuojamosios dalys).

(827) „Corsica Ferries“ savo pastabose neginčija Prancūzijos valdžios institucijų pateikto jos komercinio pasiūlymo aiškinimo. Ji tik mano, kad Ažaksjo ir Propriano uostai gali būti pakeičiami, todėl paslaugų, kurias ji teiktų tarp Ažaksjo uosto ir žemyninės dalies, pakaktų paklausai į Proprianą ir iš jo patenkinti. Tačiau Komisija atmeta šį argumentą dėl 783–799 konstatuojamosiose dalyse nurodytų priežasčių.

(828) Vadinasi, Prancūzijos valdžios institucijos nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos, kai nusprendė, kad tarp Propriano uosto ir Marselio uosto yra rinkos nepakankamumas.

7.3.2.1.1.3. Išvada dėl keleivių vežimo jūrų transportu tarp Marselio ir Propriano poreikio buvimo

(829) Iš viso to, kas išdėstyta, matyti, kad Prancūzijos valdžios institucijos nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos, kai nustatė, kad tarp Propriano ir Marselio yra viešosios paslaugos poreikis, nes Prancūzijos valdžios institucijų nustatytos ir apskaičiuotos transporto paklausos negalėjo patenkinti nustatyta rinkos pasiūla.

7.3.2.1.2. Jūrų transporto poreikis keleiviams pacientams

(830) Šiame poskirsnyje Komisija išnagrinės, ar keleivių pacientų vežimo jūrų transportu kiekviename maršrute tarp Korsikos uostų ir Marselio uosto poreikis atitinka i) paklausą tarp šių naudotojų, kurią tinkamai įrodė Prancūzijos valdžios institucijos, ii) kurios negalėtų patenkinti rinkos pasiūla, jei Prancūzijos valdžios institucijos šiuo tikslu nebūtų parengusios paslaugų viešojo pirkimo sutarties.

7.3.2.1.2.1. Paklausos tarp naudotojų buvimas

7.3.2.1.2.1.1. Kokybinė paklausa

1. Dėl tinkamų priemonių, naudojamų kokybinei paklausai nustatyti

(831) Komisija pažymi, kad nustatyti keleivių pacientų vežimo paklausą Prancūzijos valdžios institucijos bandė keliais būdais.

(832) Visų pirma Prancūzijos valdžios institucijos surengė keletą viešų konsultacijų, kad surinktų informaciją apie paklausą tarp šių keleivių.

(833) Per pirmines konsultacijas, t. y. konsultacijas su naudotojais (93 konstatuojamoji dalis), visų keleivių pacientų buvo prašoma atsakyti į klausimyną dėl naudojimosi jūrų transporto paslaugomis susisiekimo su Korsika tikslais. Klausimynas turėjo tas pačias savybes kaip ir visiems keleiviams (744–746 konstatuojamosios dalys) išsiųstas klausimynas, jame taip pat buvo pateikti konkretesni klausimai apie keleivių pacientų poreikius ir pageidavimus (108 konstatuojamoji dalis). Todėl konsultacijos su naudotojais leido tinkamai atsižvelgti į keleivių pacientų interesus, o Komisija šiuo klausimu nurodo savo analizę, pateiktą 746–751 konstatuojamosiose dalyse. Tačiau konsultacijos buvo nesėkmingos, nes Prancūzijos valdžios institucijos gavo mažai atsakymų į klausimyną (111 konstatuojamoji dalis).

(834) Per antras konsultacijas, t. y. konsultacijas su uostais, uosto valdymo įstaigų taip pat buvo prašoma pateikti pastabas dėl jūrų transporto paslaugų, kad Prancūzijos valdžios institucijos būtų informuotos, be kita ko, apie jūrų transporto paslaugų konkurencijos lygį teikiant jūrų transporto paslaugas ir tų uostų pajėgumus (116–119 ir 752 konstatuojamosios dalys).

(835) Galiausiai Prancūzijos valdžios institucijos taip pat pavedė nepriklausomam konsultantui ekonomikos klausimais, t. y. įmonei „Gecodia“, atlikti papildomą paklausos tarp naudotojų tyrimą kartu su viešomis konsultacijomis ir siekiant jas papildyti (90 ir 754 konstatuojamosios dalys). „Gecodia“ ataskaitoje pateikiamos išvados dėl šio tyrimo, visų pirma dėl paklausos tarp keleivių pacientų. Atsižvelgiant į tai, kad konsultacijos su naudotojais nedavė jokių rezultatų dėl paklausos tarp keleivių pacientų, Prancūzijos valdžios institucijos, apibūdindamos šių paklausą tarp naudotojų, rėmėsi tik „Gecodia“ ataskaita. „Gecodia“ ataskaitoje kokybinė (ir kiekybinė) paklausa įvertinta remiantis dideliu kiekiu duomenų, surinktų visų pirma iš sveikatos ir socialinės apsaugos agentūrų.

(836) Ši informacija rodo, kad Prancūzija pasitelkė keletą priemonių, kurias Komisija laiko tinkamomis pagal VESP bendrųjų nuostatų 14 punktą, kad būtų atsižvelgta į atitinkamų paslaugų naudotojų interesus.

2. Prancūzijos išvados dėl kokybinės paklausos

(837) Dabar Komisija išnagrinės Prancūzijos išvadas dėl i) jūrų transporto pakeičiamumo oro transportu nebuvimo iš keleivių pacientų perspektyvos, ii) Marselio uosto geografinio pakeičiamumo Tulono ir Nicos uostais ir iii) Korsikos uostų geografinio pakeičiamumo.

a) Dėl jūrų transporto pakeičiamumo oro transportu nebuvimo

(838) Komisija pažymi, kad, Prancūzijos valdžios institucijų nuomone, nepriklausomai nuo atitinkamo jūrų maršruto, lygiavertėmis sąlygomis oro transportas negali patenkinti jūrų transporto tarp žemyninės dalies ir Korsikos paklausos tarp naudotojų. Prancūzijos valdžios institucijos atmetė galimybę, kad oro transportas galėtų pakeisti jūrų transportą, dėl kelių veiksnių, apibendrintų 127–131 konstatuojamosiose dalyse.

(839) Komisija pažymi, kad toks pakeičiamumas negalimas, kai jūrų transportu naudojasi keleiviai pacientai, nes vežimo būdas nustatomas recepte, atsižvelgiant į paciento būklę ir savarankiškumą (141 ir 142 konstatuojamosios dalys).

(840) Todėl Komisija mano, kad šioje analizėje nėra akivaizdžios vertinimo klaidos. Suinteresuotosios šalys šiuo klausimu nepateikė jokių pastabų.

b) Dėl žemyninės dalies uostų geografinio pakeičiamumo nebuvimo

(841) Visų pirma Komisija pažymi, kad, kiek tai susiję su keleiviais pacientais, jūrų transporto poreikis susijęs su i) Korsikoje gyvenančiais keleiviais, ii) kurie turi vykti į žemyninę dalį, kad gautų gydymą, kurio nėra saloje (143–144 konstatuojamosios dalys), iii) jūrų transportu, kuris nurodytas recepte (141–142 konstatuojamosios dalys). Taigi Komisija pažymi, kad keleiviai pacientai turi skubiai keliauti į žemyninę Prancūziją, kad gautų tinkamą priežiūrą.

(842) Komisija taip pat teigia, jog tam, kad būtų kompensuotos transporto išlaidos, kurias jie gali patirti dėl kelionės, keleiviai pacientai turi atitikti tam tikras CSS nustatytas sąlygas (137–139 konstatuojamosios dalys). Visų pirma pagal galiojančią teisinę tvarką (CSS R. 310-10-5 straipsnis) numatyta, kad transporto išlaidų kompensavimas apskaičiuojamas pagal atstumą tarp paciento priežiūros vietos ir artimiausios paskirtos gydymo įstaigos. Kitaip tariant, keleiviai pacientai turi vykti trumpiausiu maršrutu tarp savo priežiūros vietos Korsikoje iki paskirtos gydymo įstaigos žemyninėje dalyje. Kaip pažymi Prancūzijos valdžios institucijos, šiomis aplinkybėmis būtų pagrįsta manyti, kad keleiviai pacientai yra labai jautrūs atstumui tarp šių dviejų vietų, todėl jie linkę teikti pirmenybę kelionei jūra į žemyninį uostą, kuris yra arčiausiai gydymo įstaigos, į kurią jie turi keliauti. Todėl atrodo, kad keleiviai pacientai nenori lyginti esamų reisų į įvairius žemyninės dalies uostus, todėl nė vienas žemyninės dalies uostų iš šių naudotojų perspektyvos neatrodo pakaitinis.

(843) Galiausiai Komisija pažymi, kad, remiantis iš socialinės apsaugos įstaigų (CPAM) gautais duomenimis, didžioji dauguma atvejų yra susiję su jūrų transportu į Marselį, kur yra dauguma gydymo įstaigų, į kurias gydytojai siunčia keleivius pacientus (147 ir 148 konstatuojamosios dalys). Todėl Prancūzijos valdžios institucijų pateikti duomenys patvirtina, kad paklausa tarp keleivių pacientų yra sutelkta maršrutuose į Marselio uostą ir iš jo.

(844) Remdamasi šiomis aplinkybėmis Komisija mano, kad Prancūzijos valdžios institucijos nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos, kai nusprendė, kad keleiviai pacientai nemano, jog žemyninės dalies uostai, įskaitant Marselį ir Tuloną, dėl jų specifinių poreikių yra pakaitiniai.

(845) „Corsica Ferries“ pateiktos pastabos neturi įtakos šiai išvadai.

(846) Pirma, „Corsica Ferries“ mano, kad Prancūzijos valdžios institucijų nustatytas viešosios paslaugos poreikis yra susijęs ne tik su keleiviais pacientais, kurių transporto išlaidos gali būti kompensuojamos iš socialinės apsaugos lėšų, bet ir su visais keleiviais pacientais, įskaitant tuos, kurių kelionės negali būti kompensuojamos iš socialinės apsaugos lėšų ir kuriems netaikomi jokie teisės aktais nustatyti apribojimai, susiję su kelione, į kurią jie turi vykti (407–409 konstatuojamosios dalys). „Corsica Ferries“ pažymi, kad yra daug atvejų, kai keleiviai pacientai vyksta į medicinines keliones, kurių negalima kompensuoti socialinės apsaugos lėšomis.

(847) Tačiau Komisija pažymi, kad „Corsica Ferries“ nedokumentuoja, kiekybiškai neįvertina ir net nepatikslina „daugelio atvejų“, kai vykstama į medicinines keliones, už kurias negali būti kompensuojama socialinės apsaugos lėšomis. Ji taip pat neaiškina, kaip Prancūzijos valdžios institucijos galėjo nustatyti keliones, kurios gali arba negali būti kompensuojamos socialinės apsaugos lėšomis, kad išsiaiškintų paklausą tarp keleivių pacientų. Taigi toks teiginys yra visiškai spekuliatyvus. Šiomis aplinkybėmis Prancūzijos valdžios institucijų negalima kaltinti tuo, kad jos padarė akivaizdžią vertinimo klaidą, kai manė, jog keleiviai pacientai keliauja laikydamiesi CSS taisyklių, reglamentuojančių transporto išlaidų padengimą.

(848) Antra, nepateikdamos jokių įrodymų, „Corsica Ferries“ mano, kad CSS R. 322-10-5 straipsnis, kuriuo Prancūzijos valdžios institucijos remiasi siekdamos atmesti bet kokį geografinį žemyninės dalies uostų pakeičiamumą iš naudotojų perspektyvos, netaikomas reguliariems laivų reisams, todėl keleiviai pacientai neprivalo vykti į artimiausią nustatytą gydymo įstaigą (410–416 konstatuojamosios dalys). Jie tiesiog turi pasirinkti pigiausią kelionę, neatsižvelgiant į atstumą. Todėl jie gali vykti į Marselio arba Tulono uostą.

(849) CSS R. 322-10-5 straipsnyje nurodyta, kad „transporto išlaidų kompensavimas, nurodytas R. 322-10 1 dalies b–f [punktuose], apskaičiuojamas pagal atstumą tarp paciento priežiūros vietos ir artimiausios paskirtos gydymo įstaigos“. Kaip nurodyta 137 konstatuojamojoje dalyje, CSS R. 322-10 straipsnio 1 dalies f punkte nustatyta, kad „apdraustojo ar gavėjo, privalančio keliauti, transporto išlaidos padengiamos <...> 1. kai reikia gydytis arba atlikti jų būklę atitinkančius tyrimus šiais atvejais: <...> d) vežimas į vietą, esančią toliau nei 150 km, R. 322-10-4 ir R. 322-10-5 straipsniuose nustatytomis sąlygomis“. CSS R. 322-10-1 straipsnyje nustatyta: „vežimas, kuriam taikomas sveikatos draudimas, gali būti vykdomas šiomis priemonėmis: 1) greitosios pagalbos automobiliu; 2) profesionalia transporto priemone, lengvąja medicinos transporto priemone arba taksi; 3) sausumos viešuoju transportu, reguliariais oro arba jūrų reisais, individualiomis transporto priemonėmis“.

(850) Žiūrint į šiuos straipsnius matyti, kad, priešingai, nei teigia „Corsica Ferries“, iš Korsikos į žemyninę dalį (t. y. į vietą, esančią toliau nei 150 km) viena iš CSS R-322-10-1 straipsnyje nurodytų transporto priemonių (įskaitant reguliarius laivų reisus) keliaujančių pacientų transporto išlaidos gali būti kompensuojamos tik tuo atveju, jei atitinka CSS R-322-10-5 straipsnį (t. y. atsižvelgiant į atstumą tarp paciento priežiūros vietos ir artimiausios paskirtos gydymo įstaigos). Todėl „Corsica Ferries“ negali pagrįstai teigti, kad CSS R. 322-10-5 straipsnis netaikomas vežimui reguliariais laivų reisais. Iš to matyti, kad keleiviai pacientai iš esmės privalo vykti į artimiausią paskirtą gydymo įstaigą, taip pat ir tuo atveju, kai keliauja reguliariais laivų reisais. Taigi Prancūzijos valdžios institucijos nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos, kai nusprendė, kad keleiviai pacientai yra labai jautrūs atstumams ir kad jie keliauja į žemyninės dalies uostus, esančius arčiausiai jų galutinio kelionės tikslo.

(851) Tai, kad „Corsica Ferries“ buvo vienintelė įmonė, vežusi keleivius COVID-19 izoliavimo laikotarpiu (417 konstatuojamoji dalis), neturi reikšmės. Kaip pripažįsta „Corsica Ferries“, tai buvo išimtinis laikotarpis, per kurį tai galėjo padaryti tik asmenys, kuriems pagal Prancūzijos teisę buvo leidžiama keliauti (priežiūros darbuotojai, karinis personalas, ugniagesiai, technikai), ir šis laikotarpis nebūtinai apima visus keleivius pacientus. „Corsica Ferries“ šiuo atžvilgiu neįrodo, kad vežė keleivius pacientus. Bet kuriuo atveju reikia pažymėti, kad naudotojų požiūriu ši aplinkybė neatspindi žemyninės dalies uostų geografinio pakeičiamumo, nes keleiviai pacientai neturėjo galimybės pasirinkti žemyninės dalies atvykimo uosto, nesant susisiekimo su Marseliu. Todėl negalima daryti išvados, kad tarp Tulono ir Marselio uostų būtinai yra pakeičiamumas iš naudotojų perspektyvos, kai jie neturi galimybės vykti į Marselio uostą ir privalo keliauti į Tulono uostą. Priešingai, atsižvelgiant į tai, kad i) pagal transporto išlaidų kompensavimo sistemą reikalaujama, kad keleiviai pacientai vyktų į artimiausią uostą (Marselį) ir ii) didžioji dauguma paskirtų gydymo centrų yra Marselyje, o „Corsica Ferries“ to neginčija, Prancūzija nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos, kai nusprendė, kad žemyninės dalies uoste, kuris yra arčiausiai paskirto gydymo centro, yra specifinė keleivių transporto paklausa.

(852) Trečia, „Corsica Ferries“ mano, kad kelionė per Tuloną į Marselyje esantį sveikatos priežiūros centrą nėra kliūtis keleiviams pacientams, nes abu miestai yra tik 45 minučių atstumu automobiliu (418 konstatuojamoji dalis). Komisija šiuo atžvilgiu nurodo 850 konstatuojamąją dalį. Bet kuriuo atveju „Corsica Ferries“ klaidingai mano, kad i) visi keleiviai pacientai keliauja transporto priemone, nors taip nebūtinai yra, ir ii) gali lengvai keliauti iš Tulono uosto į Marselio gydymo centrus po 12 valandų kelionės laivu, neatsižvelgiant į paciento sveikatą ir savarankiškumo lygį, kaip teisingai pažymi Prancūzijos valdžios institucijos (644 konstatuojamoji dalis). Todėl „Corsica Ferries“ prielaidos atrodo spekuliatyvios, kai kalbama apie keleivius pacientus, kurių individuali padėtis gali būti subtili, atsižvelgiant į jų sveikatą ar savarankiškumo lygį.

c) Dėl Korsikos uostų geografinio pakeičiamumo nebuvimo

(853) Komisija pažymi, kad, kiek tai susiję su keleivių pasirenkamu išvykimo ir (arba) atvykimo uostu Korsikoje, Prancūzijos valdžios institucijos neatliko konkrečios Korsikos uostų geografinio pakeičiamumo analizės iš naudotojų perspektyvos.

(854) Vis dėlto, remdamasi informacija, kurią Prancūzijos valdžios institucijos pateikė per oficialią tyrimo procedūrą ir kurią jos turėjo tuo metu, kai buvo skirtos priemonės (4.1.3 skirsnis), Komisija pažymi, kad šiuo atveju šis praleidimas negalėjo turėti įtakos Prancūzijos valdžios institucijų atliekamam viešosios paslaugos poreikio buvimo nagrinėjimui.

(855) Dėl 783–790 konstatuojamosiose dalyse išdėstytų priežasčių Komisija mano, kad Propriano uostas negali būti pakeistas Ažaksjo ir Porto Vekjo uostais.

(856) Komisija taip pat pažymi, kad atstumas ir kelionės laikas tarp likusių Korsikos uostų yra gerokai didesni (36–37 konstatuojamosios dalys), visų pirma atsižvelgiant į 16–18 konstatuojamosiose dalyse nurodytus ypatumus. Taip yra tarp dviejų šiaurinės Korsikos uostų (Il Ruso ir Bastja) ir trijų pietinių Korsikos uostų (Porto Vekjo, Propriano ir Ažaksjo), taip pat tarp Ažaksjo ir Porto Vekjo. Atstumas tarp šių vietų yra gerokai didesnis nei 100 km ir viena valanda kelionės, neatsižvelgiant į naudojamą transporto priemonę. Kalbant apie atstumą nuo Bastja iki Il Ruso, jis yra tik 70 km, tačiau kelionė automobiliu trunka bent pusantros valandos, o viešuoju transportu – 1 valandą 45 minutes. Komisija taip pat pažymi, kad, kaip nurodė Korsikos PPR (39 ir 125 konstatuojamosios dalys), Bastja uoste susidaro ypač didelė perkrova, o tai taip pat gali prisidėti prie šių dviejų uostų tarpusavio pakeičiamumo nebuvimo.

(857) Todėl iš esmės reikėtų atmesti bet kokį šių uostų pakeičiamumą. Juo labiau, kad keleiviai pacientai ypač jautrūs nuvažiuojamiems atstumams ne tik dėl transporto išlaidų, susijusių su kelionėmis medicininiais tikslais, padengimo sistemos, bet ir dėl galimai subtilios ir trapios jų būklės, susijusios su jų sveikata ar savarankiškumu, dėl kurių jie gali teikti pirmenybę arčiausiai savo gyvenamosios vietos esantiems Korsikos uostams, kad būtų apribotas kelionės laikas ir išlaidos.

(858) Tokie argumentai nereiškia akivaizdžios vertinimo klaidos. Be to, suinteresuotosios šalys šiuo klausimu nepateikė jokių pastabų.

(859) Todėl Prancūzijos valdžios institucijos nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos, kai nusprendė, kad nė vienas Korsikos uostas nėra pakaitinis iš keleivių pacientų perspektyvos.

d) Išvados dėl keleivių pacientų kokybinės paklausos nustatymo

(860) Iš visų Prancūzijos valdžios institucijų pateiktų įrodymų matyti, kad jos, nepadarydamos akivaizdžios vertinimo klaidos, galėjo įrodyti, kad jūra tarp Marselio uosto ir kiekvieno iš Korsikos uostų keliaujančių pacientų yra kokybinė paklausa.

7.3.2.1.2.1.2. Kiekybinė paklausa tarp keleivių pacientų

(861) Prancūzijos valdžios institucijos įvertino kiekybinę paklausą remdamosi tiek ankstesniais, tiek prognozuojamais 2023–2030 m. laikotarpio duomenimis.

(862) Siekdamos kiekybiškai įvertinti istorinę paklausą tarp keleivių pacientų, Prancūzijos valdžios institucijos atliko tris veiksmus.

(863) Pirma, jos atkūrė bendrą metinį Korsikoje gyvenančių keleivių pacientų, kurie 2016–2019 m. atvyko į žemyninę dalį dėl gydymo, kurio negali gauti Korsikoje, skaičių. Nesant tiesioginių duomenų apie šiuos srautus, „Gecodia“ ataskaitoje atlikta apytikslė rekonstrukcija, remiantis valdžios sektoriaus sveikatos priežiūros tarnybų pateiktais viešaisiais duomenimis (154 konstatuojamoji dalis). Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad šis atkūrimas buvo pagrįstas konkrečiais duomenimis ir kad Prancūzijos valdžios institucijos darė apdairias ir pagrįstas prielaidas.

(864) Į vidutinę metinę paklausą taip pat įtraukiami keleivius pacientus lydintys asmenys. Komisija pažymi, kad šis įvertis atitinka Prancūzijos valdžios institucijų iš socialinės apsaugos įstaigų surinktus duomenis (155 konstatuojamoji dalis). Todėl „Corsica Ferries“ negali teigti, kad Prancūzijos valdžios institucijų apskaičiuotas lydinčiųjų asmenų skaičius nėra pagrįstas objektyviais duomenimis (429 konstatuojamoji dalis). Be to, Prancūzijos prielaida, kad jaunesni nei 19 metų ir vyresni nei 75 metų asmenys yra nuolat lydimi, nėra akivaizdžiai nesuderinama su teisės aktais nustatyta lydinčių asmenų vežimo išlaidų padengimo sistema, priešingai nei teigia „Corsica Ferries“ (430 konstatuojamoji dalis) ([262]).

([262]) Kaip nurodyta CSS R. 322-10-7 straipsnyje, kurį cituoja „Corsica Ferries“ nustatyta, kad „apdraustąjį asmenį arba gavėją lydinčio asmens patirtos viešojo transporto išlaidos padengiamos, kai dėl jų būklės reikia trečiojo asmens pagalbos arba jeigu jie yra jaunesni nei 16 metų“. Tokiomis aplinkybėmis nėra akivaizdžiai klaidinga manyti, kad vyresni nei 75 metų arba jaunesni nei 19 metų asmenys yra nuolat lydimi, nes keliaudamos būtent šios dvi amžiaus grupės gali gauti trečiosios šalies pagalbą.

(865) Antra, Prancūzijos valdžios institucijos siekė įvertinti į žemyninę dalį laivu vykusių pacientų skaičių. Šiuo tikslu jos rėmėsi dviem metodais. Pirmas metodas buvo empiriškai nustatyti jūrų transportu besinaudojančių keleivių pacientų skaičių, remiantis 15 237 prašymais dėl išankstinio medicininių kelionių patvirtinimo, kuriuos 2020–2021 m. socialinės apsaugos įstaigoms pateikė keleiviai pacientai. Iš šių 15 237 prašymų 4 % buvo susiję su jūrų transportu (157 konstatuojamoji dalis). Antras metodas buvo atimti iš bendro apskaičiuoto keleivių pacientų tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos skaičiaus (65 000) tuos, kurie keliavo lėktuvu (ir apie kuriuos CPAM turėjo duomenų), kad būtų gautas laivu keliavusių pacientų skaičius. Pagal šį metodą buvo apskaičiuota, kad laivais vykusių keleivių pacientų skaičius yra 30 % (158 konstatuojamoji dalis). Galiausiai Prancūzijos valdžios institucijos nusprendė suderinti abu metodus, manydamos, kad 10 % viso nustatyto keleivių pacientų skaičiaus (65 000) keliavo laivais (159 konstatuojamoji dalis).

(866) Priešingai nei teigia „Corsica Ferries“ (431 konstatuojamoji dalis), Prancūzijos valdžios institucijų galutiniame vertinime nėra akivaizdžios vertinimo klaidos. Iš tiesų įvertis grindžiamas dviem metodais, kurių kiekvienas yra aktualus ir pagrįstas konkrečiais ir įtikimais duomenimis. Tai, kad apskaičiuotas keleivių pacientų skaičius labai skyrėsi, reiškė, kad Prancūzijos valdžios institucijos turėjo pagrindo laikytis apdairaus ir atsargaus požiūrio, pagal kurį galutinis pacientų, kurie keliavo laivu, skaičius sudarytų 10 % viso kasmet apskaičiuoto medicininių keleivių skaičiaus, t. y. būtų gerokai mažesnis už taikant šiuos du metodus nustatytų procentinių dalių vidurkį (vidutiniškai 30 % ir 4 %, t. y.17 %). „Corsica Ferries“ savo pastabose neaiškina, kodėl antrasis Prancūzijos valdžios institucijų metodas (apskaičiuotas 30 % įvertis) buvo neteisingas ar netinkamas. Tvirtindama, kad Prancūzijos valdžios institucijos turėjo taikyti 4 % įvertį pagal pirmą metodą, „Corsica Ferries“ ignoruoja antrą Prancūzijos valdžios institucijų metodą, kuris yra toks pat pagrįstas kaip ir pirmas, ir klaidingai aiškina Prancūzijos valdžios institucijų naudotą metodiką.

(867) Galiausiai Prancūzijos valdžios institucijos paskirstė Korsikos uosto paklausą remdamosi MCO veiklos teritoriniu pasiskirstymu – vieninteliais viešais duomenimis, kuriuos Prancūzijos valdžios institucijos turėjo vertindamos keleivių pacientų išvykimo vietą (žr. 160 konstatuojamąją dalį). Komisija taip pat pažymi, kad šie duomenys rodo istorinį keleivių pasiskirstymą skirtinguose Korsikos uostuose (11 lentelė). Prancūzijos valdžios institucijos taip pat paskirstė žemyninės dalies uostų paklausą remdamosi duomenimis, surinktais iš CPAM, kurios pateikė tikslesnius duomenis pagal departamentus (Ronos Deltos, Varo, Pajūrio Alpių), t. y. pagal žemyninės dalies uostus. Šie įverčiai yra pagrįsti ir juose nėra akivaizdžios vertinimo klaidos.

(868) Kalbant apie būsimą paklausą, Prancūzijos valdžios institucijos laikėsi nuomonės, kad 2023–2030 m., palyginti su 2019 m., paklausa išliks stabili. Šiame vertinime, kuriame atsižvelgiama tiek į Korsikos gyventojų senėjimą (taigi ir į medicininių kelionių skaičiaus padidėjimą), tiek į sveikatos priežiūros paslaugų plėtrą Korsikoje (taigi ir į medicininių kelionių skaičiaus sumažėjimą), nėra padaryta akivaizdi vertinimo klaida, nes juo neutralizuojamos šios dvi prieštaringos prielaidos. Suinteresuotosios šalys šiuo klausimu nepateikė jokių pastabų.

(869) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija mano, kad Prancūzijos valdžios institucijos kiekybiškai įvertino paklausą tarp keleivių pacientų, nepadarydamos akivaizdžios vertinimo klaidos.

7.3.2.1.2.2. Rinkos nepakankamumas

7.3.2.1.2.2.1. Rinkos pasiūlos nustatymas nesudarius paslaugų viešojo pirkimo sutarties

(870) Šiuo atžvilgiu Komisija nurodo 815–825 konstatuojamosiose dalyse išdėstytus argumentus, kurie taip pat galioja nustatant esamą rinkos pasiūlą, palyginti su paklausa tarp keleivių pacientų.

7.3.2.1.2.2.2. Rinkos nepakankamumo analizė

(871) Komisija visų pirma pažymi, kad Prancūzijos valdžios institucijos padarė išvadą, jog tarp Propriano uosto ir Marselio uosto yra visiškas rinkos nepakankamumas, nes „Corsica Ferries“ neteiktų jokių komercinių paslaugų tarp Marselio ir Propriano.

(872) Komisija taip pat pažymi, kad, Prancūzijos valdžios institucijų nuomone, „Corsica Ferries“ siūlomas susisiekimas tarp Marselio ir kitų keturių Korsikos uostų yra nereguliarus, nes „Corsica Ferries“ siūlo tik tris reisus į abi puses per mėnesį iš Il Ruso ir Porto Vekjo ir į juos (vietoje reikalaujamų trijų reisų į abi puses per savaitę) ir du reisus į abi puses per savaitę iš Ažaksjo ir Bastja ir į juos, nors, siekiant patenkinti paklausą tarp naudotojų, reikia bent penkių reisų į abi puses per savaitę.

(873) Komisija pažymi, kad Prancūzijos valdžios institucijos nepadarė akivaizdžios klaidos analizuodamos rinkos nepakankamumą, nes buvo nustatyta, kad rinkos pasiūla yra nepakankama visai keleivių pacientų vežimo tarp Marselio uosto ir kiekvieno iš Korsikos uostų paklausai patenkinti.

7.3.2.1.2.3. Išvada dėl keleivių pacientų vežimo tarp Marselio ir kiekvieno iš Korsikos uostų viešosios paslaugos poreikio buvimo

(874) Iš viso to, kas išdėstyta, matyti, kad Prancūzija teisingai nustatė viešosios paslaugos poreikį tarp Marselio ir kiekvieno iš Korsikos uostų, nes Prancūzijos nustatytos ir kiekybiškai įvertintos transporto paklausos negalėjo patenkinti nustatyta rinkos pasiūla.

7.3.2.1.3. Velkamųjų ir nevelkamųjų krovinių vežimo jūrų transportu poreikis

(875) Šiame poskirsnyje Komisija išnagrinės, ar velkamųjų ir nevelkamųjų krovinių vežimo jūrų transportu poreikis tarp Marselio uosto ir kiekvieno iš Korsikos uostų atitinka i) paklausą tarp šių naudotojų, kurią tinkamai įrodė Prancūzijos valdžios institucijos, ii) kurios negalėtų patenkinti privati pasiūla, jei Prancūzijos valdžios institucijos šiuo tikslu nebūtų parengusios paslaugų viešojo pirkimo sutarties.

7.3.2.1.3.1. Paklausos tarp naudotojų buvimas

7.3.2.1.3.1.1. Kokybinė paklausa

1. Dėl priemonių, naudotų kokybinei paklausai tarp naudotojų nustatyti, tinkamumo

(876) Komisija pažymi, kad velkamųjų ir nevelkamųjų krovinių vežimo paklausą tarp naudotojų Prancūzijos valdžios institucijos bandė nustatyti keliais būdais.

(877) Visų pirma Prancūzijos valdžios institucijos surengė keletą viešų konsultacijų, kad surinktų informaciją apie paklausą tarp šių naudotojų.

(878) Per pirmines konsultacijas, t. y. konsultacijas su naudotojais (93 konstatuojamoji dalis), visų krovininio transporto naudotojų buvo prašoma atsakyti į klausimyną dėl naudojimosi jūrų transporto paslaugomis tarp žemyninės Prancūzijos ir Korsikos. Kalbant apie bendras šių konsultacijų ypatybes, Komisija remiasi 744 konstatuojamojoje dalyje pateikta analize.

(879) Krovinių vežimo naudotojams išsiųstame klausimyne buvo pateikta apie 20 klausimų, kuriais siekiama įvertinti šių naudotojų pasitenkinimą ir poreikius, susijusius su paslaugomis tarp Korsikos ir žemyninės dalies kiekvienu jūrų maršrutu tarp Marselio uosto ir Korsikos uostų. Iš 3.4.3.1.1.1.1 skirsnyje pateiktų klausimų detalių matyti, kad jie leido Prancūzijos valdžios institucijoms rinkti informaciją apie naudotojų profilį, jų kelionės įpročius ir pageidavimus, susijusius su išvykimo ir atvykimo laiku, kelionės poreikius, sunkumus, su kuriais susiduriama dėl vietų uostuose ar laivuose trūkumo, jūrų paslaugų dažnumą ir taikomus tarifus (185 konstatuojamoji dalis). Be to, klausimyne buvo keli klausimai, susiję su žemyninės dalies uostų pakeičiamumu (186 konstatuojamoji dalis).

(880) Dėl tų pačių 746 konstatuojamojoje dalyje išdėstytų priežasčių Komisija mano, kad klausimynas buvo pakankamai atviras, kad būtų galima pareikšti skirtingas nuomones. Siūlomi atsakymai buvo aiškūs, įtikinami ir įvairūs. Todėl „Corsica Ferries“ pastabos šiuo klausimu (401 konstatuojamoji dalis) yra nepagrįstos. Analogiškai pastabos dėl metodinio šališkumo, darančio poveikį konsultacijoms su naudotojais, nėra įtikinamos dėl 747–749 konstatuojamosiose dalyse paaiškintų priežasčių.

(881) Tačiau Komisija pažymi, kad, nepaisant Prancūzijos valdžios institucijų surengtų atitinkamų konsultacijų, tik penki vežėjai atsakė į klausimyną, todėl jis buvo netinkamas naudoti (188 konstatuojamoji dalis).

(882) Todėl Prancūzijos valdžios institucijos tiesiogiai (telefonu) konsultavosi su atrinktais maždaug 20 veiklos vykdytojų, kurių bendra krovinių vežimo tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos rinkos dalis iš esmės buvo reprezentatyvi (189 konstatuojamoji dalis). Per šias konsultacijas Prancūzijos valdžios institucijos klausė naudotojų apie naudojimąsi jūrų transporto paslaugomis visuose maršrutuose iš Marselio, Tulono ir Nicos uostų, o ne tik iš Marselio, kaip iš pradžių planuota per konsultacijas su naudotojais (189 konstatuojamoji dalis). Taigi šios tiesioginės konsultacijos leido Prancūzijos valdžios institucijoms ištaisyti atsakymų į per konsultacijas su naudotojais pateikto klausimyno klausimus trūkumą.

(883) Priešingai nei teigia „Corsica Ferries“ (402 konstatuojamoji dalis), nėra pagrindo kritikuoti Prancūzijos valdžios institucijų taikytą metodiką, nes užduoti klausimai ir apklaustų veiklos vykdytojų tapatybė nepakankamai skaidrūs. Pirma, įtariamas skaidrumo trūkumas nebuvo įrodytas, nes telefonu pateiktas klausimynas buvo toks pat, kaip ir konsultacijų su naudotojais klausimynas, kuris buvo viešas ir prieinamas visiems. Todėl „Corsica Ferries“ galėjo žinoti klausimų turinį. Antra, kalbant apie apklaustų veiklos vykdytojų tapatybę, reikia konstatuoti, kad ši informacija neatrodo svarbi, nes apklausti veiklos vykdytojai sudarė didelę krovinių vežimo tarp Korsikos ir žemyninės dalies dalį. Tačiau neįrodytos aplinkybės, kad kai kurie veiklos vykdytojai galėjo būti rangovo akcininkai, bet kuriuo atveju nepakanka, kad jiems nebūtų leista dalyvauti jokiose viešose konsultacijose, nes jie išlieka krovinių vežimo jūrų transportu paslaugų naudotojais taip pat, kaip ir visi kiti naudotojai, todėl per viešas konsultacijas gali laisvai išreikšti savo poreikius ir pageidavimus.

(884) Per antras konsultacijas, t. y. konsultacijas su uostais, uosto valdymo įstaigų taip pat buvo prašoma pateikti pastabas dėl jūrų transporto paslaugų, kad Prancūzijos valdžios institucijos būtų informuotos, be kita ko, apie jūrų transporto paslaugų konkurencijos lygį teikiant jūrų transporto paslaugas ir tų uostų pajėgumus, pateikiant klausimus apie velkamuosius ir nevelkamuosius krovinius (192–195 konstatuojamosios dalys). Kalbant apie šių konsultacijų ypatybes, Komisija remiasi 752 konstatuojamojoje dalyje pateikta analize.

(885) Iš to matyti, kad Prancūzijos valdžios institucijos surengė viešas konsultacijas, kurios leido atsižvelgti į naudotojų interesus pagal VESP bendrųjų nuostatų 14 punktą.

(886) Prancūzijos valdžios institucijos taip pat pavedė nepriklausomam konsultantui ekonomikos klausimais, t. y. įmonei „Gecodia“, atlikti papildomą paklausos tarp naudotojų tyrimą kartu su viešomis konsultacijomis ir siekiant jas papildyti (90 konstatuojamoji dalis). Komisija mano, kad toks tyrimas yra tinkama priemonė paklausai tarp naudotojų nustatyti dėl 754 konstatuojamojoje dalyje išdėstytų priežasčių.

(887) Ši informacija rodo, kad Prancūzija pasitelkė keletą priemonių, kurias Komisija laiko tinkamomis pagal VESP bendrųjų nuostatų 14 punktą, kad būtų atsižvelgta į atitinkamų paslaugų naudotojų interesus.

2. Prancūzijos išvados dėl kokybinės paklausos tarp naudotojų

(888) Komisija išnagrinės Prancūzijos išvadas dėl i) velkamųjų ir nevelkamųjų krovinių atskyrimo, ii) Marselio uosto geografinio pakeičiamumo Tulono ir Nicos uostais nevelkamųjų krovinių naudotojų atžvilgiu ir iii) velkamųjų krovinių naudotojų atžvilgiu ir iv) Korsikos uostų geografinio pakeičiamumo velkamųjų ir nevelkamųjų krovinių naudotojų atžvilgiu.

a) Dėl velkamųjų ir nevelkamųjų krovinių atskyrimo

(889) Komisija pažymi, kad Prancūzijos valdžios institucijos skiria velkamuosius ir nevelkamuosius krovinius daugiausia dėl nevelkamų krovinių tvarkymo ir logistikos apribojimų, nes jiems reikia specialios uosto įrangos ir konkrečios logistikos grandinės, kitaip nei vežant velkamuosius krovinius (205–207 konstatuojamosios dalys). Šie argumentai yra pagrįsti ir todėl nėra akivaizdžiai klaidingi. Iš jų taip pat matyti, kad velkamųjų krovinių vežimo paklausa susijusi su vairuotojų, lydinčių sunkvežimį laive, vežimo kaip keleivių paklausa.

(890) Komisija taip pat pažymi, kad dėl šio atskyrimo susitarė visos uosto valdymo įstaigos (197 konstatuojamoji dalis).

(891) Tačiau Komisija pažymi, kad „Corsica Ferries“ savo atsakyme į konsultacijas su veiklos vykdytojais užginčijo šį skirtumą, manydama, kad jis yra dirbtinis (236 konstatuojamoji dalis). „Corsica Ferries“, be kita ko, laikėsi nuomonės, kad skirtumas priklauso ne nuo bendrovių pasiūlos, o nuo kiekvieno vežėjo dydžio, struktūros ir pasirinkimo. Vis dėlto reikia konstatuoti, kad Prancūzijos valdžios institucijos, remdamosi „Corsica Ferries“ pateikta informacija, nustatė tokį skirtumą (889 konstatuojamoji dalis).

(892) Todėl Prancūzijos valdžios institucijos galėjo daryti tokį atskyrimą nepadarydamos akivaizdžios vertinimo klaidos.

(893) Savo pastabose (393 ir 447–450 konstatuojamosios dalys) „Corsica Ferries“ teigia, kad reikia skirti ir lydimus bei nelydimus velkamuosius krovinius. Tai, kad tokio atskyrimo nėra, negrįžtamai kenkia apskaičiuotam vairuotojų, keliaujančių jūrų transportu į Korsiką, skaičiui. Savo teiginiams pagrįsti „Corsica Ferries“ remiasi BRG tyrimu Nr. 1.

(894) Tačiau Komisija pažymi, kad BRG tyrime Nr. 1 nepateikta jokių konkrečių duomenų apie tokio atskyrimo buvimą. Konkrečiai kalbant, jame visiškai nenurodyta metodika, kurios turi laikytis Prancūzijos valdžios institucijos, kad atskirtų lydimus ir nelydimus velkamuosius krovinius. BRG tyrime Nr. 1 taip pat nepateikta jokių duomenų apie apskaičiuotą atitinkamą lydimų ir nelydimų velkamųjų krovinių kiekį. Galiausiai BRG tyrime Nr. 1 nenurodytas joks kitas tyrimas ar vertinimas, per kurį būtų nustatytas toks atskyrimas. Pavyzdžiui, iš konkurencijos institucijos nuomonės matyti, kad skiriami tik velkamieji ir nevelkamieji kroviniai ([263]).

(895) Taigi, nesant konkrečių įrodymų, BRG tyrimo Nr. 1 išvados negali būti tokios, kad būtų galima apibūdinti Prancūzijos valdžios institucijų padarytą akivaizdžią vertinimo klaidą. Be to, Komisija mano, kad „Corsica Ferries“ turėjo galimybę pateikti konkrečių įrodymų per konsultacijas su naudotojais (pateikiant laisvos formos pastabas) ir per konsultacijas su veiklos vykdytojais, kad Prancūzijos valdžios institucijoms būtų paaiškintas šis galimas lydimų ir nelydimų velkamųjų krovinių skyrimas, kurio ji vis dėlto nepadarė (236 konstatuojamoji dalis).

b) Dėl žemyninės dalies uostų geografinio pakeičiamumo nevelkamųjų krovinių vežimo jūrų transportu atžvilgiu

(896) Kalbant apie nevelkamuosius krovinius, Prancūzijos valdžios institucijos nustatė, kad Marselio uosto paklausa yra išskirtinė.

(897) Komisija pažymi, kad ši išvada visų pirma grindžiama keturiais elementais: i) tik Marselio uoste yra pakankamai įrangos ir tvarkymo zonų, kad būtų galima vežti nevelkamuosius krovinius, atsižvelgiant į tai, kad vienintelė alternatyva – Tulono terminalas „Bregajonas“ – turi pernelyg ribotą infrastruktūrą, kad būtų galima priimti visą tą eismą ar net nedidelę jo dalį; ii) konsultacijos su naudotojais aiškiai rodo Marselio uosto ir kitų žemyninės dalies uostų pakeičiamumo nebuvimą; iii) žemyninės dalies uosto valdymo įstaigos mano, kad Marselio uostas yra vienintelis uostas, galintis tvarkyti šiuos srautus dideliu mastu; iv) ir nevelkamųjų krovinių vežimo perkėlimas iš Marselio uosto į kitus žemyninius uostus lemtų dideles papildomas išlaidas ir logistikos suvaržymus, darančius poveikį nevelkamųjų krovinių srautui (210–214 konstatuojamosios dalys).

(898) Komisija mano, kad visos šios aplinkybės rodo, jog Marselio uostas ir Tulono ir Nicos uostai neturi geografinio pakeičiamumo nevelkamųjų krovinių vežimo jūrų transportu atžvilgiu.

([263]) Konkurencijos institucijos nuomonės, nurodytos 20 konstatuojamojoje dalyje, 295 punktas.

(899) Iš uosto valdymo įstaigų pateiktos informacijos matyti, kad Marselio uostas turi labai didelius pajėgumus vežti į kiekvieną Korsikos uostą (199 konstatuojamoji dalis). Priešingai, nors Tulono terminalas „Bregajonas“ taip pat gali priimti tokius srautus, reikia konstatuoti, kad jo pajėgumai yra labiau riboti, nes jame yra tik viena prieplauka. Komisija taip pat atkreipia dėmesį į Tulono uosto valdymo įstaigos teiginius, kad šio uosto pasiekiamumo zona apėmė tik artimiausią jo hinterlandą (198 konstatuojamoji dalis). Konsultacijos su naudotojais taip pat aiškiai rodo Marselio uosto ir Tulono uosto pakeičiamumo nebuvimą (190 konstatuojamoji dalis). Galiausiai Komisija atkreipia dėmesį į ypatingą nevelkamųjų krovinių logistikos grandinės struktūrą, pagal kurią vežėjai tą pačią dieną reguliariai vykdo reisus į abi puses tarp uosto ir jų logistikos bazių, kurių didžioji dalis yra į šiaurę ir vakarus nuo Marselio (206 konstatuojamoji dalis). Pasirinkę Tuloną vežėjai neabejotinai patirtų didelių papildomų išlaidų, o šios, labai tikėtina, būtų perkeltos galutiniams vartotojams Korsikoje. Tokia situacija dar labiau padidintų ekonominius sunkumus, su kuriais dėl izoliuotumo susiduria ekonominės veiklos vykdytojai ir vartotojai Korsikoje (20–23 konstatuojamosios dalys).

(900) Komisija pažymi, kad šio klausimo neaptarė nė viena suinteresuotoji šalis.

(901) Todėl Komisija daro išvadą, kad Prancūzijos valdžios institucijos nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos, nustačiusi, kad tarp kiekvieno iš Korsikos uostų ir Marselio uosto egzistuoja išskirtinė nevelkamųjų krovinių vežimo jūros transportu paklausa.

c) Dėl žemyninės dalies uostų geografinio pakeičiamumo velkamųjų krovinių vežimo jūrų transportu atžvilgiu

(902) Kalbant apie velkamuosius krovinius, Prancūzijos valdžios institucijos nustatė, kad Tulono ir Marselio uostai yra iš dalies pakaitiniai. Jos mano, kad kai kurie velkamųjų krovinių vežimo naudotojai nemato jokios alternatyvos Marselio uostui. Prancūzijos valdžios institucijos šią išvadą grindžia toliau nurodytais argumentais.

(903) *Pirma*, per konsultacijas su uostais paaiškėjo, kad Tulono ir Nicos uostuose pajėgumai yra riboti (217 konstatuojamoji dalis). Šiuo klausimu Komisija pažymi, kad, nors trys žemyninės dalies uostai gali priimti velkamuosius krovinius, Tulono ir Nicos uosto valdymo įstaigos išreiškė abejonių dėl jų pajėgumų (199 konstatuojamoji dalis). Varo PPR nurodo, kad Tulono terminas „Port de Commerce“ yra vienintelis Tulono uoste, kuriame galima priimti velkamuosius krovinius ([264]), ir kad šis terminalas jau yra labai perkrautas (vidutiniškai beveik 80 %) visus metus (susijęs su vietos viešąja politika) ir ypač vasarą (eismas ribojamas iki maždaug 10 priekabų per dieną). Nicos uostas teigia, kad, nors jame galima priimti velkamuosius krovinius be apribojimų, svarbiausias prioritetas tebėra keleivių eismas.

(904) Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad „Corsica Ferries“ pastabos dėl perkrovos Tulono uoste nebuvimo (437 konstatuojamoji dalis) yra nepagrįstos, atsižvelgiant į Varo PPR teiginius, per konsultacijas su uostais pateiktus Prancūzijos valdžios institucijoms. Prancūzijos valdžios institucijų negalima kaltinti tuo, kad jos rėmėsi šia informacija analizuodamos Tulono ir Marselio uostų pakeičiamumą, visų pirma dėl to, kad Varo PPR pateikta informacija buvo aiški ir nedviprasmiška.

(905) Atsižvelgiant į šią informaciją, aplinkybė, kad 2014 m. Tulono uostas galėjo priimti velkamųjų krovinių srautą, kuris būtų daugiau nei du kartus didesnis nei dabartinis, šiuo atveju nėra reikšminga. Be to, tai, kad įmonei „Corsica Ferries“ tą informaciją patvirtino Varo PPR, taip pat neturi reikšmės, nes neįrodo, kad Prancūzijos valdžios institucijos klaidingai aiškino Varo PPR atsakymus, pateiktus per konsultacijas su uostais.

(906) *Antra*, Prancūzijos valdžios institucijos rėmėsi konsultacijų su naudotojais rezultatais, kad paaiškintų dalinio pakeičiamumo buvimą (218 konstatuojamoji dalis). Taigi šie rezultatai rodo, kad respondentai iš esmės atmeta bet kokį Marselio ir Tulono arba Nicos uostų palyginimą (190 ir 191 konstatuojamosios dalys).

([264]) Į „Bregajono“ terminalus keleiviai neįleidžiami, o Pajūrio La Seno terminalas skirtas kruiziniams laivams.

(907) Tačiau „Corsica Ferries“ ginčija atsakymų, gautų per konsultacijas telefonu su krovinių transporto naudotojais, įtikimumą, nes apklausti respondentai buvo „Corsica Linea“ akcininkai, todėl dėl konsultacijų su naudotojais jiems kilo interesų konfliktas (441 konstatuojamoji dalis). Ji taip pat priduria, kad dėl neužtikrinto reprezentatyvumo pateikti atsakymai buvo bendro pobūdžio ir nepagrįsti atrinktų respondentų teiginiai (440 konstatuojamoji dalis).

(908) Komisija visų pirma pažymi, kad apklausti naudotojai atsakė į jiems per konsultacijas su naudotojais pateiktus klausimus. „Corsica Ferries“ neginčija per konsultacijas su naudotojais pateiktų klausimų svarbos ([265]). Todėl, kaip teigia „Corsica Ferries“, negalima manyti, kad respondentai pateikė „bendrus ir nepagrįstus teiginius“. Be to, apklaustų naudotojų imties negalima laikyti nereprezentatyvia atsižvelgiant į jų atstovaujamą krovinių kiekį (189 konstatuojamoji dalis).

(909) Be to, Komisijos teigimu, vien tai, kad krovininio jūrų transporto naudotojas yra „Corsica Linea“ akcininkas, nereiškia, kad šis naudotojas dalyvauja viešose konsultacijose, kurių tikslas – nustatyti konkrečios transporto paslaugos naudotojų poreikius ir pageidavimus. Visi tam tikros paslaugos naudotojai gali dalyvauti tokiose viešose konsultacijose. Šiuo atveju Komisija pažymi, kad, remiantis Prancūzijos pateikta informacija, kai kurie naudotojai buvo „Corsica Linea“ akcininkai ([266]), o kai kurie – ne ([267]).

(910) Be to, Komisija pažymi, kad apklausti naudotojai ne tik buvo pagrindiniai vežėjai pagal krovinių kiekį, bet ir naudojosi visais maršrutais tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos, įskaitant maršrutus tarp Tulono / Nicos ir Korsikos uostų, kuriuose „Corsica Linea“ nevykdo veiklos. Be to, viešos konsultacijos buvo susijusios ne su naudojimusi krovinių vežimo paslaugomis, kurias teikia tik „Corsica Linea“, o su visų jūrų transporto veiklos vykdytojų, veikiančių tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos, teikiamomis paslaugomis. Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad naudotojų poreikiai nebūtinai yra susiję su jūrų transporto veiklos vykdytojų interesais: pavyzdžiui, dauguma apklaustų naudotojų pageidavo, kad būtų įdiegta ro-ro transporto paslauga, kuri geriau tenkintų jų konkrečius poreikius, nors nė vienas iš trijų veiklos vykdytojų, veikiančių tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos, neplanavo tokios paslaugos (191 konstatuojamoji dalis). Komisija pažymi, kad bet kuriuo atveju konsultacijos su naudotojais yra vienas iš požymių, kuriais Prancūzijos valdžios institucijos grindžia dalinį Tulono ir Marselio uostų pakeičiamumą krovinių vežimo jūrų transportu srityje.

(911) *Trečia*, Prancūzijos valdžios institucijos pažymi, kad velkamųjų krovinių vežimo perkėlimas iš Marselio uosto į kitus žemyninės dalies uostus sukeltų didelių papildomų išlaidų velkamųjų krovinių vežimo naudotojams, kurių logistikos bazės daugiausia yra į vakarus nuo Marselio ir Ronos koridoriuje (219 konstatuojamoji dalis).

(912) Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad Prancūzijos valdžios institucijos pateikė keletą įrodymų, kad logistikos bazės daugiausia yra į vakarus nuo Marselio ir Ronos koridoriuje (213 konstatuojamoji dalis), todėl Marselio uostas iš esmės yra lengviau pasiekiamas nei kiti žemyninės dalies uostai. Tai patvirtina ir „Corsica Linea“ (544 konstatuojamoji dalis) ir „La Méridionale“ (593–595 konstatuojamosios dalys), taip pat „Corsica Ferries“ skundas (433 konstatuojamoji dalis). Darytina išvada, kad „Corsica Ferries“ teiginys, jog Prancūzijos valdžios institucijos niekada nepateikė jokių savo teiginio įrodymų (442 konstatuojamoji dalis), yra nepagrįstas.

(913) Komisija taip pat pažymi, kad Prancūzijos valdžios institucijos pateikė konkrečių įrodymų apie apskaičiuotas papildomas išlaidas, kurios būtų patirtos dėl daugelio vežėjų persikėlimo iš Marselio uosto į Tulono uostą. Šis skaičius nustatytas visų pirma remiantis valstybinės reikšmės kelių komiteto paskelbtais duomenimis. Suinteresuotosios šalys taip pat pateikė panašius duomenis, iš kurių matyti, kad tokių papildomų išlaidų esama, nors jų įvertis svyruoja nuo 5 % bendrų gamybos išlaidų pagal „Corsica Ferries“ (443 konstatuojamoji dalis) iki 11 % pagal „Corsica Linea“ (544 konstatuojamoji dalis). „La Méridionale“ mano, kad didžiajai daugumai vežėjų, įsikūrusių arčiau Marselio nei Tulono, nebūtų ekonomiškai naudinga persikelti į Tulono uostą, o tai taip pat patvirtina papildomas vežimo keliais išlaidas (595 ir 596 konstatuojamosios dalys).

([265]) „Corsica Ferries“ kritika susijusi su tuo, kad nėra klausimynų dėl maršrutų iš Tulono ir Nicos.
([266]) […].
([267]) Pavyzdžiui, […].

(914) Nors „Corsica Ferries“ pripažįsta, kad yra papildomų vežimo keliais išlaidų, ji teigia, kad šias papildomas išlaidas kompensuoja „Corsica Ferries“ taikomi mažesni jūrų tarifai Tulono uoste, palyginti su konkurentų Marselio uoste taikomais tarifais (443 konstatuojamoji dalis).

(915) Komisija pažymi, kad BRG tyrime Nr. 2 naudojamas 2023 m. Tulone nustatytas vidutinis krovinių vežimo tarifas (32,40 EUR/TM), o Marselyje taikomą 42,50 EUR/TM tarifą vertina kaip didžiausią kainą, kurią galima taikyti pagal 2019 m. VPĮ schemą (62 konstatuojamoji dalis). Vis dėlto atrodo, kad tokia analizė yra klaidinga dėl kelių priežasčių. Visų pirma tyrimas grindžiamas 2023 m. duomenimis, todėl jie yra vėlesni už PVPS sudarymą. Antra, tyrimas grindžiamas prastais parametrais: jame lyginama, viena vertus, rinkos kaina, kurią „Corsica Ferries“ faktiškai taikė Tulono uoste, ir, kita vertus, didžiausia reguliuojama kaina, taikoma Marselio uoste pagal 2019 m. VPĮ schemą. Tačiau tam, kad palyginimas būtų tinkamas, analizė abiejuose uostuose turėtų būti grindžiama didžiausiomis jūrų transporto kainomis, taikomomis pagal 2019 m. VPĮ schemą, atsižvelgiant į tai, kad jūrų veiklos vykdytojai galėtų pasiekti tą viršutinę ribą pagal hipotetinį scenarijų, kai nėra PVPS. Galiausiai, kaip pažymi Prancūzijos valdžios institucijos (650 konstatuojamoji dalis), į BRG tyrime Nr. 2 dėl Tulono naudotą jūrų transporto kainą neįtraukiamos mokesčių ir tvarkymo išlaidos, o tai nėra naudotojų faktiškai mokama kaina.

(916) Todėl Komisija, remdamasi Prancūzijos ir visų suinteresuotųjų šalių pateiktais duomenimis, daro išvadą, kad dėl velkamųjų krovininių vežimo naudotojų, kurių logistikos bazės daugiausia yra netoli Marselio uosto arba Ronos koridoriaus, persikėlimo į Tulono uostą šie naudotojai patirtų papildomų vežimo keliais išlaidų. Neįrodyta, kad šias papildomas išlaidas būtų galima kompensuoti mažesnėmis jūrų transporto kainomis Tulone. Todėl Prancūzijos valdžios institucijos galėjo daryti išvadą, kad šis veiksnys galėjo riboti Marselio ir Tulono uostų pakeičiamumą.

(917) Komisija taip pat pažymi, kad iš Tulono ir Nicos uostų atsakymų matyti, jog jų pasiekiamumo zona apima tik jų hinterlandą, o Marselio uostas turi nacionalinę klientų bazę ir tai atitinka Prancūzijos valdžios institucijų išvadas (197, 198 ir 219 konstatuojamosios dalys). „La Méridionale“ šiuo atžvilgiu pateikia papildomos informacijos (593 konstatuojamoji dalis), o tai atitinka Prancūzijos valdžios institucijų išvadas. Todėl „Corsica Ferries“ pastabos šiuo atžvilgiu (442 konstatuojamoji dalis) turi būti atmestos.

(918) Galiausiai šiuo klausimu Komisija pažymi, kad galutinių Korsikos vartotojų (parduotuvių, fizinių asmenų, įmonių ir pan.), kurie yra priklausomi nuo krovinių vežimo paslaugų ir gauna iš jų naudos (prekių vežimas įmonėms ir pan.), labui svarbu apriboti izoliuotumo išlaidas, kurios aiškiai pabrėžiamos įvairiuose tyrimuose ir statistikoje apie pragyvenimo išlaidas Korsikoje (20–23 konstatuojamosios dalys). Taip pat reikėtų pažymėti, kad Korsika importuoja daug daugiau prekių nei eksportuoja, o tai rodo jos priklausomybę nuo žemyninės dalies (19 konstatuojamoji dalis). Dėl to į Korsiką importuojamų prekių kainos padidėjimas gali dar labiau paveikti salos ekonomiką ir jos gyventojus. Todėl papildomos vežimo keliais išlaidos galėtų turėti dar didesnį poveikį prekių kainai galutiniams vartotojams Korsikoje.

(919) *Galiausiai* Prancūzijos valdžios institucijos nusprendė, kad dėl nuolatinių kainų šuolių, darančių poveikį Marselio uostui, eismas iš Marselio uosto į Tulono ir Nicos uostus reikšmingai neperkeliamas (220 konstatuojamoji dalis). Šiuo argumentu siekiama apibūdinti abiejų uostų pakeičiamumo nebuvimą ir suinteresuotosios šalys to neginčija.

(920) Taigi iš viso to, kas išdėstyta, matyti, kad Prancūzijos valdžios institucijos nepadarė akivaizdžios klaidos, kai nusprendė, kad iš naudotojų perspektyvos Tulono ir Marselio uostai yra iš dalies pakeičiami, todėl yra specifinė velkamųjų krovinių vežimo iš Marselio uosto paklausa tarp naudotojų.

(921) „Corsica Ferries“ pastabos 433 ir 434 konstatuojamosiose dalyse šiai išvadai įtakos neturi. „Corsica Ferries“ neįrodo, kad velkamųjų krovinių vairuotojo padėtis yra tokia pati kaip keleivio, keliaujančio su savo automobiliu. Be to, tai, kad „Corsica Ferries“ iš Marselio uosto veža tiek vairuotojų, kiek ir iš Tulono uosto, nepaneigia Prancūzijos pripažinto dalinio velkamųjų krovinių vežimo pakeičiamumo tarp šių dviejų uostų. Prancūzija neginčija, kad Tulono ir Marselio uostai vykdo po pusę velkamųjų krovinių vežimo į Korsiką: ji tik teigia, kad velkamųjų krovinių vežimo naudotojai pirmenybę teikia arčiausiai jų logistikos bazių esantiems uostams, todėl kai kurie naudotojai, kurių logistikos bazės yra netoli Marselio uosto, nemano, kad yra jo alternatyvų.

d) Dėl Korsikos uostų geografinio pakeičiamumo velkamųjų ir nevelkamųjų krovinių vežimo jūrų transportu atžvilgiu

(922) Komisija pažymi, kad, kiek tai susiję su velkamųjų ir nevelkamųjų krovinių vežimo jūrų transportu naudotojų pasirenkamu išvykimo ir (arba) atvykimo uostu Korsikoje, Prancūzijos valdžios institucijos neatliko konkrečios Korsikos uostų geografinio pakeičiamumo analizės naudotojų požiūriu.

(923) Vis dėlto, remdamasi informacija, kurią Prancūzijos valdžios institucijos pateikė per oficialią tyrimo procedūrą ir kurią jos turėjo tuo metu, kai buvo skirtos priemonės, Komisija pažymi, kad šiuo atveju šis praleidimas negalėjo turėti įtakos Prancūzijos valdžios institucijų atliekamam viešosios paslaugos poreikio buvimo nagrinėjimui.

(924) *Pirma*, Komisija atkreipia dėmesį į atstumus ir keliones tarp kiekvieno Korsikos uosto, dėl kurių iš esmės negalimas joks geografinis pakeičiamumas. Šiuo klausimu ji nurodo 36, 774, 785 ir 856 konstatuojamąsias dalis.

(925) *Antra*, Komisija taip pat atkreipia dėmesį į didelę perkrovą Korsikos uostuose apskritai, kaip nurodė Korsikos PPR (201 konstatuojamoji dalis). Korsikos PPR visų pirma atkreipia dėmesį į padėtį Bastja, Ažaksjo ir Porto Vekjo uostuose, kur pajėgumai beveik pasiekė perpildymo tašką arba yra didelė perkrova. Dėl šių nepatogumų padidėja krantinėje paliekamų krovinių kiekis, daromas poveikis sunkiasvorių krovininių transporto priemonių judėjimo sąlygoms ir vėluojama pristatyti prekes, o tai kenkia krovinių vežimo jūra paslaugos naudotojams (208 konstatuojamoji dalis). Todėl Prancūzija gali pagrįstai teigti, kad šie suvaržymai gali apriboti eismo perkėlimą į vieną ar kitą uostą, visų pirma Bastja, Ažaksjo ir Porto Vekjo uostus, ir, tiek iš paslaugų naudotojų, tiek iš valdžios institucijų perspektyvos, priversti paskirstyti krovinių vežimą jūrų transportu tarp įvairių Korsikos uostų.

(926) *Trečia*, Komisija pažymi, kad dideli atstumai, eismo sąlygos ir kelių infrastruktūros ypatumai Korsikoje (16–19 konstatuojamosios dalys) taip pat lemia papildomas vežimo keliais išlaidas krovinių vežimo jūrų transportu naudotojams, o tai gali padidinti asmenų ir specialistų iš Korsikos patiriamas importo išlaidas. Komisija taip pat pažymi, kad salos naudotojai ir gyventojai yra suinteresuoti apriboti sunkiasvorių krovininių transporto priemonių eismą Korsikoje, visų pirma dėl didelės nelaimingų atsitikimų rizikos ir izoliuotumo išlaidų.

(927) Dėl visų šių priežasčių Komisija mano, kad nebuvo akivaizdžiai klaidinga manyti, jog Korsikos uostai nebuvo pakeičiami vienas kitu iš krovininio jūrų transporto naudotojų perspektyvos. Nė viena suinteresuotoji šalis to neginčija.

7.3.2.1.3.1.2. Kiekybinė paklausa

(928) Pirma, kiek tai susiję su Tulono ir Marselio uostų dalinio pakeičiamumo velkamųjų krovinių vežimo atžvilgiu kiekybiniu įvertinimu, Komisija pažymi, kad savo sprendime pradėti procedūrą ji išreiškė abejonių dėl šaltinių, kuriais Prancūzijos valdžios institucijos rėmėsi vertindamos, kad naudotojai, kurių kiekis sudarė 80 % ankstesnės velkamųjų krovinių vežimo tarp Marselio uosto ir Korsikos uostų paklausos, nemanė, kad Tulono uostas gali pakeisti Marselio uostą. Ji paragino Prancūziją ir suinteresuotąsias šalis pateikti pastabų šiuo klausimu.

(929) Savo pastabose Prancūzijos valdžios institucijos pateikė tris analizes, kuriomis siekiama patvirtinti pradinį Marselio ir Tulono uostų pakeičiamumo lygio vertinimą iš paklausos perspektyvos (337–346 konstatuojamosios dalys). Visos pastabas pateikusios suinteresuotosios šalys taip pat atsakė į šį klausimą (444, 445, 543, 591–596 konstatuojamosios dalys).

— pirmoji Prancūzijos valdžios institucijų analizė buvo pagrįsta duomenimis apie vežėjų būstinių, sandėlių ir logistikos bazių buvimo vietą. Prancūzijos teigimu, arčiausiai esantis Marselio uostas pateisina tai, kad vežėjai pirmenybę teikia Marselio uostui. 2018–2021 m. 80 % visų velkamųjų krovinių srautų tarp Marselio ir Korsikos sudarė netoli Marselio esantys vežėjai. Prancūzijos nuomone, tai rodo, kad šių dviejų uostų pakeičiamumas yra ribotas – apie 20 %,

— antroji analizė buvo susijusi su daugelio „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ klientų logistikos bazių vietos nustatymu. Iš šios analizės matyti, kad 83 % „Corsica Linea“ vežamų velkamųjų krovinių kiekio ir 88 % „La Méridionale“ vežamų velkamųjų krovinių kiekio galima atsekti iki logistikos bazės, esančios netoli Marselio uosto. Todėl ši analizė patvirtina pirmosios analizės rezultatus,

— trečiojoje analizėje pateikti išsamūs duomenys apie daugelį vežėjų, kurie anksčiau naudojosi šiais dviem uostais velkamiesiems kroviniams vežti jūrų transportu, nurodant kiekvieno vežėjo atstumą nuo logistikos bazės iki Marselio bei Tulono uostų ir velkamųjų krovinių dalį (TM), kuri 2017–2019 m. ir 2021 m. buvo vežama per Marselį ir (arba) Tuloną.

(930) Komisija pažymi, kad pirmose dviejose analizėse daugiausia dėmesio skiriama tik istoriniam velkamųjų krovinių vežimui tarp Marselio ir Korsikos. Jose tik analizuojama velkamųjų krovinių vežimo Marselio uoste kilmė, tačiau jos nepatvirtina išvados, kad arčiausiai Marselio uosto esantis vežėjas naudosis tik Marselio, o ne Tulono uostu. Daroma prielaida, kad vežėjai turi naudotis Marselio uostu, jei jų būstinė, sandėliai ar logistikos bazės yra netoli Marselio, nenagrinėdami faktinio uostų naudojimo, nors būtent tai yra prielaida, kurią privalo įrodyti Prancūzijos valdžios institucijos. Todėl Komisija mano, kad šios dvi analizės neįrodo įtariamo 80 % nepakeičiamumo tarp Marselio ir Tulono vežant velkamuosius krovinius.

(931) Kita vertus, galima atsižvelgti į trečią analizę, iš kurios matyti, kad vežėjai faktiškai naudojasi abiem uostais. Komisija taip pat mano, kad šioje analizėje pateikti duomenys yra pakankamai reprezentatyvūs, nes jie apima maždaug 65 % velkamųjų krovinių kiekio tarp Korsikos ir Marselio bei Tulono uostų 2017–2019 m. ir 2021 m. (341 konstatuojamoji dalis).

(932) Remdamasi šia analize Komisija pažymi, kad dauguma vežėjų faktiškai naudojasi tik arčiausiai jų logistikos bazės esančiu uostu, kaip nurodyta 344 konstatuojamojoje dalyje. Visų pirma ši analizė rodo, kad apie 79 % istorinio velkamųjų krovinių, kurių kilmės vieta yra netoli Marselio esančios logistikos bazės, kiekio (TM) buvo vežama tik per Marselio uostą arba taip būtų buvę daroma nesant pajėgumų apribojimų. Taigi Komisija mano, kad Prancūzijos valdžios institucijų padaryta prielaida vertinant velkamųjų krovinių vežimo paklausą, t. y. kad 80 % istorinės paklausos yra būdinga Marseliui ir Tulonas jo pakeisti negali, neatrodo akivaizdžiai klaidinga.

(933) Todėl „Corsica Ferries“ teiginys (444 konstatuojamoji dalis), kad Prancūzijos valdžios institucijų taikomas velkamųjų krovinių pakeičiamumo dydis nėra pagrįstas jokiais objektyviais ir patikrinamais duomenimis, turi būti atmestas. Bet kuriuo atveju šis teiginys nepagrįstas jokia reikšminga kiekybine analize. Be to, nei Komisija, nei Prancūzijos valdžios institucijos nėra saistomos ankstesnių CdC išvadų dėl šių uostų pakeičiamumo velkamųjų krovinių vežimo srityje, kaip teigia „Corsica Ferries“ (445 konstatuojamoji dalis), jeigu Prancūzijos valdžios institucijos, remdamosi objektyviais ir patikrinamais duomenimis, gali įrodyti, kad prielaidos, kuriomis grindžiamas PVPS vertinimas, yra pagrįstos, o šiuo atveju taip yra.

(934) *Antra*, kiek tai susiję su velkamųjų ir nevelkamųjų krovinių vežimo paklausos vertinimu, Komisija visų pirma pažymi, kad istorinių duomenų naudojimas vertinant numatomą krovinių vežimo jūrų transportu tarp Marselio ir Korsikos paklausą yra tinkamas metodas (223 ir 228 konstatuojamosios dalys). Taigi Prancūzijos valdžios institucijos rėmėsi 10 metų (2010–2019 m.) istoriniais duomenimis, kad įvertintų būsimas paklausos tendencijas iki 2030m.

(935) Taigi Prancūzijos valdžios institucijų pasirinkti parametrai nėra akivaizdžiai klaidingi.

(936) *Trečia*, dėl vairuotojų vežimo paklausos, susijusios su velkamųjų krovinių vežimu, vertinimo Komisija pažymi, kad, Prancūzijos nuomone, vairuotojų vežimo paklausa yra proporcinga vežamų velkamųjų krovinių kiekiui. Prancūzija būsimą paklausą 2023–2030 m. apskaičiavo remdamasi 2018–2021 m. pervežtų vairuotojų ir TM santykiu (230 konstatuojamoji dalis).

(937) Priešingai nei teigia „Corsica Ferries“ (446–454 konstatuojamosios dalys), tokiu metodu, grindžiamu konkrečiais, istoriniais ir objektyviais duomenimis, nedaroma akivaizdi vertinimo klaida.

(938) Pirma, Prancūzijos valdžios institucijos neprivalėjo atskirti lydimų ir nelydimų velkamųjų krovinių dėl 894 ir 895 konstatuojamosiose dalyse nurodytų priežasčių.

(939) Antra, Prancūzijos valdžios institucijos nenaudojo 2030 m. numatomo pervežto vairuotojo / TM santykio paklausai 2023–2030 m. įvertinti, o rėmėsi vidutiniu ankstesniu vairuotojų / vidutinių TM santykiu, apskaičiuotu 2018–2021 m., ir būsima velkamųjų krovinių vežimo paklausa, kad įvertintų vairuotojų skaičių kiekvienais metais 2023–2030 m. laikotarpiu.

(940) Trečia, Prancūzijos valdžios institucijos taikė ne klaidingą, o tik iki šimtųjų suapvalintą santykį, o „Corsica Ferries“ – iki tūkstantųjų apskaičiuotą santykį. Tačiau Prancūzijos negalima kaltinti padarius akivaizdžią vertinimo klaidą vien dėl to, kad ji šį santykį suapvalino. Bet kuriuo atveju paklausos pervertinimas (11 % maršrute Marselis–Ažaksjo ir 7 % maršrute Marselis–Bastja) nėra akivaizdžios vertinimo klaidos požymis.

(941) Galiausiai reikėtų atsižvelgti į tai, kad 2,3 % augimo tempas, kurį Prancūzijos valdžios institucijos naudojo velkamųjų krovinių vežimo paklausai nuo 2019 m. ir 2023–2030 m. apskaičiuoti, yra vidutinio krovinių vežimo augimo tempo pokyčio 2010–2019 m. visuose penkiuose maršrutuose tarp Marselio ir Korsikos uostų rezultatas. Nors Prancūzijos valdžios institucijos galėjo apskaičiuoti kiekvieno maršruto istorinio eismo augimo tempą, reikia pažymėti, kad ši galimybė buvo tik vienas iš metodų. „Corsica Ferries“ neaiškina, kodėl Prancūzijos valdžios institucijų taikyta metodika nebuvo akivaizdžiai tinkama būsimai paklausai kiekviename jūrų maršrute apskaičiuoti. Ji taip pat neaiškina, kaip alternatyvi metodika galėjo lemti kitokį rezultatą.

(942) „Corsica Ferries“ negali nei teigti, kad 2,3 % augimo tempas nėra pagrįstas naujausiais objektyviais duomenimis, nei pagrįstai teigti, kad 2018–2023 m. istoriniai duomenys rodo eismo sumažėjimą. Pirma, šis 2,3 % rodiklis yra vidutinio metinio krovinių eismo augimo 2010–2019 m., t. y. iki COVID-19 pandemijos (2020–2021 m.) ir Rusijos agresijos karo prieš Ukrainą (2022 m.), rezultatas. Taigi Prancūzijos valdžios institucijų naudojami duomenys yra susiję su paskutiniu laikotarpiu, kai jūrų transporto rinka tarp Korsikos ir žemyninės dalies veikė įprastai. Be to, šis argumentas prieštarauja kitai „Corsica Ferries“ pastabai, kad Prancūzijos valdžios institucijos turėjo išanalizuoti 2014 m. krovinių srauto duomenis, iki „Corsica Linea“ atėjimo į rinką (394 konstatuojamoji dalis). Ji taip pat prieštarauja jos pačios per konsultacijas su veiklos vykdytojais pateiktiems atsakymams, iš kurių matyti, kad „Corsica Ferries“ 2023–2030 m. laikotarpiu rengėsi pasiūlyti gerokai didesnius pajėgumus nei 2016–2019 m. ir taip pat didesnius pajėgumus nei 2019 m. užregistruota bendra krovinių vežimo paklausa, o tai rodo, kad „Corsica Ferries“ prognozavo eismo augimą ateinančiais metais ([268]).

([268]) Kaip nurodyta 3 lentelėje, krovinių vežimas tarp Korsikos ir žemyninės dalies sudarė 2,2 mln. TM. Kaip nurodyta 20 lentelėje, „Corsica Ferries“ ketino 2023–2030 m. pateikti rinkai beveik 3,3 mln. TM vežimo pajėgumus (nesant priemonių), taip patvirtindama, kad bendrovė, regis, tikėjosi eismo padidėjimo.

7.3.2.1.3.2. Rinkos nepakankamumas

7.3.2.1.3.2.1. Rinkos pasiūlos nustatymas nesudarius paslaugų viešojo pirkimo sutarties

(943) Šiuo atžvilgiu Komisija nurodo 815–825 konstatuojamosiose dalyse išdėstytus argumentus, kurie taip pat galioja nustatant esamą rinkos pasiūlą atsižvelgiant į velkamųjų ir nevelkamųjų krovinių vežimo paslaugų paklausą tarp naudotojų.

7.3.2.1.3.2.2. Rinkos nepakankamumo analizė

(944) Komisija visų pirma pažymi, kad Prancūzijos valdžios institucijos padarė išvadą, jog tarp Propriano uosto ir Marselio uosto yra visiškas rinkos nepakankamumas, nes „Corsica Ferries“ šiuo maršrutu neteiktų jokių komercinių paslaugų.

(945) Komisija taip pat pažymi, kad Prancūzijos valdžios institucijos manė, jog „Corsica Ferries“ siūlomas susisiekimas tarp Marselio ir kitų keturių Korsikos uostų yra nereguliarus, nes „Corsica Ferries“ siūlytų tik tris reisus į abi puses per mėnesį iš Il Ruso ir Porto Vekjo ir į juos (vietoje reikalaujamų trijų reisų į abi puses per savaitę) ir du reisus į abi puses per savaitę iš Ažaksjo ir Bastja ir į juos, nors, siekiant patenkinti paklausą tarp naudotojų, reikia bent penkių reisų į abi puses per savaitę.

(946) Komisija pažymi, kad Prancūzijos valdžios institucijos nepadarė akivaizdžios klaidos analizuodamos rinkos nepakankamumą, nes buvo nustatyta, kad rinkos pasiūla yra nepakankama visai velkamųjų ir nevelkamųjų krovinių vežimo tarp Marselio uosto ir kiekvieno iš Korsikos uosto paklausai tarp naudotojų patenkinti.

7.3.2.1.3.3. Išvada dėl viešosios paslaugos poreikio buvimo vežant velkamuosius ir nevelkamuosius krovinius tarp Marselio ir kiekvieno iš Korsikos uostų

(947) Iš viso to, kas išdėstyta, matyti, kad Prancūzija teisingai nustatė viešosios paslaugos poreikį vežant velkamuosius ir nevelkamuosius krovinius tarp Marselio ir kiekvieno iš Korsikos uostų, nes Prancūzijos nustatytos ir kiekybiškai įvertintos transporto paklausos negalėjo patenkinti nustatyta rinkos pasiūla.

7.3.2.2. Valstybės intervencijos proporcingumas

(948) Kadangi Prancūzijos valdžios institucijos, nepadarydamos akivaizdžios vertinimo klaidos, pateisino valstybės intervencijos būtinybę remdamosi tuo, kad egzistuoja keli realūs jūrų transporto viešųjų paslaugų tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos poreikiai, dabar reikia išnagrinėti, ar ši intervencija yra proporcinga atsižvelgiant į pagrindines laisves, kad būtų užtikrintas tinkamas vidaus rinkos veikimas.

7.3.2.2.1. Intervencijos teisinės priemonės proporcingumas

(949) Komisija pažymi, kad, pasak Prancūzijos valdžios institucijų, nebuvo jokios kitos teisinės priemonės, išskyrus paslaugų viešojo pirkimo sutartį, kuri užtikrintų paslaugą, galinčią patenkinti Prancūzijos valdžios institucijų nustatytus viešosios paslaugos poreikius (249–253 konstatuojamosios dalys). Visų pirma Prancūzijos valdžios institucijos teigia, kad rinkos nepakankamumas jau apibūdintas pagal 2019 m. VPĮ schemą ir kad tokios schemos nepakaktų viešųjų paslaugų poreikiui patenkinti. Jos taip pat teigia, kad viešųjų paslaugų įsipareigojimai, kurie gali būti nustatyti pagal 2019 m. VPĮ sistemą, yra riboti, visų pirma kiek tai susiję su išvykimo ir atvykimo laiku, kuris vis dėlto yra keleivių (112 konstatuojamoji dalis) ir krovininio transporto naudotojų (190 ir 191 konstatuojamosios dalys) paklausos požymis.

(950) Komisija mano, kad tokie argumentai nėra akivaizdi vertinimo klaida. Kaip teisingai pažymi Prancūzijos valdžios institucijos, jūrų transporto paslaugoms tarp Korsikos ir žemyninės dalies jau taikoma VPĮ schema: be to, konsultacijų su veiklos vykdytojais tikslas buvo nustatyti pasiūlą, kurią rinka būtų pasirengusi pasiūlyti pagal 2019 m. VPĮ schemą. Tačiau pasirodė, kad ta pasiūla nepakankama, todėl būtina numatyti papildomą schemą, užtikrinančią viešąsias paslaugas, kurių pakanka viešųjų paslaugų poreikiui patenkinti ([269]).

(951) Todėl Prancūzijos valdžios institucijos neturėjo kito pasirinkimo, kaip tik sustiprinti 2019 m. VPĮ schemą, numatant kasdienius jūrų reisus tarp Marselio ir Ažaksjo bei Bastja uostų ir savaitinį reisą į Il Ruso ir Porto Vekjo uostus, taip pat privalomą savaitinį reisą į Proprianą. Tačiau nustačius griežtesnes sąlygas pagal 2019 m. VPĮ schemą, nors šiomis aplinkybėmis Prancūzijos valdžios institucijos jau nustatė rinkos nepakankamumą, veiklos vykdytojams būtų buvę dar sunkiau naudotis laisve teikti jūrų transporto paslaugas tarp Korsikos ir žemyninės dalies, nes bet kuris veiklos vykdytojas, norintis teikti paslaugas tarp Marselio ir Korsikos uostų, būtų turėjęs laikytis griežtesnių 2019 m. VPĮ schemos reikalavimų, kad galėtų teikti tokias paslaugas. Komisija pažymi, kad tokiomis aplinkybėmis paslaugų viešojo pirkimo sutarties, sudarytos per viešojo pirkimo procedūrą, naudojimas, priešingai, mažiau riboja laisvę teikti paslaugas, nes gali apriboti pagal 2019 m. VPĮ schemą veiklos vykdytojams nustatytus apribojimus ir sudaryti sąlygas konkurencijai rinkoje.

(952) Be to, Komisija pažymi, kad taip pat nebuvo įmanoma numatyti kompensacijos pagal 2019 m. VPĮ schemą, nes tokia kompensacija negalėjo būti skiriama tik už maršrutus tarp Marselio ir Korsikos, o turėjo būti taikoma visiems maršrutams tarp žemyninės dalies ir Korsikos, kad būtų užtikrintas nediskriminacinis 2019 m. VPĮ schemos pobūdis ([270]). Tačiau, kaip pažymi Prancūzijos valdžios institucijos (252 konstatuojamoji dalis), tokia galimybė ne tik reikštų didelę finansinę naštą valdžios institucijų biudžetui, nes valstybių narių biudžetas nėra neribotas, bet ir neužtikrintų, kad paslaugos, būtinos nustatytiems viešųjų paslaugų poreikiams patenkinti, būtų faktiškai teikiamos ([271]). Pagal VPĮ schemą nustatomi įpareigojimai veiklos vykdytojams, kurie nusprendžia teikti paslaugas, tačiau nenustatoma, kad pačios paslaugos turi būti teikiamos.

(953) Be to, reikia pažymėti, kad Kabotažo reglamentu neleidžiama VPĮ schemoje nustatyti įsipareigojimų, susijusių su išvykimo ir atvykimo laiku ([272]), nors toks reikalavimas kyla iš nustatytos kokybinės paklausos.

(954) Vadinasi, Prancūzijos valdžios institucijos galėjo sudaryti paslaugų viešojo pirkimo sutartį, kad patenkintų įvairius nustatytus viešųjų paslaugų poreikius. Suinteresuotosios šalys šiuo klausimu pastabų nepateikė.

7.3.2.2.2. Viešųjų paslaugų įsipareigojimų, nustatytų siekiant patenkinti viešųjų paslaugų poreikį, proporcingumas

(955) Kadangi valdžios institucijos gali sudaryti PVPS, dabar reikia apsvarstyti, ar viešųjų paslaugų įsipareigojimai, kurie nustatomi PVPS, yra proporcingi Prancūzijos nustatytam viešųjų paslaugų poreikiui patenkinti.

(956) *Pirma,* Komisija pažymi, kad Prancūzijos valdžios institucijos manė, jog būtina sudaryti paslaugų viešojo pirkimo sutartį dėl keleivių pacientų, velkamųjų krovinių ir lydinčių vairuotojų vežimo jūrų transportu (dėl tų naudotojų, kurie nemato jokios alternatyvos Marselio uostui), taip pat dėl nevelkamųjų krovinių vežimo tarp Marselio uosto ir kiekvieno iš Korsikos uostų. Be to, dėl maršruto Marselis–Proprianas Prancūzija mano, kad paslaugų viešojo pirkimo sutartis turi apimti ir keleivių vežimą jūrų transportu (255 konstatuojamoji dalis).

([269]) Šiuo klausimu žr. 2001 m. vasario 20 d. Sprendimo *Analir,* C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, 66 punktą.
([270]) Ten pat, 38 punktas.
([271]) Ten pat, 65 punktas.
([272]) Žr. Kabotažo reglamento aiškinamojo komunikato 5.3.1 skirsnį.

(957) Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad šie įsipareigojimai atsiranda tik dėl Prancūzijos valdžios institucijų nustatyto rinkos nepakankamumo (3.4.3.2.2 ir 3.4.2.2.2 skirsniai). Todėl PVPS reikia sudaryti tik dėl nustatyto viešųjų paslaugų poreikio. Suinteresuotosios šalys šiuo klausimu pastabų nepateikė.

(958) *Antra*, Prancūzijos valdžios institucijos viešųjų paslaugų įsipareigojimus nustatė kaip atvykimo ir išvykimo laiką, kurio reikia laikytis kiekviename maršrute, kuriam taikoma PVPS. Šie įsipareigojimai taip pat atsiranda dėl Prancūzijos valdžios institucijų nustatytos keleivių (kurie teikia pirmenybę naktiniams reisams) vežimo ir krovinių vežimo (kai reikalingas ankstyvas pristatymas Korsikoje ir pakankamai ilgi sustojimai dieną, kad puspriekabių vilkikai galėtų kursuoti tarp uosto ir logistikos bazių / pristatymo punktų) paklausos. Todėl įsipareigojimai dėl išvykimo ir atvykimo laiko neatrodo neproporcingi. Suinteresuotosios šalys nepateikė jokių pastabų šiuo klausimu.

(959) *Trečia*, Komisija pažymi, kad Prancūzijos valdžios institucijos nustatė tam tikrus viešųjų paslaugų įsipareigojimus, susijusius su dažnumu, kuris turi būti užtikrintas pagal PVPS (257–261 konstatuojamosios dalys).

(960) Visų pirma Komisija pažymi, kad Prancūzijos valdžios institucijos nustatė minimalų metinį dažnumą kurio turi būti laikomasi. Šiuo dažnumu siekiama užtikrinti reguliarų ir pakankamą susisiekimą su Korsika visus metus iš Marselio uosto ir į jį. Taigi koncesininkai privalo vykdyti 365 reisus į abi puses per metus maršrutais Marselis–Ažaksjo ir Marselis-Bastja bei 156 reisus į abi puses kitais trimis maršrutais.

(961) Komisija pažymi, kad šis dažnumas atitinka nustatytą viešųjų paslaugų poreikį. Iš konsultacijų su naudotojais matyti, kad keleiviai ir krovinių vežimo naudotojai buvo patenkinti pagal 2021–2022 m. PVPS nustatytu dažnumu, kuris buvo identiškas Prancūzijos valdžios institucijų 2023–2030 m. PVPS nustatytam dažnumui (69 konstatuojamoji dalis). Komisija taip pat pažymi, kad Korsikos izoliuotumas reikalauja reguliarių reisų į žemyninę Prancūziją, ypač keliaujant pacientams, kuriems tokios paslaugos gali būti reikalingos bet kuriuo metu, priklausomai į jų sveikatos būklės. Tai pasakytina ir apie krovinių (velkamųjų ir nevelkamųjų) vežimą, nes dėl ribotų salos sandėlių sandėliavimo pajėgumų Korsikoje specialistams ir privatiems asmenims reikia dažno pristatymo (22 konstatuojamoji dalis). Taigi konsultacijų su naudotojais rezultatai atitinka Korsikos socialinius ir ekonominius ypatumus.

(962) Galiausiai Komisija pažymi, kad dažniau vykdomi reisai į Ažaksjo ir Bastja uostus, kurie yra svarbiausi Korsikos uostai pagal keleivių ir krovinių srautus (2.3.1 ir 2.3.2 skirsniai), taip pat yra miestai, kurių miesto zonos yra didžiausios Korsikoje, o reisai į kitus tris uostus, kuriuose eismas mažesnis, vykdomi rečiau.

(963) Įpareigojimas vykdyti tam tikrą metinių reisų į abi puses skaičių padalijamas į du viešųjų paslaugų įsipareigojimus: užtikrinti minimalų nustatytų reisų į abi puses skaičių per savaitę ir lanksčių (keičiamo laiko) reisų į abi puses, papildančių nustatytus savaitinius reisus, skaičių, tačiau neviršijant per metus nustatyto reisų į abi puses skaičiaus. Komisija supranta, kad keičiamo laiko reisai į abi puses, dėl kurių sprendimą priima OTC, yra lanksti priemonė, leidžianti pritaikyti pasiūlą prie paklausos. Pavyzdžiui, jei OTC nustato, kad numatyto reiso į abi puses tam tikrą dieną paklausa yra labai maža, ji gali nuspręsti jį perkelti į paklausesnę dieną, su sąlyga, kad veiklos vykdytojas laikosi pagal PVPS nustatyto dažnumo per savaitę. Šiuo klausimu Komisija pažymi, kad PVPS techninės stebėsenos komitetas (290 konstatuojamoji dalis), vadovaujamas OTC, be kita ko, posėdžiauja kas savaitę, kad išnagrinėtų eismo paklausą.

(964) Taigi viešųjų paslaugų įsipareigojimais, susijusiais su minimaliu reisų dažnumu, kurio reikia laikytis, siekiama dvejopo tikslo – užtikrinti transporto paslaugų reguliarumą (pagal kiekvieną PVPS turi būti užtikrintas minimalus savaitinis reisų dažnumas) ir optimizuoti susisiekimą jūrų transportu su Korsika (vykdant keičiamo laiko reisus į abi puses).

(965) Komisija pažymi, kad minimalus savaitinis dažnumas, kurio reikia laikytis, atitinka paklausą tarp naudotojų (112, 190 ir 191 konstatuojamosios dalys). Prancūzija nustatė viešųjų paslaugų įsipareigojimą dėl kasdienių reisų į abi puses sezono metu maršrutais Marselis–Ažaksjo ir Marselis-Bastja (beveik kasdien ne sezono metu) ir trijų reisų į abi puses per savaitę kitais trimis maršrutais. Taigi šie reisai koreguojami atsižvelgiant į sezoną (mažiausios ir didžiausios paklausos) ir atitinkamą maršrutą (Ažaksjo ir Bastja reisų dažnumas didelis, o kituose trijuose Korsikos uostuose reisų dažnumas mažesnis).

(966) Taigi iš visų šių aplinkybių matyti, kad Prancūzijos valdžios institucijos nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos nustatydamos minimalų reisų dažnumą, kurio reikalaujama pagal kiekvieną PVPS. Suinteresuotosios šalys nepateikė jokių pastabų šiuo klausimu.

(967) Be to, Komisija pažymi, kad PVPS dėl maršrutų Marselis–Ažaksjo, Marselis–Bastja ir Marselis–Il Rusas numato papildomus reisus į abi puses, be metinio reisų į abi puses skaičiaus, kurio reikia laikytis. Šių reisų į abi puses tikslas – susidoroti su paklausos pikais per metus ir užtikrinti, kad laivai kiek įmanoma rečiau pasiliktų prie krantinės. Komisija pažymi, kad šie papildomi reisai į abi puses, kurie susiję tik su krovinių vežimu, atitinka krovinių vežimo paklausą tarp naudotojų, kurie skundžiasi visų pirma dėl to, kad Marselio uoste trūksta erdvės kroviniams pakrauti į laivus (190 ir 191 konstatuojamosios dalys), o tai patvirtina istoriniai eismo duomenys. Komisija taip pat pažymi, kad Korsikos uosto valdymo įstaiga pranešė apie didėjančią problemą, kai priekabos paliekamos Korsikos uostų krantinėse, ir paragino valdžios institucijas nustatyti papildomus reisus į abi puses, kad būtų galima paskirstyti eismą (201 konstatuojamoji dalis). Komisija taip pat pažymi, kad papildomų reisų į abi puses skaičius per metus yra palyginti nedidelis ir kad šie reisai į abi puses yra neprivalomi ir aktyvinami tik UTC nuožiūra, su sąlyga, kad bus įvykdytos iš anksto nustatytos sąlygos (287 konstatuojamoji dalis) ir kad juos patikrino PVPS techninės stebėsenos komitetas (290 konstatuojamoji dalis). Šie papildomi reisai į abi puses planuojami trims pirmiau minėtiems maršrutams, nes labai tikėtina, kad juose bus tokie didžiausi eismo srautai.

(968) Kalbant apie šiuos veiksnius, Komisija laikosi nuomonės, kad papildomų reisų į abi puses, planuojamų ir reglamentuojamų pagal iš anksto PVPS nustatytas sąlygas, nustatymas maršrutuose Marselis–Ažaksjo, Marselis–Bastja ir Marselis–Il Rusas tenkina paklausą tarp naudotojų ir jūrų transporto paslaugų teikėjų. Darytina išvada, kad Prancūzija nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos nustatydama tokius viešųjų paslaugų įsipareigojimus.

(969) „Corsica Ferries“ pastabos šiuo klausimu neturi įtakos tai išvadai. Iš tiesų, priešingai, nei ji teigia (470 konstatuojamoji dalis), Kabotažo reglamentu nedraudžiama Prancūzijai nustatyti keičiamo laiko ir papildomų reisų į abi puses PVPS nustatytomis sąlygomis. Visų pirma, keičiamo laiko reisai į abi puses yra veiklos vykdytojams nustatytų metinių dažnumo įsipareigojimų dalis, būtent dėl to, kad pasiūla rinkoje netenkina paklausos tarp naudotojų. Analogiškai papildomi reisai pirmyn ir atgal atitinka paklausą tarp naudotojų ir paslaugų teikėjų ir yra nustatyti siekiant reaguoti į tinkamai užfiksuotus išskirtinius eismo piko atvejus. Be to, keičiamo laiko ir papildomi reisai į abi puses įvedami iš anksto nustatytomis sąlygomis. Šie reisai į abi puses aktyvinami visų pirma tais atvejais, kai yra išimtinis viešosios paslaugos poreikis (papildomi reisai į abi puses) arba nepakankami viešųjų paslaugų poreikiai (keičiamo laiko reisai). Todėl jie laikomi priemone, padedančia prisitaikyti prie besikeičiančių viešųjų paslaugų poreikių per aštuonerių metų PVPS galiojimo trukmę. Todėl negalima teigti, kad šie reisai į abi puses vykdomi „besąlygiškai ar nepagrįstai“. Be to, tai, kad PVPS nenustatomos dienos, kuriomis turi būti vykdomi keičiamo laiko ir papildomi reisai į abi puses, nėra svarbu, nes šie reisai į abi puses iš esmės yra lankstūs ir vykdomi atsižvelgiant į nustatytą viešųjų paslaugų poreikį.

(970) Be to, nėra svarbus ir „Corsica Ferries“ argumentas, kad šie reisai į abi puses atrodo pertekliniai, nes nustatyto minimalaus savaitinių reisų skaičiaus jau pakanka viešosios paslaugos poreikiui patenkinti (471 konstatuojamoji dalis). Iš tiesų tokiu argumentu neatsižvelgiama būtent į paklausą tarp naudotojų, istorinius srautų duomenis ir šių reisų į abi puses tikslą. Analogiškai negalima pritarti argumentui, kad koncesininkai jau iš anksto buvo suplanavę keičiamo laiko ir papildomus reisus į abi puses. Pirma, keičiamo laiko reisai į abi puses iš esmės yra koncesininko iš anksto planuojami reisai į abi puses (jis privalo laikytis PVPS nustatyto metinio reisų į abi puses skaičiaus), tačiau OTC gali keisti jų laiką, atsižvelgdama į poreikį optimizuoti srautus. Antra, kaip matyti iš Prancūzijos, „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ pastabų, koncesininkai preliminariai planavo papildomus reisus į abi puses, o OTC bet kuriuo atveju turėjo išimtinę kompetenciją spręsti dėl jų įgyvendinimo.

(971) Galiausiai „Corsica Ferries“ pastabos dėl to, kad koncesininkai nesilaikė Prancūzijos nustatytų viešųjų paslaugų įsipareigojimų (472 konstatuojamoji dalis), negali paneigti šių įsipareigojimų proporcingumo atsižvelgiant į nustatytą viešosios paslaugos poreikį.

(972) Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad Prancūzijos valdžios institucijos nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos apibrėždamos įpareigojimus dėl metinio ir savaitinio reisų skaičiaus, taip pat papildomų ir keičiamo laiko reisų į abi puses.

(973) *Galiausiai* Komisija pažymi, kad Prancūzijos valdžios institucijos manė, jog dėl viešųjų paslaugų poreikio būtina ir proporcinga nustatyti laivų, priskirtų PVPS veiklai vykdyti, minimalių pajėgumų įsipareigojimus (262–263 konstatuojamosios dalys). Šie įpareigojimai susiję ir su krovinių, ir su keleivių vežimu.

(974) Kalbant apie krovinių vežimą, Prancūzijos valdžios institucijos kiekvienoje PVPS nustatė minimalius vežimo pajėgumus, kuriuos jos apskaičiavo pagal vidutinį TM skaičių, numatomą 2030 m. liepos mėn. Šis skaičius atitinka mėnesį, per kurį įgyvendinant PVPS numatomas didžiausias krovinių srautas (266 konstatuojamoji dalis). Šiuo klausimu reikia priminti, kad, kaip nurodyta 331 konstatuojamojoje dalyje, sprendime pradėti procedūrą Komisija išreiškė abejonių dėl šių minimalių krovinių vežimo pajėgumų proporcingumo nustatytiems viešųjų paslaugų poreikiams.

(975) „Corsica Ferries“ pritaria šioms abejonėms. Savo pastabose ji teigia, kad minimalūs krovinių vežimo pajėgumai turėjo būti apskaičiuoti remiantis vidutine paklausa, apskaičiuota 2023–2030 m., kad būtų patenkintas nustatytas viešųjų paslaugų poreikis (469 konstatuojamoji dalis), o ne paklausa, numatoma 2030 m. liepos mėn. ([273]) Tačiau Prancūzija, kaip ir „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“, mano, kad tokios abejonės yra nepagrįstos (5.2.1.2 ir 5.3.1.1.3.1 skirsniai, 347–357, 546–547 ir 606–611 konstatuojamosios dalys).

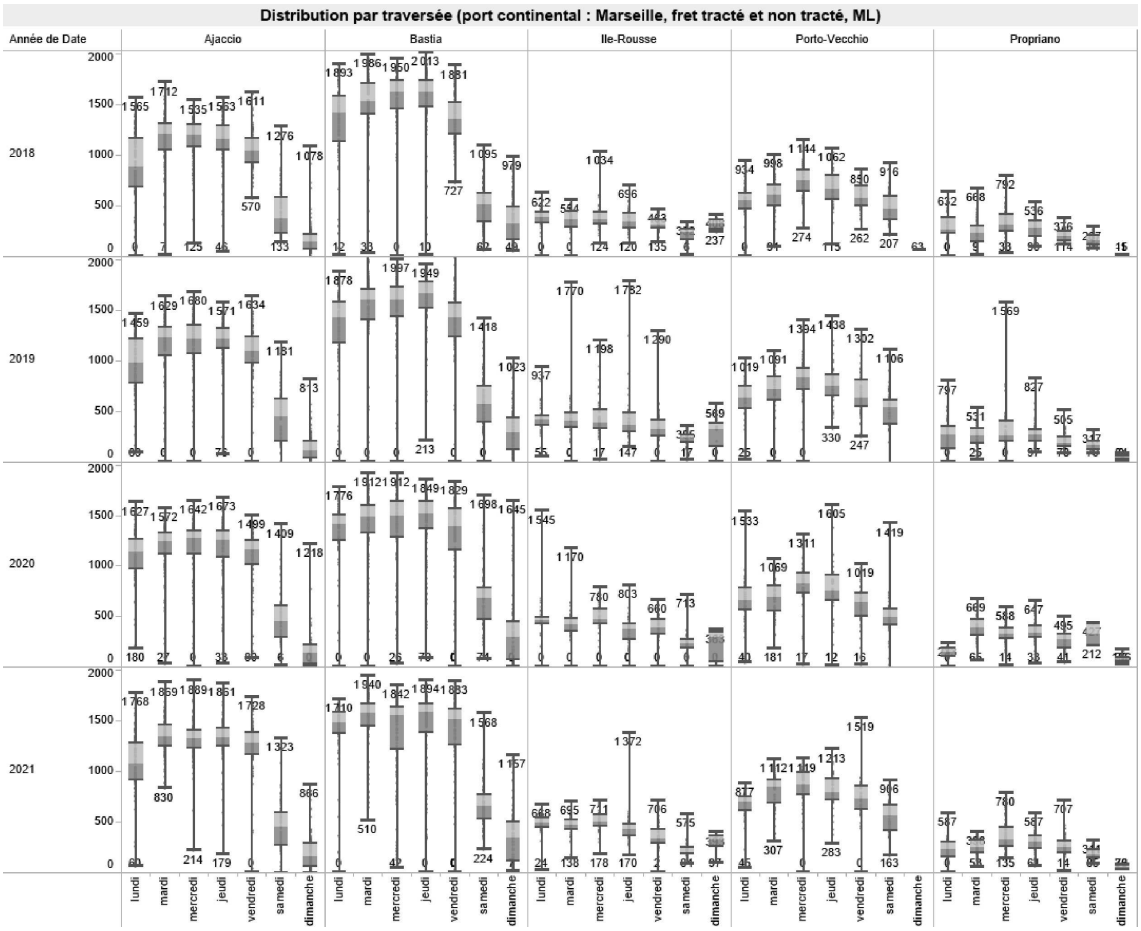
(976) Komisija visų pirma pažymi, kad iš Prancūzijos valdžios institucijų pateiktų duomenų matyti, jog visuose maršrutuose tarp Marselio ir Korsikos krovinių vežimo paklausa vienam reisui labai skiriasi priklausomai nuo mėnesio ir savaitės dienos (3 pav. ir 4 pav.). Pavyzdžiui, maršrute Marselis–Ažaksjo srautų paklausa vienam reisui per vieną mėnesį gali svyruoti nuo 20 TM iki 1 680 TM (2019 m. kovo mėn. duomenys). Analogiškai srautų paklausa vienam reisui per savaitę gali svyruoti nuo 0 TM iki 1 680 TM (2019 m. trečiadienių duomenys) ([274]).

([273]) Primenama, kad 2023–2030 m. numatoma vidutinė paklausa vienam reisui apskaičiuojama metinį viešųjų paslaugų poreikį (21 lentelė) padalijus iš PVPS numatytų metinių reisų į abi puses skaičiaus (23 lentelė).

([274]) Kaip paaiškino Prancūzijos valdžios institucijos, šis krovinių vežimo paklausos pokytis atspindi faktinę paklausą tarp vežėjų, o tai reiškia, kad jūrų transportas paprastai vykdomas vežėjų prašomą dieną, o jūrų transporto veiklos vykdytojai neturi daug galimybių keisti naudotojų prašomos vežimo paslaugos datos. Kalbant apie krovinių vežimą, didelė dalis į Korsiką vežamų krovinių skirta Korsikos prekybos centrams, visų pirma tiekiant šviežius produktus. Šios prekės yra greitai gendančios, todėl turi būti pristatytos konkrečiu laiku. Todėl vieta laive užsakoma labai greitai, dažniausiai išvykimo dieną ir ne anksčiau kaip prieš kelias dienas. Tam tikrų prekių (negendančių medžiagų, didelių gabaritų pramonės mašinų, išvežimo) užsakymas gali būti atliktas daugiau nei prieš savaitę, tačiau, pasak Prancūzijos valdžios institucijų, taip būna gerokai rečiau.

3 pav.

Velkamųjų ir nevelkamųjų krovinių vežimas Korsikos–Marselio maršrutais. Srautų pasiskirstymas pagal savaitės dienas (TM)



Šaltinis: 2023 m. liepos 27 d. Prancūzijos valdžios institucijų pateiktos pastabos.

Paaiškinimas:

— *Distribution par traversée (port continental : Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* – Pasiskirstymas pagal reisus (žemyninės dalies uostas – Marselis, velkamieji ir nevelkamieji kroviniai, TM)

— *Année de Date* – Ataskaitiniai metai

— *Lundi* – pirmadienis

— *Mardi* – antradienis

— *Mercredi* – trečiadienis

— *Jeudi* – ketvirtadienis

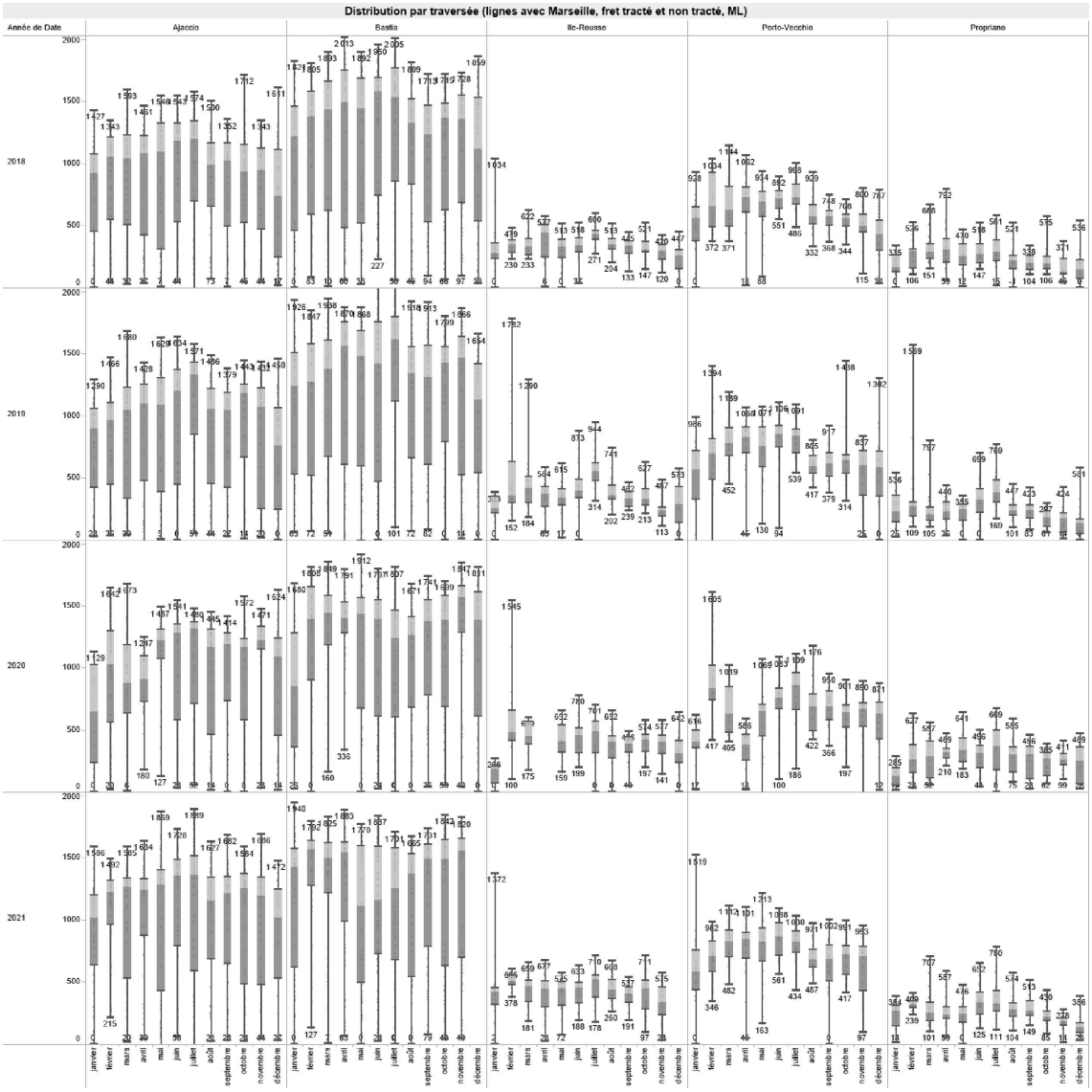
— *Vendredi* – penktadienis

— *Samedi* – šeštadienis

— *Dimanche* – sekmadienis

4 pav.

Velkamųjų ir nevelkamųjų krovinių vežimas (abiejų segmentų derinys, įskaitant pakaitinę dalį) Korsikos–Marselio maršrutais. Srautų pasiskirstymas pagal mėnesius (TM)



Šaltinis: 2023 m. liepos 27 d. Prancūzijos valdžios institucijų pateiktos pastabos.

Paaiškinimas:

— *Distribution par traversée (lignes avec Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* – Pasiskirstymas pagal reisus (maršrutai su Marseliu, velkamieji ir nevelkamieji kroviniai, TM)

— *Année de Date* – Ataskaitiniai metai

— *Janvier* – sausis

— *Février* – vasaris

— *Mars* – kovas

— *Avril* – balandis

— *Mai* – gegužė

— *Juin* – birželis

— *Juillet* – liepa

— *Août* – rugpjūtis

— *Septembre* – rugsėjis

— *Octobre* – spalis

— *Novembre* – lapkritis

— *Décembre* – gruodis

(977) Atsižvelgdamos į šiuos didelius krovinių vežimo paklausos skirtumus, Prancūzijos valdžios institucijos mano, kad PVPS numatyti minimalūs krovinių vežimo pajėgumai per vieną reisą nėra neproporcingi. Visų pirma, kaip nurodyta 31 lentelėje, jei minimalūs krovinių vežimo pajėgumai per vieną reisą būtų apskaičiuoti remiantis vidutine paklausa per vieną reisą, nustatyta pagal istorinius duomenis, kaip siūlo „Corsica Ferries“, apskaičiuota krovinių vežimo paklausa nebūtų patenkinama vykdant daugelį reisų (įskaitant keičiamo laiko reisus į abi puses). Remiantis Prancūzijos valdžios institucijų pateiktais duomenimis, perteklinė paklausa, palyginti su minimaliais numatomais pajėgumais, paveiktų vieną iš dviejų reisų maršrutais Marselis–Ažaksjo, Bastja–Porto Vekjas, kuriuose paklausa viršytų minimalius pajėgumus (vienas iš keturių reisų maršrutais Marselis–Proprianas ir Marselis–Il Rusas), o tai yra daug.

(978) Komisija taip pat pažymi, kad tokia metodika reikštų, jog nebūtų galima patenkinti didelės nustatytos viešųjų paslaugų poreikio dalies, susijusios su krovinių vežimu. Remiantis Prancūzijos valdžios institucijų pateiktais duomenimis, tikėtina, kad nebūtų galima patenkinti 17–25 % metinio krovinių vežimo poreikio. Tai dar labiau padidintų pajėgumų sumažėjimą, jau užfiksuotą maršrutuose tarp Marselio ir Korsikos uostų, kaip nurodė naudotojai ir paslaugų teikėjai (350 konstatuojamoji dalis).

(979) Be to, reikėtų pažymėti, kad PVPS nustatytų minimalių krovinių vežimo pajėgumų nepakanka, kad bet kokiomis aplinkybėmis būtų galima patenkinti Prancūzijos valdžios institucijų numatomą krovinių vežimo paklausą Prancūzijos valdžios institucijos laikėsi nuomonės, kad visų pirma maršrutuose Marselis–Ažaksjo ir Marselis–Bastja, remiantis istoriniais srautų duomenimis (2019 m.), paklausa galėtų viršyti minimalius krovinių vežimo pajėgumus, kurie įvairiems reisams nustatyti PVPS. Ši rizika taip pat yra vienas iš veiksnių, pateisinančių poreikį PVPS numatyti papildomus reisus į abi.

(980) Galiausiai Komisija pažymi, kad apskritai valstybė narė gali teisėtai užtikrinti, kad viešųjų paslaugų įsipareigojimai būtų nustatomi taip, kad viešosios paslaugos galėtų patenkinti prognozuojamą paklausą, net ir kasdien, kaip teisingai pažymi „La Méridionale“ (609 konstatuojamoji dalis). SESV 14 straipsnyje nustatyta, kad Sąjunga ir valstybės narės turi užtikrinti, kad VESP būtų teikiamos remiantis principais ir sąlygomis, kurie leistų atlikti joms keliamas užduotis. Tačiau „Corsica Ferries“ siūlomas sprendimas keltų didelę riziką, kad nebus galima vykdyti pagal PVPS nustatytų VESP užduočių, susijusių su nustatytais viešųjų paslaugų poreikiais. Komisija taip pat nurodo atitinkamą „La Méridionale“ pastabą dėl galimų veiklos vykdytojų veiklos apribojimų, į kuriuos valstybės narės turi atsižvelgti nustatydamos viešųjų paslaugų įsipareigojimus (609 konstatuojamoji dalis).

(981) Dėl šių priežasčių Komisija pažymi, kad PVPS numatyti minimalių krovinių vežimo pajėgumų įsipareigojimai nėra akivaizdžiai neproporcingi nustatytiems viešųjų paslaugų poreikiams.

(982) Priešingai nei teigia „Corsica Ferries“ (475 konstatuojamoji dalis), apskaičiuojant minimalius krovinių vežimo pajėgumus per vieną reisą nebuvo tikslinga įtraukti papildomus reisus į abi puses. Iš tiesų viešųjų paslaugų įsipareigojimų, susijusių su minimaliais krovinių vežimo pajėgumais, tikslas yra teikti pakankamą transporto paslaugą, t. y. teikti pakankamus pajėgumus pagal PVPS nustatytą metinį dažnumą (t. y. pagrindinis eismas), ir atsižvelgiant į numatomą paklausą, išskyrus išskirtinį paklausos piką. Vienintelis reisų į abi puses, kurie yra neprivalomi ir todėl gali būti niekada neįvykdyti, tikslas yra patenkinti išskirtinį paklausos piką. Todėl šie papildomi reisai į abi puses aktyvinami tik išskirtinėmis aplinkybėmis ir kaip aiškiai apibrėžto proceso, kuriam reikia iš anksto nustatyti papildomus poreikius, dalis. Todėl Prancūzijos valdžios institucijos turėjo teisę nustatyti minimalius krovinių vežimo pajėgumus siekdamos užtikrinti, kad veiklos vykdytojas galės patenkinti pagrindinio eismo poreikius, nedarant poveikio lanksčiai papildomų reisų į abi puses priemonei, kuri leidžia reaguoti į nenumatytą pikinę paklausą.

(983) Kalbant apie keleivių vežimą, Prancūzijos valdžios institucijos PVPS nustatė kiekvienos kategorijos keleivių, kuriems reikia teikti viešąsias jūrų transporto paslaugas (Marselio–Propriano maršrutu vykstantys keleiviai, gyvenantys ir negyvenantys Korsikoje, keleiviai pacientai ir velkamųjų krovinių vairuotojai visuose maršrutuose), minimalius vežimo pajėgumus.

(984) Pirma, kalbant apie minimalius pajėgumus vežti Korsikoje gyvenančius ir negyvenančius keleivius per vieną reisą, numatytus PVPS dėl maršruto Marselis–Proprianas, Komisija pažymi, kad šie pajėgumai buvo apskaičiuoti remiantis bendra numatoma paklausa tarp keleivių 2030 m. (didžiausia paklausa įgyvendinant PVPS), kuri yra šiek tiek didesnė nei 2019 m. (+ 1 %). Šiai išvadai neturi įtakos akivaizdi vertinimo klaida.

(985) Be to, kalbant apie minimalius pajėgumus vežti keleivius pacientus per vieną reisą, Prancūzijos valdžios institucijos laikėsi nuomonės, kad, remiantis 2019 m. apskaičiuotais srautais, keleivių pacientų 2023–2030 m. bus pastovi (161 konstatuojamoji dalis). Šios išvados nepaneigia akivaizdi vertinimo klaida, nes įsipareigojimai dėl vežimo pajėgumų nustatomi nuolat, o tai atitinka atsargų srautų tendencijų įvertinimą.

(986) Galiausiai, kalbant apie minimalius pajėgumus vežti vairuotojus per vieną reisą, verta priminti, kad Prancūzijos valdžios institucijos nusprendė, jog kiekvieno jūrų maršruto vairuotojų ir velkamųjų krovinių TM santykis atitiko vidutinę vertę, nustatytą 2018–2021 m. laikotarpiu (230 konstatuojamoji dalis). Taigi numatoma paklausa tarp vairuotojų 2030 m. yra tiesiogiai susijusi su apskaičiuotu velkamųjų krovinių kiekiu 2030 m.

(987) Komisija mano, kad istorinis velkamųjų krovinių vairuotojų ir TM santykis yra tinkamas metodas vairuotojų, susijusių su viešąja krovinių vežimo paslauga, skaičiui apskaičiuoti. Kadangi Komisija mano, kad PVPS numatyti minimalūs krovinių vežimo pajėgumai nėra neproporcingi nustatytam viešųjų paslaugų poreikiui (981 konstatuojamoji dalis), tas pats argumentas turi būti taikomas su vairuotojų skaičiumi susijusiems pajėgumams.

(988) „Corsica Ferries“ pastabos dėl neproporcingos koncesininkų pareigos per vieną reisą nuolat vežti daugiau kaip 12 keleivių, dėl kurios negali būti naudojami ro-ro laivai (476–479 konstatuojamosios dalys), turi būti atmestos. Kaip nurodyta 829, 874 ir 947 konstatuojamosiose dalyse, Komisija mano, kad Prancūzijos valdžios institucijos nepadarė akivaizdžios klaidos apibūdindamos viešųjų paslaugų poreikius keleivių vežimo srityje. Be to, kaip nurodyta 984–986 konstatuojamosiose dalyse, Komisija mano, kad viešųjų paslaugų įsipareigojimai, susiję su minimaliais keleivių vežimo pajėgumais, yra proporcingi viešųjų paslaugų poreikiui, kurį reikia tenkinti. Todėl minimalūs vežimo pajėgumai buvo nustatyti ne pagal laivo, kuris bus naudojamas, tipą, o tik atsižvelgiant į viešąją paslaugą, kuri bus teikiama. Be to, PVPS nenustatyta jokių reikalavimų dėl laivų, kurie bus naudojami, tipų. Pavyzdžiui, reikėtų pažymėti, kad PVPS dėl Il Ruso ir Porto Vekjo maršrutų net nereikalaujama, kad minimalūs keleivių vežimo pajėgumai būtų daugiau nei 12 keleivių. Todėl tokiomis aplinkybėmis negalima teigti, kad pagal PVPS nustatytas neproporcingas ro-ro keleivinių laivų, o ne ro-ro laivų, naudojimas.

7.3.2.2.3. Išvada dėl valstybės intervencijos ir viešųjų paslaugų įsipareigojimų, nustatytų PVPS, proporcingumo

(989) Iš viso to, kas išdėstyta, matyti, kad naudojimasis PVPS ir jose nustatyti viešųjų paslaugų įsipareigojimai nėra akivaizdžiai neproporcingi viešųjų paslaugų poreikiui, todėl tai yra metodas, mažiausiai ribojantis pagrindines laisves, siekiant užtikrinti tinkamą vidaus rinkos veikimą.

7.3.3. *Pavedimo akto, kuriuo būtų nustatyti viešųjų paslaugų įsipareigojimai, buvimas ir kompensacijos apskaičiavimo metodai*

(990) VESP bendrųjų nuostatų 15 ir 16 punktuose nustatyta, kad atsakomybę už VESP teikimą įmonei reikia paskirti vienu ar keliais dokumentais, kurių formą gali nustatyti kiekviena valstybė narė. Be kitos informacijos, dokumente ar dokumentuose privaloma nurodyti:

— su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų pobūdį ir trukmę,

— įmonę ir, jei tinkama, teritoriją,

— institucijos įmonei suteiktų išimtinių arba specialių teisių pobūdį,

— kompensacijos mechanizmo aprašą ir jos apskaičiavimo, priežiūros ir peržiūros kriterijus ir

— kompensacijos permokos išvengimo ir grąžinimo tvarka.

(991) Komisija pažymi, kad šiuo atveju:

— viešųjų paslaugų įsipareigojimų turinys nustatytas PVPS 17, 18 ir 23 straipsniuose ir 1 priede. Jų aštuonerių metų trukmė nustatyta PVPS 3 straipsnyje,

— koncesininke paskirta įmonė yra nurodyta PVPS 2 puslapyje, kuriame ji įvardyta kaip viena iš sutarties šalių. Geografinė PVPS taikymo sritis nurodyta 1 straipsnyje,

— PVPS nenumatyta jokių specialių ar išimtinių teisių,

— kompensavimo mechanizmo aprašymas ir kompensacijos apskaičiavimo, stebėsenos ir peržiūros parametrai nustatyti PVPS 30–39 straipsniuose ir 9 priede,

— kompensacijos permokos susigrąžinimo procedūros ir tokios kompensacijos permokos vengimo priemonės nustatytos PVPS 40 straipsnyje.

(992) Todėl Komisija laikosi nuomonės, kad PVPS atitinka VESP bendrųjų nuostatų 15–16 punktus. Suinteresuotosios šalys nepateikė jokių pastabų šiuo klausimu.

7.3.4. *Pavedimo vykdymo trukmė*

(993) VESP bendrųjų nuostatų 17 punkte nurodyta, kad „[p]avedimo laikotarpio trukmė turėtų būti grindžiama objektyviais kriterijais, kaip antai poreikiu amortizuoti ilgalaikį neperleidžiamą turtą. Iš esmės VESP pavedimo vykdymo trukmė neturėtų viršyti laikotarpio, reikalingo svarbiausiam turtui, kuris būtinas VESP teikti, nuvertinti.

(994) Komisija visų pirma pažymi, kad, remiantis Kabotažo reglamento aiškinamuoju komunikatu, reglamente nenustatyta maksimali paslaugų viešojo pirkimo sutarčių trukmė. Komunikate nurodyta, kad visuomenės aptarnavimo sutartys, galiojančios ilgiau nei penkerius (jei sutartis yra koncesijų sutartis, kaip apibrėžta Koncesijų direktyvoje) arba šešerius metus, gali atitikti proporcingumo reikalavimą, jei i) jos yra pagrįstos objektyviais kriterijais, kaip antai poreikiu atgauti investicijas, susijusias su jūrų kabotažo paslaugos teikimu įprastomis veiklos sąlygomis (pvz., investicijas į laivus arba infrastruktūrą) ir ii) netrukdo kitiems veiklos vykdytojams patekti į rinką ([275]).

([275]) Komisija pažymi, kad, kaip nurodyta Komunikate dėl Bendrijos gairių dėl valstybės pagalbos jūrų transportui, jūrų kabotažo srityje paslaugų viešojo pirkimo sutarčių trukmė turėtų apimti protingą ir ne per ilgą laikotarpį, kuris paprastai yra šešeri metai (Komisijos komunikatas C(2004) 43 „Bendrijos gairės dėl valstybės pagalbos jūrų transportui“ (OL C 13, 2004 1 17, p. 3), 9 punktas). Vis dėlto aiškinamajame komunikate dėl laisvės teikti paslaugas principo taikymo jūrų transportui teigiama, kad: „nuo 2003 metų <...> įgyta patirtis liudija, kad kai kuriais atvejais dėl šio šešerių metų apribojimo laivų savininkai nelinkę dalyvauti konkursuose, kadangi, jų nuomone, šis terminas yra per trumpas, kad atsipirktų paslaugai teikti skirtos investicijos. Be to, valstybės institucijos tvirtina, kad trumpai galiojančios sutartys galėtų trukdyti laivų savininkams skirti stambesnių investicijų ir todėl užkirstų kelią inovacijoms ir galimiems paslaugos kokybės patobulinimams. <...> Todėl Komisijos nuomone, visuomenės aptarnavimo sutartys, galiojančios ilgiau nei penkerius (jei sutartis yra koncesijų sutartis, kaip apibrėžta Koncesijų direktyvoje) arba šešerius metus, gali atitikti proporcingumo reikalavimą, jei 1) jos yra pagrįstos objektyviais kriterijais, kaip antai poreikiu atgauti investicijas, susijusias su jūrų kabotažo paslaugos teikimu įprastomis veiklos sąlygomis (pvz., investicijas į laivus arba infrastruktūrą) ir 2) netrukdo kitiems veiklos vykdytojams patekti į rinką. Nepažeidžiant reikalavimo nagrinėti kiekvieną atvejį, remiantis Komisijos patirtimi ir valstybės institucijų suteikta informacija, ne ilgesnės nei dvylikos metų trukmės sutartys galėtų būti pateisinamos, kad galima būtų užtikrinti didelės dalies naujo vidutinio dydžio kelto savikainos nuvertėjimą, kartu sudarant sąlygas rinkai tinkamai veikti“.

(995) Be to, direktyvos dėl koncesijos sutarčių suteikimo 18 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad „[i]nvesticijos, į kurias atsižvelgiama [koncesijos trukmės] apskaičiavimo tikslais, apima pradines investicijas ir investicijas, padarytas koncesijos vykdymo metu“.

(996) Septynerių metų (ir vienų neprivalomų metų) trukmę Prancūzijos valdžios institucijos grindžia tikslu leisti koncesininkui susigrąžinti laivų pirkimo ar išperkamosios nuomos išlaidas ir išlaidas, patirtas užtikrinant jų atitiktį galiojantiems teisės aktams, visų pirma kiek tai susiję su sauga ir žaliąja pertvarka. Šis laikotarpis būtinas siekiant skatinti koncesininkų investicijas koncesijos galiojimo laikotarpiu.

(997) Nors Komisija pažymi, kad PVPS nėra tiesioginio reikalavimo investuoti, ji vis dėlto atkreipia dėmesį, kad koncesininkai turi turėti galimybę mobilizuoti laivus (įsigytus arba frachtuojamus), o tai yra didelė kapitalo našta. Komisija taip pat atkreipia dėmesį į dideles investicijas, atitinkančias naujausius aplinkos standartus, įgyvendintus Direktyva (ES) 2023/959 ([276]) ir Reglamentu (ES) 2023/1805 ([277]). Kaip nurodyta 571 konstatuojamojoje dalyje, „Corsica Linea“ vertinimu, jos laivų suderinimo su aplinkos apsaugos standartais išlaidos siekia 12 mln. EUR.

(998) Dėl stūmimo iš rinkos nebuvimo Komisija pažymi, kad CdC nusprendė taikyti atvirą sutarčių sudarymo procedūrą ir sudaryti atskirų maršrutų viešųjų paslaugų sutartis. Užuot sudariusi vieną sutartį septyneriems metams (ir vieniems neprivalomiems metams), CdC nusprendė sudaryti penkias atskiras to paties laikotarpio sutartis dėl panašių paslaugų, o tai skatina subjektų, galinčių teikti jūrų transporto paslaugas tarp žemyninės Prancūzijos ir Korsikos, įvairovę. Be to, tokia trukmė nustatyta siekiant padaryti konkursą patrauklesnį potencialiems kandidatams ir taip skatinti konkurenciją. Komisija mano, kad nenustačius tokios trukmės potencialiems kandidatams būtų buvę sunku vykdyti tokią ekonominę veiklą, kuri jiems leistų susigrąžinti būtinas investicijas. Komisija taip pat pažymi, kad skundo pateikėjas toliau teikia susisiekimo jūrų transportu su Korsika paslaugas iš Nicos ir Tulono. Galiausiai Komisija pažymi, kad Europoje esama kitų jūrų transporto viešųjų paslaugų sutarčių, kurių trukmė daugiau nei šešeri metai (pvz., Kroatijoje – šešeri metai ir ketveri metai ([278]), Italijoje – 12 metų ([279])). Remdamasi šia informacija, Komisija mano, kad šiuo atveju sutarčių trukmė neturėtų riboti konkurencijos rinkoje.

(999) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija mano, kad septynerių metų PVPS laikotarpis, kuris gali būti pratęstas vieniems metams, atitinka proporcingumo reikalavimus, visų pirma atsižvelgiant į investicijas, kurių reikia pagal PVPS, ir į tai, kad tokia trukmė nebūtų reiškusi išstūmimo iš rinkos.

7.3.5. *Atitiktis Direktyvai 2006/111/EB*

(1000) VESP bendrųjų nuostatų 18 punkte nustatyta, kad pagalba gali būti laikoma suderinama su vidaus rinka pagal SESV 106 straipsnio 2 dalį tik tuomet, jei institucija, kai taikoma, laikosi Komisijos direktyvos 2006/111/EB (toliau – **Skaidrumo direktyva**) ([280]). Pagalba, kuri nesuderinama su šia direktyva, laikoma darančia tokį poveikį, koks prieštarautų Sąjungos interesams pagal SESV 106 straipsnio 2 dalies apibrėžtį.

(1001) Skaidrumo direktyvos 2 straipsnio d punkte nustatyta, kad įmonė, privalanti tvarkyti atskiras sąskaitas – tai bet kokia įmonė, kuriai patikėta teikti VESP pagal SESV 106 straipsnio 2 dalį, kuri dėl to gauna bet kokios formos kompensaciją už viešąją paslaugą, ir kuri taip pat vykdo ir kitą veiklą.

([276]) Direktyva (ES) 2023/959, ten pat.
([277]) Reglamentas (ES) 2023/1805, ten pat.
([278]) 2018 m. liepos 12 d. Komisijos sprendimas dėl bylų SA.48119 (2017/N) ir SA.49523 (2017/N) – Kroatija – VESP – reguliaraus pakrančių jūrų transporto viešosios paslaugos keltų maršrutais Nr. 431, 432, 632 ir 635, C(2018) 4375 *final* (OL C 339, 2018 9 21, p. 1).
([279]) Sprendimas (ES) 2022/448.
([280]) 2006 m. lapkričio 16 d. Komisijos direktyva 2006/111/EB dėl finansinių santykių tarp valstybių narių ir valstybės įmonių skaidrumo ir dėl finansinio skaidrumo tam tikrose įmonėse (OL L 318, 2006 11 17, p. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

(1002) Šiuo atveju Komisija pažymi, kad „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ turi būti laikomos įmonėmis, privalančiomis tvarkyti atskiras sąskaitas, kaip tai suprantama pagal Skaidrumo direktyvą.

(1003) Skaidrumo direktyvos nuostatos, taikomos įmonėms, privalančioms tvarkyti atskiras sąskaitas, nurodytos toliau.

(1004) Skaidrumo direktyvos 1 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad nepažeisdamos Bendrijos nustatytų specialiųjų nuostatų, valstybės narės užtikrina, kad bet kurios įmonės, privalančios tvarkyti atskiras sąskaitas, finansinė ir organizacinė struktūra būtų teisingai atspindėta atskiromis sąskaitomis, kad būtų gerai žinoma apie:

— įvairių veiklos rūšių išlaidos ir įplaukos,

— išlaidų ir įplaukų priskyrimo įvairioms veiklos rūšims metodai.

(1005) Be to, Skaidrumo direktyvos 4 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad, „<...> valstybės narės imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad kiekviena įmonė, privalanti tvarkyti atskiras sąskaitas:

— atskirtų vidaus sąskaitas pagal įvairias veiklos rūšis,

— teisingai paskirstytų visas išlaidas ir įplaukas pagal nuosekliai taikomus ir objektyviai pagrįstus savikainos apskaitos principus,

— būtų aiškiai nustačiusi savikainos apskaitos principus, pagal kuriuos tvarkomos atskiros sąskaitos“.

(1006) Šiuo atveju Komisija pažymi, kad iš PVPS 30 straipsnio matyti, jog rangovų vidaus sąskaitos, susijusios su VESP ir ne VESP veikla, yra atskiros ir kad jose nurodytos pajamos ir sąnaudos, susijusios su šia įvairia veikla (293 konstatuojamoji dalis).

(1007) Be to, kaip bus aprašyta 7.3.8 skirsnyje, šiame etape Komisija pažymi, kad Prancūzijos valdžios institucijos teisingai priskyrė ir paskirstė išlaidas ir pajamas, susijusias su VESP teikimu ir komercine veikla, remdamosi aiškiai apibrėžtais, nuosekliai taikomais ir objektyviai pagrįstais išlaidų apskaitos principais. PVPS taip pat nustatyta išsami informacija apie išlaidų ir pajamų priskyrimo įvairioms veiklos rūšims metodus.

(1008) Todėl PVPS atitinka Skaidrumo direktyvą. Suinteresuotosios šalys nepateikė jokių pastabų šiuo klausimu.

7.3.6. *ES viešųjų pirkimų taisyklių laikymasis*

(1009) VESP bendrųjų nuostatų 19 punkte nustatyta, kad pagalba gali būti laikoma suderinama su vidaus rinka pagal SESV 106 straipsnio 2 dalį tik tuomet, jei atsakinga institucija, pavesdama įmonei teikti paslaugą, laikėsi arba įsipareigoja laikytis Sąjungos viešojo pirkimo srityje galiojančių taisyklių. Taisyklėms priskiriami visi skaidrumo, vienodų sąlygų ir nediskriminavimo reikalavimai, tiesiogiai kylantys iš Sutarties ir, kai tinka, iš antrinės Sąjungos teisės. Pagalba, kuri nesuderinama su tokiomis taisyklėmis ir reikalavimais, laikoma darančia tokį poveikį, koks prieštarautų Sąjungos interesams pagal SESV 106 straipsnio 2 dalies apibrėžtį.

(1010) Šis reikalavimas pakartotas Kabotažo reglamento aiškinamajame komunikate ([281]). Be to, komunikate taip pat nustatytos sutarčių sudarymo procedūros pasirinkimo sąlygos ([282]). Jame teigiama, kad atviro konkurso paskelbimas iš esmės yra lengviausias būdas nediskriminavimui užtikrinti. Sutarties sudarymo tvarka, kai deramasi su potencialiais dalyviais, gali atitikti nediskriminavimo principą, jeigu derybos tarp perkančiosios organizacijos ir pasiūlymus pateikusios bendrovės yra nešališkos, sąžiningos ir skaidrios. Kaip nurodyta Kabotažo reglamento aiškinamajame komunikate, Komisija mano, kad tiesioginis sutarties sudarymas neatitinka Kabotažo reglamento 4 straipsnyje nustatytų nediskriminavimo ir skaidrumo principų. Analogiškai bet kuris konkursas, kurį vykdant nederamai ribojamas potencialių dalyvių skaičius, neatitinka nediskriminavimo ir skaidrumo principų.

(1011) Kabotažo reglamento aiškinamajame komunikate taip pat nustatyta, kad, norint užtikrinti atitiktį šiems principams, laikotarpis nuo konkurso procedūros pradžios iki tos dienos, kai turi būti pradėtos teikti transporto paslaugos, turi būti tinkamos ir pagrįstos trukmės. Pernelyg trumpi laikotarpiai, kurie nepakankamai atitinka kabotažo paslaugos, dėl kurios teikimo turi būti sudaryta sutartis, poreikius (pvz., susijusius su rinkos dydžiu, kokybės ar periodiškumo reikalavimais), gali būti palankūs esamam laivo savininkui, pažeidžiant vienodų sąlygų principą.

(1012) Taigi Komisija išnagrinėjo, ar atsakinga institucija, atitinkamoms įmonėms pavesdama teikti paslaugą, laikėsi Sąjungos viešųjų pirkimų taisyklių, šiuo atveju – Koncesijų direktyvos.

(1013) Savo skunde „Corsica Ferries“ nurodo du Koncesijų direktyvos pažeidimus. Dėl pirmojo pažeidimo „Corsica Ferries“ teigia susidūrusi su kliūtimis, dėl kurių buvo neįmanoma pateikti paraiškos, visų pirma dėl labai trumpų procedūros terminų (522 konstatuojamoji dalis) ([283]). Be to, ji tvirtina, kad Prancūzijos valdžios institucijos neteisėtai iš dalies pakeitė minimalias konkurso charakteristikas, kad atrinktų pasiūlymus, kurie neatitinka PVPS 1 priedo techninių reikalavimų, visų pirma dėl keičiamo laiko ir papildomų reisų į abi puses.

(1014) Dėl antrojo pažeidimo (523 konstatuojamoji dalis) „Corsica Ferries“ teigia, kad PVPS trukmė nebuvo pateisinama atsižvelgiant į tai, kad iš koncesininkų nebuvo reikalaujama investuoti. Šiuo klausimu Komisija nurodo sprendimo 7.3.4 skirsnį.

7.3.6.1. Konkurso trukmė

(1015) Šiame skirsnyje Komisija nagrinės, ar konkurso trukmė atitinka Koncesijų direktyvą pagal du aspektus: i) laikotarpį nuo procedūros pradžios (2022 m. gegužės 6 d.) iki faktinės PVPS pradžios (2023 m. sausio 1 d.) ir ii) laikotarpį nuo PVPS sudarymo (2022 m. gruodžio 21 d.) iki jų įsigaliojimo (2023 m. sausio 1 d.).

(1016) Koncesijų direktyvoje numatytas ([284]) minimalus 30 dienų laikotarpis paraiškoms ir pasiūlymams pateikti, skaičiuojamas nuo koncesijos skelbimo paskelbimo dienos. Šiuo atveju buvo laikomasi šio minimalaus termino (paraiškų pateikimo terminas – 2022 m. liepos 25 d.).

([281]) 5.4.1 skirsnis.
([282]) 5.4.2 skirsnis.
([283]) „Corsica Ferries“ taip pat teigia, kad reikalavimas mobilizuoti ro-ro keleivinius laivus buvo kliūtis patekti į rinką (517 konstatuojamoji dalis). Vis dėlto Komisija pažymi, kad įmonės, 2015–2022 m. teikusios susisiekimo su Korsika paslaugas, įskaitant „Corsica Ferries“, turi laivų, kurių dydis atitinka dabartinių PVPS nuostatas. Be to, Komisija mano, kad PVPS nustatyti pajėgumų reikalavimai yra pagrįsti viešųjų paslaugų poreikiu, kaip nurodyta 7.3.2.1.1.3, 7.3.2.1.2.3 ir 7.3.2.1.3.3 skirsniuose. Todėl šie reikalavimai negalėjo būti kliūtis patekti į rinką.
([284]) Koncesijų direktyvos 39 straipsnis.

(1017) Vis dėlto Koncesijų direktyvoje nenustatytas joks minimalus ar maksimalus laikotarpis nuo koncesijos suteikimo iki tos koncesijos įsigaliojimo. Todėl reikia įvertinti, ar nagrinėjamos procedūros terminai galėjo pažeisti skaidrumo, vienodo požiūrio ir nediskriminavimo principus.

(1018) Toliau Komisija išnagrinės „Corsica Ferries“ teiginius, kad procedūros metu nustatyti terminai buvo kliūtis naujiems rinkos dalyviams, atsižvelgiant į esamą jurisprudenciją ([285]) ir praktiką jūrų sektoriuje.

(1019) Komisija pažymi, kad 2021–2022 m. PVPS galiojimas baigėsi 2022 m. gruodžio 31 d. Apie naujų PVPS įsigaliojimą 2023 m. sausio 1 d. buvo paskelbta 2022 m. sausio mėn. CdC vykdytose konsultacijose su veiklos vykdytojais, kuriose dalyvavo „Corsica Ferries“. Skelbimą apie pirkimą OTC paskelbė 2022 m. gegužės 6 d., t. y. likus aštuoniems mėnesiams iki 2023–2030 m. PVPS pradžios.

(1020) Komisija taip pat pažymi, kad po to, kai 2022 m. gegužės 6 d. buvo paskelbtas skelbimas apie pirkimą, nė vienas iš potencialių kandidatų neprašė pakeisti tvarkaraščio, nors jis ir buvo žinomas nuo procedūros pradžios (žr. 374 konstatuojamąją dalį).

(1021) „Corsica Ferries“ mano, kad šis tvarkaraštis buvo kliūtis, dėl kurios ji negalėjo pateikti paraiškos. Konkrečiai kalbant, ji nurodo, kad jūrų transporto sektoriuje užsakymai pradedami priimti bent prieš šešis mėnesius, todėl nauji paslaugų teikėjai negali per konkurso terminus mobilizuoti minimalių keleivių vežimo ir kajučių pajėgumų laivų. Todėl tam, kad galėtų nukreipti savo laivyną, skirtą maršrutams Tulonas–Korsika, Nica–Korsika ir Italija-Korsika į maršrutus Marselis–Korsika, ji būtų turėjusi bent prieš šešis mėnesius nutraukti šių maršrutų užsakymus.

(1022) Komisija atkreipia dėmesį į „La Méridionale“ ir „Corsica Linea“ pastabas, kuriose nurodoma, kad užsakymams priimti pakanka daug trumpesnio termino, nei nurodė „Corsica Ferries“. PVPS gavėjai aiškina, kad reguliarūs klientai didžiąją daugumą krovinių vežimo, kuris yra pagrindinis PVPS tikslas, užsakymų pateikia prieš kelias dienas arba tą pačią dieną. Keleivių vežimo srityje PVPS pradėtos vykdyti ne sezono metu, o eismas buvo mažiau intensyvus. Pavyzdžiui, „La Méridionale“ teigia užsakymus dėl 1 ir 3 pirkimo dalių (Ažaksjo ir Porto Vekjas) pradėjusi priimti 2022 m. gruodžio 21 d. ir tai netrukdė pradėti įprastos veiklos.

(1023) Komisija pažymi, kad preliminarų procedūros tvarkaraštį OTC paskelbė 2022 m. balandžio 28 d. Korsikos asamblėjos nutarime Nr. 22/050. Pagal tą tvarkaraštį, paraiškų gavimo data buvo 2022 m. liepos 25 d., derybos buvo numatytos nuo 2022 m. rugpjūčio mėn., o PVPS sudarymas, laimėjusio (-ių) kandidato (-ų) atranka ir pranešimas apie jį (juos) buvo numatyti 2022 m. spalio mėn.

(1024) Atsižvelgiant į šį tvarkaraštį, numatomas laikas nuo PVPS sudarymo iki jų įsigaliojimo (2023 m. sausio 1 d.) buvo šiek tiek daugiau nei du mėnesiai, t. y. daugiau nei du kartus ilgesnis nei nustatytas Sprendime *SNCM II* (žr. 372 konstatuojamąją dalį).

(1025) Komisija taip pat pažymi, kad 2022 m. liepos 25 d., t. y. paraiškų gavimo dieną, OTC ir CdC nustatė, kad paraiškas pateikė tik „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ savo vardu arba kaip konsorciumas, pažymėdamos, kad paraiškų nepateikė nė vienas naujas rinkos dalyvis. Todėl nuo 2022 m. liepos 25 d. OTC ir CdC galėjo manyti, kad pradinio tvarkaraščio vėlinimas ir laikotarpio nuo PVPS sudarymo iki jų įsigaliojimo sutrumpinimas negalėjo riboti potencialių naujų rinkos dalyvių konkurencinių galimybių.

(1026) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, visų pirma į sutarčių sudarymo procedūros tvarkaraštį, į tai, kad nebuvo gauta prašymų pakeisti tvarkaraštį, ir į užsakymų praktiką jūrų transporto sektoriuje, Komisija mano, kad bet kuris kandidatas turėjo pakankamai laiko i) parengti paraišką ir pasiūlymą ir ii) perkelti laivus į maršrutus, dėl kurių jis teikia pasiūlymus.

([285]) 2017 m. kovo 1 d. Sprendimas *SNCM II*, ten pat.

7.3.6.2. Dėl minimalių reikalavimų ir keičiamo laiko bei papildomų reisų į abi puses

(1027) Šiame skirsnyje Komisija išnagrinės, ar sutarčių sudarymo procedūra atitinka Koncesijų direktyvą, kiek tai susiję su i) minimaliais reikalavimais, ii) PVPS atitiktimi minimaliems reikalavimams ir iii) vienodo požiūrio ir nediskriminavimo principų laikymusi keičiamo laiko ir papildomų reisų į abi puses atžvilgiu.

7.3.6.2.1. Minimalūs reikalavimai

(1028) Dėl minimalių reikalavimų Koncesijų direktyvos 37 straipsnyje numatyta, kad laimėjęs pasiūlymas turi atitikti perkančiosios organizacijos nustatytus minimalius reikalavimus ir kad šie reikalavimai derybų metu negali būti keičiami. Konkurso taisyklių 2 straipsnio 4 dalyje (270 konstatuojamoji dalis) numatytos šios „minimalios charakteristikos“:

— „Didžiausios bilietų kainos, taikomos Korsikos gyventojams ir krovinių vežimui,

— laivų vežimo pajėgumai,

— tvarkaraščiai ir paslaugų dažnumas,

— sutarties trukmė [ir[

— didžiausia OTC mokamos finansinės kompensacijos suma“.

(1029) Konkurso taisyklių 1 priede (techninis priedas dėl paslaugų, 285 konstatuojamoji dalis) nurodyta, kad jūrų transporto paslaugų charakteristikos yra „minimalūs pajėgumai“.

(1030) Savo pastabose dėl sprendimo pradėti procedūrą Prancūzija paaiškino, kad minimalūs reikalavimai nustatyti konkurso taisyklių 2 straipsnio 4 dalyje (379 konstatuojamoji dalis) ir kad 1 priede aprašyti tik minimalūs reikalavimai, susiję su i) laivų vežimo pajėgumais, ir ii) tvarkaraščiais ir paslaugų dažnumu (380 konstatuojamoji dalis).

(1031) Komisija pažymi, kad konkurso taisyklių 2 straipsnio 4 dalyje pateiktas sąrašas, kuriame išvardytos tik minimalios charakteristikos, nepateikiant išsamesnės informacijos apie jų atitinkamas apibrėžtis ar minimalias vertes. Siekiant suprasti tikslią minimalių charakteristikų apimtį, būtina susipažinti su kitais dokumentais, įtrauktais į konkurso bylą (žr. 379 konstatuojamąją dalį).

(1032) Minimalios charakteristikos, susijusios su i) laivų vežimo pajėgumais ir ii) tvarkaraščiais ir paslaugų dažnumu, išsamiai išdėstytos 1 priede (toliau – techninis priedas dėl paslaugų), kuriame nustatyti i) minimalūs keleivių ir krovinių vežimo pajėgumai ir ii) minimalus dažnumas ir laiko tarpsniai. „Corsica Ferries“ teigimu, visi 1 priede nurodyti elementai yra minimalios charakteristikos, visų pirma remiantis 2019 m. birželio 24 d. Valstybės Tarybos sprendimu ([286]). Nors Sąjungos teisę turi aiškinti Europos Sąjungos Teisingumo Teismas, šiuo klausimu reikia pažymėti, kad tuo sprendimu buvo patvirtintas 2019 m. kovo 19 d. Bastja administracinio teismo sprendimas ([287]), kuriame, vertinant 2019–2020 m. keleivių ir krovinių vežimo jūra tarp Korsikos ir žemyninės dalies PVPS sudarymo procedūrą, padaryta išvada, kad tik priede nustatyti techniniai reikalavimai, susiję su minimalia sutarties charakteristika, nurodyta atitinkamame konkurso taisyklių straipsnyje, taip pat turi būti laikomi minimaliomis charakteristikomis.

(1033) „Corsica Ferries“ teigimu, pasiūlymai neatitiko minimalių reikalavimų, kaip jie suprantami pagal Koncesijų direktyvą, dėl 1 priede nurodytų keičiamo laiko ir papildomų reisų į abi puses.

([286]) Valstybės Taryba, 2019 m. birželio 24 d., *La Méridionale*, Nr. 429407, 3 punktas.
([287]) Bastja administracinis teismas, 2019 m. kovo 19 d., *La Méridionale*, Nr. 1900289, 12 punktas.

(1034) Tačiau nei konkurso taisyklių 2 straipsnio 4 dalyje, nei 1 priede nenurodyti keičiamo laiko reisai į abi puses. Todėl jie negali būti laikomi minimalių reikalavimų, kaip jie suprantami pagal Koncesijų direktyvą, dalimi. Kalbant apie papildomus reisus į abi puses, 1 priede nurodytas tik didžiausias jų skaičius, kurį perkančioji organizacija gali nustatyti atsižvelgdama į būtinybę tam tikrais maršrutais teikti viešąsias paslaugas. Tačiau 1 priede nenagrinėjamos kitos papildomų reisų į abi puses charakteristikos, pavyzdžiui, jų datų nustatymas. ([288])

(1035) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija mano, kad keičiamo laiko ir papildomi reisai į abi puses nebuvo minimalių reikalavimų, kaip jie suprantami pagal Koncesijų direktyvą, dalis.

7.3.6.2.2. PVPS atitiktis minimaliems reikalavimams

(1036) „Corsica Ferries“ taip pat teigia, kad Prancūzijos valdžios institucijos pakeitė minimalias savybes.

(1037) Dėl įtariamo minimalių savybių pakeitimo derybų metu Prancūzijos valdžios institucijos teigia, kad jos nepasikeitė. Patikrinusi pasirašytas PVPS, Komisija nustato, kad minimalios savybės yra identiškos konkurso taisyklių 2 straipsnio 4 dalyje ir konkurso byloje nustatytoms savybėms.

(1038) Dėl laimėjusių pasiūlymų atitikties minimaliems reikalavimams Komisija, atlikusi patikrinimą ([289]), nustato, kad jie atitinka konkurso taisyklių 2 straipsnio 4 dalyje ir konkurso byloje nustatytas charakteristikas.

(1039) Be to, visi laimėję pasiūlymai atitiko 1 priede nustatytus techninius reikalavimus. Tik vienas „Corsica Linea“ laivas, t. y. „Paglia Orba“, turėjo vieną riboto judumo asmenų kajutę, o ne dvi, kaip numatyta 1 priede. Vis dėlto, net darant prielaidą, kad techninis reikalavimas dėl riboto judumo asmenų kajučių skaičiaus yra minimalus reikalavimas pagal Koncesijų direktyvą, laivas buvo antrinis laivas, skirtas naudoti kaip pagrindinio laivo pakaitalas (384 konstatuojamoji dalis). Be to, kandidatas įsipareigojo pakeisti šį laivą vienu iš septynių laivų, kurie gali būti skirti paslaugai teikti, jei prireiktų dviejų riboto judumo asmenų kajučių. Verta prisiminti, kad pagal PVPS 20 straipsnį, sutarties galiojimo laikotarpiu leidžiama pakeisti laivus. Kartu „Corsica Linea“ įsipareigojo atlikti darbus, kad būtų galima įrengti antrą riboto judumo asmenų kajutę. Šis darbas baigtas ir „Paglia Orba“ dabar turi dvi riboto judumo asmenų kajutes.

7.3.6.2.3. Vienodo požiūrio ir nediskriminavimo principų laikymasis, kiek tai susiję su keičiamo laiko ir papildomais reisais į abi puses

(1040) „Corsica Ferries“ teigia, kad 1 priede nustatytų reikalavimų dėl keičiamo laiko ir papildomų reisų į abi puses laikymasis kėlė ekonominių problemų. „Corsica Ferries“ teigimu, jai būtų reikėję mobilizuoti laivą, skirtą tik šiems reisams į abi puses, nes reisai turi būti vykdomi bet kuriuo metu, apie tai pranešus bent prieš savaitę.

(1041) Komisija pažymi, kad PVPS ir jų 1 prieduose numatytos trys reisų į abi puses kategorijos: pagrindiniai, keičiamo laiko ir papildomi reisai į abi puses.

(1042) Keičiamo laiko reisai į abi puses reglamentuojami PVPS 17 straipsnyje, kuriame nustatyta: „Siekdama optimizuoti eismo organizavimą, teritorinė bendrija pasilieka teisę keisti reisų į abi puses laiką, atsižvelgdama į bendrą 1 priede nustatytą reisų į abi puses skaičių. Šį laiko pakeitimą atliks sutarties 10 straipsnio 2 dalyje nurodytas techninis komitetas“.

(1043) Komisija pažymi, kad reisai į abi puses nėra papildomi reisai į abi puses, pridedami prie bendro metinio reisų į abi puses skaičiaus, o yra to bendro skaičiaus dalis.

([288]) Kaip nurodyta 1055 konstatuojamojoje dalyje, tai, kad koncesininkai siūlo tokių reisų į abi puses datas, neturi įtakos tam, kokias datas galiausiai pasirenka perkančioji organizacija.

([289]) Oficialioje 4 pirkimo dalies 1 priedo versijoje, kurią Prancūzijos valdžios institucijos atsiuntė Komisijai, trūko dviejų puslapių. Tačiau Komisija galėjo rasti ir patvirtinti trūkstamą informaciją kituose konkurso dokumentuose (2 ir 3 priedai).

(1044) Papildomi reisai į abi puses apibrėžti PVPS 18 straipsnyje, kuriame nustatyta: „Atsižvelgiant į poreikį teikti viešąją paslaugą, perkančioji organizacija gali pareikalauti, kad rangovas *ad hoc* pagrindu vykdytų papildomus reisus į abi puses, neviršijant 1 priede nustatyto (papildomų reisų į abi puses) skaičiaus <...>.“

(1045) Komisija pažymi, kad papildomi reisai į abi puses buvo planuojami tik dėl trijų pirkimo dalių (10 reisų į abi puses 1 pirkimo daliai, 30 reisų į abi puses 2 pirkimo daliai ir 10 reisų į abi puses 5 pirkimo daliai).

(1046) Prancūzijos valdžios institucijos teigia, kad nei iš konkurso bylos, nei iš perkančiosios organizacijos atsakymų į kandidatų klausimus per sutarties sudarymo procedūrą negalima daryti išvados, kad kandidatai privalėjo mobilizuoti papildomus laivus keičiamo laiko ir papildomiems reisams į abi puses. Be to, Prancūzijos valdžios institucijos nurodo, kad pagal PVPS projektų 17 ir 18 straipsnius, keičiamo laiko ir papildomų reisų į abi puses įgyvendinimui reikalingas PVPS 10 straipsnio 2 dalyje numatyto techninio komiteto posėdis. Šis komitetas leidžia koncesininkui, susijusiam su šių reisų į abi puses vykdymu, pranešti apie bet kokius dėl jų vykdymo kylančius sunkumus.

(1047) Komisija pažymi, kad papildomų kelionių į abi puses įgyvendinimas nebuvo naujiena, nes ankstesnėse PVPS (2021–2022 m. PVPS), dėl kurių „Corsica Ferries“ pateikė pasiūlymą, taip pat buvo numatyta tiek pat papildomų reisų į abi puses dėl trijų pirkimo dalių. Be to, paraišką norintys pateikti veiklos vykdytojai turėjo galimybę susipažinti su informacija apie didelės paklausos laikotarpius, dėl kurių gali prireikti papildomų reisų į abi puses.

(1048) Komisija taip pat atkreipia dėmesį į 2022 m. liepos 20 d. Bastja administracinio teismo sprendimą (274 konstatuojamoji dalis), kuriame teismas dėl papildomų reisų į abi puses nusprendė, kad: „... tomis aplinkybėmis ir atsižvelgiant į tai, kad ekonominės veiklos vykdytojams yra žinoma informacija apie didelės jūrų transporto paklausos laikotarpius, kuriais galima pagrįsti prašymą dėl papildomų reisų į abi puses, ir į tai, kad „SAS Corsica Ferries“ gali susipažinti su viešai skelbiamais duomenimis, be kita ko, Korsikos regioninės transporto observatorijos pateiktais duomenimis, kaip nurodyta ir konkurso taisyklių 4.1 punkte, atlikus tyrimą neatrodo, kad konkurso byloje esančios informacijos, susijusios su keičiamo laiko ir papildomais reisais į abi puses, nepakanka, kad kandidatai galėtų įvertinti rangovų įsipareigojimų apimtį ir pateikti pasiūlymą. Todėl įtariamas viešumo ir konkurso taisyklių pažeidimas negali pakenkti paraišką teikiančiai bendrovei. Darytina išvada, kad nurodytas pagrindas yra neveiksmingas“ ([290]).

(1049) Komisija pažymi, kad atsakymuose į potencialių kandidatų klausimus, susijusius su reisais į abi puses, nebuvo pateikta daugiau informacijos apie tam tikrus konkurso bylos aspektus, bet kandidatams buvo nurodyti konkurso dokumentai, kurie buvo laikomi pakankamai aiškiais ([291]). Tačiau visi kandidatai turėjo galimybę susipažinti su ta pačia informacija klausimų ir atsakymų dalyje, laikantis skaidrumo, nediskriminavimo ir vienodo požiūrio principų.

(1050) Komisija mano, kad konkurso dokumentai jokiu būdu nerodo, kad reikėjo turėti konkretų laivyną papildomiems ar keičiamo laiko reisams į abi puses. Tai patvirtina ankstesnės PVPS ir pateikti pasiūlymai. Be to, praktiniu ir ekonominiu požiūriu tai nebuvo perspektyvu, nes kompensacija už viešąją paslaugą nepadengia laivų, kurie didžiąją laiko dalį būtų buvę nenaudojami, imobilizavimo išlaidų ([292]).

(1051) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad konkurso taisyklės šiuo atžvilgiu buvo pakankamai aiškios, kad kandidatai galėtų pateikti pasiūlymą.

(1052) Komisija taip pat pažymi, kad keičiamo laiko ir papildomi reisai į abi puses yra priemonės, leidžiančios pritaikyti viešąją paslaugą prie faktinės paklausos ar oro sąlygų pagal ilgalaikes PVPS, taikant mechanizmą, panašų į Koncesijų direktyvos 43 straipsnio 1 dalies a punkte nurodytą nuostatą dėl pasirinkimo galimybės.

([290]) 2022 m. liepos 20 d. Bastja administracinio teismo sprendimo 12 konstatuojamoji dalis.

([291]) „Corsica Ferries“ mano, kad OTC savo atsakymuose nurodė, jog 1 priedas yra minimalus reikalavimas (529 konstatuojamoji dalis). Tačiau OTC nurodė tik konkurso dokumentus.

([292]) Jei konkretūs laivai būtų reikalingi keičiamo laiko ir papildomiems reisams į abi puses, tiems reikštų papildomas išlaidas dėl šių laivų, kurių nepadengtų maksimali išlaidų, susijusių su viešųjų paslaugų įsipareigojimais, kompensacija.

(1053) Komisija pažymi, kad konsultacijų dokumentuose kandidatams nebuvo draudžiama teikti pasiūlymus ir kad laimėję pasiūlymai atitiko konkurso taisyklių ir sutarties projekto nuostatas dėl keičiamo laiko ir papildomų reisų į abi puses.

(1054) Tai, kad „Corsica Linea“ ir konsorciumas „Corsica Linea – La Méridionale“ pasiūlė papildomų reisų į abi puses datas, atsižvelgiant į jų patirtį, susijusią su krovinių vežimo poreikiais, ir į OTC poreikius, nurodytus konkurso byloje, nereiškia, kad reisai į abi puses būtinai bus vykdomi tomis pačiomis dienomis, todėl OTC negalėtų prašyti reisų į abi puses kitomis dienomis. Šių papildomų reisų į abi puses datas ir toliau nustato techninis komitetas, kaip numatyta sutarties 10 straipsnio 2 dalyje, ir apie jas koncesininkui pranešama prieš savaitę.

(1055) Todėl koncesininko pasiūlyta programa jokiu būdu nėra privaloma perkančiajai organizacijai, kuri, atsižvelgdama į poreikius, sprendžia dėl reiso į abi puses dienos. Šią išvadą patvirtino 1 pirkimo dalies, vienintelės dalies, dėl kurios buvo vykdomi papildomi reisai į abi puses, 2023 m. faktiškai įvykdytų papildomų reisų į abi puses pavyzdys (389 konstatuojamoji dalis). Iš 30 pasiūlytų papildomų reisų į abi puses buvo surengti 28 reisai. Iš jų 3 papildomi reisai buvo vykdomi ne preliminarioje programoje numatytomis dienomis. Be to, OTC neprašė vykdyti papildomų reisų į abi puses penkiomis iš preliminariai nustatytų dienų. Komisija taip pat pažymi, kad 2023 m. OTC neprašė vykdyti jokių keičiamo laiko reisų į abi puses.

(1056) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad laimėję pasiūlymai atitinka konkurso taisyklių ir PVPS projekto nuostatas dėl keičiamo laiko ir papildomų reisų į abi puses ir kad „Corsica Linea“ ir konsorciumo „Corsica Linea – La Méridionale“ pasiūlytam reisų į abi puses tvarkaraščiui nebuvo taikomos palankesnės sąlygos.

7.3.6.3. Išvada

(1057) Remdamasi šia informacija, Komisija negali daryti išvados, kad „Corsica Ferries“ susidūrė su kliūtimis patekti į rinką, dėl kurių ji negalėjo teikti pasiūlymų ir patyrė diskriminaciją.

7.3.7. *Diskriminacijos, susijusios su kompensacijos apskaičiavimo metodu, nebuvimas*

(1058) VESP bendrųjų nuostatų 20 punkte nustatyta, kad, kai institucija tą pačią VESP paveda teikti kelioms įmonėms, kompensaciją kiekvienai įmonei reikėtų apskaičiuoti remiantis tuo pačiu metodu.

(1059) Kadangi viešosios paslaugos teikimas kiekviename maršrute pavedamas vienai įmonei ar įmonių grupei (t. y. „Corsica Linea“, „La Méridionale“ arba konsorciumui „Corsica Linea – La Méridionale“, žr. 13 lentelę), Komisija mano, kad šiuo atveju negali būti jokios diskriminacijos pagal VESP bendrųjų nuostatų 20 punktą. Bet kuriuo atveju Komisija pažymi, kad kompensacija pagal kiekvieną PVPS buvo apskaičiuota laikantis tų pačių principų (3.7.2 skirsnis).

(1060) Be to, Kabotažo reglamento aiškinamajame komunikate taip pat pateikiamos konkrečios nuostatos dėl nediskriminavimo principo taikymo jūrų kabotažo srityje. Jame nustatyta, kad valstybės narės neturi konkrečiai laivybos bendrovei nustatyti specialių įpareigojimų, kurie neleistų kitiems Sąjungos laivų savininkams patekti į rinką, arba taikyti kitus tokio paties poveikio įpareigojimus ([293]). Komunikate, be kita ko, atkreipiamas dėmesys į dviejų rūšių sutarčių sąlygas, susijusias su laivų perėmimo iš ankstesnių viešųjų paslaugų teikėjų sąlygomis ([294]) ir su įgula susijusiomis sąlygomis ([295]).

(1061) Šiuo atveju PVPS nenustatyti jokie konkrečiai laivybos bendrovei specialiai skirti įpareigojimai, visų pirma jose nenustatyti įpareigojimai, susiję su viešąsias paslaugas baigiančio teikti veiklos vykdytojo laivų perėmimu ar su įgula.

([293]) 5.3.2 skirsnis.
([294]) 5.3.2.1 skirsnis.
([295]) 5.3.2.2 skirsnis.

(1062) Suinteresuotosios šalys nepateikė jokių pastabų šiuo klausimu.

(1063) Todėl PVPS atitinka VESP bendrųjų nuostatų 20 punktą ir Kabotažo reglamento 4 straipsnio 1 dalį.

7.3.8. *Kompensacijos suma*

(1064) VESP bendrųjų nuostatų 21 punkte nustatyta, kad kompensacijos suma turi neviršyti sumos, reikalingos viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymo grynosioms išlaidoms padengti, įskaitant nuosaikų pelną.

(1065) 22 punkte nurodyta, kad kompensacijos suma gali būti nustatoma remiantis numatomomis išlaidomis ir pajamomis, realiai patirtomis išlaidomis ir pajamomis arba abiejų šių kategorijų deriniu, priklausomai nuo to, kaip valstybė narė nori skatinti našumą nuo pat pradžių (kaip nurodyta 40–41 punktuose).

(1066) 23 punkte nurodyta, kad, kai kompensacija iš dalies arba visiškai grindžiama numatomomis išlaidomis ir pajamomis, numatomas išlaidas ir pajamas privaloma nurodyti pavedime. Numatomos išlaidos ir pajamos turi būti pagrįstos įtikimais, stebimaisiais ekonomikos sąlygų, kuriomis VESP teikiama, kriterijais. Jei tinka, jos turi būti pagrįstos sektoriaus reguliavimo institucijų arba kitų nuo įmonės nepriklausomų subjektų patirtimi. Valstybės narės privalo nurodyti šaltinius, kuriais grindžiami šie lūkesčiai. Išlaidų sąmatoje privalo atsispindėti lūkesčiai dėl VESP teikėjo per pavedimo vykdymo laikotarpį pasieksimo našumo padidėjimo.

(1067) Kaip nurodyta PVPS 30 straipsnyje (293 konstatuojamoji dalis), didžiausia finansinė kompensacija, kurią OTC moka koncesininkui už jo viešųjų paslaugų įsipareigojimus, neturi viršyti to, kas būtina grynosioms VESP teikimo išlaidoms padengti, atsižvelgiant į nuosaikų pelną.

(1068) Šiuo atveju kompensacijos už VESP dydis apskaičiuojamas *ex ante*, taikant sąnaudų paskirstymo metodą, nurodytą koncesininkų preliminarioje kiekvienos pirkimo dalies veiklos sąskaitoje (9 priedas), kuri yra sudedamoji PVPS dalis. 9 priede nustatyta kompensacijos suma negali būti padidinta *ex post*, tačiau jai taikomos našumo paskatos (301 ir 302 konstatuojamosios dalys) ir *ex post* patikra (319 konstatuojamoji dalis), pagal kurią numatytas susigrąžinimo mechanizmas esant kompensacijos permokai.

(1069) Sudarydamos PVPS, Prancūzijos valdžios institucijos patikrino, ar „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ pateikti finansiniai pasiūlymai buvo pagrįsti objektyviomis ir įtikimomis prielaidomis ir atitiko viešųjų paslaugų įsipareigojimus, be kita ko, dėl minimalių krovinių ir keleivių vežimo pajėgumų, ir įsipareigojimus, susijusius su krovinių ir keleivių vežimo tarifais.

(1070) Todėl Komisija laikosi nuomonės, kad VESP bendrųjų nuostatų 21–23 punktų reikalavimai yra įvykdyti.

7.3.8.1. Grynosios išlaidos, reikalingos su viešąja paslauga susijusiems įsipareigojimams vykdyti

(1071) VESP bendrųjų nuostatų 24 punkte nustatyta, kad grynąsias išlaidas, reikalingas arba tikėtina reikalingas su viešąja paslauga susijusiems įsipareigojimams vykdyti, reikėtų apskaičiuoti taikant grynųjų išvengiamų išlaidų metodą, kai jį taikyti reikalaujama Sąjungos arba valstybių narių teisės aktais ir kitais atvejais, kai tai įmanoma.

(1072) Nors VESP bendrųjų nuostatų 27 punkte nustatyta, kad grynųjų išvengiamų išlaidų metodą Komisija laiko tinkamiausiu metodu nustatyti su viešąja paslauga susijusio įsipareigojimo vykdymo išlaidas, gali būti, kad tam tikrais atvejais tokio metodo neįmanoma arba netinka taikyti. Tokiais tinkamai pagrįstais atvejais Komisija gali pripažinti alternatyvius grynųjų išlaidų, reikalingų su viešąja paslauga susijusiems įsipareigojimams vykdyti, apskaičiavimo metodus, pvz., išlaidų paskirstymu grindžiamą metodą.

(1073) Šiuo atveju Prancūzijos valdžios institucijos taikė išlaidų paskirstymo metodą (žr. 307–309 konstatuojamąsias dalis), kuris, „Corsica Ferries“ teigimu, yra nepagrįstas (493–498 konstatuojamosios dalys).

(1074) *Pirma*, verta prisiminti, kad pagal VESP bendrąsias nuostatas abu metodai (t. y. grynųjų išvengiamų išlaidų metodas ir išlaidų paskirstymo metodas), jei jie taikomi teisingai, yra tinkami tinkamos kompensacijos sumos apskaičiavimo metodai. Abu metodai grindžiami prielaidomis dėl papildomų arba tiesioginių pajamų ir išlaidų, susijusių su VESP teikimu, todėl jiems taikomi panašūs metodiniai apribojimai, priešingai nei teigia „Corsica Ferries“.

(1075) *Antra*, grynųjų išvengiamų išlaidų metodas reiškia įmonės išlaidų ir pajamų nustatymą hipotetiniame scenarijuje be VESP. Tačiau „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ veikla maršrutuose tarp Korsikos ir žemyninės dalies priklauso nuo VESP buvimo. Vykstant konsultacijoms su veiklos vykdytojais jos nurodė, kad nesant paslaugų viešojo pirkimo sutarties jos neteiktų jokių komercinių paslaugų tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos (234 konstatuojamoji dalis). Priešingai nei teigia „Corsica Ferries“, remdamasi 817–825 ir 870 konstatuojamosiose dalyse pateikta informacija Komisija mano, kad Prancūzijos valdžios institucijos nepadarė akivaizdžios klaidos, kai atsižvelgė į „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ teiginius per konsultacijas su veiklos vykdytojais. Todėl nebuvo galima taikyti jokio atitinkamo hipotetinio scenarijaus, pagal kurį veiklos vykdytojai maršrutus tarp Korsikos ir žemyninės dalies vykdytų komerciniu pagrindu be VESP, o tai reiškia, kad grynųjų išvengiamų išlaidų metodo taikyti negalima.

(1076) Todėl „Corsica Ferries“ argumentus (493–498 konstatuojamosios dalys) reikia atmesti.

(1077) Kalbant apie išlaidų paskirstymo metodą, pagal VESP bendrųjų nuostatų 28 ir 29 punktus pagal šį metodą grynosios išlaidos, reikalingos viešųjų paslaugų įsipareigojimams vykdyti, gali būti apskaičiuojamos kaip skirtumas tarp paskirto viešosios paslaugos teikėjo įsipareigojimų vykdymo išlaidų ir pajamų, nurodytų bei numatytų pavedime. Išlaidos, į kurias reikia atsižvelgti, – visos išlaidos, reikalingos VESP teikti.

(1078) VESP bendrųjų nuostatų 31 punkte nustatyta, kad, jei įmonė, kuriai pavesta teikti VESP, vykdo veiklą, nesusijusią su VESP teikimu, išlaidos, į kurias reikia atsižvelgti, gali apimti visas tiesiogines išlaidas, reikalingas VESP įsipareigojimams vykdyti, ir tinkamą netiesioginių išlaidų, būdingų tiek VESP, tiek kitai veiklai, dalį. Išlaidos, nesusijusios su VESP teikimu, turi apimti visas tiesiogines išlaidas ir tinkamą bendrųjų išlaidų dalį. Nustatant tinkamą bendrųjų išlaidų dalį, kai įmanoma, gali būti remiamasi išteklių naudojimo rinkos kaina. Neturint duomenų apie tokias rinkos kainas, tinkama bendrųjų išlaidų dalis gali būti nustatyta remiantis nuosaikiu pelnu ([296]), kurį įmonė turėtų gauti vykdydama kitą nei VESP veiklą, arba kitais metodais, kai jie labiau tinka.

(1079) Šiuo atveju viešųjų paslaugų teikėjai vykdo ir komercinę veiklą. Todėl pagal VESP bendrųjų nuostatų 31 punktą būtina patikrinti, ar apskaičiuojant kompensacijos sumą atsižvelgiama į visas tiesiogines išlaidas, susijusias su VESP, ir tinkamą netiesioginių bendrųjų išlaidų dalį.

(1080) Be to, reikėtų priminti, kad Sprendime *BUPA* Teisingumo Teismas dėl kompensacijos būtinumo ir proporcingumo nusprendė, kad „atsižvelgiant į valstybės narės diskreciją apibrėžti [VESP] ir jos įgyvendinimo sąlygas, įskaitant įvertinti dėl jos vykdymo turėtas papildomas išlaidas, kurios priklauso nuo sudėtingų ekonominių aplinkybių, Komisijos kontrolė, kurią šiuo atžvilgiu ji įgaliota vykdyti, apsiriboja tik patikrinimu, ar nepadaryta akivaizdi klaida“ ir kad „<...> kalbant apie kompensacijos už [VESP] užduoties <...> vykdymą proporcingumą, <...> kontrolė apsiriboja tik patikrinimu, ar numatyta kompensacija būtina, kad nagrinėjama [VESP] užduotis galėtų būti atlikta ekonomiškai priimtinomis sąlygomis <...> arba, atvirkščiai, ar nagrinėjama priemonė yra akivaizdžiai netinkama, atsižvelgiant į siekiamą tikslą <...>“ ([297]).

([296]) Nuosaikus pelnas bus įvertintas žvelgiant iš *ex ante* perspektyvos (pagrįstas pelnu, kurio tikimasi, o ne jau gautu pelnu), kad iš įmonių nebūtų atimta paskata siekti efektyvumo, kai jos vykdo kitą nei VESP veiklą.

([297]) 2008 m. vasario 12 d. Sprendimas *BUPA*, T-289/03, ECLI:EU:C:2008:29, 220 ir 222 punktai.

(1081) Kaip nurodyta 308 konstatuojamojoje dalyje, tiesioginės keleivių ir krovinių vežimo veiklos išlaidos priskiriamos VESP pagal keleivių skaičių arba krovinių kiekį (TM), kurį koncesininkai privalo užtikrinti pagal PVPS numatytus pajėgumų įsipareigojimus, o bendrosios išlaidos, kurios sudaro didžiąją koncesininkų veiklos išlaidų dalį, priskiriamos VESP proporcingai pajėgumams (išreikštiems m^3 tūrio), rezervuotiems laive VESP veiklai vykdyti. Taikant šį metodą, VESP skiriama maždaug [60–75] % visų išlaidų visuose maršrutuose (žr. 30 lentelę), išskyrus viešąją paslaugą tarp Marselio ir Propriano, kai 100 % visų išlaidų priskiriama VESP.

(1082) Kalbant apie išlaidų paskirstymą maršrute tarp Marselio ir Propriano, visų išlaidų priskyrimas VESP yra pagrįstas, nes visa „Corsica Linea“ teikiama paslauga laikoma VESP. Taip yra todėl, kad šiame maršrute nustatytas visiškas rinkos nepakankamumas (170 ir 239 konstatuojamosios dalys).

(1083) Kalbant apie kitų maršrutų išlaidas, tiesiogiai susijusias su keleivių ir krovinių vežimo paslaugomis, kurios susijusios tik su keliais išlaidų punktais (apimančiais apie [10–25] % visų išlaidų vienam maršrutui), viešųjų paslaugų teikėjai VESP priskyrė apie [0–20] % tiesioginių išlaidų, susijusių su keleivių vežimu, ir [80–100] % tiesioginių krovinių vežimo išlaidų. Komisija patikrino, ar šios specialios paskirstymo formulės buvo pagrįstos atsižvelgiant į VESP įsipareigojimus, apskaičiuodama keleivių skaičiaus ir krovinių kiekio (TM), susijusio su VESP, kaip nustatyta PVPS, santykį su bendru keleivių skaičiumi ir krovinių kiekiu (TM), nustatytu koncesininkų „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ preliminarioje veiklos sąskaitoje (9 priedas). Komisija pažymi, kad šis santykis atitinka konkrečias tiesioginėms išlaidoms taikomas paskirstymo formules, todėl daro išvadą, kad šie kriterijai yra pagrįsti.

(1084) Kalbant apie bendrąsias išlaidas, kurios sudaro didžiąją dalį išlaidų (apie [70–90] % visų išlaidų vienam maršrutui), viešųjų paslaugų teikėjai apie [60–75] % šių išlaidų priskyrė VESP. Siekdama patikrinti, ar ši paskirstymo formulė yra pagrįsta, Komisija atsižvelgė į toliau nurodytus elementus.

(1085) *Pirma*, Komisija pažymi, kad PVPS įsipareigojimai daugiausia susiję su krovinių vežimu. Remdamasi Prancūzijos valdžios institucijų per oficialią tyrimo procedūrą pateikta informacija, iš kurios matyti laivų, naudojamų PVPS maršrutais, pajėgumai (m^3), suskirstyti pagal krovinių ir keleivių vežimo pajėgumus, Komisija pažymi, kad „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ naudojamų laivų krovinių vežimo pajėgumai, išreikšti kaip bendrų laivų pajėgumų (m^3) procentinė dalis, vidutiniškai sudaro 73 %.

(1086) Atsižvelgdama į tai, kad krovinių vežimas neatitinka įprasto modelio, kaip aprašyta 976 konstatuojamojoje dalyje, Komisija mano, kad būtų pagrįsta laivo bendrąsias išlaidas paskirstyti pagal laivo, kurį veiklos vykdytojas rezervuoja viešosioms paslaugoms teikti, krovinių vežimo pajėgumus, kad būtų galima patenkinti paklausą bet kuriuo metu, įskaitant piko laikotarpius, kai laivų krovinių pajėgumai paprastai beveik visiškai išnaudojami ([298]). Dėl šių priežasčių pagrįsta visiems maršrutams taikyti bendrą maždaug [60–75] % išlaidų paskirstymo formulę (atsižvelgiant į tai, kad kelių vietų suteikimas keleiviams pacientams, kurie sudaro jūrų transporto keleivių mažumą, yra nereikšmingas ir bet kuriuo atveju padidintų bendrųjų išlaidų dalį, kuri galėtų būti priskirta VESP).

(1087) Be to, Komisija pažymi, kad paskirstymo formulės bus tikrinamos *ex post*, atsižvelgiant į faktinį laivų naudojimą VESP ir komercinių paslaugų teikimo veiklai (314 konstatuojamoji dalis). Tai reiškia, kad, jei komercinių keleivių skaičius arba pervežtų komercinių krovinių kiekis yra didesnis, nei numatyta preliminariose veiklos ataskaitose (9 priedas), paskirstymo formulės, taigi ir pagalbos suma, bus pakoreguoti (nors pagalbos suma negali būti padidinta *ex post* (314 konstatuojamoji dalis)).

([298]) Komisija pažymi, kad esant didelei paklausai turėtų būti beveik visiškai išnaudoti laivai, kuriuos „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ naudoja maršrutuose tarp Marselio ir Ažaksjo, Bastja, Il Ruso ir Porto Vekjo (apie 90 % laivo krovinių vežimo pajėgumų išnaudojama piko metu).

(1088) *Antra*, Komisija patikrino, ar bendrųjų išlaidų paskirstymas taip pat galėtų būti laikomas tinkamu, atsižvelgiant į nuosaikų pelną, kurį įmonė turėtų gauti iš su VESP nesusijusios veiklos, t. y. komercinės veiklos. Remdamasi preliminariomis kiekvienos pirkimo dalies veiklos ataskaitomis (9 priedas), Komisija mano, kad tikėtinas komercinių paslaugų pelnas neviršija nuosaikaus pelno. Visų pirma tikėtinas komercinių paslaugų pelnas (vertinamas kaip veiklos marža) yra palyginti nedidelis (vidutiniškai [...] %) ir neviršija 7,8 % rinkos lyginamojo indekso, kurį Prancūzijos valdžios institucijos nustatė remdamosi nepriklausomu tyrimu, kuriame analizuojamas atrinktų panašių laivybos bendrovių pelningumas (311 konstatuojamoji dalis).

(1089) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija mano, kad Prancūzijos valdžios institucijų nustatyti išlaidų paskirstymo metodo įgyvendinimo principai yra pagrįsti ir atitinka VESP bendrųjų nuostatų 28–31 punktus. Pagal šiuos principus VESP galima priskirti visas tiesiogines išlaidas, būtinas viešųjų paslaugų įsipareigojimams vykdyti, ir tinkamą netiesioginių bendrųjų išlaidų dalį. Be to, Komisija mano, kad Prancūzijos valdžios institucijos pateikė pakankamai įrodymų, patvirtinančių, kad specialios paskirstymo formulės nėra akivaizdžiai neteisingos, nes jas taikant VESP skiriama išlaidų dalis yra pagrįsta ir atspindi tinkamą netiesioginių bendrųjų išlaidų dalį teikiant VESP.

(1090) Apibendrindama Komisija mano, kad Prancūzijos valdžios institucijos teisingai taikė išlaidų paskirstymo metodą ir kad „Corsica Ferries“ teiginiai (484–491 konstatuojamosios dalys), kad išlaidų paskirstymo formulės nėra objektyvios ir pagal jas neproporcinga išlaidų dalis priskiriama VESP veiklai, turi būti atmesti.

7.3.8.2. Pajamos

(1091) VESP bendrųjų nuostatų 32 punkte nustatyta, kad pajamos, į kurias reikia atsižvelgti, turi apimti bent visas pavedime nurodytas pajamas, gautas už VESP, taip pat perviršinį pelną, gautą naudojantis specialiomis arba išimtinėmis teisėmis, net jei jos susijusios su kita veikla, nurodyta bendrųjų nuostatų 45 punkte.

(1092) Pagal VESP bendrųjų nuostatų 32 punktą, PVPS reikalaujama, kad apskaičiuojant kompensacijos sumą būtų atsižvelgiama į pajamas, tiesiogiai susijusias su VESP teikimu (293 konstatuojamoji dalis). Šios pajamos yra nustatytos PVPS 9 priede (kuriame pateikiamos koncesininko preliminarios veiklos sąskaitos) ir apskaičiuojamos remiantis su krovinių ir keleivių vežimu susijusiais įsipareigojimais, nustatytais PVPS, taikomais tarifais ir PVPS nustatytu kelionių į abi puses skaičiumi.

(1093) Kitaip nei teigia „Corsica Ferries“ (499–502 konstatuojamosios dalys), viešoji paslauga nesuteikia išimtinių teisių koncesininkams, todėl apskaičiuojant kompensaciją neturi būti atsižvelgiama į pelną, susijusį su komercinėmis paslaugomis, kaip numatyta VESP bendrųjų nuostatų 45 punkte. Kaip nurodyta 728–988 konstatuojamosiose dalyse, Komisija mano, kad, kaip nustatė Prancūzijos valdžios institucijos, keleivių ir krovinių vežimas jūrų transportu tarp Marselio ir Prancūzijos yra tikra VESP. Be to, PVPS nedraudžia kitiems veiklos vykdytojams teikti komercinių paslaugų tarp Marselio ir Korsikos pagal vienašalę VPĮ schemą. Todėl PVPS koncesininkams nesuteikia jokių išimtinių ar specialių teisių.

(1094) Galiausiai atrodo, kad „Corsica Ferries“ klaidingai aiškina Komisijos poziciją dėl to, ar paslaugų viešojo pirkimo sutartimis viešųjų paslaugų teikėjams suteikiama išimtinė teisė (501 konstatuojamoji dalis). Tai, kad Prancūzijos konkurencijos taryba ir konkurencijos institucija anksčiau galėjo pripažinti, jog rangovams, sudariusiems ankstesnes paslaugų viešojo pirkimo sutartis, *de facto* buvo sudaromos išimtinės sąlygos rinkoje, jokiu būdu neįrodo, kad PVPS vykdytojams suteikia specialias ar išimtines teises. Be to, savo sprendime dėl valstybės pagalbos, suteiktos pagal 2007–2013 m. PVPS, Komisija nemanė, kad PVPS rangovams suteikė specialias ar išimtines teises ([299]), priešingai, nei, atrodo, tvirtina „Corsica Ferries“.

([299]) Sprendimas 2013/435/ES.

(1095) Bet kuriuo atveju VESP bendrųjų nuostatų 45 punkte tik nustatyta, kad tuo atveju, kai viešųjų paslaugų teikėjui suteikiamos išimtinės teisės, reikia atsižvelgti į perviršinį pelną, gautą iš specialiųjų ar išimtinių teisių, net ir susijusių su kita veikla. Tačiau, kaip nurodyta 1088 konstatuojamojoje dalyje, tikėtinas komercinių paslaugų pelnas neviršija nuosaikaus pelno.

(1096) Galiausiai, kaip nurodyta PVPS 32 straipsnyje (296 konstatuojamoji dalis), viešųjų paslaugų teikėjai negali laisvai disponuoti pelnu, gautu iš su VESP nesusijusios veiklos. Jie turi reinvestuoti iš šios veiklos gautą pelną, kad pasiektų VESP aplinkos kokybės gerinimo tikslus. Pasibaigus sutarties galiojimui, visas nepanaudotas perviršis turi būti grąžintas perkančiajai organizacijai. Todėl, net jei PVPS koncesininkams būtų suteikta išimtinė teisė (nors taip nėra) ir net jei dėl šios išimtinės teisės buvo gautas perviršinis pelnas (nors taip nėra), Prancūzijos valdžios institucijų požiūris atitinka VESP bendrųjų nuostatų 46 punktą, pagal kurį reikalaujama, kad visas komercinis pelnas arba jo dalis būtų skirti VESP finansuoti. Tai užtikrinama PVPS 32 straipsnyje nustatytais įsipareigojimais.

7.3.8.3. Nuosaikus pelnas

(1097) Nuostatos dėl nuosaikaus pelno išdėstytos VESP bendrųjų nuostatų 33–38 punktuose.

(1098) 33 punkte nuosaikus pelnas apibrėžiamas kaip kapitalo grąžos norma, kurios reikėtų vidutinei įmonei, svarstančiai, ar teikti visuotinės ekonominės svarbos paslaugą visu pavedimo laikotarpiu, ir kurią apskaičiuojant atsižvelgiama į rizikos mastą. Rizikos mastas priklauso nuo sektoriaus, paslaugos rūšies ir kompensavimo mechanizmo ypatumų. Tačiau 34 punkte numatyta, kad, siekiant nustatyti, koks pelnas nuosaikus, tinkamai pagrįstais atvejais gali būti remiamasi kitais nei kapitalo grąžos norma pelno dydžio rodikliais, pavyzdžiui, vidutine nuosavo kapitalo grąža per pavedimo laikotarpį, panaudoto kapitalo grąžos norma, turto grąža ar pardavimo grąža.

(1099) Bendrųjų nuostatų 35 punkte nustatyta: kad ir koks rodiklis būtų pasirinktas, valstybė narė turi pateikti Komisijai įrodymus, kad numatytas pelnas neviršija to, ko reikėtų vidutinei įmonei, svarstančiai, ar teikti paslaugą, pavyzdžiui, nurodydama grąžą, pasiektą vykdant konkurencinėmis sąlygomis sudarytas panašias sutartis.

(1100) Kaip nurodyta 310 konstatuojamojoje dalyje, PVPS 39 straipsnyje nustatyta, kad nuosaikus pelnas atitinka einamųjų pajamų neatskaičius mokesčių ir palūkanų už VESP veiklą, įskaitant kompensaciją, santykį su apyvarta, kaip nurodyta 9 priede (veiklos marža). Kiekvieno maršruto nuosaikus pelnas per visą sutarties galiojimo laikotarpį neturi viršyti 2,13 %.

(1101) Šis didžiausias pelnas gaunamas iš PVPS rangovų pateiktų finansinių pasiūlymų (9 priedas), o Prancūzijos valdžios institucijos jį palygino su vidutine kitų Europos laivybos bendrovių veiklos marža (311 konstatuojamoji dalis). Sutarties nuostatose, susijusiose su nuosaikiu pelnu, taip pat nustatyta, kad didžiausia pelno norma jokiomis aplinkybėmis negali būti didinama, išskyrus rinkos sutrikdymo atvejus ir atlikus papildomą nepriklausomą tyrimą, pateisinantį šios normos didinimą.

(1102) Komisija visų pirma pažymi, kad veiklos maržos rodiklis, o ne kapitalo grąžos norma, yra pagrįstas ir tinkamai pateisinamas rodiklis pelno dydžiui šiuo atveju įvertinti.

(1103) Prancūzijos valdžios institucijos paaiškino, kad šiuo atveju neįmanoma apskaičiuoti laivybos bendrovių, kurios išsinuomoja arba užsako laivus, kapitalo grąžos normos, kuri VESP bendrosiose nuostatose apibrėžiama kaip vidinė grąžos norma, kurią įmonė gauna iš investuoto kapitalo projekto įgyvendinimo laikotarpiu, nes nėra pradinių investicijų į konkrečias paslaugas pagal PVPS. Komisija taip pat pažymi, kad apskaitos duomenys (pvz., veiklos marža) taip pat buvo naudojami ankstesniuose VESP sprendimuose siekiant įvertinti nuosaikaus pelno dydį ([300]).

(1104) „Corsica Ferries“ ginčija nuosaikaus pelno apskaičiavimą pagal einamąsias pajamas iki apmokestinimo (arba veiklos maržą), nes, įmonės nuomone, gavėjų pelno ir nuostolio ataskaitoje duomenys apie VESP išlaidas sunkiai pastebimi, tačiau verčia imtis ginčijamo išlaidų punktų paskirstymo tarp įvairių VESP ir ne VESP (504 konstatuojamoji dalis). Tačiau Komisija pažymi, kad VESP teikėjai 9 priede turi pateikti išsamų savo apskaičiuotų ir faktinių kaštų suskirstymą. Be to, Komisija mano, kad 9 priede nustatyti kaštų paskirstymo principai ir konkrečios kaštų paskirstymo formulės, skirtos su VESP susijusiems numatomiems kaštams apskaičiuoti, yra pagrįsti ir protingi, kaip paaiškinta 1079–1089 konstatuojamosiose dalyse.

(1105) Be to, kaip nurodyta sprendime pradėti procedūrą, lyginamojo tyrimo naudojimas siekiant įvertinti nuosaikaus pelno dydį yra tinkamas metodas ([301]). Komisija taip pat pažymi, kad „Corsica Ferries“ savo pastabose neginčijo šio rinkos tyrimo rezultatų svarbos.

(1106) Atsižvelgdama į tai, kad PVPS numatytas didžiausias 2,13 % pelnas, t. y. gerokai mažesnis, nei nustatyta Prancūzijos valdžios institucijų užsakytame lyginamajame tyrime, ir į tai, kad šio pelno dydžio iš esmės negalima padidinti *ex post*, Komisija mano, kad PVPS nustatytas pelnas neviršija nuosaikaus dydžio, todėl PVPS atitinka VESP bendrųjų nuostatų 33–38 punktus.

7.3.8.4. Našumo paskatos

(1107) VESP bendrųjų nuostatų 39 punkte nustatyta, kad, rengdamos kompensavimo metodą, valstybės narės turi skatinti teikti našias kokybiškas VESP, nebent jos gali reikiamai pagrįsti, kad taip daryti neįmanoma arba netikslinga.

(1108) 40 ir 41 punktuose valstybėms narėms paliekama diskrecija dėl tokių paskatų formos. Tačiau 42 ir 43 punktuose numatyta, kad bet koks našumo skatinimo mechanizmas turi būti grindžiamas pavedime išdėstytais objektyviais, išmatuojamais kriterijais ir vertinamas nuo VESP teikėjo nepriklausomam subjektui atliekant skaidrią *ex post* analizę. Be to, didesnis našumas turėtų būti pasiekiamas nepakenkiant teikiamos paslaugos kokybei ir turėtų būti laikomasi Sąjungos teisės aktuose nustatytų reikalavimų.

(1109) Kaip nurodyta 302 konstatuojamojoje dalyje, veiklos kaštų kompensavimui taikomas našumo mechanizmas nustatytas PVPS 35 straipsnio 3 dalyje. Praktikoje našumo mechanizmas įtraukiamas į veiklos kaštų kompensavimo indeksavimą, jei kompensacijos suma padidėja mažiau nei reali infliacija. Be to, PVPS 35 straipsnio 4 dalyje reikalaujama, kad faktinė kompensacijos suma būtų mokama remiantis viešųjų paslaugų teikėjų OTC prekybai pateikta metine ataskaita. Pagal PVPS 46 straipsnį, į metinę ataskaitą turi būti įtraukta atnaujinta veiklos sąskaita tokia pačia forma kaip ir laikinoji veiklos sąskaita (9 priedas), atsižvelgiant į išlaidų

([300]) Žr., pavyzdžiui, 2012 m. sausio 25 d. Komisijos sprendimą 2012/321/ES dėl priemonės SA.14588 (C 20/09), kurią Belgija įgyvendino remdama bendrovę „De Post-La Poste“ (šiuo metu – *bpost*), (OL L 170, 2012 6 29, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/321/oj), 2014 m. rugpjūčio 1 d. sprendimą byloje SA.35608 – Graikijos paštas – Kompensacija už universaliųjų pašto paslaugų finansavimą (OL C 348, 2014 10 3, p. 48) ir 2016 m. sausio 29 d. sprendimą byloje SA.41702 – Airija – Rizikos suvienodinimo sistema (OL C 104, 2016 3 18, p. 2).

([301]) Ši metodika buvo taikoma 2021 m. birželio 17 d. Komisijos sprendime (ES) 2022/348 dėl priemonių SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), kurias Italija ir Toskanos regionas taikė bendrovei „Toremar“ ir ją įsigijusiai bendrovei „Moby“, (OL L 64, 2022 3 2, p. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/348/oj).

indeksavimą, kartu pateikiant pastabą, kurioje palyginami ir paaiškinami faktinių ir numatomų pajamų ir išlaidų skirtumai. Prancūzijos valdžios institucijų teigimu, auditą atlieka išorės auditorius, kurį konkurso tvarka parenka OTC. Todėl faktinė kompensacijos suma grindžiama skaidriu *ex post* vertinimu, kurį atlieka nuo VESP teikėjo nepriklausomas subjektas.

(1110) Be to, Komisija pažymi, kad kompensacijos sumos *ex post* kontrolės mechanizmas, kaip nustatyta PVPS 35 straipsnio 1 dalyje, taip pat numato tam tikras našumo paskatas. PVPS 35 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad kompensacijos permokos atveju (visų pirma, jei VESP skirtų laivų pajėgumai naudojami komercinėms paslaugoms), koncesininkai gali pasilikti pusę bet kokios perteklinės kompensacijos, bet ne daugiau kaip 5 % kompensacijos. Tai, kad VESP teikėjams leidžiama pasilikti dalį kompensacijos permokos, kai tinkama, skatina juos kuo veiksmingiau išnaudoti laivo pajėgumus. Visų pirma skatinama naudoti pajėgumus, kurie iš esmės skirti VESP, komercinėms paslaugoms, jei priešingu atveju šie pajėgumai liktų nepanaudoti, taip sumažinant VESP kaštus.

(1111) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija laikosi nuomonės, kad VESP bendrųjų nuostatų 40–43 punktų reikalavimai yra įvykdyti.

(1112) „Corsica Ferries“ teigia, kad našumo mechanizmas, numatytas PVPS 35 straipsnio 3 dalyje, neatitinka tikslo, nes PVPS 35 straipsnio 3 dalyje apibrėžta kompensavimo formulė yra akivaizdžiai klaidinga (512 ir 513 konstatuojamosios dalys). Visų pirma „Corsica Ferries“ teigia, kad taikant indeksavimo formulę rangovų įmonėms bus suteikta daugiau nei infliacija indeksuota valstybės kompensacija. Tačiau Komisija mano, kad šis argumentas nepagrįstas.

(1113) Kaip paaiškino Prancūzijos valdžios institucijos, koncesininkų preliminarioje veiklos sąskaitoje (9 priedas) pateikti duomenys apie kiekvieną pirkimo dalį grindžiami 2023 m. nominaliosiomis vertėmis. Kiekvienais metais pagal PVPS 35 straipsnio 3 dalyje nustatytą formulę atnaujinama nominalioji veiklos kaštų kompensacijos suma, kad būtų atspindėtos realiosios vertės (t. y. pakoreguotos pagal infliaciją). PVPS 35 straipsnio 3 dalyje pateikta formule užtikrinama, kad per metus faktiškai sumokėta kompensacija padidėtų mažiau nei infliacija.

(1114) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad VESP bendrųjų nuostatų 39–43 punktuose nurodyti našumo mechanizmo reikalavimai yra įvykdyti ir kad „Corsica Ferries“ tvirtinimas yra nepagrįstas.

7.3.8.5. Nuostatos, taikytinos įmonėms, taip pat vykdančioms su VESP teikimu nesusijusią veiklą arba teikiančioms kelias VESP

(1115) VESP bendrųjų nuostatų 44 punkte nustatyta, kad, kai įmonė vykdo su VESP teikimu susijusią ir nesusijusią veiklą, vidaus ataskaitose išlaidos ir pajamos, susijusios su VESP, turi būti atskirtos nuo išlaidų ir pajamų, susijusių su kitomis paslaugomis, laikantis 31 punkte nustatytų principų. Kai teikti kelias VESP įmonei paveda skirtingos institucijos arba skiriasi VESP pobūdis, turi būti sudarytos sąlygos įmonės vidaus ataskaitose patikrinti, ar kompensacija nepermokėta kiekvienos VESP atveju.

(1116) Kaip nurodyta 293 konstatuojamojoje dalyje, PVPS 30 straipsnyje nustatyta, kad rangovo vidaus sąskaitose turi būti atskirai nurodytos išlaidos ir pajamos, susijusios su VESP ir kitomis paslaugomis, atsižvelgiant į visų tiesioginių išlaidų, reikalingų VESP teikti, paskirstymo formules ir į tinkamą netiesioginių išlaidų, bendrų tiek VESP, tiek komercinei veiklai, dalį. Komisija pažymi, kad PVPS 9 priede pateiktos paskirstymo formulės pagal kiekvieną rangovų išlaidų punktą. PVPS 46 straipsnyje taip pat nustatyta, kad kiekvienais metais rangovai turi parengti metinę veiklos ataskaitą (įskaitant atnaujintą 9 priedą), kurioje atskirai nurodomos faktinės pajamos ir išlaidos, susijusios su VESP ir su komercine veikla, kurias nagrinės OTC.

(1117) Todėl Komisija laikosi nuomonės, kad yra laikomasi VESP bendrųjų nuostatų 44 punkto.

7.3.8.6. Kompensacijos permoka

(1118) VESP bendrųjų nuostatų 49 punkte nustatyta, kad valstybės narės turi užtikrinti, kad įmonės negautų didesnės nei pagal šios dalies reikalavimus nustatytos kompensacijos. Komisijos prašymu jos turi pateikti įrodymus. Jos turi atlikti reguliarias patikras arba užtikrinti, kad patikros būtų atliktos baigiantis pavedimo vykdymo laikotarpiui ir bet kokiu atveju bent kas trejus metus.

(1119) Kaip aprašyta 312–317 konstatuojamosiose dalyse, Prancūzijos valdžios institucijos kasmet *ex post* tikrins rangovams sumokėtos kompensacijos sumą, siekdamos užtikrinti, kad dėl faktinio laivų naudojimo nebūtų kompensacijos permokos.

(1120) Pirma, reikėtų pažymėti, kad kompensacijos už kiekvieną pirkimo dalį suma, *ex ante* apskaičiuota preliminarioje veiklos sąskaitoje (9 priedas), yra pagrįsta minimaliu metinių kelionių į abi puses skaičiumi arba baziniu eismu, kurio reikalaujama pagal VESP (t. y. įskaitant keičiamo laiko keliones į abi puses, bet neįskaitant papildomų reisų į abi puses).

(1121) Kalbant apie pagrindinį eismą, kompensacija apskaičiuojama pagal paskirstymo formules, kurios bus nustatytos visam sutarties galiojimo laikotarpiui (307 konstatuojamoji dalis), išskyrus atvejus, kai atlikus *ex post* patikrinimą 9 priede nustatyta paskirstymo formulė ir faktinio VESP teikimo nulemta paskirstymo formulė nesutampa. Taigi šis mechanizmas leidžia prireikus *ex post* sumažinti veiklos, investicijų ir kuro sąnaudų kompensavimo sumą, atsižvelgiant į faktinį laivų naudojimą. Tai reiškia, kad tuo atveju, kai VESP veiklai skirti laivų pajėgumai iš tikrųjų naudojami komercinei paslaugai, bus pakoreguotos 9 priede nustatytos paskirstymo formulės, taigi ir kompensacija.

(1122) Be to, nebus kompensuojama už neįvykdytus reisus (315 konstatuojamoji dalis).

(1123) OTC atlieka kompensacijos apskaičiavimo *ex post* patikrą remiantis koncesininkų metine ataskaita, į kurią įtraukiama atnaujinta veiklos sąskaita tokiu pat formatu kaip ir laikinoji veiklos sąskaita (9 priedas), kartu su pranešimu, kuriame palyginami ir paaiškinami faktinių ir numatomų pajamų ir išlaidų skirtumai. Rangovas sumokės kompensaciją CdC, jei bus skirtumas tarp kompensacijos sumos, gautos iš laikinosios veiklos sąskaitos, ir sumos, gautos iš atnaujintos veiklos sąskaitos.

(1124) Kalbant apie papildomas keliones į abi puses, visa paslauga yra laikoma VESP. Kaip nurodyta 306 konstatuojamojoje dalyje, PVPS 38 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad kompensacija už papildomą reisą į abi puses, jei jis vykdomas, yra mažesnė iš šių sumų: i) numatoma kompensacijos suma už vieną reisą į abi puses, nurodyta 9 priede (laikinoji veiklos sąskaita), ir ii) suma, gauta iš atnaujintos veiklos sąskaitos, į kurią įtrauktos faktinės grynosios išlaidos, patirtos vykdant papildomą reisą į abi puses, ir kuri yra metinės ataskaitos dalis. Komisija mano, kad toks požiūris yra pagrįstas siekiant išvengti kompensacijos permokos.

(1125) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija mano, kad Prancūzijos valdžios institucijų požiūris yra tinkamas siekiant išvengti kompensacijos permokos rizikos.

(1126) Kiek tai susiję su kompensacijos permokos grąžinimu, pagal PVPS 35 straipsnio 1 dalį koncesininkai gali pasilikti pusę sumokėtos kompensacijos permokos, bet ne daugiau kaip 5 % kompensacijos. „Corsica Ferries“ teigia, kad dėl to atsirastų kompensacijos permoka (505 konstatuojamoji dalis).

(1127) Komisija mano, kad šį teiginį reikėtų atmesti. Kaip nurodyta 1110 konstatuojamojoje dalyje, tai, kad VESP teikėjams leidžiama išlaikyti dalį kompensacijos permokos, kai tinkama, skatina viešųjų paslaugų teikėjus kuo veiksmingiau išnaudoti laivo pajėgumus. Kalbant apie nevykdomus reisus, pažymėtina, kad kelionę į abi puses OTC gali atšaukti tik nenugalimos jėgos aplinkybių arba nenumatytų aplinkybių atveju, susitarus su koncesininkais (291 konstatuojamoji dalis). Todėl tai, kad gavėjams, kuriems taikomos priemonės, nekompensuojami bent pastovieji kaštai, susiję su atšauktu reisu į abi puses, gali būti laikoma gana apdairiu požiūriu. Bet kuriuo atveju suma, kurią viešųjų paslaugų teikėjai gali pasilikti esant kompensacijos permokai, negali viršyti 5 % kompensacijos.

(1128) Kaip nurodyta 503–511 konstatuojamosiose dalyse, „Corsica Ferries“ pateikia papildomų argumentų, kad įrodytų, jog PVPS sąlygų nepakanka, kad būtų išvengta kompensacijos permokos rizikos. Šie argumentai turi būti atmesti.

(1129) *Pirma*, „Corsica Ferries“ pažymi, kad VESP bendrosiose nuostatose reikalaujama, kad apskaičiuojant kompensacijos dydį į pelną, susijusį su komercine veikla, būtų atsižvelgiama tik tuo atveju, jei VESP teikėjams suteikiamos specialios arba išimtinės teisės ir jeigu šis pelnas viršija nuosaikų pelną. Tačiau, kaip nurodyta 1016–1096 konstatuojamosiose dalyse, šios dvi aplinkybės šiuo atveju neįrodytos.

(1130) *Antra*, kaip nurodyta 1079–1089 konstatuojamosiose dalyse, taikomos kaštų paskirstymo formulės yra objektyvios ir pakankamai pagrįstos, kad būtų kuo labiau sumažinta per didelės kompensacijos už VESP paslaugų teikimą rizika.

(1131) *Trečia*, sąvoka „veiklos nulemta formulė“ yra aiški ir turi būti suprantama atsižvelgiant į Prancūzijos valdžios institucijų nustatytus bendruosius kaštų paskirstymo principus, kurie buvo pristatyti konkurso dėl PVPS dalyviams (308 konstatuojamoji dalis). Bet kuriuo atveju PVPS 35 straipsnio 1 dalyje ir 37 straipsnio 1 dalyje ši sąvoka išsamiau apibrėžta kaip „paskirstymo formulė, nulemta faktinės veiklos (faktinių išlaidų ir pajamų, faktinės laivų eksploatacijos ir pan.)“.

(1132) Ketvirta, kitaip nei teigia „Corsica Ferries“, priemonių gavėjų gautas komercinis pelnas, kuris pagal PVPS 32 straipsnį (296 konstatuojamoji dalis) turi būti reinvestuotas siekiant pagerinti VESP aplinkos kokybę, nėra neteisėta investicinė pagalba. Pirma, komercinis pelnas nėra valstybiniai ištekliai. Antra, kaip jau minėta, kaštų paskirstymo formulės yra aiškiai apibrėžtos, todėl galima atmesti bet kokį iš komercinio pelno finansuojamų investicijų kryžminį subsidijavimą.

(1133) Galiausiai taip pat reikia atmesti „Corsica Ferries“ argumentą, kad baigus galioti PVPS rangovai gauna nerealizuoto laivų kapitalo prieaugį, kuris atsiranda dėl to, kad nusidėvėjimo ir nuomos mokesčiai, kompensuojami pagal CFI, viršija ekonominį laivų nuvertėjimą per tą patį laikotarpį. Nors Komisija pripažįsta, kad konkrečiu atveju gali būti skirtumas tarp turto ekonominio tarnavimo laiko ir laikotarpio, per kurį įmonė nudėvi turtą, nėra akivaizdžiai neteisinga apskaičiuojant kompensacijos dydį, kaip yra šiuo atveju, naudoti nusidėvėjimą, atsiradusį taikant tuos pačius nusidėvėjimo principus, kuriuos įmonė taiko apskaitos tikslais ir kurie atitinka jūrų sektoriaus praktiką.

(1134) Visų pirma, per oficialią tyrimo procedūrą Prancūzijos valdžios institucijos patvirtino, kad galutinėje 9 priedo versijoje laivų nuvertėjimo apskaičiavimo metodas yra tiesinis nusidėvėjimas, o nusidėvėjimo laikotarpį kandidatai nustatė pagal laivų eksploatavimo trukmę jūrų krovinių ir keleivių vežimo sektoriuje, kuri vidutiniškai yra 30 metų.

7.3.8.7. Išvada dėl kompensacijos sumos

(1135) Remdamasi 1071–1133 konstatuojamosiose dalyse išdėstytais argumentais, Komisija mano, kad Prancūzijos valdžios institucijos įvykdė VESP bendrųjų nuostatų 2.8 skirsnyje nustatytas sąlygas dėl kompensacijos sumos, visų pirma susijusias su grynosiomis išlaidomis, išlaidų paskirstymo metodu, nuosaikiu pelnu, našumo paskatomis ir kompensacijos permoka.

7.3.9. *Papildomi reikalavimai, kurie gali būti reikalingi, kad prekybos plėtojimui nebūtų daroma tokio poveikio, koks prieštarautų Sąjungos interesams*

(1136) VESP bendrųjų nuostatų 51 punkte nustatyta, kad paprastai 2.1–2.8 dalyse išdėstytų reikalavimų užtenka, kad pagalba neiškraipytų konkurencijos taip, kad tai prieštarautų Sąjungos interesams.

(1137) VESP bendrųjų nuostatų 52 punkte nustatyta, jog tačiau gali pasitaikyti, kad tam tikromis išimtinėmis aplinkybėmis gali likti neišspręstos didelio konkurencijos iškraipymo vidaus rinkoje problemos, o pagalba gali daryti prekybai tokį poveikį, koks prieštarautų Sąjungos interesams. Tokiu atveju, kaip numatyta VESP bendrųjų nuostatų 53 punkte, Komisija apsvarstys, ar tokį iškraipymą galima sumažinti, valstybėms narėms nustatant sąlygas arba įpareigojimus, kad siūloma priemonė būtų suderinama.

(1138) VESP bendrųjų nuostatų 54 punkte nustatyta, kad didelis konkurencijos iškraipymas, kuris prieštarautų Sąjungos interesams, galėtų atsirasti tik išimtinėmis aplinkybėmis. Komisija savo dėmesį turėtų sutelkti tik į tokius iškraipymus, kai pagalba daro didelį neigiamą poveikį kitoms valstybėms narėms ir vidaus rinkos veikimui, pavyzdžiui, dėl to, kad svarbių ekonomikos sektorių įmonės negali pasiekti tokio veiklos masto, kuris joms leistų veikti veiksmingai.

(1139) VESP bendrųjų nuostatų 55–59 punktuose pateikiami penki atvejai, kai Komisija turėtų atlikti išsamią konkurencijos iškraipymo analizę, kaip numatyta VESP pagrindų 52 punkte.

(1140) VESP bendrųjų nuostatų 55 punkte nustatyta, kad toks konkurencijos iškraipymas gali atsirasti, kai VESP pavedimo trukmė negali būti pateisinama objektyviais kriterijais (pavyzdžiui, poreikiu amortizuoti ilgalaikį neperleidžiamą turtą) arba kai pavedime susiejamos įvairios užduotys (kurios paprastai įtraukiamos į atskirus pavedimus, neprarandant socialinės naudos ir nesukeliant papildomų paslaugų teikimo išlaidų našumo ir veiksmingumo atžvilgiu). Tokiu atveju Komisija turėtų išnagrinėti, ar ta pati viešoji paslauga galėtų būti teikiama mažiau iškraipant konkurenciją, pvz., parengiant trumpesnės trukmės arba labiau apriboto tikslo pavedimą arba atskirus pavedimus.

(1141) Šiuo atveju Komisija mano, kad pavedimo trukmė yra pagrįsta objektyviais kriterijais (7.3.4 skirsnis). Be to, PVPS tenkina aiškiai nustatytą viešosios paslaugos poreikį ir numato proporcingus viešųjų paslaugų įsipareigojimus šiems poreikiams patenkinti. Taigi PVPS taikymo sritis negalėjo būti siauresnė. Galiausiai Prancūzijos valdžios institucijos numatė sudaryti paslaugų viešojo pirkimo sutartis dėl kiekvieno jūrų maršruto, kurio atžvilgiu yra krovinių ir keleivių vežimo viešųjų paslaugų poreikiai, ir numatė atskirus pavedimus. Todėl šiuo atveju nereikia atlikti išsamios konkurencijos iškraipymo analizės remiantis VESP bendrųjų nuostatų 55 punktu.

(1142) VESP bendrųjų nuostatų 56 punkte numatyta, kad išsamesnio vertinimo gali prireikti tada, kai valstybė narė nesurengusi konkurencingos atrankos procedūros paveda viešosios paslaugos teikėjui užduotį teikti VESP nerezervuotoje rinkoje, kurioje jau teikiamos labai panašios paslaugos arba kai galima tikėtis, kad tokios paslaugos turėtų būti greitai teikiamos be VESP pavedimo. Toks neigiamas poveikis prekybos plėtrai gali būti dar didesnis, jei VESP siūloma už mažesnę nei kito rinkoje veikiančio ar potencialaus paslaugų teikėjo kainą ir taip trukdoma patekti į rinką. Komisija netrukdo valstybei narei naudotis didele veiksmų laisve nustatant VESP, tačiau gali pareikalauti padaryti pakeitimus, pvz., skiriant pagalbą, tais atvejais, kai ji gali pagrįstai įrodyti, kad tą pačią VESP būtų galima teikti naudotojams tokiomis pačiomis sąlygomis, mažiau iškraipant konkurenciją ir valstybei narei pigesne kaina.

(1143) Šiuo atveju Komisija pažymi, kad Prancūzijos valdžios institucijos nesudarė PVPS nerengdamos viešojo pirkimo procedūros. Todėl šiuo atveju VESP bendrųjų nuostatų 56 punktas netaikytinas. Bet kuriuo atveju Komisija mano, kad Prancūzijos valdžios institucijos aiškiai nustatė kelis viešųjų paslaugų poreikius maršrutuose tarp Korsikos ir Marselio uosto, kurių negalėjo patenkinti kiti panašūs komerciniai reisai iš Tulono / Nicos uostų ir į juos. Jos taip pat nustatė, kad nebuvo alternatyvaus metodo, kuris mažiau ribotų konkurenciją mažesne kaina valstybei. Todėl šiuo atveju nereikia atlikti išsamios konkurencijos iškraipymo analizės remiantis VESP bendrųjų nuostatų 55 punktu.

(1144) Komisija taip pat pažymi, kad PVPS daugiausia susijusios su nevelkamųjų krovinių jūrų transporto paslaugomis, kurių atžvilgiu neginčijama, kad tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos yra visiškas rinkos nepakankamumas, o tik Marselio uostas turi pakankamus tvarkymo pajėgumus.

(1145) Komisija taip pat pažymi, kad velkamųjų krovinių vežimas, kurio atžvilgiu Prancūzija nustatė dalinį Tulono ir Marselio uostų pakeičiamumą, yra susijęs tik su 20 % visos velkamųjų krovinių vežimo paklausos ir 4 % visos krovinių vežimo paklausos ([302]). Atsižvelgiant į tai, kad šis kiekis yra ribotas, rinkos iškraipymas yra minimalus ir neturi realaus poveikio konkurencijai.

(1146) Be to, Marselio–Propriano maršruto PVPS, kuri taip pat apima keleivių vežimą, taip pat išsprendžia visišką susisiekimo su Propriano uostu rinkos nepakankamumą. Todėl ši PVPS negali lemti stūmimo iš rinkos ar konkurencijos apribojimo arba diskriminacinės priemonės, kaip apibrėžta VESP bendrosiose nuostatose ir Kabotažo reglamente.

(1147) Taip pat reikėtų pažymėti, kad Marselio uostas turi daug pajėgumų, kad veiklos vykdytojas, kaip antai „Corsica Ferries“, galėtų teikti paslaugas iš šio uosto. Tai patvirtina visi Komisijai per oficialią tyrimo procedūrą pateikti įrodymai.

(1148) 57 punkte nustatyta, kad reikia atidžiau išnagrinėti atvejus, kai paslaugos įpareigojimo pavedimas susijęs su specialiomis arba išimtinėmis teisėmis, kurios konkurenciją vidaus rinkoje apriboja taip, kad tai prieštarautų Sąjungos interesams.

(1149) Šiuo atveju Komisija mano, kad PVPS nesuteikia jokių specialių ar išimtinių teisių. Todėl šiuo atveju 57 punktas netaikytinas.

(1150) 58 punkte nustatyta, kad Komisija atkreips dėmesį į tokias situacijas, kai pagalba sudaro įmonei sąlygas finansuoti sunkiai nukopijuojamos infrastruktūros diegimą arba naudojimą ir išstumti iš VESP rinkos ar kitų susijusių prekybos sričių kitus veiklos vykdytojus.

(1151) Šiuo atveju Komisija mano, kad nagrinėjamos PVPS nėra susijusios su infrastruktūra, kurią sunku nukopijuoti, ir kad jų finansavimas nesuteikia koncesininkams galimybės finansuoti tokios infrastruktūros kūrimą ar naudojimą. Todėl šiuo atveju 58 punktas netaikytinas.

(1152) Galiausiai, kaip nustatyta 59 punkte, jei konkurencija iškraipoma dėl to, kad pavedimas trukdo veiksmingai įgyvendinti arba vykdyti Sąjungos teisės aktus, kuriais siekiama užtikrinti tinkamą vidaus rinkos veikimą, Komisija išnagrinės, ar viešąją paslaugą būtų galima teikti taip pat gerai, tačiau mažiau iškraipant konkurenciją, pavyzdžiui, visiškai įgyvendinant sektorinius Sąjungos teisės aktus.

(1153) Šiuo atveju Komisija pažymi, kad PVPS netrukdo veiksmingai įgyvendinti arba vykdyti galiojančių teisės aktų, nes Prancūzijos valdžios institucijos griežtai laikėsi galiojančiuose sektoriniuose teisės aktuose, t. y. Kabotažo reglamente, nustatytų principų.

(1154) Todėl šiuo atveju nereikia atlikti išsamios konkurencijos iškraipymo analizės remiantis VESP bendrųjų nuostatų 55 punktu.

([302]) Krovinių vežimo paklausos įvertis grindžiamas istoriniais duomenimis (224 konstatuojamoji dalis), iš kurių matyti, kad 2016–2020 m. velkamieji kroviniai sudarė tik apie 20 % visų krovinių, vežtų tarp Marselio ir Korsikos (54 konstatuojamoji dalis). Atsižvelgiant į tai, kad 20 % velkamųjų krovinių vežimo tarp Marselio ir Tulono paklausos galima pakeisti, laikoma, kad pakeisti galima tik 4 % visos krovinių vežimo tarp Marselio ir Tulono paklausos.

7.3.10. *Tam tikros su VESP susijusios informacijos skelbimo reikalavimai*

(1155) VESP bendrųjų nuostatų 60 punkte nustatyta: „Kai valstybė narė teikia kompensaciją už VESP, kuriai galioja šis komunikatas, internetu arba kitu tinkamu būdu ji turi paskelbti tokią informaciją:

— viešųjų konsultacijų ar kitų tinkamų priemonių, minėtų 14 punkte, rezultatus,

— su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų pobūdį ir trukmę,

— įmonę ir, jei tinkama, teritoriją,

— kiekvienais metais įmonei skirtas pagalbos sumas“.

(1156) Šiuo atveju Komisija pažymi, kad Prancūzijos valdžios institucijos paskelbė informaciją, kurios reikalaujama pagal VESP bendrųjų nuostatų 60 punktą ([303]), išskyrus metines pagalbos gavėjams skirtos pagalbos sumas, kurios bus paskelbtos atlikus šios informacijos auditą.

(1157) Todėl Komisija laikosi nuomonės, kad VESP bendrųjų nuostatų 60 punkto reikalavimai yra įvykdyti.

7.3.11. *Išvada dėl priemonių suderinamumo*

(1158) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad priemonės atitinka VESP bendrąsias nuostatas ir Kabotažo reglamentą. Todėl PVPS yra suderinamos su vidaus rinka.

8. **IŠVADOS**

(1159) Komisija nusprendžia, kad Prancūzija neteisėtai vykdė PVPS, pažeisdama SESV 108 straipsnio 3 dalį, o tai yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Tačiau PVPS yra suderinamos su vidaus rinka,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

1. Finansinė kompensacija, kurią Prancūzija suteikė įmonėms „Corsica Linea“ ir „La Méridionale“ (atskirai arba kartu) pagal penkias paslaugų viešojo pirkimo sutartis, susijusias su susisiekimu jūrų transportu su Korsika iš Marselio uosto ir į jį 2023–2030 m., iš viso 853,6 mln. EUR, yra valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį.

2. 1 dalyje nurodyta valstybės pagalba, kurią Prancūzija suteikė neteisėtai pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 3 dalį, yra suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 106 straipsnio 2 dalį.

([303]) Viešų konsultacijų rezultatai skelbiami adresu 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 (žiūrėta 2024 m. spalio 18 d.), o informacija kitais klausimais – https://www.isula.corsica/assemblea/docs/rapports/2022E6370-.pdf (žiūrėta 2024 m. spalio 18 d.).

2 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Prancūzijos Respublikai.

Priimta Briuselyje 2024 m. lapkričio 26 d.

Komisijos vardu
Margrethe VESTAGER
Vykdomoji pirmininko pavaduotoja