Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2025/2453

30.12.2025

BESLUIT (EU) 2025/2453 VAN DE COMMISSIE

van 26 november 2024

betreffende zaak SA.101557 (2023/NN, ex-2022/PN) — Frankrijk — scheepvaartverbinding met Corsica (2023-2030)

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2024) 8473)

(Slechts de tekst in de Franse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 108, lid 2, eerste alinea,

Gezien de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en met name artikel 62, lid 1, punt a),

Na de belanghebbenden overeenkomstig de genoemde artikelen te hebben aangemaand hun opmerkingen te maken ([1]), en gezien deze opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt:

1. PROCEDURE

1.1. Fase voorafgaand aan de aanmelding

(1) De Franse autoriteiten hebben de Commissie bij brief van 17 januari 2022 meegedeeld dat het Office des transports de la Corse (hierna: "OTC") stappen had ondernomen om vast te stellen of er behoefte was aan een openbare dienst met betrekking tot de scheepvaartverbinding tussen Corsica en continentaal Frankrijk. De Commissie heeft op 19 januari 2022 een procedure van voorafgaande aanmelding ingeleid, geregistreerd onder nummer SA.101557. Bij brieven van 19, 25 en 27 januari 2022 hebben de Franse autoriteiten hun eerste opmerkingen aan de Commissie toegezonden.

(2) Bij brieven en e-mails van 4 en 15 februari en 22 maart 2022 heeft de Commissie de Franse autoriteiten om aanvullende informatie gevraagd. De autoriteiten hebben hun antwoorden ingediend op 15 februari, 7 en 31 maart 2022.

(3) Bij brieven van 15 maart, 8 april en 19 en 20 mei 2022 hebben de Franse autoriteiten de Commissie in kennis gesteld van hun voornemen om vijf overeenkomsten inzake delegatie van openbare diensten toe te kennen voor het verrichten van diensten voor het zeevervoer van goederen en passagiers tussen de haven van Marseille en elk van de vijf havens van Corsica (Ajaccio, Bastia, Porto-Vecchio, Propriano en L'Île-Rousse) voor een periode van acht jaar (2023-2030) (hierna: "de DOD-overeenkomsten" of "de steunmaatregelen").

(4) Bij brieven en e-mails van 20 april, 30 mei, 12 juli, 11 augustus, 3, 18, 21, 23 en 30 november en 1 en 2 december 2022 heeft de Commissie de Franse autoriteiten om aanvullende informatie gevraagd. De autoriteiten hebben hun antwoorden ingediend bij brieven en e-mails van 7 en 22 juni, 22 en 27 juli, 10, 13 en 14 oktober, 8, 10, 11, 17, 22, 24, 25 en 30 november en 1 en 2 december 2022.

(5) Tijdens de fase voorafgaand aan de aanmelding hebben er op 1, 17 en 22 februari, 18 maart, 5 april, 28 juni, 11 juli en 15, 21 en 30 november 2022 gesprekken plaatsgevonden tussen de Commissie en de Franse autoriteiten. Met het oog op de voorbereiding of follow-up van deze bijeenkomsten hebben de Franse autoriteiten op 21 februari, 22 maart en 12 juli 2022 aanvullende informatie verstrekt.

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

(6) Tegelijkertijd ontving de Commissie algemene informatie van een derde partij op 14 april, 17, 21, 22, 30 juni, 25 juli, 2, 30 september, 5, 26 oktober en 2 december 2022, en op 30 en 31 januari 2023.

1.2. Aanmelding van de steunmaatregelen door de Franse autoriteiten en klacht van Corsica Ferries

(7) Op 27 december 2022 hebben de Franse autoriteiten de DOD-overeenkomsten langs elektronische weg bij de Commissie aangemeld. Omdat deze aanmelding onvolledig was, heeft de Commissie de Franse autoriteiten op 16 februari 2023 om aanvullende informatie gevraagd. De autoriteiten hebben hun aanmelding aangevuld bij e-mails van 5 april en 2 mei 2023.

(8) Op 23 maart 2023 heeft Corsica Ferries bij de Commissie een formele klacht ingediend, waarin zij de wettigheid en verenigbaarheid van de steunmaatregelen betwist, met name in het licht van het recht op staatssteun.

(9) De Commissie heeft deze klacht doorgezonden aan de Franse autoriteiten en heeft op 11 april en 5 juni 2023 om aanvullende informatie gevraagd. De Franse autoriteiten hebben hun opmerkingen over de klacht en aanvullende informatie ingediend op 28 juni, 28 juli en 27 oktober 2023.

(10) Corsica Ferries heeft bij e-mails van 13 oktober en 20 december 2023 ook aanvullende informatie verstrekt met betrekking tot haar klacht. De Commissie heeft deze aanvullende informatie op 21 december 2023 aan de Franse autoriteiten toegezonden. De autoriteiten hebben hierop geantwoord bij e-mail van 6 februari 2024.

1.3. Inleiding van de formele onderzoeksprocedure voor de beoordeling van de steunmaatregelen door de Commissie

(11) De Commissie heeft de Franse autoriteiten bij brief van 23 februari 2024 in kennis gesteld van haar besluit om ten aanzien van de DOD-overeenkomsten de procedure van artikel 108, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie ("VWEU") in te leiden (het "inleidingsbesluit").

(12) Het inleidingsbesluit is bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* ([2]). De Commissie heeft de Franse overheid en belanghebbenden verzocht hun opmerkingen met betrekking tot de DOD-overeenkomsten te maken.

(13) Op 27 maart 2024 heeft de Commissie de opmerkingen van de Franse autoriteiten ontvangen. Na ontvangst van deze opmerkingen heeft de Commissie de Franse autoriteiten op 23 april, 13 en 30 mei, 14 en 21 juni en 2 en 9 juli 2024 verzoeken om informatie gestuurd, waarop zij hebben geantwoord op respectievelijk 23 en 31 mei, 13 juni en 9, 11, 12 en 17 juli 2024.

(14) De Commissie heeft opmerkingen ontvangen van verschillende belanghebbenden, namelijk van Corsica Ferries (22 april 2024), Corsica Linea (29 april 2024), La Méridionale (29 april 2024) en de groep Stef (29 april 2024) ([3]).

(15) De Commissie heeft de opmerkingen van Corsica Ferries (op 23 april 2024), Corsica Linea, La Méridionale en de groep Stef (op 30 april 2024) aan Frankrijk toegezonden, zodat Frankrijk hierop commentaar kon geven. Frankrijk heeft op 25 juni en 11 juli 2024 commentaar op de opmerkingen van Corsica Ferries ingediend. Frankrijk wenste geen commentaar op de opmerkingen van de andere belanghebbenden te geven.

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

([3]) Corsica Linea, La Méridionale en de groep Stef hebben bij e-mails van respectievelijk 8, 15 en 16 april 2024 gevraagd om verlenging van de termijn voor het indienen van opmerkingen, die de Commissie heeft toegekend tot 29 april 2024.

2. DE SCHEEPVAARTVERBINDING TUSSEN CORSICA EN HET FRANSE VASTELAND

2.1. Sociaaleconomische kenmerken van Corsica

(16) Corsica is een Frans eiland in de Middellandse Zee. Het wordt gekenmerkt door bergachtig terrein, beschermde gebieden en uitgestrekte plattelandsgebieden ([4]). Het eiland heeft een bevolking van bijna 350 000 inwoners, van wie ongeveer 53 % in stedelijke gebieden en 47 % in plattelandsgebieden woont ([5]). Vanwege deze geografische beperkingen is Corsica een van dunstbevolkte Franse regio's, met een bevolkingsdichtheid van 39 inwoners per km^2. Deze bevolkingsdichtheid ligt ver onder het Franse gemiddelde van 105 inwoners per km^2 ([6]).

(17) Vanwege de lage bevolkingsdichtheid zijn de afstanden tussen woningen en werk- of vrijetijdsbestemmingen aanzienlijk. Op Corsica wordt meer gereisd, zowel qua frequentie als qua duur en afstand, vergeleken met het nationale gemiddelde ([7]). Bovendien zorgen het reliëf, het landelijke karakter van de gemeenten en het gebrek aan openbaar vervoer er volgens het INSEE ([8]) voor dat mensen vaker de auto nemen voor hun dagelijkse reizen (86 % vergeleken met 72 % op het Franse vasteland) ([9]).

(18) Corsica heeft geen autosnelwegen. Het heeft een beperkt wegennet dat bestaat uit een tiental territoriale wegen en uit provinciale wegen. Deze wegen zijn tamelijk bochtig, wat leidt tot langere reistijden ([10]), onoverzichtelijke verkeersomstandigheden ([11]) en een groter risico van verkeersongevallen. Corsica kent het hoogste relatieve aantal verkeersdoden van heel Frankrijk ([12]). Het Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière geeft aan dat de toeristenstromen hier nog bij komen. Het waarnemingscentrum schat dat in de zomerperiode jaarlijks ongeveer 500 000 auto's het eiland op- en afgaan, die via geregelde scheepvaartroutes worden vervoerd. Dit is bijna het dubbele van het gemiddelde dagelijkse verkeer op de Corsicaanse wegen ([13]).

(19) De economie van Corsica is voornamelijk afhankelijk van de tertiaire sector ([14]). Toerisme ([15]) en de detailhandel ([16]) behoren tot de belangrijkste bronnen van welvaart en werkgelegenheid op het eiland. De lokale economie is sterk afhankelijk van invoer van het Franse vasteland. In 2019 was de invoer van het vasteland bijna vijf keer zo hoog als de uitvoer. ([17])

([4]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (geraadpleegd op 18 oktober 2024).
([5]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (geraadpleegd op 18 oktober 2024). Ter vergelijking: op nationaal niveau woont gemiddeld 67 % in stedelijke gebieden en 33 % in plattelandsgebieden. Het eiland Corsica is dus veel landelijker dan de rest van continentaal Frankrijk.
([6]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (geraadpleegd op 18 oktober 2024).
([7]) Zie bijvoorbeeld de algemene leidraad voor Zuid-Corsica 2023-2027 (blz. 6), opgesteld door het Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière, beschikbaar op: 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 (geraadpleegd op 18 oktober 2024).
([8]) Institut national de la statistique et des études économiques.
([9]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021 (geraadpleegd op 18 oktober 2024).
([10]) In het Schéma Régional des Infrastructures et des Services de Transport (streekplan voor infrastructuur en vervoersdiensten van de territoriale collectiviteit Corsica) van 2015 werd opgemerkt: "*Het grote bergmassief van Corsica vormt een sterke belemmering voor de verbindingen op het eiland. De spoor- en wegennetten zijn bochtig en de afstanden kunnen beter in uren reistijd dan in kilometers worden uitgedrukt.*" (www.aue.corsica/attachment/619085/, blz. 9, geraadpleegd op 18 oktober 2024). Zie ook de algemene leidraad voor Zuid-Corsica 2023-2027, opgesteld door het Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (blz. 6) (zie voetnoot 7).
([11]) Zie een reeks reportages van de openbare televisiezender France 3 Corse over de staat van de wegen op Corsica: https://france3-regions.francetvinfo.fr/corse/dossier-etats-des-lieux-des-routes-de-corse-et-enjeux-2730762.html (geraadpleegd op 18 oktober 2024).
([12]) Zie met name de bijzonder ernstige situatie in 2022, toen het relatieve aantal verkeersdoden op Corsica 2,5 keer hoger lag dan het nationale gemiddelde: https://www.corsematin.com/articles/le-lourd-bilan-de-2022-sur-les-routes-corses-135750 (geraadpleegd op 18 oktober 2024). Zie ook de algemene leidraad voor Zuid-Corsica 2023-2027 (blz. 6), opgesteld door het Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (zie voetnoot 7).
([13]) Zie de algemene leidraad voor Zuid-Corsica 2023-2027 (blz. 6), opgesteld door het Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (zie voetnoot 7).
([14]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006425?sommaire=6006454 (geraadpleegd op 18 oktober 2024).
([15]) Zie de analyses van het INSEE over het belang van toerisme voor de werkgelegenheid op Corsica: https://www.insee.fr/fr/statistiques/6439057 (geraadpleegd op 18 oktober 2024).
([16]) Volgens het INSEE is de detailhandel goed voor 67 % van de handel op het eiland, dit is negen procentpunten meer dan gemiddeld in Frankrijk (https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006439?sommaire=6006454, geraadpleegd op 18 oktober 2024).
([17]) Opmerkingen van de Franse autoriteiten van 5 april 2023.

(20) In haar advies van 17 november 2020 over de mate van marktconcentratie op Corsica en de impact daarvan op de lokale mededinging (hierna: "het advies van de mededingingsautoriteit") ([18]) merkt de Franse mededingingsautoriteit op dat "*het insulaire karakter de eerste specifieke belemmering vormt voor de ontwikkeling van de economie van het eiland, aangezien de toegang tot de markten kan worden beperkt door extra kosten die voortvloeien uit de geografische isolatie*" ([19]). De mededingingsautoriteit is derhalve van oordeel dat "*het insulaire karakter en de geografische afstand van continentaal Frankrijk de bevoorradingskosten zouden doen stijgen, aangezien het gebruik van zeevervoer structureel duurder is*". Hierdoor "*worden marktdeelnemers belemmerd door een logistieke keten die complexer is dan op het vasteland*" ([20]).

(21) Zo stelde de mededingingsautoriteit op de markt voor brandstofdistributie een aanzienlijk verschil vast tussen de brandstofprijs die consumenten op Corsica betalen, en de prijs die op het vasteland wordt betaald ([21]). Volgens de mededingingsautoriteit is dit verschil deels te verklaren door het feit dat Corsica uitsluitend brandstof over zee geleverd krijgt, waardoor de uiteindelijke brandstofprijs hoger komt te liggen. Het wegvervoer van brandstof naar benzinestations is ook duurder, omdat het bergachtige terrein zorgt voor langere transporttijden. Ten slotte leidt de seizoensgebondenheid van de vraag, die verband houdt met de komst van toeristen in het zomerseizoen, tot "just-in-time" voorraadbeheer en het risico op quota die aanzienlijke extra kosten met zich meebrengen, aangezien de capaciteit van de olieopslagplaatsen op Corsica beperkt is ([22]).

(22) Evenzo zijn levensmiddelen en consumentenproducten op Corsica veel duurder dan op het vasteland, met verschillen van respectievelijk 14 % en 11 % ([23]). Volgens het advies van de mededingingsautoriteit is dit deels te wijten aan structurele factoren die verband houden met het insulaire karakter en de seizoensgebondenheid. Doordat gebruik moet worden gemaakt van zeevervoer, wordt de logistieke keten vanaf de aankoopcentrales in Zuid-Frankrijk bovendien langer ([24]). Omdat de winkels op Corsica beperkte opslagruimte hebben, moeten er frequenter goederen worden geleverd dan op het vasteland. Hierdoor kunnen ze bij aankoopcentrales niet van dezelfde kortingen profiteren als winkels op het vasteland ([25]).

(23) In het algemeen merkt het INSEE op dat Corsica de regio is met de meeste armoede van Europees Frankrijk: 18,5 % van de inwoners van Corsica leefde in 2018 onder de armoedegrens, tegen 14 % op nationaal niveau. Deze economische en sociale situatie verslechterde nog eens als gevolg van de COVID-19-pandemie in 2020 en 2021 ([26]), en vanwege de hoge inflatie als gevolg van met name de hogere energie- en voedselprijzen vanaf 2022 ([27]).

([18]) Advies 20-A-11 van 17 november 2020. De mededingingsautoriteit verklaarde dat haar advies was gevraagd door de minister van Economische Zaken. Deze adviesaanvraag had tot doel de overheidsdiensten van informatie te voorzien over verschillende mededingingskwesties, met name met betrekking tot de koopkracht van inwoners.

([19]) Idem, punt 25.

([20]) Idem, punt 26.

([21]) De mededingingsautoriteit merkt op dat de huishoudens van Corsica vanwege de geografische kenmerken van het eiland en het slecht ontwikkelde collectieve vervoer sterk afhankelijk zijn van auto's. Hoewel het btw-tarief op het eiland 7 procentpunten lager ligt, verschilt de prijs van brandstoffen op Corsica aanzienlijk ten opzichte van het vasteland, namelijk ongeveer + 6,7 % voor diesel en + 5,3 % voor SP95. Dit wordt ook bevestigd door het INSEE (https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8, geraadpleegd op 18 oktober 2024).

([22]) Zie voor meer details de tweede sectorfocus van het advies van de mededingingsautoriteit.

([23]) Zie het onderzoek van het INSEE over het prijsniveau op Corsica in 2022 in vergelijking met continentaal Frankrijk: https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8 (geraadpleegd op 18 oktober 2024). Over het algemeen liggen de prijzen op Corsica 7 % hoger. Dit verschil is sinds 2015 toegenomen, ondanks het feit dat op Corsica een sterk verlaagd btw-tarief geldt voor producten die bestemd zijn voor menselijke consumptie (2,1 % tegen 5,5 % of 20 % op het vasteland, afhankelijk van de productcategorie).

([24]) Advies van de mededingingsautoriteit, punten 590-594. De mededingingsautoriteit merkt op dat de kosten van zeevervoer voor grote en middelgrote ondernemingen aanzienlijke extra kosten zijn. In tegenstelling tot de gangbare zakelijke praktijk, waarbij de kosten voor levering op de beoogde bestemming worden doorberekend in de aankoopprijs van de goederen, worden de kosten voor zeevervoer volgens de mededingingsautoriteit niet systematisch in de aankoopprijs opgenomen en dragen de winkels op het eiland dus zelf de kosten van het goederenvervoer over zee tussen het vasteland en Corsica.

([25]) Advies van de mededingingsautoriteit, punten 595-598. Volgens de mededingingsautoriteit nemen leveringen van goederen aan Corsica meer tijd in beslag dan leveringen aan elke andere plaats op het Franse vasteland. Gewoonlijk gaat het om een periode van drie dagen, wat gemiddeld één dag langer is dan voor een winkel op het vasteland. Bovendien beschikken winkels op het vasteland over efficiëntere logistieke systemen voor de opslag van goederen, terwijl winkels op Corsica te maken hebben met beperkingen vanwege de duur van het zeevervoer (lossen van boten en transport over de weg). Ten slotte heeft Corsica te maken met een gebrek aan logistieke infrastructuur op lokaal niveau (er is weinig opslagruimte beschikbaar). Deze drie factoren hebben twee gevolgen voor winkels op Corsica. Ten eerste zijn er frequente retourvaarten tussen Corsica en het vasteland nodig om de winkels te bevoorraden, waardoor de bevoorradingskosten stijgen. Ten tweede kennen aankoopcentrales minder kortingen toe aan winkels op Corsica, omdat deze winkels kleine hoeveelheden bestellen, met name in verband met de beperkte opslagruimte.

([26]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/5386057 (geraadpleegd op 18 oktober 2024).

([27]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021#tableau-figure3 (geraadpleegd op 18 oktober 2024). Uit figuur 4 van het INSEE-dossier blijkt dat veel regio's op Corsica overmatig te kampen hebben met inflatie. Dat geldt met name voor bijna de gehele noordelijke helft van het eiland en de regio Sartenais Valinco Taravo in het zuiden van het eiland, waarvan Propriano de belangrijkste gemeente is.

2.2. **Haveninfrastructuur voor zeevervoerdiensten tussen het Franse vasteland en Corsica**

2.2.1. *Continentale havens*

(24) De continentale havens die worden gebruikt voor de zeevervoerdiensten tussen Corsica en het Franse vasteland zijn de havens van Marseille, Toulon en Nice (hierna: "de continentale havens").

(25) Marseille ligt op meer dan zestig kilometer van Toulon (ongeveer drie kwartier per auto via de snelweg A50 en minder dan een uur per trein ([28])) en op bijna tweehonderd kilometer van Nice (ongeveer tweeënhalf uur per auto via de snelweg A8). Toulon ligt op honderdvijftig kilometer van Nice (ongeveer een uur en drie kwartier per auto via de snelwegen A57 en A8, en een uur en drie kwartier minuten per trein ([29])).

Figuur 1

Continentale havens en Corsicaanse havens



Bron: Gecodia.

2.2.1.1. De haven van Marseille

(26) De haven van Marseille is een van de grootste havens van Frankrijk. Ze beschikt over talrijke nationale en internationale zeeverbindingen en ligt vlak bij de stad Marseille, dat qua bevolking de op één na grootste stad van Frankrijk is.

(27) De beheerder van de haven van Marseille, Grand Port Maritime de Marseille, is een openbare instelling op commercieel en industrieel gebied.

([28]) Zie de website van spoorwegonderneming SNCF op: https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-toulon-marseille (geraadpleegd op 18 oktober 2024). Er rijden dagelijks ongeveer twintig treinen tussen Marseille en Toulon, met een gemiddelde reistijd van een uur.

([29]) Zie de website van SNCF op: https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-nice-toulon (geraadpleegd op 18 oktober 2024). Er rijden dagelijks ongeveer vijftien treinen tussen Toulon en Nice, met een gemiddelde reistijd van twee uur.

(28) De haven van Marseille is een haven met infrastructuur waarmee alle soorten verkeersstromen kunnen worden verwerkt. De haven heeft twee grote dokken:

— het oostelijk dok (ten westen van Marseille), met tien zeeterminals, voornamelijk voor veerboten en gemengd vervoer (passagiers- en goederenvervoer), cruiseschepen en één scheepsreparatiewerf;

— het westelijk dok (bij Fos-sur-Mer) voor grote intercontinentale goederenstromen (energie, auto's, containers, speciale goederen enz.).

(29) Het oostelijk dok omvat vier zeeterminals voor veerboten en gemengd vervoer, waaronder de twee nationale terminals Joliette en Arenc, van waaruit het huidige scheepvaartverkeer naar Corsica hoofdzakelijk plaatsvindt (met meer dan tien aanlegplaatsen). Deze twee terminals zijn rechtstreeks bereikbaar via drie autosnelwegen: de A7 doorkruist de gehele Rhône-corridor van Lyon naar Marseille; de A50 verbindt Marseille met Toulon in het oosten; en de A55 verbindt Marseille met Martigues in het westen.

2.2.1.2. De haven van Toulon

(30) De haven van Toulon wordt gebruikt voor nationale en internationale zeeverbindingen (Spanje, Italië). Er bevinden zich vier terminals verspreid over de haven van Toulon: twee terminals in Brégaillon en twee terminals in respectievelijk het stadscentrum van Toulon en bij La Seyne sur Mer. De haven van Toulon wordt beheerd door de Kamer van Koophandel en Industrie van Var (Chambre de commerce et d'industrie du Var, hierna: "CCI van Var").

(31) De zuidelijke terminal van Brégaillon is volledig bestemd voor het vervoer van zware pakketten, terwijl de noordelijke terminal ("Toulon-Brégaillon") uitsluitend is ingericht op goederenvervoer, met één aanlegplaats. De terminal bij La Seyne sur Mer is uitsluitend bestemd voor cruiseschepen, en de terminal in het stadscentrum ("Toulon-Port de Commerce"), met drie aanlegplaatsen, biedt plaats aan veerboten, cruiseschepen en schepen voor gemengd vervoer. Alle zeevervoerdiensten tussen Toulon en Corsica vinden momenteel plaats via de terminal Toulon-Port de Commerce. De haven van Toulon ligt relatief dicht bij de autosnelweg A50 en het treinstation van Toulon.

2.2.1.3. De haven van Nice

(32) De haven van Nice bevindt zich in het stadscentrum en wordt beheerd door de Kamer van Koophandel en Industrie van Nice Côte d'Azur (Chambre de commerce et d'industrie de Nice Côte d'Azur, hierna: "CCI van Nice Côte d'Azur"). De haven heeft twee terminals, elk met twee aanlegplaatsen voor veerboten en schepen voor gemengd vervoer. Beide terminals worden voornamelijk gebruikt voor cruiseschepen, passagiersverkeer en, in mindere mate, goederenverkeer. De haven van Nice ligt relatief ver van de snelwegen (ongeveer tien kilometer), terwijl het treinstation betrekkelijk dichtbij ligt.

2.2.2. *Corsicaanse havens*

(33) Voor de zeeverbindingen tussen continentaal Frankrijk en Corsica wordt gebruikgemaakt van de volgende Corsicaanse havens: Bastia, Ajaccio, L'Île-Rousse, Porto-Vecchio en Propriano (hierna: "de Corsicaanse havens").

(34) De haven van Propriano is de enige haven die slechts één verbindingsroute met het Franse vasteland (Marseille) heeft. De andere Corsicaanse havens hebben elk verbindingen met de drie continentale havens (Marseille, Toulon, Nice).

(35) De Corsicaanse havens worden allemaal beheerd door de Kamer van Koophandel en Industrie van Corsica (Chambre de commerce et d'industrie de Corse, hierna: "CCI van Corsica").

(36) De stad Bastia ligt in het noordoosten van Corsica. De stad ligt ongeveer zeventig kilometer van L'Île-Rousse in het noorden van Corsica (een uur en veertig minuten met de auto en bijna twee uur met het openbaar vervoer); 145 km van Porto-Vecchio in het zuidoosten, en 150 km van Ajaccio. De stad Ajaccio, in het centraal-westelijke deel van Corsica, ligt op ongeveer zeventig kilometer van Propriano in het zuidwesten (ongeveer anderhalf uur met de auto en ongeveer twee uur met het openbaar vervoer) en op honderdveertig kilometer van Porto-Vecchio. Propriano en Porto-Vecchio liggen zeventig kilometer uit elkaar (ongeveer anderhalf uur met de auto en ongeveer twee uur met het openbaar vervoer).

(37) Alleen de steden Bastia, Ajaccio en L'Île-Rousse beschikken over een treinstation. Vanuit Porto-Vecchio rijden er interstedelijke bussen naar Ajaccio, Propriano en Bastia, en vanuit Propriano rijden er interstedelijke bussen naar Ajaccio en Porto-Vecchio. Tabel 1 en tabel 2 geven een raming van de afstanden tussen de steden met het openbaar vervoer, evenals de frequentie ervan:

Tabel 1

Spoorverbindingen op Corsica

	Aantal retourritten ([1]) per dag	Duur van de reis
Ajaccio — Bastia	5	4 uur
Ajaccio — L'Île-Rousse	2	4 uur en 45 minuten tot 5 uur
Bastia — L'Île-Rousse	3	3 uur en 15 minuten

([1]) Eén retourrit komt overeen met twee ritten.
Bron: Spoorwegmaatschappij van Corsica.

Tabel 2

Interstedelijke verbindingen op Corsica (bussen)

	Aantal retourritten per dag	Duur van de reis
Ajaccio — Propriano	5	1 uur en 45 minuten
Ajaccio — Porto-Vecchio	4	3 uur en 30 minuten
Propriano — Porto-Vecchio	3	1 uur en 45 minuten
Bastia — L'Île-Rousse	2	1 uur en 30 minuten

Bron: Territoriale collectiviteit Corsica.

2.2.2.1. De haven van Bastia

(38) De haven van Bastia is qua passagiers- en goederenstromen de grootste haven van Corsica en verwerkt bijna 60 % van het totale verkeer tussen Corsica en het vasteland. Het is een internationale haven, die naast de verbindingen met Marseille, Toulon en Nice ook verbindingsroutes met Italië heeft.

(39) De haven van Bastia beschikt over een zeeterminal met acht aanlegplaatsen waar veerboten en schepen voor gemengd vervoer kunnen aanmeren. Er worden momenteel plannen onderzocht om de haven uit te breiden of een grotere haven te bouwen, omdat de huidige haven aan haar maximumcapaciteit zit ([30]). De haven ligt in het stadscentrum en is bereikbaar via territoriale weg 20 die Bastia en Ajaccio met elkaar verbindt.

2.2.2.2. De haven van Ajaccio

(40) De haven van Ajaccio is qua passagiers- en goederenstromen de tweede haven van Corsica. Naast de geregelde zeeverbindingen met Marseille, Toulon en Nice, wordt de haven van Ajaccio ook gebruikt voor seizoensgebonden verbindingen met Porto Torres (Sardinië), Calvi en Propriano.

(41) De haven van Ajaccio beschikt over een zeeterminal met zes aanlegplaatsen waar veerboten en schepen voor gemengd vervoer kunnen aanmeren. De haven ligt in het stadscentrum en is vanaf de ene kant bereikbaar via territoriale weg 20 richting Bastia in het noordoosten, en vanaf de andere kant via territoriale weg 40 richting Bonifacio in het uiterste zuiden van het eiland.

([30]) http://www.bastia.port.fr/developpement/ (geraadpleegd op 18 oktober 2024).

2.2.2.3. De haven van L'Île-Rousse

(42) De haven van L'Île-Rousse ligt in het stadscentrum en beschikt over een zeeterminal met twee aanlegplaatsen voor veerboten en schepen voor gemengd vervoer. Het is de enige Corsicaanse haven waar schepen met gevaarlijke goederen van klasse 1 (ontplofbare stoffen en voorwerpen) mogen aanleggen. De haven is snel bereikbaar via territoriale weg 30, die Calvi (25 km naar het westen) verbindt met Ponte-Leccia, in het midden van Corsica.

2.2.2.4. De haven van Porto-Vecchio

(43) De haven van Porto-Vecchio ligt in het stadscentrum en beschikt over een zeeterminal met twee aanlegplaatsen voor veerboten en schepen voor gemengd vervoer. De haven is relatief snel bereikbaar via territoriale weg 10 richting Bonifacio in het zuiden en Bastia in het noorden.

2.2.2.5. De haven van Propriano

(44) De haven van Propriano ligt in het stadscentrum en beschikt over een zeeterminal met twee aanlegplaatsen voor veerboten en schepen voor gemengd vervoer. De haven is relatief snel bereikbaar via territoriale weg 40 die Bonifacio in het zuiden verbindt met Ajaccio in het noorden.

2.3. **Zeevervoerdiensten tussen Corsica en het Franse vasteland**

(45) De Franse autoriteiten hebben een beschrijving aangeleverd van de zeevervoerdiensten die tussen 2016 en 2020 werden geëxploiteerd ([31]). Tussen 2016 en 2020 waren er drie zeevervoerders die zeevervoerdiensten exploiteerden tussen Corsica en het Franse vasteland: Corsica Ferries (vanuit Toulon en Nice), Corsica Linea en La Méridionale (vanuit Marseille). Een vierde exploitant, Moby Line, exploiteerde tussen 2016 en 2019 zeevaartdiensten tussen Nice en Corsica.

2.3.1. *Zeevervoer van goederen*

(46) Zeevervoer is de belangrijkste vervoerswijze voor goederen tussen continentaal Frankrijk en Corsica. Over het geheel genomen is het zeevervoer van goederen tussen Corsica en het vasteland het hele jaar door relatief stabiel. Tijdens de COVID-19-crisis is dit vervoer niet wezenlijk afgenomen.

2.3.1.1. Gegevens over het zeevervoer van goederen tussen Corsica en het Franse vasteland

(47) Alle zeevervoer van goederen tussen Corsica en het Franse vasteland vindt plaats via verbindingen tussen de continentale havens en de Corsicaanse havens.

(48) Wat de continentale havens betreft, vindt het meeste goederenvervoer plaats via Marseille (tabel 3 en tabel 4). De haven van Marseille heeft een relatief stabiel marktaandeel van ongeveer 80 % van het totale goederenverkeer tussen continentaal Frankrijk en Corsica (tabel 4).

Tabel 3

Goederenvervoer tussen continentaal Frankrijk en Corsica per continentale haven (invoer/uitvoer, in strekkende meter ([1]))

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

([1]) Strekkende meter (of "**SM**") is een meeteenheid voor goederen met een constante dwarsdoorsnede die per meter worden verkocht. Deze meeteenheid wordt ook gebruikt om de lengte van constante elementen (bv. aanhangwagens) aan te geven, ongeacht hun andere afmetingen.

Bron: Opmerkingen van de Franse autoriteiten van 5 april 2023.

([31]) Verkeersgegevens uit 2021 of 2022 worden in dit besluit niet meegenomen, aangezien de Franse autoriteiten eind 2021 begonnen zijn met het in kaart brengen van de behoefte aan een openbare dienst.

Tabel 4

Goederenvervoer tussen continentaal Frankrijk en Corsica per continentale haven (invoer/uitvoer, %)

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

Bron: Opmerkingen van de Franse autoriteiten van 5 april 2023.

(49) Wat de Corsicaanse havens betreft, vindt het meeste vervoer plaats via de havens van Ajaccio en Bastia (tabel 5 en tabel 6). Zoals blijkt uit tabel 6, hadden deze twee havens tussen 2016 en 2020 een relatief stabiel marktaandeel van ongeveer 35 % (Ajaccio) en 50 % (Bastia) van het totale goederenverkeer tussen continentaal Frankrijk en Corsica.

Tabel 5

Goederenvervoer tussen continentaal Frankrijk en Corsica per Corsicaanse haven (invoer/uitvoer, SM)

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

Bron: Opmerkingen van de Franse autoriteiten van 5 april 2023.

Tabel 6

Goederenvervoer tussen continentaal Frankrijk en Corsica per Corsicaanse haven (invoer/uitvoer, %)

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

Bron: Opmerkingen van de Franse autoriteiten van 5 april 2023.

2.3.1.2. Soorten goederenvervoer over zee

(50) Het zeevervoer van goederen tussen het Franse vasteland en Corsica vindt uitsluitend plaats via roll-on/roll-off-verkeer ([32]), met schepen die geschikt zijn voor dit soort vervoer, de zogeheten roll-on/roll-off-veerboten ("ro-pax") (gemengde schepen die zowel passagiers als goederen kunnen vervoeren) ([33]) of zuivere roll-on/roll-off-schepen ("ro-ro"), die uitsluitend goederen vervoeren. Afgezien van bepaalde soorten speciaal goederenvervoer (cement, zware pakketten enz.) verloopt het vervoer tussen Corsica en het vasteland uitsluitend via ro-pax.

(51) Volgens de Franse autoriteiten ([34]) bestaat het ro-ro-goederenverkeer uit "fret tracté" (aangedreven goederenvervoer, ook "gesleept goederenvervoer" genoemd) en "fret non tracté" (niet-aangedreven goederenvervoer).

(52) Onder aangedreven goederenvervoer wordt het vervoer van goederen verstaan met behulp van een wegvoertuig dat langer is dan 6 meter en over een eigen aandrijving beschikt (bestelwagens, vrachtwagens en soortgelijke voertuigen, alsmede opleggers gekoppeld aan een trekker). Deze voertuigen kunnen dus rechtstreeks door de bestuurder (begeleider) het schip op en af worden gereden, zonder handling in de haven. De drie continentale havens en de Corsicaanse havens worden allemaal gebruikt voor aangedreven goederenvervoer.

(53) Onder niet-aangedreven goederenvervoer wordt het vervoer van goederen met behulp van een oplegger verstaan ([35]). Bij het laden wordt de oplegger op de vertrekkade losgekoppeld van de trekker en door een speciale haventrekker aan boord gebracht. In de aankomsthaven vindt het omgekeerde proces plaats, waarna een andere trekker de oplegger verder naar de bestemming vervoert. Het grootste deel van het zeevervoer van goederen tussen Corsica en continentaal Frankrijk bestaat uit niet-aangedreven goederenvervoer (gemiddeld 64 % van de totale SM die tussen 2016 en 2020 werden vervoerd, ten opzichte van 36 % voor aangedreven goederenvervoer).

2.3.1.2.1. Aangedreven goederenvervoer

(54) Wat de continentale havens betreft, wordt voor aangedreven goederenverkeer voornamelijk gebruikgemaakt van de havens van Marseille en Toulon (tabel 7 en tabel 8). In de haven van Marseille vormde aangedreven goederenvervoer tussen 2016 en 2020 gemiddeld ongeveer 20 % van de totale hoeveelheid goederen die van/naar Corsica werd vervoerd.

Tabel 7

Aangedreven goederenvervoer per continentale haven (invoer/uitvoer, SM)

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

Bron: Opmerkingen van de Franse autoriteiten van 5 april 2023.

([32]) Roll-on/roll-off-verkeer is het vervoer van rollende goederen (auto's, vrachtwagens, aanhangwagens, bouwmaterieel en overmaatse goederen) met behulp van speciale schepen, de zogenaamde "roll-on/roll-off-schepen".

([33]) Overeenkomstig artikel 2, lid 1, van Richtlijn 2017/2110 van het Europees Parlement en de Raad van 15 november 2017 betreffende een inspectiesysteem voor de veilige exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op geregelde diensten en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG en tot intrekking van Richtlijn 1999/35/EG van de Raad (PB L 315 van 30.11.2017, blz. 61, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj) is een ro-ro-passagiersschip (of ro-pax) een schip dat is uitgerust met voorzieningen waarmee weg- of spoorvoertuigen rollend aan en van boord kunnen gaan en dat meer dan twaalf passagiers kan vervoeren.

([34]) Opmerkingen van de Franse autoriteiten van 5 april 2023.

([35]) Opleggers zijn voertuigen zonder motor die alleen aan de achterkant wielen hebben. Het voorste deel heeft geen wielen en past op de trekinrichting van transportvoertuigen of trekkers. De combinatie van een trekker en een oplegger vormt een geleed voertuig.

Tabel 8

Aangedreven goederenvervoer per continentale haven (invoer/uitvoer, %)

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

Bron: Opmerkingen van de Franse autoriteiten van 5 april 2023.

2.3.1.2.2. Niet-aangedreven goederenvervoer

(55) Op het vasteland was de haven van Marseille de enige haven die tussen 2016 en 2020 niet-aangedreven goederenvervoer van/naar Corsica verwerkte. Op Corsica worden alle havens gebruikt voor niet-aangedreven goederenvervoer. Dit soort verkeer verloopt dus uitsluitend tussen Marseille en de Corsicaanse havens.

2.3.2. *Zeevervoer van passagiers*

(56) Er vindt zeevervoer van passagiers plaats tussen Corsica en Frankrijk en tussen Corsica en Italië. De verbindingen met continentaal Frankrijk maakten tussen 2014 en 2019 gemiddeld ongeveer 65 % uit van het totale zeevervoer van passagiers, met meer dan 2,7 miljoen passagiers in 2017 en 2018. Dit aantal daalde vervolgens tot 2,52 miljoen in 2019. In 2020, na de COVID-19-crisis, daalde het nog eens 32 %.

(57) In tegenstelling tot het zeevervoer van goederen is het zeevervoer van passagiers seizoensgebonden en is er in het hoogseizoen (van april tot en met oktober) meer vraag dan in de rest van het jaar.

(58) Wat de continentale havens betreft, vindt het meeste zeevervoer van passagiers plaats via Toulon (tabel 9 en tabel 10). Tussen 2016 en 2020 zijn de marktaandelen van de havens van Marseille en Toulon licht gestegen, terwijl die van de haven van Nice aanzienlijk zijn gedaald (tabel 10).

Tabel 9

Zeevervoer van passagiers tussen continentaal Frankrijk en Corsica per continentale haven (aantal passagiers)

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

Bron: Opmerkingen van de Franse autoriteiten van 5 april 2023.

Tabel 10

Passagiersvervoer over zee tussen continentaal Frankrijk en Corsica per continentale haven (%)

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

Bron: Opmerkingen van de Franse autoriteiten van 5 april 2023.

(59) Wat de Corsicaanse havens betreft, vindt het meeste zeevervoer van passagiers plaats via Bastia en Ajaccio. Zoals blijkt uit tabel 11 en tabel 12 is de verdeling van het passagiersverkeer tussen de Corsicaanse havens relatief stabiel gebleven.

Tabel 11

Passagiersvervoer over zee tussen continentaal Frankrijk en Corsica per Corsicaanse haven (aantal passagiers)

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

Bron: Opmerkingen van de Franse autoriteiten van 5 april 2023.

Tabel 12

Passagiersvervoer over zee tussen continentaal Frankrijk en Corsica per Corsicaanse haven (%)

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

Bron: Opmerkingen van de Franse autoriteiten van 5 april 2023.

2.4. **Rechtskader voor het verrichten van zeevervoerdiensten tussen Corsica en het Franse vasteland**

(60) Het zeevervoer in de Europese Unie werd in 1992 geliberaliseerd toen de Verordening inzake cabotage in het zeevervoer (de "cabotageverordening") ([36]) werd aangenomen. Voor de scheepvaartverbinding met Corsica hebben de Franse autoriteiten echter nooit de volledige liberalisering van de zeevervoerdiensten ten uitvoer gelegd, omdat er behoefte is aan een openbare dienst, waardoor er een algemene beperking moet gelden voor de vrijheid om dergelijke diensten te leveren.

(61) Bijgevolg vindt er momenteel geen volledig commercieel vervoer plaats tussen continentaal Frankrijk en Corsica. Zeevervoerdiensten worden verleend in het kader van een openbare-dienstverplichtingsregeling ("ODV-regeling") zoals gedefinieerd in artikel 2, lid 4, en artikel 4, lid 2, van de cabotageverordening, of in het kader van een openbaredienstcontract dat voldoet aan de definitie van artikel 2, lid 3, en artikel 4, lid 1, van de cabotageverordening.

2.4.1. *De ODV-regeling*

(62) Bij Besluit nr. 13/263 van de assemblee van Corsica van 20 december 2013, zoals gewijzigd door het assemblee bij Besluiten nr. 18/266 van 27 juli 2018 en nr. 19/128 van 25 april 2019, heeft de territoriale collectiviteit Corsica (Collectivité de Corse, "CdC") een ODV-regeling vastgesteld met de omschrijving van de openbaredienstverplichtingen waaraan elke exploitant die zeevervoerdiensten tussen Corsica en het Franse vasteland wil aanbieden, moet voldoen (hierna: de "ODV-regeling 2019") ([37]).

(63) De ODV-regeling 2019 geldt vanaf 1 oktober 2019 voor alle zeevervoerdiensten tussen de Corsicaanse havens en de drie continentale havens voor een periode van tien jaar — tot en met 30 september 2029. De regeling bevat een aantal verplichtingen waaraan moet worden voldaan, waaronder een minimumaantal retourvaarten dat gedurende het hele jaar op elke zeeverbinding moet worden uitgevoerd, en maximumtarieven voor het vervoer van goederen/passagiers die de exploitanten niet mogen overschrijden. De ODV-regeling 2019 voorziet voor zeevervoerders niet in een financiële vergoeding voor het vervullen van de openbaredienstverplichtingen van de regeling.

2.4.2. *Geschiedenis van openbaredienstcontracten die tussen 1976 en 2022 zijn gesloten*

(64) Historisch gezien zijn er tot nu toe alleen openbaredienstcontracten gesloten voor zeevervoerdiensten tussen Marseille en de Corsicaanse havens. De zeevervoerdiensten vanuit de havens van Toulon en Nice werden geëxploiteerd in het kader van een ODV-regeling.

(65) Om het territorialiteitsbeginsel tussen Corsica en het vasteland te waarborgen, werd in 1976 voor een periode van 25 jaar (tot 2001) een eerste concessie voor openbare diensten gesloten tussen het overheidsbedrijf Société Nationale Corse Méditerranée ("SNCM") en de particuliere onderneming Compagnie Méridionale de Navigation (thans La Méridionale) enerzijds, en de Franse staat anderzijds.

(66) Vanaf 1 januari 2002 verzorgde SNCM samen met La Méridionale de scheepvaartverbinding tussen Marseille en Corsica op basis van een overeenkomst inzake delegatie van openbare diensten die met de CdC werd gesloten voor een periode van vijf jaar.

(67) Tussen 1 juli 2007 en 31 december 2013 verzorgden SNCM en La Méridionale deze scheepvaartverbinding op grond van een nieuwe overeenkomst inzake delegatie van openbare diensten, die werd gesloten op 7 juni 2007 ("DOD-overeenkomst 2007-2013") en betrekking had op alle vijf de routes tussen de haven van Marseille en de Corsicaanse havens. De Commissie verklaarde dat een deel van de in het kader van de DOD-overeenkomst 2007-2013 toegekende vergoeding staatssteun vormt die onverenigbaar is met de interne markt ([38]).

([36]) Verordening (EEG) nr. 3577/92 van de Raad van 7 december 1992 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer binnen de lidstaten (cabotage in het zeevervoer) (PB L 364 van 12.12.1992, blz. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1992/3577/oj).

([37]) Besluit nr. 19/128 van 25 april 2019 over de inhoud van de ODV-regeling 2019 is beschikbaar op: https://www.isula.corsica/assemblea/downloads/Deliberations-AC-2019_t21928.html (geraadpleegd op 18 oktober 2024).

([38]) Besluit 2013/435/EU van de Commissie van 2 mei 2013 betreffende steunmaatregel SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) die door Frankrijk is toegekend aan de Société Nationale Corse Méditerranée en de Compagnie Méridionale de Navigation (PB L 220 van 17.8.2013, blz. 20, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2013/435/oj). In dat besluit oordeelde de Commissie dat de financiering van de openbare dienst voor het zeevervoer van passagiers en goederen gedurende het hele jaar (basisdienst) verenigbaar was met de interne markt. De Commissie had de door de CdC betaalde vergoeding voor de financiering van een extra dienst voor passagiersvervoer tussen Marseille en elk van de vijf Corsicaanse havens in de zomerperiode echter onverenigbaar verklaard.

(68) Bij besluit van de Assemblee van Corsica van 6 september 2013 heeft de CdC besloten voor elk van de vijf routes tussen de haven van Marseille en de Corsicaanse havens voor de periode 2014-2023 vijf afzonderlijke overeenkomsten inzake delegatie van openbare diensten te sluiten. De CdC heeft deze overeenkomsten toegekend aan SNCM en La Méridionale. Na de procedure van uitstel van betaling die op 28 november 2014 tegen haar werd ingeleid en op 20 november 2015 werd afgerond met een vonnis van de handelsrechter van Marseille, heeft SNCM zich in december 2015 uit de markt teruggetrokken. De meeste activa van SNCM werden in 2016 gekocht door het consortium Corsica Maritima en geïntegreerd in de nieuwe scheepvaartmaatschappij Corsica Linea, die op 10 december 2015 actief werd. Deze scheepvaartmaatschappij werd subgedelegeerde van de overeenkomsten inzake delegatie van openbare diensten voor de periode 2014-2023. Deze overeenkomsten werden per 1 oktober 2016 beëindigd door het vonnis van de bestuursrechter van Bastia van 7 april 2015.

(69) De gezamenlijke en hoofdelijke groep Corsica Linea — La Méridionale kreeg vervolgens verschillende "tijdelijke" contracten voor de openbare dienst voor het zeevervoer van passagiers en goederen toegewezen tussen 2016 en 2022:

— vijf openbaredienstcontracten voor de periode van 1 oktober 2016 tot en met 30 september 2017 voor de verbindingen tussen de haven van Marseille en elk van de Corsicaanse havens;

— vijf openbaredienstcontracten voor de periode van 1 oktober 2017 tot en met 31 mei 2019, verlengd tot en met 30 september 2019, voor de verbindingen tussen de haven van Marseille en elk van de Corsicaanse havens;

— vijf openbaredienstcontracten voor de periode van 1 oktober 2019 tot en met 31 december 2020, verlengd tot en met 28 februari 2021, voor de verbindingen tussen de haven van Marseille en elk van de Corsicaanse havens ("DOD-overeenkomsten 2019-2020") ([39]);

— vijf openbaredienstcontracten voor de periode van 1 maart 2021 tot en met 31 december 2022, voor de verbindingen tussen de haven van Marseille en elk van de Corsicaanse havens ("DOD-overeenkomsten 2021-2022") ([40]).

(70) De Commissie heeft een afzonderlijk onderzoek met betrekking tot staatssteun ingesteld voor de DOD-overeenkomsten 2019-2020 (geregistreerd onder zaaknummer SA.49207).

3. BESCHRIJVING VAN DE DOD-OVEREENKOMSTEN

3.1. Doel van de DOD-overeenkomsten

(71) De steunmaatregelen waarop deze procedure betrekking heeft, zijn gerelateerd aan de financiële vergoeding die het OTC heeft toegekend in het kader van elk van de vijf DOD-overeenkomsten voor de scheepvaartverbinding met Corsica voor de periode van 1 januari 2023 tot en met 31 december 2030. De DOD-overeenkomsten hebben betrekking op het verrichten van diensten voor het zeevervoer van goederen en passagiers voor elk van de zeeverbindingen tussen de haven van Marseille en de Corsicaanse havens (overweging 33). Het totale bedrag van de steun wordt geraamd op 853 600 000 EUR.

(72) De DOD-overeenkomsten zijn bedoeld om te voldoen aan de behoeften aan openbare diensten voor het zeevervoer van goederen en passagiers die de Franse autoriteiten voor elk van deze verbindingen hebben vastgesteld.

3.2. Begunstigden van de DOD-overeenkomsten

(73) De begunstigden van de DOD-overeenkomsten zijn Corsica Linea en La Méridionale (hierna afzonderlijk of gezamenlijk: "begunstigden van de DOD-overeenkomsten" of "concessiehouders") (tabel 13)

([39]) De DOD-overeenkomsten 2019-2020 hadden betrekking op zeevervoer van passagiers (personen die om medische redenen reizen, studenten, begeleiders van aangedreven goederenverkeer, en, alleen voor de verbinding tussen Marseille en Propriano, alle personen) en van goederen (aangedreven en niet-aangedreven) over zee.

([40]) De DOD-overeenkomsten 2021-2022 hadden betrekking op hetzelfde als de DOD-overeenkomsten 2019-2020.

Tabel 13

Begunstigden van de DOD-overeenkomsten

Percelen	Routes	Concessiehouders
1	Marseille-Ajaccio	Groupement Corsica Linea — La Méridionale
2	Marseille-Bastia	Corsica Linea
3	Marseille-Porto-Vecchio	La Méridionale
4	Marseille-Propriano	Corsica Linea
5	Marseille-L'Île-Rousse	Corsica Linea

Bron: Aanmelding van de Franse autoriteiten van 27 december 2022.

3.2.1. *Corsica Linea*

(74) Corsica Linea is een vereenvoudigde naamloze vennootschap die is gespecialiseerd in zeevervoer van passagiers en goederen ([41]).

(75) Corsica Linea is een dochteronderneming van de groep CM Holding, die uit 150 ondernemingen bestaat en 15 hoofdaandeelhouders heeft. Corsica Linea heeft meer dan duizend mensen in dienst en beschikt over een vloot van negen schepen.

(76) Momenteel verzorgt deze scheepvaartmaatschappij onder Franse vlag zeeverbindingen tussen Corsica en de haven van Marseille in het kader van de DOD-overeenkomsten, evenals de zeeverbindingen tussen de haven van Marseille en Tunesië en Algerije ([42]).

3.2.2. *La Méridionale*

(77) La Méridionale is een naamloze vennootschap die is gespecialiseerd in zeevervoer van passagiers en goederen ([43]).

(78) Sinds 1 juni 2023 is la Méridionale een dochteronderneming van de groep CMA CGM, na te zijn overgenomen door de groep Stef, die sinds 2009 eigenaar was van de onderneming. La Méridionale heeft bijna 650 mensen in dienst en beschikt over een vloot van vier schepen ([44]).

(79) Momenteel verzorgt deze scheepvaartmaatschappij onder Franse vlag zeeverbindingen tussen Corsica en de haven van Marseille in het kader van de DOD-overeenkomsten, en sinds 2024 ook een geregelde zeeverbinding tussen Toulon en L'Île-Rousse in het kader van de ODV-regeling 2019. De onderneming exploiteert ook zeeverbindingen tussen de haven van Marseille en Marokko.

3.3. **Administratieve autoriteit die de steunmaatregelen toekent**

(80) De Franse autoriteiten hebben in hun aanmelding aangegeven dat het OTC de autoriteit is die verantwoordelijk is voor de toekenning van de steunmaatregelen.

(81) Het OTC is een regionale openbare instelling op commercieel en industrieel gebied die is opgericht bij Wet nr. 91-428 van 13 mei 1991 tot vaststelling van het statuut van de territoriale collectiviteit Corsica.

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

(82) In artikel L. 4420-20 van de Code général des collectivités territoriales ("CGCT") worden de taken en rechten van het OTC vastgesteld en wordt erop gewezen dat het OTC onder toezicht staat van de CdC (dat zelf krachtens artikel L. 4421-1 CGCT ([45]) een openbaar lichaam is) ([46]). Volgens artikel L. 4420-20 CGCT wordt het OTC voorgezeten door een uitvoerend adviseur die wordt benoemd door de voorzitter van de uitvoerende raad van de CdC. De vertegenwoordiger van de staat in de CdC woont van rechtswege de vergaderingen van de raad van bestuur van het OTC bij en is ontvanger van de besluiten. Het OTC wordt beheerd door een directeur die op voordracht van de voorzitter van het OTC wordt benoemd bij besluit van de uitvoerende raad. De raad van bestuur van het OTC bestaat uit vertegenwoordigers van beroepsorganisaties en, voor het merendeel, uit gekozen vertegenwoordigers van de Assemblee van Corsica, een van de organen van de CdC krachtens artikel L. 4422-1 CGCT.

(83) Het OTC is, in het kader van de richtsnoeren van de CdC ([47]), verantwoordelijk voor de ontwikkeling, coördinatie en uitvoering van het regionale lucht- en zeevervoersbeleid tussen Corsica en het Franse vasteland. Volgens artikel L. 4420-20 CGCT sluit het OTC overeenkomsten inzake delegatie van openbare diensten waarin de tarieven, de uitvoeringsvoorwaarden, de kwaliteit van de dienstverlening en de controleprocedures zijn vastgelegd met de maatschappijen die zijn aangewezen voor de exploitatie van de lucht- en zeeverbindingen die nodig zijn om het territorialiteitsbeginsel te waarborgen.

(84) Artikel L. 4420-20 CGCT bepaalt in dit verband dat het OTC deze overeenkomsten financiert door middel van de in artikel L. 4425-26 CGCT bedoelde "dotation de continuité territoriale", die haar door de CdC wordt betaald. Deze dotatie wordt overeenkomstig artikel L. 4425-23 CGCT door de staat aan de CdC betaald. Met de "dotation de continuité territoriale", ten bedrage van 187 miljoen EUR per jaar, wordt het systeem van lucht- en zeevaart tussen Corsica en het vasteland gefinancierd ten behoeve van het territorialiteitsbeginsel ([48]).

3.4. Vaststelling van de behoefte aan een openbare zeevaartdienst voor goederen en personen tussen Corsica en het Franse vasteland

(85) In dit deel worden eerst i) de procedures beschreven die de Franse autoriteiten hebben ingeleid om de behoefte aan een openbare dienst vast te stellen. Vervolgens worden de conclusies beschreven die de Franse autoriteiten hebben getrokken met betrekking tot het bestaan van een dergelijke behoefte aan ii) zeevervoer van passagiers en iii) zeevervoer van goederen.

3.4.1. *Beschrijving van de door de Franse autoriteiten ingeleide procedures om de behoefte aan een openbare dienst vast te stellen*

(86) Met het oog op het verstrijken van de openbaredienstcontracten voor de periode 2021-2022 (overweging 69) op 31 december 2022, hebben de Franse autoriteiten al in december 2021 onderzocht of de gebruikers nog steeds behoefte hadden aan een openbare zeevervoersdienst tussen Corsica en het Franse vasteland, en met name tussen Marseille en de vijf Corsicaanse havens.

(87) De Franse autoriteiten hebben aangegeven dat de aanpak die moest worden gevolgd om te bepalen of een dergelijke behoefte nog altijd bestond, zowel voor het zeevervoer van passagiers als voor het zeevervoer van passagiers, uit drie fasen moest bestaan.

(88) In de eerste fase werd de vraag van gebruikers naar zeevervoersdiensten vastgesteld en gekwantificeerd. Daartoe hebben de Franse autoriteiten twee openbare raadplegingen georganiseerd.

(89) In de tweede fase werd nagegaan of de markt geheel of gedeeltelijk aan de vastgestelde vraag van gebruikers zou kunnen voldoen. De Franse autoriteiten hebben hiervoor ook een openbare raadpleging georganiseerd.

([45]) https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000033463146/2023-01-01 (geraadpleegd op 18 oktober 2024).
([46]) Id.
([47]) Krachtens artikel L. 4424-18 CGCT is de CdC bevoegd om, op basis van het territorialiteitsbeginsel ter vermindering van de beperkingen van het insulaire karakter, de voorwaarden vast te stellen voor de organisatie van het zeevervoer tussen Corsica en elke bestemming in continentaal Frankrijk, met name wat de verbindingen en tarieven betreft.
([48]) Verslag van de regionale rekenkamer van Corsica van 2 november 2021, punt 2.1, gepubliceerd op de website van de Franse Rekenkamer: https://www.ccomptes.fr/fr/documents/57539 (geraadpleegd op 18 oktober 2024).

(90) De Franse autoriteiten gaven economisch adviesbureau Gecodia opdracht om de eerste twee stappen uit te voeren. Dit adviesbureau was onder meer verantwoordelijk voor het verzamelen en verwerken van de van gebruikers en exploitanten ontvangen gegevens, en voor het opstellen van een samenvatting van de reacties na de openbare raadplegingen van het OTC. Gecodia kreeg ook de opdracht aanvullende studies uit te voeren om na te gaan of er behoefte was aan een openbare zeevaartdienst voor goederen en personen tussen Corsica en het Franse vasteland.

(91) Na afloop van de tweede fase diende Gecodia op 14 maart 2022 zijn eindrapport in bij het OTC (hierna: het "Gecodia-rapport"). Het Gecodia-rapport bevat analyses van vraag en aanbod op de markt, en conclusies over de behoefte aan een openbare zeevaartdienst voor goederen en personen tussen Corsica en het vasteland.

(92) De derde fase was bedoeld om een aanpak te kiezen die de goede werking van de interne markt het minst zou ondermijnen, teneinde aan de vastgestelde behoefte aan een openbare dienst te voldoen. Het doel van deze laatste stap was ervoor te zorgen dat de keuzes van het CdC om aan de vastgestelde behoefte aan de openbare dienst te voldoen, de mededinging zo min mogelijk zouden beperken. Deze derde stap wordt beschreven in punt 3.5.

3.4.1.1. Ingeleide procedures om de vraag van gebruikers vast te stellen

(93) Met het oog op de afronding van de in overweging 88 genoemde eerste fase, hebben de Franse autoriteiten op 7 december 2021 een openbare raadpleging gehouden onder gebruikers van zeevervoer van goederen en passagiers op de routes tussen de haven van Marseille en de vijf Corsicaanse havens (hierna: "gebruikers-raadpleging").

(94) Tijdens deze raadpleging, die een maand heeft geduurd, werden al deze gebruikers en andere belanghebbenden uitgenodigd om hun opmerkingen over de betreffende zeevervoerdiensten in te dienen. De gebruikersraadpleging werd bekendgemaakt op de website van het OTC en in de lokale en regionale pers.

(95) Bij de gebruikersraadpleging werd gebruikgemaakt van verschillende vragenlijsten, elk met ongeveer twintig vragen, voor verschillende categorieën gebruikers. De gebruikersraadpleging ging ook vergezeld van een document getiteld "Ondersteunend document bij de openbare raadpleging". Hierin werden de algemene kenmerken van de zeevervoerdiensten tussen Corsica en het Franse vasteland uiteengezet ([49]); evenals een voorlopige samenvatting van de verschillende categorieën gebruikers van zeevervoer van goederen en passagiers over zee tussen Corsica en het Franse vasteland.

(96) De Franse autoriteiten hebben ook een raadpleging van de continentale havens (Marseille, Toulon en Nice) georganiseerd. Deze ging van start op 22 januari 2022 en duurde één maand (hierna: de "raadpleging van de havens"). Bij deze raadpleging werd onder meer gebruikgemaakt van een vragenlijst waarin de beheerders van die havens werden gevraagd naar de kenmerken van hun infrastructuur, zowel voor goederenvervoer als voor passagiersvervoer.

3.4.1.2. Ingeleide procedures om te bepalen welk aanbod er op de markt beschikbaar is om aan de vraag van gebruikers te voldoen

(97) Met het oog op de afronding van de in overweging 89 genoemde tweede fase, hebben de Franse autoriteiten vanaf 19 januari 2022 gedurende een periode van vijf weken een raadpleging onder de exploitanten van zeevervoer-diensten gehouden (de "raadpleging van de exploitanten"). Deze raadpleging was beschikbaar en toegankelijk op de website van de CdC.

(98) Op de pagina voor de raadpleging van de exploitanten verzochten de Franse autoriteiten de betrokken scheepvaartmaatschappijen hun intenties aan te geven met betrekking tot een geregelde verbinding met Corsica vanaf 1 januari 2023. De raadpleging van de exploitanten omvatte ook een vragenlijst die de exploitanten moesten invullen. Daarnaast ging de raadpleging vergezeld van een begeleidend document met de volledige inhoud van het ondersteunende document bij de gebruikersraadpleging van 7 december 2021 (overweging 95) en een korte presentatie van de resultaten van de gebruikersraadpleging. Tot slot werd de betrokken scheepvaart-maatschappijen in de raadpleging gevraagd informatie te verstrekken over de capaciteit en het volume aan passagiers en goederen die ze zonder openbaredienstcontract zouden kunnen vervoeren tussen 2023 en 2028.

([49]) Deze algemene kenmerken worden beschreven in deel 2.3 van dit besluit.

3.4.2. *Vaststelling van de behoefte aan een openbare dienst voor het zeevervoer van passagiers*

(99) In dit onderdeel worden de conclusies van de Franse autoriteiten beschreven met betrekking tot i) de vraag van gebruikers van zeevervoer van passagiers tussen Corsica en het vasteland en ii) de vaststelling van marktfalen om aan deze vraag te voldoen.

3.4.2.1. Vaststelling van de vraag van passagiers

(100) In de volgende onderdelen worden de analyses van de Franse autoriteiten beschreven die enerzijds betrekking hebben op de *kwalitatieve* vraag van passagiers ten aanzien van zeevervoer tussen Corsica en het vasteland, en anderzijds op de *kwantitatieve* vraag van deze gebruikers.

3.4.2.1.1. Vaststelling van de kwalitatieve vraag van passagiers

(101) In dit gedeelte komen eerst de resultaten van de gebruikersraadpleging aan bod; vervolgens de resultaten van de raadpleging van de havens; en tot slot de bevindingen uit het Gecodia-rapport, die een aanvulling vormen op de resultaten van de openbare raadplegingen.

3.4.2.1.1.1. Resultaten van de gebruikersraadpleging

3.4.2.1.1.1.1. Vragen aan gebruikers

(102) In het ondersteunende document bij de gebruikersraadpleging (overweging 95) hebben de Franse autoriteiten om te beginnen uitgelegd dat ten aanzien van zeevervoer van passagiers ([50]) een onderscheid moest worden gemaakt tussen passagiers die ingezetenen zijn van Corsica ([51]) en niet-ingezeten passagiers ([52]). De autoriteiten waren ook van oordeel dat een bepaalde categorie gebruikers onder de passagiers die ingezetenen zijn van Corsica, namelijk passagiers die om medische redenen reizen (hierna: "medische passagiers"), een specifieke vraag naar zeevervoer uitte, die verschilde van die van algemene passagiers. In het ondersteunende document bij de gebruikersraadpleging werd ook opgemerkt dat het OTC had vastgesteld dat er behoefte was aan openbare zeevaartdiensten voor deze categorieën gebruikers in het kader van de DOD-overeenkomsten 2021-2022.

(103) In de gebruikersraadpleging werd gebruikers daarom gevraagd twee vragenlijsten in te vullen: een vragenlijst voor alle passagiers (ingezetenen en niet-ingezetenen van Corsica); een andere, specifiekere vragenlijst, uitsluitend voor medische passagiers ([53]).

(104) De vragenlijst die aan alle passagiers (ingezetenen en niet-ingezetenen van Corsica) werd voorgelegd, bevatte ongeveer twintig vragen met voorgestelde antwoorden (in sommige gevallen kon een gebruiker meerdere antwoorden kiezen). Het invullen van de vragenlijst duurde naar schatting vijf minuten.

(105) In de eerste vraag werden gebruikers gevraagd informatie te verstrekken over de zeeverbinding(en) tussen de haven van Marseille en de vijf Corsicaanse havens waarvan ze gebruikmaakten ([54]). De vragen 2 tot en met 6 waren bedoeld om informatie te verzamelen over het profiel van de gebruiker (beroepsgroep, ingezetene van Corsica of

([50]) In het ondersteunende document bij de gebruikersraadpleging werd concurrentie tussen zeevervoer en luchtvervoer voor reizen tussen Corsica en het Franse vasteland uitgesloten, omdat "*uit de beoordelingsfactoren van de maatschappijen en een analyse van de reistijden, frequenties, prijzen en betrouwbaarheid van de vervoerswijzen blijkt dat luchtvervoer van passagiers niet behoort tot de relevante markt of een deel daarvan*".

([51]) Iedereen met een hoofdverblijfplaats op Corsica wordt door het OTC als "ingezetene van Corsica" beschouwd.

([52]) Volgens het ondersteunende document bij de openbare raadpleging zijn er verschillende factoren die dit onderscheid rechtvaardigen, waaronder het feit dat passagiers die ingezetenen zijn van Corsica, van een speciaal tarief profiteren en regelmatiger reizen dan andere passagiers.

([53]) Een derde vragenlijst was ook bestemd voor studenten die tussen Corsica en het Franse vasteland reizen. Aangezien Frankrijk echter niet heeft vastgesteld dat er behoefte was aan een openbare dienst voor deze categorie gebruikers, bevat dit besluit geen analyse met betrekking tot dit aspect.

([54]) Gebruikers die gebruikmaakten van meerdere routes, moesten voor elke gebruikte route een vragenlijst invullen.

niet, reisreden(en) ([55]), reisfrequentie ([56]) en reisbehoeften ([57])). In de vragen 7 tot en met 9 werden gebruikers gevraagd naar hun tevredenheid over de vertrek- en aankomsttijden op Corsica (tevreden of ontevreden; indien ontevreden, wilden passagiers dan eerdere of latere vertrek- of aankomsttijden?) en over de frequentie van de aangeboden zeevervoerdiensten op de gebruikte zeeverbindingen. De vragen 10 tot en met 14 hadden betrekking op het tarief voor de betreffende diensten voor ingezetenen van Corsica, en waren met name bedoeld om te bepalen of dit tarief passend was of moest worden aangepast.

(106) In de vragen 15 tot en met 19 werd gebruikers gevraagd naar de alternatieven voor de haven van Marseille die ze konden gebruiken. Deze vragen waren met name bedoeld om te bepalen:

— of gebruikers bij het boeken van een overtocht vanuit Marseille ook de beschikbare overtochten vanuit andere continentale havens in overweging namen ([58]);

— wat de belangrijkste reden was voor hun keuze van de haven van Marseille ten opzichte van andere continentale havens ([59]);

— in hoeverre gebruikers bereid waren gebruik te maken van zeevervoerdiensten in een andere continentale haven (Toulon, Nice, of beide) om van of naar Corsica te reizen indien de prijs voor zeevervoer voor de haven van Marseille hypothetisch met 5 % tot 10 % zou worden verhoogd,

— of gebruikers sinds 2019 al eens gebruik hadden gemaakt van de routes vanuit Toulon of Nice naar Corsica (ja of nee), en zo ja, wat dan de belangrijkste reden was voor hun keuze voor een andere continentale haven (Toulon of Nice) in plaats van de haven van Marseille ([60]).

(107) De vragen 20 tot en met 22 hadden betrekking op de substitueerbaarheid van zee- en luchtvervoer. Ze waren met name bedoeld om te bepalen hoe vaak gebruikers op het moment van boeken een reis per vliegtuig en per boot met elkaar vergeleken ([61]), wat de belangrijkste reden was voor de keuze voor de boot in plaats van het vliegtuig ([62]), en of de gebruiker in geval van een prijsstijging van zeevervoer met 5 % tot 10 % bereid was gebruik te maken van luchtvervoersdiensten (ja of nee).

(108) Aan medische passagiers werd een vragenlijst voorgelegd met zowel specifieke vragen als vragen die identiek waren aan die van de algemene vragenlijst (overweging 103) ([63]). Van de specifieke vragen had vraag 3 betrekking op de leeftijdscategorie van de gebruiker; vraag 4 op het jaarlijkse aantal retourvaarten van gebruikers; vraag 5 op de vraag of passagiers al dan niet met een begeleider reisden; vraag 6 op de noodzaak van een cabine en parkeerplaats aan boord van het schip; vraag 7 op de uitgevoerde medische behandeling; en vraag 12 op de vergoeding van de kosten van de medische behandeling door de ziektekostenverzekering.

(109) In het algemeen boden de vragenlijsten gebruikers de mogelijkheid om vrije bijdragen te leveren via het e-mailadres consultationpublique@ofc-corse.fr.

3.4.2.1.1.1.2. Samenvatting van de ontvangen reacties

(110) De Franse autoriteiten verklaren dat de gebruikersraadpleging meer dan duizend reacties opleverde, waarvan er 987 bruikbaar waren (686 van passagiers die ingezetenen waren van Corsica, tegen 301 van niet-ingezetenen).

(111) De Franse autoriteiten ontvingen daarentegen slechts 42 reacties op de vragenlijst voor medische passagiers. Gezien het geringe aantal ontvangen reacties hebben de Franse autoriteiten de resultaten van deze raadpleging buiten beschouwing gelaten.

([55]) De volgende antwoorden werden voorgesteld (gebruikers konden meerdere antwoorden kiezen): bezoek van familie of vrienden; toeristische/recreatieve reizen; zakenreizen; reizen om medische redenen; reis voor studiedoeleinden; anders (hierbij moest de gebruiker zelf een reden opgeven).

([56]) De volgende antwoorden werden voorgesteld: nooit; eenmaal per jaar; twee tot vijf keer per jaar; zes tot negen keer per jaar; meer dan tien keer per jaar.

([57]) De volgende antwoorden werden voorgesteld: reis met cabine en auto; reis zonder cabine en zonder auto; met auto en zonder cabine; met cabine en zonder auto.

([58]) De volgende antwoorden werden voorgesteld: ik heb geen keuze (verplichte boeking); vrijwel altijd; voor bepaalde reizen niet (met vermelding van het soort reis waarvoor geen vergelijking werd gemaakt); nooit.

([59]) De volgende antwoorden werden voorgesteld: de laagste prijs; de tijden van de overtocht; de betere kwaliteit van de dienstverlening; de nabijheid van de haven tot mijn bestemming; een abonnement op deze route; het soort reis; anders (specificeren).

([60]) De volgende antwoorden werden voorgesteld: de laagste prijs; geschiktere tijden; mijn bestemming lag dichter bij de gekozen haven; ik weet het niet meer; anders (specificeren).

([61]) De volgende antwoorden werden voorgesteld: vrijwel altijd; regelmatig; soms; nooit.

([62]) De volgende antwoorden werden voorgesteld: de prijs was lager; de noodzaak om een voertuig mee te nemen; mogelijkheid om de overtocht 's nachts te maken in een cabine; niet mogelijk om te vliegen; anders (specificeren).

([63]) De vragen 1-2 en 8-24 (met uitzondering van vraag 12) van de vragenlijst voor medische passagiers waren identiek aan die van de vragenlijst voor alle passagiers.

(112) Uit de samenvatting van de reacties op de vragenlijst die de Franse autoriteiten aan alle passagiers hebben voorgelegd, bleek het volgende:

— de meeste ingezetenen en niet-ingezetenen (bijna 60 %) reizen twee tot vijf keer per jaar per boot tussen Corsica en het vasteland ([64]);

— 95 % van de ingezetenen en 93 % van de niet-ingezetenen zegt op alle routes met een cabine en auto te willen reizen.

— de belangrijkste reisredenen van ingezetenen hebben te maken met familiebezoek (72 %), toeristische reizen (56 %) en zakenreizen (29 %) of medische reizen (23 %). Niet-ingezeten passagiers noemen alleen toeristische reizen (56 %) en familiebezoek (52 %) als reisredenen ([65]);

— ingezetenen en niet-ingezetenen zijn zeer tevreden over de vertrek- en aankomsttijden op Corsica die golden op het moment van de gebruikersraadpleging (in beide gevallen meer dan 80 % tevredenheid op alle routes);

— de frequentie van de overtochten tussen Marseille en Corsica op het moment van de gebruikersraadpleging, voldeed grotendeels aan de behoeften van ingezeten (57 %) en niet-ingezeten passagiers (65 %) ([66]).

(113) Uit de samenvatting blijkt ook dat 54 % van de ingezeten passagiers (41 % van de niet-ingezetenen) de beschikbare overtochten in de haven van Marseille vrijwel altijd vergelijkt met andere continentale havens ([67]). Welk percentage van de passagiers deze vergelijking maakt, verschilt echter per route: voor bepaalde routes, zoals Marseille-L'Île-Rousse of Marseille-Porto-Vecchio, vergelijkt respectievelijk 70 % en 60 % van de ingezeten respondenten (66 % en 35 % van de niet-ingezetenen) overtochten in andere continentale havens, terwijl deze percentages voor de route Marseille-Propriano laag zijn ([68]).

(114) De nabijheid van de haven tot hun eindbestemming is zowel voor ingezeten als niet-ingezeten passagiers (respectievelijk 53 % en 50 %) de belangrijkste reden voor de keuze van de haven van Marseille. In geval van een hypothetische prijsstijging van de overtocht vanuit Marseille met 5 tot 10 %, verklaart ten minste 60 % van de respondenten (ingezetenen en niet-ingezetenen) bereid te zijn naar Toulon te gaan, van wie 35 % ook naar Nice zou gaan ([69]). Tot slot had in 2019 bijna 70 % van de ingezeten respondenten gebruikgemaakt van de havens van Toulon of Nice voor hun reizen van/naar Corsica (tegen 52 % van de niet-ingezeten respondenten) ([70]). De reden waarom gebruikers van deze twee andere havens gebruik hadden gemaakt, had voornamelijk te maken met het feit dat in Toulon of Nice zeevervoer tegen een lagere prijs beschikbaar was (57 % van de ingezetenen, 56 % van de niet-ingezetenen) ([71]).

([64]) 59 % van de ingezeten passagiers (tegen 57 % van de niet-ingezetenen) geeft aan gemiddeld twee tot vijf keer per jaar tussen Corsica en het vasteland te reizen. 29 % van de ingezeten passagiers reist eenmaal per jaar (tegen 38 % van de niet-ingezetenen). Een minderheid van de passagiers reist meer dan zes keer per jaar (12 % van de ingezetenen, 5 % van de niet-ingezetenen). De cijfers voor de verbinding Marseille-Propriano zijn vergelijkbaar.

([65]) De cijfers voor de verbinding Marseille-Propriano zijn tamelijk vergelijkbaar, hoewel toeristische reizen minder vaak voorkomen voor ingezeten passagiers (46 %), terwijl familiebezoek (80 %), medische reizen (27 %) en zakenreizen (26 %) meer voorkomen dan gemiddeld. Evenzo worden toeristische reizen door niet-ingezeten passagiers vaker genoemd dan gemiddeld (63 %) en familiebezoek juist minder vaak (44 %).

([66]) De cijfers voor de verbinding Marseille-Propriano zijn in grote lijnen vergelijkbaar met het gemiddelde.

([67]) Daarentegen geeft 20 % van de ondervraagde ingezetenen (35 % van de niet-ingezetenen) aan nooit een vergelijking te maken en alleen van/naar Marseille te reizen. 20 % van de ingezetenen (21 % van de niet-ingezetenen) heeft geen keuze om te vergelijken (verplichte boeking) en 5 % van de ingezetenen (3 % van de niet-ingezetenen) vergelijkt slechts bepaalde reizen.

([68]) 31 % van de ingezeten respondenten (27 % van de niet-ingezetenen) maakt altijd een vergelijking, terwijl 44 % (50 %) nooit een vergelijking maakt.

([69]) Deze percentages zijn lager voor de route Marseille-Propriano, waarvoor meer dan de helft van de respondenten geen gebruik zou maken van andere continentale havens.

([70]) Deze percentages gelden voor alle routes naar Corsica, met uitzondering van Propriano. Meer dan 60 % van de respondenten die gebruikmaakten van de route Marseille-Propriano, verklaarde in 2019 geen andere continentale havens te hebben gebruikt om naar Propriano en omgekeerd te reizen.

([71]) Deze percentages liggen veel lager voor de route Marseille-Propriano, waarvoor de beschikbaarheid van lagere prijzen in andere havens voor slechts 40 % van de respondenten een rol speelde. De nabijheid van de haven tot de eindbestemming is voor deze route een andere belangrijke reden voor het gebruik van overtochten naar/van andere continentale havens (25 % van de respondenten).

(115) Wat de substitueerbaarheid van luchtvervoer en zeevervoer betreft, bleek tot slot uit de gebruikersraadpleging dat 56 % van de ingezeten passagiers (79 % van de niet-ingezetenen) reizen per vliegtuig niet vergelijkt met reizen per boot op het moment van boeken ([72]). Deze percentages zijn hoger voor bepaalde routes, zoals Marseille-Propriano ([73]). In antwoord op vraag 21 (overweging 107) wordt de noodzaak om met een voertuig te reizen voor alle routes genoemd als belangrijkste reden om per boot te reizen in plaats van per vliegtuig, zowel voor passagiers die ingezetenen zijn van Corsica (83 % van de respondenten) als voor niet-ingezetenen (76 %). In geval van een hypothetische prijsstijging van zeevervoer met 5 % tot 10 %, verklaarde iets meer dan de helft van de respondenten niet op luchtvervoer te zullen overstappen ([74]).

3.4.2.1.1.2. Resultaten van de raadpleging van de havens

3.4.2.1.1.2.1. Voorgelegde vragen

(116) De vragenlijst voor de raadpleging van de havens omvatte drie delen over passagiersverkeer.

(117) In het eerste deel van de vragenlijst (vragen 1.1 tot en met 1.5) werd de havenbeheerders gevraagd hun opmerkingen te delen over de vraag van gebruikers, zoals vastgesteld en beschreven in het ondersteunende document bij de gebruikersraadpleging (overweging 95). In het bijzonder werd de beheerders in het eerste deel gevraagd om:

— hun opmerkingen te delen met betrekking tot het onderscheid tussen ingezeten, niet-ingezeten en medische passagiers;

— op basis van hun marktkennis de omvang van het klantenareaal van hun haven aan te geven;

— aan te geven of zij meenden dat hun haveninfrastructuur voor alle of een deel van de passagiers tussen Corsica en het vasteland niet-substitueerbaar was door andere havens;

— hun opmerkingen te delen over de mate van concurrentie tussen havens voor passagiersvervoer, zowel op dat moment als over een periode van zeven jaar.

(118) In het tweede deel van de vragenlijst werd de havenbeheerders gevraagd een volledige beschrijving te geven van de haveninfrastructuur die van invloed zou kunnen zijn op de zeevervoerdiensten tussen Corsica en het vasteland.

(119) In het derde deel (vragen 4.1 tot en met 4.8) werd de havenbeheerders gevraagd naar de capaciteit van hun infrastructuur om passagiersstromen op te vangen. In het bijzonder werd de havens gevraagd het volgende aan te geven:

— of hun infrastructuur al dan niet over ruimten voor geregeld passagiersverkeer beschikte ([75]);

— het soort schepen dat in de haven kon aanleggen ([76]);

— of hun infrastructuur op dat moment geregelde passagiersstromen verwerkte ([77]);

([72]) Volgens de samenvatting van de gebruikersraadpleging vergelijkt 33 % van de ingezetenen luchtvervoer nooit met zeevervoer; 23 % doet dit soms; 13 % regelmatig en 31 % vrijwel altijd. 64 % van de niet-ingezetenen maakt de vergelijking nooit; 15 % doet dit soms; 7 % regelmatig en 14 % vrijwel altijd.

([73]) Bijna 80 % van de respondenten voor de route Marseille-Propriano vergelijkt een reis per boot niet of nauwelijks met een reis per vliegtuig.

([74]) Voor Marseille-Propriano zou meer dan 60 % van de respondenten niet kiezen voor luchtvervoer.

([75]) In de vraag werd beheerders gevraagd het volgende aan te geven: i) de omvang van de terreinen; ii) de beschikbaarheid van de terreinen voor geregelde verkeersstromen met Corsica; iii) de mogelijkheid om de terreinen dagelijks of wekelijks te gebruiken voor geregelde verkeersstromen met Corsica; en iv) of er terminals beschikbaar waren voor geregelde verkeersstromen met Corsica.

([76]) In de vraag werd beheerders gevraagd het volgende aan te geven: i) het aantal beschikbare aanlegplaatsen; ii) de ontvangsttijden, afhankelijk van de capaciteit van het schip; iii) de getroffen milieumaatregelen.

([77]) In de vraag werd beheerders gevraagd het volgende aan te geven: i) de dagelijkse passagierscapaciteit; ii) de ontvangsttijden voor passagiers; iii) het aantal passagiers dat per uur kon worden verwerkt bij het aan en van boord gaan.

— of hun infrastructuur dagelijkse ([78]) en niet-dagelijkse ([79]) retourvaarten met passagiersstromen kon verwerken;

— of de havenbeheerders in staat waren een bepaald aantal dagelijkse en/of wekelijkse retourvaarten voor de scheepvaartverbinding met Corsica voor passagiersstromen te garanderen ([80]).

3.4.2.1.1.2.2. Samenvatting van de ontvangen reacties

(120) De Franse autoriteiten hebben reacties ontvangen van de beheerders van de havens van Toulon (CCI van Var) en Nice (CCI van Nice Côte d'Azur). De Franse autoriteiten hebben tijdens de formele onderzoeksprocedure ook uitgelegd dat de beheerder van de haven van Marseille (Grand Port Maritime de Marseille) al op 21 december 2021 een vrije bijdrage had geleverd in het kader van de gebruikersraadpleging, en dat diezelfde bijdrage werd ingediend als reactie op de raadpleging van de havens, zonder specifiek te antwoorden op de vragenlijst die in het kader van de deze raadpleging was verstrekt. De Franse autoriteiten hebben echter uitgelegd dat de bijdrage van de haven van Marseille wel de relevante informatie bevatte waar in de vragenlijst voor de havens om werd gevraagd ([81]).

(121) Wat het eerste deel van de vragenlijst betreft, werd het onderscheid tussen de verschillende door Frankrijk vastgestelde categorieën passagiers door geen van de drie havens betwist. Wat hun klantenareaal betreft, geven de havens van Marseille en Toulon aan dat zij klanten uit heel Frankrijk en daarbuiten aantrekken, terwijl de haven van Nice aangeeft dat het klantenareaal hoofdzakelijk regionaal is.

(122) De drie havens zijn van mening dat hun haveninfrastructuur voor passagiersvervoer substitueerbaar is door andere havens. Wat de concurrentie tussen de havens op het vasteland betreft, staan de havens van Toulon en Marseille open voor concurrentie, waarbij de haven van Toulon beweert de "*onbetwiste marktleider op het gebied van passagiersvervoer*" te zijn. Net als de beheerder van de haven van Nice zelf wijzen zij erop dat de haven van Nice achterblijft bij Marseille en Toulon, als gevolg van een aanzienlijke daling van het passagiersverkeer in de afgelopen jaren.

(123) Met betrekking tot het derde deel van de vragenlijst verklaarden de beheerders het volgende:

— *de beheerder van de haven van Marseille* geeft aan te beschikken over dertien aanlegplaatsen die geschikt zijn voor de ontvangst van het passagiersverkeer naar Corsica. Vijf daarvan zijn al volledig bestemd voor de verkeersstroom naar Corsica in het kader van de DOD-overeenkomsten 2021-2022, en er kunnen nog acht extra worden toegewezen. De haven kan dus worden gebruikt voor een geregelde passagiersstroom. Bovendien legt de haven van Marseille in haar bijdrage uit dat zowel passagiers met voertuigen als voetgangers gemakkelijk toegang hebben tot de schepen ([82]). Ten slotte verklaart de haven van Marseille te kunnen voorzien in een scheepsreparatiedienst om onmiddellijke technische ingrepen uit te voeren.

([78]) In de vraag werd beheerders gevraagd het volgende aan te geven: i) het aantal mogelijke aanlopen per dag; ii) de minimale en maximale duur van deze aanlopen; iii) de regels voor de toewijzing van aanlegplaatsen.

([79]) In de vraag werd beheerders gevraagd het volgende aan te geven: i) het aantal mogelijke aanlopen per week; ii) de minimale en maximale duur van de aanlopen en iii) de regels voor de toewijzing van aanlegplaatsen.

([80]) In de vraag werd beheerders gevraagd het aantal gegarandeerde aanlopen aan te geven.

([81]) In de bijdrage van Grand Port Maritime de Marseille wordt het volgende beschreven: de havendiensten aan land voor goederen- en passagiersstromen; de zeeroutes en de logistieke keten van het goederenvervoer tussen Corsica en het vasteland; de haven-, zee- en landinfrastructuur van de haven van Marseille; de ecologische voetafdruk van de havendoorgang; aanverwante diensten, veiligheid en beveiliging van de havenfaciliteiten; de rechtszekerheid van de terminals van scheepvaartmaatschappijen voor de verkeersstromen met Corsica.

([82]) De passagiers hebben met de auto toegang tot de haven via een poort in de onmiddellijke nabijheid van de aanlegplaatsen die bestemd zijn voor de scheepvaartverbinding met Corsica. Auto's kunnen in minder dan een halfuur van de toegangspoort tot de toegang van het schip rijden. De haven van Marseille heeft een laadzone voor voertuigen van bijna 30 500 m^2, waarvan een deel overdekt is. Het gebruikspercentage van de parkeerterreinen bedraagt 50 % in het laagseizoen en tot 90 % in het hoogseizoen in de zomer. De haven van Marseille legt echter uit dat de parkeerplaatsen voor de verkeersstroom naar Corsica kunnen worden uitgebreid, omdat de internationale geregelde diensten naar een andere haventerminal zijn verplaatst. Voor voetgangers geeft de haven van Marseille aan dat de zeeterminals Joliette en Arenc zich in de onmiddellijke nabijheid van het stadscentrum bevinden en perfect bereikbaar zijn met het openbaar vervoer.

— *de beheerder van de haven van Toulon* geeft aan dat met de haveninfrastructuur een geregelde passagiersstroom kan worden verwerkt, maar alleen via de terminal Toulon-Port de Commerce, omdat de twee terminals in Brégaillon niet voor passagiersstromen mogen worden gebruikt. De beheerder laat weten dat Toulon-Port de Commerce beschikt over speciale terreinen voor deze verkeersstroom met een oppervlakte van 24 000 m². De beheerder waarschuwt echter dat niet kan worden gegarandeerd dat deze ruimten dagelijks aan het geregelde verkeer met Corsica kunnen worden toegewezen, omdat de ruimten op dit moment voor 80 % worden bezet door Corsica Ferries ([83]). Toulon-Port de Commerce heeft drie aanlegplaatsen voor passagiersschepen. Deze terminal kan 2 000 aan en van boord gaande passagiers/uur verwerken, en tot drie lange aanlopen per dag. De beheerder verklaarde geen dagelijkse retourvaarten voor de scheepvaartverbinding met Corsica voor passagiersstromen te kunnen garanderen.

— *de beheerder van de haven van Nice* verklaart dat de haveninfrastructuur geschikt is voor een geregelde passagiersstroom. De terreinen van deze infrastructuur hebben een oppervlakte van 25 900 m². Er zijn vier aanlegplaatsen beschikbaar. De beheerder geeft ook aan dat de haven maximaal acht korte aanlopen per dag kan verwerken. De haven van Nice geeft aan tot vier dagelijkse retourvaarten voor de scheepvaartverbinding met Corsica voor passagiersstromen te kunnen garanderen.

(124) De Franse autoriteiten legden tijdens de formele onderzoeksprocedure ook uit dat de beheerder van de havens van Corsica, de CCI van Corsica, op 7 januari 2022 eveneens een vrije bijdrage had geleverd in het kader van de gebruikersraadpleging. Deze vrije bijdrage bood informatie over de kenmerken van de vijf Corsicaanse havens die voor de scheepvaartverbinding met Corsica werden gebruikt.

(125) De CCI van Corsica wijst niet op bijzondere beperkingen ten aanzien van passagiersvervoer. Wel wijst zij op de hoge mate van congestie van de Corsicaanse havens, met name de havens van Bastia (waar de situatie het hele jaar door kritiek is), Ajaccio en Porto-Vecchio (met een hoge mate van congestie tijdens de zomerperiode).

3.4.2.1.1.3. Bevindingen van het Gecodia-rapport over de kwalitatieve vraag van passagiers

(126) Naast de openbare raadplegingen hebben de Franse autoriteiten Gecodia opdracht gegeven om aanvullende analyses uit te voeren met betrekking tot de vraag van passagiers ten aanzien van de scheepvaartverbinding met Corsica. De bevindingen van deze analyses worden in de volgende onderdelen beschreven.

3.4.2.1.1.3.1. Vraag naar zeevervoer waaraan luchtvervoer niet voldoet

(127) Om te beginnen heeft Gecodia onderzocht of een reis per boot door passagiers werd beschouwd als substitueerbaar door een reis per vliegtuig voor hun vervoer tussen Corsica en het Franse vasteland. In het rapport wordt geconcludeerd dat dit niet het geval was.

(128) Het Gecodia-rapport baseert deze conclusie *in de eerste plaats* op de besluitvormingspraktijk van de Europese Commissie ([84]), waaruit blijkt dat er vrijwel geen sprake is van substitueerbaarheid in het geval van passagiers die met een voertuig of met omvangrijke bagage reizen. Dit is het geval voor Corsica, aangezien de verhouding tussen het aantal passagiers en het totale aantal lichte voertuigen op de schepen ongeveer 0,7 bedraagt voor ingezeten passagiers en 0,4 voor niet-ingezeten passagiers ([85]).

(129) *In de tweede plaats* verwijst het Gecodia-rapport naar de resultaten van de gebruikersraadpleging, waaruit grotendeels blijkt dat lucht- en zeevervoer vanuit het oogpunt van de gebruikers niet substitueerbaar zijn (overweging 115).

([83]) De CCI van Var geeft in haar reactie aan "*dat er alleen via de terminal [Toulon-Port de Commerce] nu al meer dan 1,3 miljoen passagiers met Corsica worden afgehandeld via de dienst van Corsica Ferries zonder DOD-contract, plus nog eens meer dan 400 000 passagiers op andere Europese eilandbestemmingen via diensten die ook door Corsica Ferries worden geëxploiteerd, en dat de gekozen vertegenwoordigers van het gebied hebben opgeroepen tot een beperking van deze stromen tot de volumes die tussen 2019 en 2021 werden afgehandeld (maximaal 2 miljoen passagiers), waardoor het zeer moeilijk wordt om deze bestaande en gevestigde activiteit uit te breiden met een aanvullende activiteit die vergezeld gaat van de verplichtingen van een DOD-overeenkomst (en met name de mogelijkheid om het hele jaar door goederen te verwerken)*".

([84]) De Franse autoriteiten verwijzen naar een beschikking van de Europese Commissie van 9 oktober 2013, COMP/M.6796 *Aegean/Olympic II* (PB C 25 van 24.1.2015), punt 85.

([85]) Dit betekent dat er gemiddeld één auto voor elke ingezeten passagier en één auto voor bijna twee niet-ingezeten passagiers aan boord is, wat volgens Frankrijk overeenkomt met de gemiddelde reis van een stel met een voertuig.

(130) *In de derde plaats* wordt in het Gecodia-rapport gesteld dat de reistijd per boot veel langer is dan per vliegtuig (zes tot twaalf uur afhankelijk van de havens, voornamelijk 's nachts, tegen een uur per vliegtuig) ([86]). Ook is de frequentie van luchtvervoer aanzienlijk hoger dan de frequentie van zeevervoer ([87]). Volgens het Gecodia-rapport kan een reis per boot dus niet worden beschouwd als alternatief voor passagiers met beperkte tijd.

(131) Op basis van het Gecodia-rapport concludeerden de Franse autoriteiten dat er sprake was van een kwalitatieve vraag naar *zeevervoer* onder ingezetenen en niet-ingezetenen van Corsica die tussen Corsica en het Franse vasteland reizen.

3.4.2.1.1.3.2. Verschil in de vraag naar zeevervoer afhankelijk van de woonplaats van passagiers (ingezetenen van Corsica/niet-ingezetenen van Corsica)

(132) In het Gecodia-rapport is onderzocht of er met betrekking tot het zeevervoer van passagiers sprake was van wezenlijke verschillen in de vraag, afhankelijk van het profiel van gebruikers of de keuze van hun continentale aankomsthaven.

(133) In het Gecodia-rapport wordt om te beginnen geconcludeerd dat voor het zeevervoer van passagiers tussen Corsica en het Franse vasteland onderscheid moet worden gemaakt tussen ingezeten en niet-ingezeten passagiers. In het Gecodia-rapport wordt het volgende gesteld:

— vanwege het territorialiteitsbeginsel moet er aan de ingezetenen van Corsica een vervoersdienst worden geboden om de beperkingen van het insulaire karakter te compenseren en hen in staat te stellen naar het vasteland te reizen. Ingezeten passagiers komen daarom in aanmerking voor een speciaal tarief onder de ODV-regeling 2019 ([88]).

— de tarieven die scheepvaartmaatschappijen aanbieden aan de twee categorieën passagiers (ingezetenen en niet-ingezetenen) verschillen sterk van elkaar. Volgens het Gecodia-rapport vertonen de prijzen van vervoersbewijzen voor niet-ingezeten passagiers een grote seizoensgebonden variatie, terwijl de prijs van vervoersbewijzen voor ingezetenen gedurende het hele jaar stabiel is. Bovendien passen bepaalde scheepvaartmaatschappijen, zoals Corsica Ferries, op eigen initiatief speciale tarieven voor ingezetenen toe die buiten de wettelijke verplichtingen vallen, met name op de routes tussen Italië en Corsica. Op die manier maken de scheepvaartmaatschappijen zelf onderscheid tussen ingezeten en niet-ingezeten passagiers.

— ingezeten passagiers hebben ander gedrag en andere voorkeuren, wat volgens de Franse autoriteiten wordt bevestigd door de resultaten van de gebruikersraadpleging. Onder ingezetenen is er het hele jaar door vraag naar zeevervoer: 30 % tot 39 % van het passagiersverkeer van ingezetenen vindt plaats tussen november en maart, het laagseizoen, terwijl niet-ingezetenen voornamelijk van zeevervoer gebruikmaken tijdens het toeristische hoogseizoen (80 % tot 94 % van de verkeersstroom van niet-ingezetenen). Ook pleiten bijna alle ingezetenen voor vertrek in de avonduren, terwijl slechts twee derde van de niet-ingezetenen hier de voorkeur aan geeft ([89]).

(134) Om al deze redenen kan worden gesteld dat de vraag naar zeevervoer van ingezetenen van Corsica verschilt van de vraag van niet-ingezetenen.

([86]) Volgens het Gecodia-rapport wordt 82 % van de zeevaartdiensten tussen Corsica en het Franse vasteland 's nachts uitgevoerd, met een vaartijd van tien tot twaalf uur. Voor vaarten overdag (minder dan de helft van de vaarten vanuit Toulon en meer dan de helft vanuit Nice) bedraagt de reistijd doorgaans vijf tot acht uur.

([87]) Volgens het Gecodia-rapport verwerken de luchthavens van Ajaccio en Bastia het hele jaar door drie retourvluchten per dag met Marseille en twee met Nice (tot drie in het hoogseizoen). De luchthavens van Calvi en Figari verwerken dagelijks twee retourvluchten met Marseille en één met Nice. Wat zeevervoer betreft, verwerken in het hoog- en laagseizoen alleen de havens van Ajaccio en Bastia ten minste dagelijks retourvaarten met Marseille of Toulon.

([88]) De Franse autoriteiten geven aan dat met de ODV-regeling 2019 tegemoet werd gekomen aan een eerder door de CdC vastgestelde behoefte aan openbare diensten die werd geuit door de gebruikers (ingezetenen van Corsica), en waaraan de markt niet kon voldoen zonder openbaredienstverplichtingen.

([89]) Volgens het Gecodia-rapport geldt deze conclusie alleen voor de routes tussen Toulon en de Corsicaanse havens: 91 % van de ingezetenen reist 's avonds tussen Toulon en de Corsicaanse havens, tegen 67 % van de niet-ingezeten passagiers. De haven van Marseille kent vaste vertrektijden om 19.00 uur. Overdag vindt er dus geen vertrek plaats. Via de haven van Nice reist 19 % van de ingezetenen 's avonds, tegen 15 % van de niet-ingezetenen.

(135) Voorts wordt in het Gecodia-rapport vanuit geografisch oogpunt het volgende gesteld:

— *Niet-ingezeten* passagiers maken geen onderscheid tussen de continentale havens van Marseille, Nice en Toulon bij hun keuze van een overtocht tussen Corsica en het Franse vasteland. Niet-ingezeten passagiers beschouwen deze drie havens dus als substitueerbaar als het gaat om hun behoefte aan zeevervoer.

— *Ingezeten* passagiers beschouwen de havens van Marseille en Toulon als substitueerbaar, evenals de havens van Toulon en Nice. De havens van Marseille en Nice zijn vanuit hun oogpunt echter niet substitueerbaar, aangezien de afstand tussen deze twee havens meer dan 200 km bedraagt.

3.4.2.1.1.3.3. Specifieke vraag naar zeevervoer van medische passagiers

(136) De Franse autoriteiten hebben een specifieke vragenlijst voor medische passagiers opgesteld om te achterhalen wat de kenmerken zijn van de vraag van deze categorie gebruikers. De autoriteiten hebben een klein aantal reacties op deze vragenlijst ontvangen (overweging 111). Daarom hebben de Franse autoriteiten via Gecodia een aanvullende analyse uitgevoerd om na te gaan of er al dan niet een specifieke vraag van medische passagiers bestond.

(137) In het Gecodia-rapport wordt allereerst gewezen op het rechtskader voor medische reizen tussen Corsica en het vasteland. Er wordt uitgelegd dat er een gezamenlijk beleid van overheidsinstanties geldt voor medisch vervoer tussen Corsica en het vasteland. Zo hebben de CdC, de staat (via het regionale gezondheidsagentschap van Corsica) en de ziektekostenverzekering (via de primaire ziektekostenverzekeringen van Corse-du-Sud (2A) en Haute-Corse (2B) — "CPAM") gezamenlijke acties ondernomen om obstakels weg te nemen voor de toegang tot zorg voor bewoners van Corsica die zorg nodig hebben of moeten blijven ontvangen die op Corsica niet beschikbaar is.

(138) Volgens het Gecodia-rapport zijn de regels voor de financiële vergoeding van het vervoer gebaseerd op de artikelen R. 322-10 tot en met R. 322-10-9 van de Code de la sécurité sociale ("CSS"). In artikel R. 322-10 CSS wordt vermeld in welke gevallen de vervoerskosten van verzekerden die moeten reizen om passende zorg te ontvangen of onderzoeken te ondergaan voor hun aandoening, gedekt kunnen worden door de ziektekostenverzekering ([90]). Het gaat onder meer om situaties waarin verzekerden vervoer moeten gebruiken om naar een plaats op meer dan 150 km afstand te reizen, wat het geval is voor verzekerden die van Corsica naar het vasteland reizen om zorg te ontvangen. Artikel R. 322-10-2 CSS bepaalt dat de vergoeding van de vervoerskosten door de ziektekostenverzekering in ieder geval "*onderhevig is aan de overlegging door de verzekerde van het medisch voorschrift voor het vervoer, alsmede van een factuur van de vervoerder of een vervoersbewijs. Op het medisch voorschrift moeten de reden voor het vervoer en de gebruikte vervoerswijze worden vermeld […]*".

([90]) Artikel R. 310-10 CSS bepaalt dat "*de vervoerskosten worden vergoed van verzekerden of begunstigden die moeten reizen:*
1. om passende zorg te ontvangen of onderzoeken te ondergaan voor hun aandoening in de volgende gevallen:
   a) vervoer in verband met ziekenhuisopname;
   b) vervoer in verband met behandelingen of onderzoeken die zijn voorgeschreven overeenkomstig artikel L. 324-1 voor patiënten met een erkende chronische aandoening die een van de stoornissen of beperkingen hebben die zijn gedefinieerd in het referentiekader voor voorschriften zoals vermeld in artikel R. 322-10-1;
   c) ambulancevervoer dat is gerechtvaardigd vanwege de gezondheidstoestand van de patiënt, onder de voorwaarden van het decreet vermeld in artikel R. 322-10-1;
   d) vervoer naar een plaats op meer dan 150 kilometer afstand, onder de voorwaarden van de artikelen R. 322-10-4 en R. 322-10-5;
   e) serievervoer, wanneer voor dezelfde behandeling ten minste vier keer voorgeschreven vervoer moet plaatsvinden gedurende een periode van twee maanden en elk vervoer wordt uitgevoerd naar een plaats die op meer dan 50 kilometer afstand ligt;
   f) vervoer in verband met zorg of behandelingen in centra als bedoeld in artikel L. 312-1, punt I (3), van de Code de l'action sociale et des familles en in medisch-psychopedagogische centra als bedoeld in artikel L. 160-14, punt 19, van dit wetboek. […]".

(139) In het Gecodia-rapport wordt gesteld dat een arts de meest geschikte vervoerswijze voor patiënten bepaalt, afhankelijk van hun gezondheidstoestand en mate van zelfredzaamheid (artikel L. 322-5 SSC), en dat die keuze onderhevig is aan de voorafgaande toestemming van CPAM. Bovendien schrijft artikel R. 322-10-4 CSS voor dat er een medische controle moet plaatsvinden om na te gaan of de behandeling niet kan worden uitgevoerd in een instelling die zich op minder dan 150 km afstand bevindt. Met andere woorden, volgens het Gecodia-rapport worden alleen de vervoerskosten vergoed voor specialismen of behandelingen die op Corsica niet beschikbaar zijn. Ten slotte bepaalt artikel R. 322-10-5 CSS dat de vergoeding van de vervoerskosten wordt berekend op basis van de afstand tussen het verpleegadres van de patiënt en de dichtstbijzijnde geschikte voorgeschreven zorginstelling.

(140) Op basis van deze factoren hebben de Franse autoriteiten twee conclusies getrokken.

(141) *In de eerste plaats* wordt de gebruikte vervoerswijze (boot of vliegtuig) voorgeschreven door een arts, onder voorbehoud van instemming van CPAM, met het oog op de vergoeding van de vervoerskosten. Medische passagiers kunnen hun vervoerswijze dus niet zelf kiezen als ze hun vervoerskosten vergoed willen krijgen.

(142) De Franse autoriteiten menen dat deze factor verklaart dat luchtvervoer en zeevervoer vanuit het oogpunt van medische passagiers niet substitueerbaar zijn. De keuze voor een bepaalde vervoerswijze wordt hen opgelegd als gevolg van het nationale rechtskader inzake de vergoeding van ziektekosten.

(143) *In de tweede plaats* gaat het bij medische reizen die worden vergoed door een ziektekostenverzekering om patiënten die geen passende behandeling op Corsica kunnen vinden en die dus een dringende noodzaak hebben om naar het vasteland te reizen om daar passende zorg te krijgen. Volgens het Gecodia-rapport moet een passende behandeling bij wet worden uitgevoerd in het medisch centrum dat geografisch het dichtst bij het verpleegadres van de patiënt op Corsica ligt. Zodoende wordt er in het Gecodia-rapport van uitgegaan dat afstand een belangrijke rol speelt voor medisch passagiers en dat zij de voorkeur geven aan de haven van de stad waar het dichtstbijzijnde voorgeschreven behandelingscentrum zich bevindt, om te voorkomen dat reiskosten niet of slechts gedeeltelijk door CPAM worden vergoed.

(144) In het Gecodia-rapport wordt vermeld dat verschillende medische behandelingen op het gebied van geneeskunde, chirurgie en verloskunde (Médecine, Chirurgie et Obstétrique, "MCO"), vervolg- en revalidatiezorg (Soins de Suite et Rehabilitation, "SSR") en psychiatrie ("PSY"), niet beschikbaar zijn op Corsica. De Franse autoriteiten hebben op basis van gegevens van het technisch agentschap voor informatie over ziekenhuisopname (agence technique de l'information sur l'hospitalisation, "ATIH") voor de periode 2015-2020 bevestigd dat er een stroom patiënten is die op Corsica wonen en naar het vasteland reizen om zorg op het gebied van MCO, SSR of PSY te ontvangen. Uit deze gegevens uit het Gecodia-rapport blijkt dat er gemiddeld per jaar bijna 15 000 ziekenhuisopnamen (MCO) van ingezetenen van Corsica plaatsvinden op het Franse vasteland, waarvan twee derde in het departement Bouches-du-Rhône (Marseille). Ook brachten ingezetenen van Corsica bijna 34 000 dagen per jaar op het Franse vasteland door in verband met SSR, waarvan de helft in Bouches-du-Rhône; en ontvingen ingezetenen van Corsica bijna 1 700 PSY-behandelingen per jaar, waarvan bijna de helft in het departement Bouches-du-Rhône.

(145) Op basis van deze gegevens wordt in het Gecodia-rapport geconcludeerd dat medische passagiers een specifieke vraag naar zeevervoer tussen Corsica en het Franse vasteland hebben, waarbij met name rekening wordt gehouden met de voorwaarden voor de vergoeding van de vervoerskosten en de locatie van passende behandelingscentra die niet op Corsica beschikbaar zijn.

(146) Voorts werd in het Gecodia-rapport gekeken naar de behoeften van medische passagiers ten aanzien van hun bestemming op het Franse vasteland.

(147) Hiervoor hebben de Franse autoriteiten CPAM om gegevens gevraagd over het aantal toegekende verzoeken om voorafgaande goedkeuring van vergoeding van vervoerskosten door de ziektekostenverzekering. Volgens gegevens van CPAM 2A (ruim 15 000 verleende goedkeuringen) had ([91]) meer dan 80 % betrekking op een of meer reizen naar Marseille, minder dan 14 % naar Nice, 1,1 % naar Parijs en minder dan 0,3 % naar Toulon ([92]).

([91]) In tegenstelling tot wat de Commissie in overweging 79 van het inleidingsbesluit heeft verklaard, heeft CPAM 2A bij de Franse autoriteiten 15 237 verzoeken om voorafgaande goedkeuring aangeleverd die door CPAM 2A zijn toegekend tussen 17 september 2020 en 31 december 2021 (en niet 8 000).

([92]) In het Gecodia-rapport wordt ook verwezen naar gegevens die zijn verkregen van CPAM 2B en die zijn verzameld via […] (*) ((*): vertrouwelijke informatie), waaruit blijkt dat meer dan 75 % van de medische reizen per vliegtuig naar Marseille ging, tegen minder dan 25 % naar Nice.

(148) In het Gecodia-rapport werd derhalve geconcludeerd dat de vraag van medische passagiers waarschijnlijk alleen betrekking heeft op continentale havens dicht bij hun eindbestemming op het vasteland (voorgeschreven zorginstellingen). De overgrote meerderheid van de medische passagiers gaat naar Marseille.

3.4.2.1.2. Vaststelling van de kwantitatieve vraag van passagiers naar zeevervoer

3.4.2.1.2.1. Vaststelling van de kwantitatieve vraag van passagiers die ingezetenen en niet-ingezetenen zijn van Corsica

(149) Om de vraag van passagiers (ingezetenen en niet-ingezetenen) te kwantificeren, hebben de Franse autoriteiten zich gebaseerd op zowel historische gegevens als prognoses voor de periode 2023-2030.

(150) De Franse autoriteiten hebben de historische vraag geanalyseerd van passagiers die ingezetenen en niet-ingezetenen zijn van Corsica, op basis van de beschikbare gegevens over de periode tussen 2016 en 2021. Om de voorziene vraag voor de periode 2023-2030 te bepalen, hebben de Franse autoriteiten prognoses opgesteld op basis van de vraag in 2019 (2020 en 2021 werden beïnvloed door de COVID-19-crisis). Zij raamden de ontwikkeling van de vraag naar zeevervoer van ingezeten en niet-ingezeten passagiers op basis van het gemiddelde jaarlijkse groeitempo van de vraag naar vervoer op de lange termijn (2015-2030), zoals gepubliceerd door het Ministère de la transition écologique in juli 2016 ([93]) en bijgewerkt in oktober 2021 ([94]).

(151) De verwachte vraag naar zeevervoer in 2030 wordt weergegeven in tabel 14.

Tabel 14

Vraag van passagiers per route in 2030

	2030 Niet-ingezeten passagiers (Marseille, Toulon en Nice)	2030 Ingezeten passagiers (Marseille en Toulon)	2030 Totaal
Ajaccio	1 050 000	45 000	**1 095 000**
Bastia	950 000	35 000	**985 000**
Porto-Vecchio	200 000	7 500	**207 500**
Propriano	50 000	4 000	**54 000**
L'Île-Rousse	325 000	5 500	**330 500**

Bron: Gecodia-rapport, tabellen 43-44.

3.4.2.1.2.2. Vaststelling van de kwantitatieve vraag van medische passagiers

(152) Wat medische passagiers betreft, beschikten de Franse autoriteiten niet over rechtstreekse gegevens met betrekking tot het volume van het vervoer van patiënten en hun begeleiders, hun bestemming en de gebruikte vervoerswijze. In het Gecodia-rapport wordt hierover opgemerkt dat het regionale gezondheidsagentschap van Corsica en CPAM naar deze gegevens is gevraagd. Het regionale gezondheidsagentschap van Corsica verklaarde niet over deze informatie te beschikken. CPAM gaf aan niet over een informatiesysteem met betrouwbare en volledige gegevens te beschikken.

([93]) Zie de studie van het Ministère de la transition écologique van juli 2016 getiteld "*Projections de la demande de transport sur le long terme*" [Langetermijnprognoses met betrekking tot de vraag naar vervoer], beschikbaar op: https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Th%C3%A9ma%20-%20Projections%20de%20la%20demande%20de%20transport%20sur%20le%20long%20terme.pdf (geraadpleegd op 18 oktober 2024). In deze studie wordt aangegeven dat de algemene resultaten van de ontwikkeling van de vraag en de vervoersstromen die op deze manier zijn berekend, de basis moeten vormen voor het opstellen van verkeersprognoses op lokaal niveau. Deze prognoses worden uitgevoerd door de gedecentraliseerde diensten van het ministerie of door infrastructuurbeheerders, om de toekomst van de gebieden te analyseren en het overheidsbeleid en transportinfrastructuurprojecten te evalueren. De studie bevat prognoses voor de tijdshorizon 2030 en 2050.

([94]) Zie de studie van oktober 2021 ter actualisering van de studie van 2016, waarbij onder meer rekening wordt gehouden met de gevolgen van de invoering van nieuwe milieuwetgeving. De geactualiseerde versie is beschikbaar op: https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/document_travail_52_projection_transport_snbc2_oct2021.pdf (geraadpleegd op 18 oktober 2024).

(153) De Franse autoriteiten hebben derhalve aan de hand van indirecte gegevens een raming van deze reizen opgesteld.

(154) De Franse autoriteiten baseerden zich in de eerste plaats op gegevens van het ATIH (overweging 144) over het aantal medische behandelingen of opnamen (voor zorg die niet beschikbaar is op Corsica) dat voor ingezetenen van Corsica op het Franse vasteland werd geregistreerd (voornamelijk in de regio Provence-Alpes-Côte-d'Azur, waar Marseille, Toulon en Nice zijn gelegen). De Franse autoriteiten hebben het aantal medische passagiers en hun begeleiders geraamd op basis van het aantal medische behandelingen of opnamen dat werd geregistreerd voor SSR, MCO en PSY in de regio Provence-Alpes-Côte-d'Azur ten behoeve van ingezetenen van Corsica ([95]). De Franse autoriteiten kwamen in totaal uit op een schatting van gemiddeld 65 000 medische passagiers per jaar voor alle medische zorg in verband met SSR, MCO en PSY. In de periode 2015-2019 reisden alleen al gemiddeld ongeveer 53 000 passagiers per jaar naar het departement Bouches-du-Rhône (Marseille).

(155) Begeleiders werden ook meegenomen in deze raming. De Franse autoriteiten gingen ervan uit dat er vrijwel altijd één begeleider aanwezig was voor medische passagiers jonger dan 19 jaar en ouder dan 75 jaar, en voor de helft van de medische passagiers uit andere leeftijdsgroepen. Op basis hiervan stelden zij dat één medische (retour)reis van een Corsicaanse patiënt in feite overeenkwam met het vervoer van 1,4 passagiers (retourreis), rekening houdend met de begeleiders. Volgens Frankrijk was deze aanname in overeenstemming met de empirische gegevens van CPAM 2A, aangezien van de 15 237 verzoeken om voorafgaande goedkeuring die door CPAM 2A werden toegekend, 41,5 % (6 318) voorzag in de aanwezigheid van een begeleider. Van deze 6 318 verzoeken, voorzag 7,5 % ook in een tweede begeleider.

(156) De Franse autoriteiten hebben vervolgens het aantal reizen over zee geraamd. Zij deden dit op twee manieren.

(157) In de eerste benadering werd het aantal medische passagiers berekend door het aantal medische passagiers dat per vliegtuig reist, af te trekken van het geschatte totale aantal medische passagiers. Uit gegevens over medische passagiers die per vliegtuig tussen Corsica en het departement Bouches-du-Rhône (Marseille) reisden, waarover de Franse autoriteiten voor de periode 2016-2019 beschikten ([96]), bleek dat gemiddeld ongeveer 38 000 passagiers per jaar gebruikmaakten van luchtvervoer (ongeveer 70 % van het totale geraamde aantal van 53 000 medische passagiers, overweging 154). Op basis van deze berekeningen concludeerden de Franse autoriteiten dat tot 30 % van de reizen van medische passagiers voor het departement Bouches-du-Rhône kon plaatsvinden via zeevervoer.

(158) In de tweede benadering werden de 15 237 verzoeken om voorafgaande goedkeuring geanalyseerd die tussen 2020 en 2021 door ingezetenen van Corsica bij CPAM 2A waren ingediend voor de vergoeding van vervoerskosten in verband met medische reizen. Uit de analyse van deze verzoeken om voorafgaande goedkeuring, die vergezeld moeten gaan van een medisch voorschrift waarin de arts aangeeft welke vervoerswijze wordt voorgeschreven op basis van de medische toestand van de patiënt (overwegingen 136 tot en met 148), bleek dat ongeveer 4 % daarvan betrekking had op zeevervoer.

(159) Op basis van deze twee benaderingen varieert het percentage medische passagiers dat per boot naar Marseille reist in verhouding tot het totale aantal medische passagiers dat naar Marseille reist tussen 4 % en 30 %. Om een middenweg te vinden tussen de twee benaderingen en te zorgen voor een behoudende raming van de vraag van deze passagiers, stelden de Franse autoriteiten ten slotte vast dat 10 % van de medische passagiers per boot reisde (ongeveer 5 400 medische passagiers per jaar op een totaal van 53 000 medische passagiers per jaar, geraamd door de Franse autoriteiten voor het departement Bouches-du-Rhône in 2019).

([95]) Voor MCO werd de vraag naar reizen van Corsicaanse patiënten (retourreis, zonder begeleider) geraamd op basis van het aantal geregistreerde ziekenhuisopnamen (1 opname = 1 retourpassagier = 2 reizen). Voor SSR, uitgedrukt in ziekenhuisdagen, raamden de Franse autoriteiten het aantal reizen op basis van het aantal geregistreerde opnamen (1 opname = 1 retourpassagier = 2 reizen), uitgaande van een gemiddelde opnameduur van 45 ziekenhuisdagen, ongeacht de zorglocatie. Tot slot werd voor PSY het aantal passagiers berekend op basis van het aantal geregistreerde behandelingen (1 behandeling = 1 retourpassagier = 2 reizen).

([96]) De door de Franse autoriteiten verzamelde gegevens zijn afkomstig uit […] [met] CPAM gesloten vervoersovereenkomsten.

(160) Ten slotte hebben de Franse autoriteiten het aantal medische passagiers over de verschillende Corsicaanse havens verdeeld op basis van de verdeling van MCO-zorg over het grondgebied (waarvan een kaart beschikbaar is op de website van ATIH).

(161) Om de jaarlijkse vraag van medische passagiers tussen 2023 en 2030 te ramen, waren de Franse autoriteiten van mening dat, rekening houdend met enerzijds de verwachte bevolkingsgroei en vergrijzing, en anderzijds de ontwikkeling van de gezondheidszorg op Corsica, de verwachte vraag tussen 2023 en 2030 stabiel zou blijven op basis van de voor 2019 geraamde reizen van medische passagiers. Tabel 15 toont de raming van medische reizen per boot tussen de Corsicaanse havens en de haven van Marseille.

Tabel 15

Geraamde medische reizen per boot van patiënten die ingezetenen zijn van Corsica en hun begeleiders (jaarlijkse passagiers) tussen Corsica en Marseille

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

Bron: Opmerkingen van de Franse autoriteiten van 27 juli 2023.

3.4.2.2. Bepaling van de capaciteit van de markt om aan de vraag van gebruikers te voldoen

(162) Na een raming te hebben gemaakt van de kwalitatieve en kwantitatieve vraag van de verschillende categorieën gebruikers van het zeevervoer van passagiers tussen Corsica en het Franse vasteland, hebben de Franse autoriteiten onderzocht in hoeverre het aanbod op de markt aan deze vraag kon voldoen.

3.4.2.2.1. Raadpleging van de exploitanten

3.4.2.2.1.1. Voorgelegde vragen

(163) De raadpleging van de exploitanten omvatte eerst een vragenlijst met vier algemene vragen over passagiersvervoer:

— in de eerste vraag werd de zeevervoerders gevraagd hun opmerkingen te delen over de vraag van gebruikers, zoals vastgesteld en beschreven in het ondersteunende document bij de gebruikersraadpleging (overweging 95);

— in de tweede vraag werd de exploitanten gevraagd een beschrijving te geven van de scheepsvloot die zij konden inzetten voor de scheepvaartverbinding tussen Corsica en het Franse vasteland;

— in de derde vraag werd de exploitanten gevraagd aan te geven of zij in het kader van de ODV-regeling 2019 voornemens waren een aanbod te doen voor een of meer van de routes vanaf 2023. Deze vraag bevatte ook een lijst van alle zeeverbindingen tussen Marseille en de Corsicaanse havens; tussen Toulon en de Corsicaanse havens; en tussen Nice en de Corsicaanse havens. Voor elke route moesten de exploitanten aangeven of ze deze al dan niet zouden exploiteren in het kader van de ODV-regeling 2019. De vragenlijst bood ook de gelegenheid opmerkingen toe te voegen over de exploitatie van de betreffende route.

(164) Indien de derde vraag voor een of meer routes bevestigend werd beantwoord, kregen de exploitanten vervolgens een lijst met specifiekere vragen over hun aanbod. De exploitanten moesten deze informatie verstrekken voor elke route waarvoor ze hadden aangegeven een commercieel aanbod te kunnen doen in het kader van de ODV-regeling 2019.

(165) Exploitanten die bijvoorbeeld hadden verklaard een commerciële dienst te kunnen bieden op de route Marseille-Ajaccio, moesten de volgende vragen beantwoorden:

— had de exploitant al een aanbod gedaan voor zeevervoer op de betreffende route voor de periode 2015-2022 ([97])?

— voor welke periode van het jaar zou het aanbod van de exploitant gelden ([98])?

— welk type schip zou de exploitant gebruiken om de commerciële dienst uit te voeren ([99])?

3.4.2.2.1.2. Samenvatting van de ontvangen reacties

(166) Er reageerden drie exploitanten op deze raadpleging: Corsica Linea, La Méridionale en Corsica Ferries.

(167) Corsica Linea en La Méridionale verklaarden dat zij in het kader van de ODV-regeling 2019 geen commerciële diensten tussen Corsica en het Franse vasteland zouden aanbieden.

(168) Corsica Ferries diende het commerciële aanbod in dat zij zonder openbaredienstcontract voor passagiersvervoer zou doen. Ter ondersteuning van haar antwoorden op de vragenlijst diende Corsica Ferries verschillende Excel-bestanden in, waarin onder meer de capaciteit van haar schepen en haar commerciële aanbod werden vermeld.

(169) In antwoord op vraag 1 van de raadpleging van de exploitanten wees Corsica Ferries erop dat haar antwoorden op de vragenlijst en het Excel-bestand met gegevens over het vervoersaanbod van Corsica Ferries waren opgesteld zonder dat in de door de CdC verstrekte documenten enige indicatie werd gegeven over de behoeften en vereisten in het kader van het territorialiteitsbeginsel. Gezien deze onzekerheden had Corsica Ferries in het Excel-bestand over de capaciteit van haar schepen geen rekening gehouden met enige verhoging of vermindering van de aangeboden capaciteit in de periode 2023-2028: de aangegeven capaciteit was derhalve gedurende de gehele analyseperiode identiek.

(170) In antwoord op vraag 4 verklaarde Corsica Ferries dat zij zonder openbaredienstcontract vanaf 1 januari 2023 passagiersvervoersdiensten zou exploiteren tussen alle continentale havens (Marseille, Nice, Toulon) en alle Corsicaanse havens, met uitzondering van de haven van Propriano. Corsica Ferries zou voor zowel goederen als passagiers en zowel overdag als 's nachts commerciële diensten aanbieden, waaronder:

— een dagelijkse retourvaart tussen het Franse vasteland (ten minste vijf keer per week vanuit Toulon en tweemaal per week vanuit Marseille) en de havens van Ajaccio en Bastia;

— twee maandelijkse retourvaarten vanuit Marseille en ten minste drie retourvaarten per week vanuit Toulon voor de havens Porto-Vecchio en L'Île-Rousse;

— geen commerciële dienst naar Propriano, aangezien deze haven volgens Corsica Ferries substitueerbaar is door die van Ajaccio, die zij al ten minste eenmaal per dag vanuit Marseille en Toulon wil aandoen;

— aanvullende zeevervoersdiensten tussen de haven van Nice en Corsica tussen juli en september.

(171) Corsica Ferries liet de Franse autoriteiten weten te beschikken over een vloot van dertien boten die niet voor een specifieke route werden ingezet. De scheepvaartmaatschappij verklaarde ook dat 15 % van de overtochten voor alle routes overdag zou plaatsvinden (vertrek tussen 6.00 en 16.00 uur en aankomst tussen 14.00 en 00.00 uur in beide richtingen).

([97]) Indien het antwoord ontkennend was, moest de exploitant uitleggen waarom er geen aanbod was gedaan.

([98]) De exploitant moest ook het volgende aangeven: i) indien er geen aanbod werd gedaan voor het volledige jaar, om welke specifieke periode van het jaar het zou gaan; ii) of het om een rechtstreeks aanbod ging; iii) de frequentie van de overtochten; iv) de geplande vertrek- en aankomsttijden; en v) het totale aantal beoogde rechtstreekse overtochten per jaar.

([99]) De exploitant moest aangeven i) waarom dit schip geschikt zou zijn om het territorialiteitsbeginsel te waarborgen; ii) het beoogde aantal schepen; iii) de capaciteit van de schepen; iv) de kenmerken van de schepen; v) de getroffen milieumaatregelen; en vi) welke diensten aan boord van de schepen zouden worden aangeboden.

(172) Wat de capaciteit van haar schepen voor passagiersvervoer betreft, verstrekte Corsica Ferries de Franse autoriteiten de in tabel 16 vermelde informatie.

Tabel 16

Potentieel aanbod van Corsica Ferries in het kader van de ODV-regeling 2019 (jaarlijks aantal passagiers) zonder DOD-contract

	2023-2028 Niet-ingezeten passagiers (Marseille, Toulon en Nice)	2023-2028 Ingezeten passagiers (Marseille en Toulon)	2023-2028 Totaal
Ajaccio	1 790 601	971 940	**2 762 541**
Bastia	1 881 317	907 995	**2 789 312**
Porto-Vecchio	279 532	136 803	**416 335**
Propriano	0	0	**0**
L'Île-Rousse	586 182	256 158	**842 340**

Bron: Reactie van Corsica Ferries op de markttoets voor de scheepvaartverbinding tussen Corsica en het Franse vasteland (22 februari 2022).

(173) Corsica Ferries verklaarde ook dat haar aanbod (vanuit de haven van Marseille) alleen geldig zou zijn indien er geen openbaredienstcontract tussen Corsica en het vasteland zou zijn gesloten.

3.4.2.2.2. Analyse van marktfalen

(174) Na analyse van de capaciteit van Corsica Ferries kwamen de Franse autoriteiten tot de conclusie dat de markt zonder DOD-overeenkomst kon voldoen aan de verwachte vraag voor de periode 2023-2028 van ingezeten passagiers (met uitzondering van medische passagiers) en niet-ingezeten passagiers voor de scheepvaartverbinding tussen de Corsicaanse havens van Ajaccio, Bastia, L'Île-Rousse en Porto-Vecchio, en de havens van het Franse vasteland.

(175) De Franse autoriteiten wijzen er echter op dat Corsica Ferries de haven van Propriano niet zou aandoen. Zij concluderen derhalve dat er sprake is van volledig marktfalen voor zeevervoer tussen de haven van Propriano en de havens op het Franse vasteland, zowel voor ingezeten als voor niet-ingezeten passagiers.

(176) Wat de vraag van medische passagiers betreft, merken de Franse autoriteiten bovendien op dat Corsica Ferries de haven van Marseille slechts twee keer per week zou aandoen vanuit de havens van Ajaccio en Bastia, en driemaal per maand vanuit de havens van Porto-Vecchio en L'Île-Rousse. Bovendien zou Corsica Ferries, zoals vermeld in overweging 170, de haven van Propriano niet aandoen. De Franse autoriteiten zijn dan ook van mening dat Corsica Ferries niet voldoende overtochten biedt voor de haven van Marseille, die voor medische passagiers juist de voorkeurshaven is.

3.4.2.3. Conclusie over de behoefte aan een openbare dienst voor het zeevervoer van passagiers

(177) Gezien het marktfalen tussen de haven van Propriano en de havens van het Franse vasteland voor het zeevervoer van ingezeten en niet-ingezeten passagiers, concludeerden de Franse autoriteiten dat er behoefte was aan een openbare dienst die kon voldoen aan de totale geraamde kwantitatieve vraag tussen 2023 en 2030 van/naar de haven van Propriano, zoals aangegeven in tabel 14.

(178) Gezien het marktfalen tussen alle Corsicaanse havens en de haven van Marseille voor het zeevervoer van medische passagiers als gevolg van de ontoereikendheid van de vervoersdiensten die Corsica Ferries zou leveren, concludeerden de Franse autoriteiten dat er behoefte was aan een openbare dienst die kon voldoen aan de totale geraamde kwantitatieve vraag tussen 2023 en 2030 van/naar de haven van Propriano, zoals aangegeven in tabel 15.

3.4.3. *Vaststelling van de behoefte aan een openbare zeevaartdienst voor goederen*

(179) In dit onderdeel worden de conclusies van de Franse autoriteiten beschreven met betrekking tot i) de vraag van gebruikers van zeevervoer van goederen tussen Corsica en het vasteland en ii) de vaststelling van marktfalen om aan deze vraag te voldoen.

3.4.3.1. Vaststelling van de vraag van gebruikers

(180) In de volgende onderdelen worden de analyses van de Franse autoriteiten beschreven die enerzijds betrekking hebben op de kwalitatieve vraag van gebruikers ten aanzien van zeevervoer voor goederen tussen Corsica en het vasteland, en anderzijds op de kwantitatieve vraag van deze gebruikers.

3.4.3.1.1. Vaststelling van de kwalitatieve vraag

(181) In dit gedeelte komen eerst de resultaten van de gebruikersraadpleging aan bod; vervolgens de resultaten van de raadpleging van de havens; en tot slot de bevindingen uit het Gecodia-rapport, die een aanvulling vormen op de resultaten van de openbare raadplegingen.

3.4.3.1.1.1. Resultaten van de gebruikersraadpleging

3.4.3.1.1.1.1. Voorgelegde vragen

(182) In het ondersteunende document bij de gebruikersraadpleging (overweging 95) maakten de Franse autoriteiten een voorlopig onderscheid tussen aangedreven en niet-aangedreven goederenvervoer ([100]).

(183) Bij de gebruikersraadpleging werd een vragenlijst voorgelegd aan alle gebruikers van zeevervoer van goederen. De vragenlijst bevatte ongeveer twintig vragen met voorgestelde antwoorden (in sommige gevallen kon een gebruiker meerdere antwoorden kiezen). Het invullen van de vragenlijst duurde naar schatting vijf minuten.

(184) De eerste drie vragen dienden om algemene informatie te verzamelen over het profiel van de gebruikers. In de eerste vraag werd gebruikers gevraagd informatie te verstrekken over de zeeverbinding(en) tussen de haven van Marseille en de vijf Corsicaanse havens waarvan ze gebruikmaakten ([101]). De tweede vraag diende om informatie te verzamelen over de bedrijfssector van de gebruikers en de postcode van hun hoofdkantoor. In de derde vraag werd gebruikers gevraagd naar hun mening over het onderscheid tussen aangedreven goederenvervoer en niet-aangedreven goederenvervoer, en werd hun gevraagd informatie te verstrekken over de hoeveelheid aangedreven en/of niet-aangedreven goederenvervoer via de betreffende route in 2019.

(185) Bij de vragen 4 tot en met 13 moesten gebruikers aangeven hoe tevreden ze waren over de zeevervoerdiensten die op de betreffende route(s) werden aangeboden. In het bijzonder werd hun gevraagd het volgende aan te geven:

— of het aanbod op de route in kwestie voldeed aan de behoeften van de gebruikers (antwoord: ja of nee);

— of de gebruikers moeilijkheden ondervonden met betrekking tot de beschikbare capaciteit ([102]);

— het soort goederen waarvoor de gebruikers dergelijke moeilijkheden ondervonden en of ze vanwege die moeilijkheden hun toevlucht namen tot andere routes voor hun goederenstroom ([103]);

— of de gebruikers tevreden waren over de vertrek- en aankomsttijden op Corsica (tevreden of ontevreden; indien ontevreden, wilden gebruikers dan eerdere of latere vertrek- of aankomsttijden?) en over de frequentie van de aangeboden zeevervoerdiensten op de gebruikte zeeverbindingen.

— of het maximale tarief voor goederen uit de ODV-regeling 2019 moest veranderen.

([100]) In het ondersteunende document bij de gebruikersraadpleging wordt uitgelegd dat voor niet-aangedreven goederenvervoer, in tegenstelling tot aangedreven goederenvervoer, aanzienlijke handling in de haven (havenuitrusting, arbeid) nodig is.

([101]) Gebruikers die gebruikmaakten van meerdere routes, moesten voor elke gebruikte route een vragenlijst invullen.

([102]) De volgende antwoorden werden voorgesteld: vrijwel altijd; regelmatig; soms; nooit.

([103]) De volgende antwoorden werden voorgesteld: dezelfde route; andere routes via Marseille; andere routes via Toulon; andere routes via Nice; anders (specificeren).

(186) Bij de vragen 14 tot en met 20 werd gebruikers gevraagd informatie te geven over hun keuze van de continentale haven voor de scheepvaartverbinding. Hierbij werd het volgende gevraagd:

— of gebruikers bij het boeken van een overtocht vanuit Marseille ook de beschikbare overtochten vanuit andere continentale havens in overweging namen ([104]);

— wat de belangrijkste reden was voor hun keuze van de haven van Marseille ten opzichte van andere continentale havens ([105]);

— in hoeverre gebruikers bereid waren gebruik te maken van zeevervoerdiensten in een andere continentale haven (Toulon, Nice, of beide) om van of naar Corsica te reizen indien de prijs voor zeevervoer voor de haven van Marseille hypothetisch met 5 % tot 10 % zou worden verhoogd,

— of gebruikers sinds 2019 al eens gebruik hadden gemaakt van de routes vanuit Toulon of Nice naar Corsica (ja of nee), en zo ja, wat dan de belangrijkste reden was voor hun keuze voor een andere continentale haven (Toulon of Nice) in plaats van de haven van Marseille ([106]).

(187) Tot slot werd gebruikers in vraag 21 gevraagd naar de relevantie van een vervoersaanbod met schepen die volledig bestemd zijn voor goederen (ro-ro) in vergelijking met het huidige aanbod (ro-pax).

3.4.3.1.1.1.2. Samenvatting van de ontvangen reacties

(188) De Franse autoriteiten hadden aan het eind van de raadplegingsperiode slechts vijf reacties op de vragenlijst ontvangen. Gezien dit geringe aantal heeft Gecodia rechtstreeks contact opgenomen met verschillende ondernemingen op het gebied van vervoer en logistiek die gebruikmaken van goederenvervoersdiensten over zee tussen Corsica en het vasteland om de vragenlijst rechtstreeks telefonisch aan hen voor te leggen.

(189) De Franse autoriteiten verklaren dat Gecodia contact heeft opgenomen met 21 transportbedrijven, die ongeveer 90 % van het totale niet-aangedreven goederenverkeer en 70 % van het aangedreven goederenverkeer tussen Corsica en het vasteland uitvoeren. De ondervraagde vervoerders maakten voornamelijk gebruik van de routes vanuit Marseille, maar meer dan de helft ook van routes vanuit Toulon. De vervoerders beantwoordden de vragen voor elk van de door hen gebruikte routes tussen Corsica (alle Corsicaanse havens) en het vasteland (alle continentale havens) en voor elk type goederenvervoer (aangedreven en niet-aangedreven).

(190) Wat het niet-aangedreven goederenvervoer ([107]) betreft, komt uit de samenvatting van de reacties op de vragenlijst het volgende naar voren:

— iets meer dan de helft van de respondenten is van mening dat het huidige zeevervoeraanbod over het algemeen niet aan hun behoeften voldoet. Deze resultaten verschillen per route: bijna alle gebruikers van vervoersdiensten tussen het vasteland en Propriano en L'Île-Rousse zijn tevreden met het huidige aanbod, terwijl gebruikers van vervoersdiensten van/naar Ajaccio en Bastia vrijwel allemaal ontevreden zijn ([108]).

— de meeste gebruikers ondervinden problemen met de beschikbare capaciteit, met name op de routes tussen het vasteland en Bastia (100 % ondervindt hier regelmatig of vrijwel altijd problemen), Ajaccio en Porto-Vecchio (meer dan 50 % ondervindt hier regelmatig of vrijwel altijd problemen).

— de respondenten zijn grotendeels tevreden over de vertrek- en aankomsttijden op Corsica en de frequenties van de overtochten die golden op het moment van de gebruikersraadpleging.

([104]) De volgende antwoorden werden voorgesteld: ik heb geen keuze (verplichte boeking); vrijwel altijd; alleen voor sommige vervoersstromen (met vermelding van het soort stroom waarvoor geen vergelijking werd gemaakt); nooit.

([105]) De volgende antwoorden werden voorgesteld: de laagste prijs; de haveninfrastructuur; de tijden van de overtocht; de betere kwaliteit van de dienstverlening; de nabijheid van de haven tot mijn bestemming; het soort reis; anders (specificeren).

([106]) De volgende antwoorden werden voorgesteld: de laagste prijs; geschiktere tijden; mijn bestemming lag dichter bij de gekozen haven; geen plek beschikbaar in Marseille; anders (specificeren).

([107]) Ter herinnering: niet-aangedreven goederenvervoer vindt uitsluitend plaats tussen de Corsicaanse havens en de haven van Marseille.

([108]) Voor Porto-Vecchio zijn de meningen meer verdeeld: 64 % van de respondenten is tevreden met het aanbod.

— geen van de respondenten vergelijkt de beschikbare overtochten in de haven van Marseille met de overtochten die in andere havens beschikbaar zijn. De nabijheid van de haven van Marseille is vrijwel de enige reden voor de keuze van de haven van Marseille. Zelfs in het geval van een hypothetische stijging van de prijs van zeevervoer vanuit Marseille zou geen van de respondenten hun toevlucht nemen tot andere continentale havens.

— vrijwel alle respondenten geven de voorkeur aan een aanbod met schepen die volledig bestemd zijn voor goederen (ro-ro) in plaats van een aanbod met gemengd vervoer.

(191) Wat het aangedreven goederenvervoer betreft, komt uit de samenvatting van de reacties op de vragenlijst het volgende naar voren:

— iets meer dan de helft van de respondenten is van mening dat het huidige zeevervoeraanbod vanuit/naar Marseille over het algemeen aan hun behoeften voldoet, terwijl het aanbod vanuit Toulon als ontoereikend wordt beschouwd (77 % van de antwoorden). Deze resultaten verschillen per route: vrijwel alle gebruikers zijn ontevreden over de verbinding met Bastia (zowel bij respondenten die gebruikmaken van de haven van Marseille als van de haven van Toulon). De helft van hen is ook ontevreden over het aanbod van/naar Ajaccio en Porto-Vecchio (zowel bij respondenten die gebruikmaken van de haven van Marseille als van de haven van Toulon), terwijl zij over het algemeen wel tevreden zijn over de routes van en naar Propriano en L'Île-Rousse.

— de meeste gebruikers ondervinden problemen met de beschikbare capaciteit, met name op de routes naar Bastia (100 % ondervindt hier regelmatig of vrijwel altijd problemen, zowel vanuit Marseille als vanuit Toulon), en naar Ajaccio en Porto-Vecchio (50 % ondervindt hier regelmatig of vrijwel altijd problemen vanuit Marseille, en 100 % vanuit Toulon).

— de respondenten zijn grotendeels tevreden over de vertrek- en aankomsttijden en de frequenties van de overtochten die golden op het moment van de gebruikersraadpleging, zowel in Toulon als in Marseille.

— vrijwel geen van de respondenten vergelijkt de beschikbare overtochten in de haven van Marseille met de overtochten die in andere havens beschikbaar zijn. De nabijheid van de haven van Marseille is vrijwel de enige reden voor de keuze van de haven van Marseille. Zelfs in het geval van een stijging van de prijs van zeevervoer vanuit Marseille zou geen van de respondenten hun toevlucht nemen tot andere continentale havens.

— minder dan 40 % van de respondenten had in 2019 gebruikgemaakt van andere continentale havens dan Marseille. De resultaten verschillen per route: respectievelijk 80 % en 50 % van de respondenten met een verkeersstroom van/naar Bastia en Ajaccio maakte gebruik van Toulon, terwijl vrijwel geen van de respondenten met een verkeersstroom van/naar andere Corsicaanse havens dit deed. De enige reden voor het gebruik van de haven van Toulon was het gebrek aan beschikbare ruimte in de haven van Marseille. Zelfs in het geval van een stijging van de prijs van zeevervoer vanuit Marseille zou geen van de respondenten hun toevlucht nemen tot andere continentale havens.

— de meeste respondenten geven de voorkeur aan een aanbod met schepen die volledig bestemd zijn voor goederen (ro-ro) in plaats van een aanbod met ro-pax.

3.4.3.1.1.2. Raadpleging van de havens

3.4.3.1.1.2.1. Voorgelegde vragen

(192) De vragenlijst voor de raadpleging van de havens omvatte drie delen over het goederenverkeer.

(193) In het eerste deel van de vragenlijst werd de havenbeheerders gevraagd hun opmerkingen te delen over de vraag van gebruikers, zoals vastgesteld en beschreven in het ondersteunende document bij de gebruikersraadpleging (overweging 95). In het bijzonder werd de beheerders in het eerste deel gevraagd om:

— hun opmerkingen te delen met betrekking tot het onderscheid tussen aangedreven en niet-aangedreven goederenvervoer;

— op basis van hun marktkennis de omvang van het klantenareaal van hun haven aan te geven;

— aan te geven of zij meenden dat hun haveninfrastructuur voor alle of een deel van het aangedreven en niet-aangedreven goederenvervoer tussen Corsica en het vasteland niet-substitueerbaar was door andere havens;

— hun opmerkingen te delen over de mate van concurrentie tussen havens voor goederenvervoer, zowel op dat moment als over een periode van zeven jaar.

(194) In het tweede deel van de vragenlijst werd de havenbeheerders gevraagd een volledige beschrijving te geven van de haveninfrastructuur die van invloed zou kunnen zijn op de zeevervoerdiensten tussen Corsica en het Franse vasteland.

(195) In het derde deel (vragen 5.1 tot en met 5.8 voor aangedreven goederenvervoer en vragen 6.1 tot en met 6.8 voor niet-aangedreven goederenvervoer) werd de havenbeheerders gevraagd naar de capaciteit van hun infrastructuur om de goederenstromen op te vangen. In het bijzonder werd de havens gevraagd het volgende aan te geven:

— of hun infrastructuur beschikte over terreinen die geschikt waren voor de verwerking van niet-aangedreven en aangedreven goederenvervoer (antwoord: ja of nee) ([109]);

— het soort schepen dat in de haven kan aanleggen ([110]);

— of hun haveninfrastructuur op dat moment werd gebruikt voor aangedreven en/of niet-aangedreven goederenvervoer ([111]);

— of hun infrastructuur dagelijkse ([112]) en wekelijkse ([113]) retourvaarten met de goederenstromen kon verwerken (antwoord: ja of nee);

— of de beheerders in staat waren een bepaald aantal dagelijkse en wekelijkse retourvaarten voor de scheepvaartverbinding met Corsica voor goederenverkeer te garanderen (antwoord: ja of nee) ([114]).

3.4.3.1.1.2.2. Samenvatting van de ontvangen reacties

(196) Zoals aangegeven in overweging 120, ontvingen de Franse autoriteiten reacties van de beheerders van de havens van Toulon, Marseille en Nice.

(197) Wat het eerste deel van de vragenlijst betreft, zijn de drie havens van mening dat het onderscheid tussen aangedreven en niet-aangedreven goederenvervoer door de Franse autoriteiten relevant is. Wat hun klantenareaal voor goederenvervoer betreft, geven de havens van Nice en Toulon aan dat dit slechts plaatselijk is en beperkt blijft tot het zeer nabij gelegen hinterland, terwijl de haven van Marseille stelt goederenvervoer uit heel Frankrijk te verwerken, en met name het goederenvervoer door de Rhône-vallei.

(198) Wat concurrentie betreft, is de haven van Nice van mening dat haar infrastructuur, die gelegen is in het stadscentrum, en de zwakke industriële en commerciële structuur rond Nice, haar geen mogelijkheid bieden om te voldoen aan de vraag naar goederenvervoer tussen Corsica en het vasteland, ook niet over een periode van zeven jaar. De haven van Toulon stelt ook dat de haven van Marseille de onbetwiste marktleider is op het gebied van goederenvervoer, en dat zij zich slechts als aanvulling op Marseille kan positioneren. De haven van Toulon wijst erop dat de concurrentie tussen Marseille en Toulon *"gezond is, ondanks de geringe capaciteit van Toulon, waardoor zij eigenlijk niet echt kan bestaan op deze markt"*. De haven van Marseille is van mening dat haar geografische ligging te midden van snelweg- en spoorwegknooppunten en dicht bij de belangrijkste logistieke en vervoersknooppunten, alsook de zeer gemakkelijke toegang tot haar infrastructuur vanaf drie autosnelwegen, een belangrijk pluspunt is voor het goederenvervoer.

([109]) In de vragenlijst werd de haven gevraagd de grootte van de terreinen aan te geven, de beschikbaarheid ervan voor een verkeersstroom naar Corsica en de mogelijkheid om ze te gebruiken voor gevaarlijke goederen van de klassen 1 en 2.

([110]) Beheerders moesten ook het volgende aangeven: i) het aantal beschikbare aanlegplaatsen; ii) de maximale capaciteit in strekkende meter van de schepen die er kunnen aanleggen; iii) de getroffen milieumaatregelen.

([111]) De beheerders moesten ook het volgende aangeven i) hoeveel opleggers/voertuigcombinaties de haven dagelijks kon verwerken; ii) de ontvangsttijden voor opleggers/voertuigcombinaties; iii) de gemiddelde parkeerduur van opleggers/voertuigcombinaties; iv) het aantal opleggers/voertuigcombinaties dat per uur kon worden verwerkt bij het aan en van boord gaan.

([112]) Beheerders moesten ook het volgende aangeven: i) het aantal mogelijke aanlopen per dag; ii) de minimale en maximale duur van deze aanlopen; iii) de regels voor de toewijzing van aanlegplaatsen.

([113]) Beheerders moesten ook het volgende aangeven: i) het aantal mogelijke aanlopen per week; ii) de minimale en maximale duur van deze aanlopen en iii) de regels voor de toewijzing van aanlegplaatsen.

([114]) In de vragen werd de havenbeheerders gevraagd het aantal gegarandeerde aanlopen aan te geven.

(199) Met betrekking tot het derde deel van de vragenlijst verklaarden de beheerders het volgende:

— *De beheerder van de haven van Marseille* geeft aan te beschikken over 13 aanlegplaatsen die geschikt zijn voor de ontvangst van aangedreven en niet-aangedreven goederenverkeer naar Corsica. Vijf daarvan zijn al volledig bestemd voor de verkeersstroom naar Corsica in het kader van de DOD-overeenkomsten 2021-2022, en er kunnen nog acht extra worden toegewezen. De haven van Marseille beschikt over terreinen met een oppervlakte van 120 000 m², die volledig kunnen worden gebruikt voor aangedreven en niet-aangedreven goederenverkeer naar Corsica. Er kan nog eens bijna 30 000 m² aan extra oppervlakte beschikbaar worden gesteld bij bepaalde weersomstandigheden of voor de verwerking van allerhande gevaarlijke goederen. Ten slotte is er een plan voor uitbreiding van een terminal, waarmee een oppervlakte van ruim 60 000 m² aan extra terreinen zou worden aangelegd, dat de haven zou kunnen gebruiken voor zeevaartdiensten naar Corsica. Bovendien legt de haven van Marseille in haar bijdrage uit dat vrachtwagens gemakkelijk toegang hebben tot de schepen ([115]). De haven van Marseille kan ook gemiddeld 35 aanhangwagens per uur aan en van boord laten gaan, en bijna 240 aanhangwagens per dag verwerken. Ten slotte verklaart de haven van Marseille te kunnen voorzien in een voor ro-pax geschikte scheepsreparatiedienst om onmiddellijke technische ingrepen uit te voeren.

— *De beheerder van de haven van Toulon* geeft aan dat met de haveninfrastructuur aangedreven en niet-aangedreven goederenverkeer kan worden verwerkt. De beheerder laat weten dat Toulon-Port de Commerce beschikt over terreinen (3 400 m²) en drie aanlegplaatsen voor ro-pax-schepen, die voor twee retourvaarten per dag kunnen worden gebruikt ([116]). De beheerder geeft aan dat in deze terminal tachtig aanhangwagens per dag (maar slechts een tiental in de zomerperiode) aan en van boord kunnen gaan. De beheerder waarschuwt echter dat niet kan worden gegarandeerd dat deze ruimten dagelijks aan het geregelde verkeer met Corsica kunnen worden toegewezen, omdat de ruimten op dit moment voor 80 % worden bezet door Corsica Ferries ([117]). Toulon-Port de Commerce kan worden gebruikt voor aangedreven goederenvervoer, met uitzondering van gevaarlijke goederen. Toulon-Brégaillon beschikt over terreinen met een oppervlakte van 30 000 m², die kunnen worden gebruikt voor niet-aangedreven goederenverkeer, inclusief gevaarlijke goederen. Toulon-Brégaillon beschikt echter over slechts één aanlegplaats, die alleen geschikt is voor ro-ro-schepen. Hier kunnen 120 aanhangwagens per dag worden verwerkt. De CCI van Var stelt dat Toulon-Brégaillon het meest geschikt is voor zuiver goederenverkeer, gezien het feit dat passagiersstromen niet kunnen worden opgevangen, omdat de terminal zich in een pyrotechnische zone bevindt.

— *De beheerder van de haven van Nice* verklaart dat de haveninfrastructuur zich niet leent voor niet-aangedreven goederenverkeer. Aangedreven goederenvervoer behoort wel tot de mogelijkheden. Deze infrastructuur beschikt over terreinen met een oppervlakte van 25 900 m², maar de haven laat weten dat het passagiersverkeer prioriteit heeft boven alle andere verkeersstromen. Er zijn vier aanlegplaatsen beschikbaar. De beheerder geeft aan tot vier dagelijkse retourvaarten voor de scheepvaartverbinding met Corsica voor aangedreven goederenvervoer te kunnen garanderen.

(200) Zoals aangegeven in overweging 124, heeft de CCI van Corsica ook een vrije bijdrage geleverd tijdens de gebruikersraadpleging. De CCI van Corsica heeft verschillende elementen aangedragen met betrekking tot goederenvervoer in de Corsicaanse havens.

(201) In algemene zin wijst de CCI van Corsica op de capaciteitsproblemen waarmee alle Corsicaanse havens, met uitzondering van de haven van Propriano, te kampen hebben. Vanwege deze situatie moeten er tijdens de zomerperiode regelmatig prefectorale ontheffingen worden verleend om zware vrachtwagens te laten rijden op dagen met veel wegverkeer ("rode" dagen). De CCI van Corsica merkt hierover het volgende op:

— *in de haven van Bastia* is de goederenstroom sinds 2010 sterk toegenomen. De COVID-19-pandemie heeft hier geen remmende werking op gehad. De maximale capaciteit van de haven van Bastia is nu echter bereikt. De terreinen zijn vol en de handling wordt steeds krapper vanwege de beperkte tijd en ruimte. Bovendien is er sprake van verkeersopstoppingen, waardoor vervoerders regelmatig niet op tijd kunnen leveren. Hoewel de haven van Bastia over acht aanlegplaatsen beschikt, kunnen er niet tegelijkertijd acht

([115]) De beheerder van de haven van Marseille geeft aan dat een vrachtwagen in minder dan vijf minuten van de toegangspoort van de haven naar de zeeterminal kan rijden. Voorts stelt de haven dat de havendoorgang en registratieprocedures volledig zijn gedigitaliseerd, waardoor de vlotte doorstroming van het verkeer wordt gewaarborgd.

([116]) De beheerder van de haven van Toulon verklaart dat cruiseschepen tussen 8.30 en 18.30 uur voorrang krijgen bij een van de drie aanlegplaatsen (Fournel).

([117]) De CCI van Var geeft in haar reactie aan "*dat er alleen via de terminal [Toulon-Port de Commerce] nu al meer dan 1,3 miljoen passagiers met Corsica worden afgehandeld via de dienst van Corsica Ferries zonder DOD-overeenkomst, plus nog eens meer dan 400 000 passagiers op andere Europese eilandbestemmingen (Sardinië, Menorca, Mallorca) via diensten die ook door Corsica Ferries worden geëxploiteerd, en dat de gekozen vertegenwoordigers van het gebied hebben opgeroepen tot een beperking van deze stromen tot de volumes die tussen 2019 en 2021 werden afgehandeld (maximaal 2 miljoen passagiers), waardoor het zeer moeilijk wordt om deze bestaande en gevestigde activiteit uit te breiden met een aanvullende activiteit die vergezeld gaat van de verplichtingen van een DOD-contract (en met name de mogelijkheid om het hele jaar door goederen te verwerken)*".

schepen aanmeren, met name vanwege de technische kenmerken van de aanlegplaatsen (beperkte lengte en diepgang). Daarom verzoekt de CCI van Corsica in haar bijdrage de dagelijkse retourvaarten tussen Bastia en Marseille in stand te houden en extra retourvaarten toe te voegen om de verkeersstroom te spreiden en opstoppingen of achtergebleven goederen op de kade te voorkomen.

— *de havens van Ajaccio en Porto-Vecchio* hebben ook te maken met een sterke toename van de goederenstroom, waardoor steeds meer goederen op de kade achterblijven als gevolg van een gebrek aan ruimte aan boord van de schepen. Voor beide havens vraagt de CCI van Corsica om de dagelijkse en wekelijkse retourvaarten te behouden, met extra retourvaarten om de verkeersstroom te spreiden en opstoppingen of achtergebleven goederen op de kade te voorkomen.

— *de haven van L'Île-Rousse* kent volgens de CCI van Corsica een onevenwichtige situatie ten opzichte van de andere Corsicaanse havens, omdat één op de drie wekelijkse retourvaarten bestemd is voor het vervoer van gevaarlijke goederen, hetgeen problemen oplevert voor de economische levensvatbaarheid van het klantenareaal van de haven (Balagne), het meest toeristische bekken na Porto-Vecchio. Bovendien beschikt de haven van L'Île-Rousse over twee aanlegplaatsen die niet gelijktijdig kunnen worden gebruikt, gezien de breedte van de enkele strekdam die voor de twee ligplaatsen wordt gebruikt en de lengte van de kaden. Daarom moet het aantal wekelijkse retourvaarten volgens de CCI van Corsica worden uitgebreid tot drie wekelijkse retourvaarten, plus een specifieke retourvaart voor het vervoer van gevaarlijke goederen.

— *de haven van Propriano* kent geen aanzienlijke congestie.

3.4.3.1.1.3. Bevindingen van het Gecodia-rapport over de kwalitatieve vraag van gebruikers van goederenvervoer

(202) Naast de openbare raadplegingen hebben de Franse autoriteiten Gecodia opdracht gegeven om aanvullende analyses uit te voeren met betrekking tot de vraag van gebruikers van goederenvervoer ten aanzien van de scheepvaartverbinding met Corsica.

(203) Zoals aangegeven in overweging 95, hadden de Franse autoriteiten in het ondersteunende document bij de gebruikersraadpleging aangegeven dat er een onderscheid moest worden gemaakt tussen aangedreven en niet-aangedreven goederenvervoer, met name vanwege de verschillende beperkingen met betrekking tot de handling van deze verkeersstromen.

(204) In de studie van Gecodia werd dit onderscheid tussen aangedreven en niet-aangedreven goederenvervoer bevestigd. Gecodia heeft ook een analyse uitgevoerd van de geografische reikwijdte van de vraag van gebruikers van aangedreven en niet-aangedreven zeevervoer van goederen om te bepalen of de gebruikers een vraag naar een of meer continentale havens kenbaar maakten voor hun verkeersstroom tussen Corsica en het vasteland. In deze analyse is onder meer rekening gehouden met de volgende parameters:

— de capaciteit van de havens om de verkeersstroom op te vangen;

— de opmerkingen die tijdens de openbare raadplegingen zijn ingediend;

— de extra kosten voor vervoer via de ene haven ten opzichte van de andere, afhankelijk van het punt van vertrek van goederen van het vasteland naar Corsica of het punt van bestemming van goederen van het vasteland naar Corsica; en

— de waarneming van een permanente en aanzienlijke prijsschok (alleen voor aangedreven goederenvervoer).

3.4.3.1.1.3.1. Afzonderlijke vraag van gebruikers, afhankelijk van het soort goederenvervoer (aangedreven goederenvervoer en niet-aangedreven goederenvervoer)

(205) Volgens het Gecodia-rapport is er een aanzienlijk verschil tussen aangedreven en niet-aangedreven goederenvervoer. Ten eerste moet bij niet-aangedreven goederenvervoer de oplegger worden losgekoppeld van de vrachtwagen om aan boord van het schip te worden geladen. Hiervoor is speciale apparatuur en de tussenkomst van havenpersoneel nodig. Ten tweede moet de haven over voldoende capaciteit (terreinen) beschikken om opleggers op te slaan tot ze aan boord worden geladen. Ten slotte kan het laden van opleggers niet tegelijk met het aan boord gaan van passagiers en vrachtwagens plaatsvinden, wat zorgt voor een lange aanlooptijd van het schip. Een lange aanlooptijd vormt echter een beperking voor het gebruik van de kade. De haven moet dus over meerdere kaden beschikken om tegelijkertijd voor verschillende bestemmingen te kunnen worden gebruikt. Volgens het Gecodia-rapport blijkt uit de resultaten van de gebruikersraadpleging en de raadpleging van de havens dat dit onderscheid relevant is.

(206) Bovendien wordt er in het Gecodia-rapport op gewezen dat aangedreven goederenvervoer en niet-aangedreven goederenvervoer ook verschillende kenmerken hebben voor wegvervoerders. Terwijl voor aangedreven goederenvervoer een groot wagenpark aan trekkers nodig is om het dagelijkse vervoer van meerdere opleggers te garanderen ([118]), biedt niet-aangedreven goederenvervoer juist de mogelijkheid om het wagenpark aan trekkers te optimaliseren in verhouding tot het aantal opleggers, omdat vervoerders op dezelfde dag met één trekker meerdere retourritten kunnen maken tussen de haven en hun logistieke basis. Volgens het Gecodia-rapport gaven vervoerders bij de gebruikersraadpleging aan dat zij doorgaans op één dag tussen de vier en zes retourritten met één trekker uitvoerden voor niet-aangedreven goederenvervoer.

(207) In het Gecodia-rapport wordt dan ook geconcludeerd dat voor een vervoerder de overschakeling van niet-aangedreven goederenvervoer naar aangedreven goederenvervoer aanzienlijke kosten met zich meebrengt vanwege de aankoop van extra trekkers en personeel. Er moet dus onderscheid worden gemaakt tussen de vraag naar aangedreven goederenvervoer en de vraag naar niet-aangedreven goederenvervoer.

(208) Desalniettemin wordt er in het Gecodia-rapport op gewezen dat aangedreven en niet-aangedreven goederenvervoer ook een aantal gemeenschappelijke kenmerken hebben. In het Gecodia-rapport wordt met name aangegeven dat leveringen (aangedreven of niet-aangedreven goederenvervoer) 's morgens moeten plaatsvinden, vóór een door de klant van de vervoerder vastgesteld tijdstip, op straffe van een boete als de levering te laat is of moet worden uitgesteld. In het Gecodia-rapport wordt daarom gewezen op het belang van een zo vroeg mogelijke ontvangst in de haven (tussen 6.00 en 7.00 uur) om op tijd bij de ontvangers te kunnen leveren, ongeacht de verzender (supermarkten, bouw, koeriers of groupage). In het geval van niet-aangedreven goederenvervoer is een zeer vroege ontvangst in de haven ook noodzakelijk voor lege opleggers (die terugkeren naar het vasteland), vanwege de tijd die nodig is voor de terugkeer van de opleggers die van boord zijn gegaan, naar de logistieke basis (grootwinkelbedrijven of vervoerders), het laden ervan en vervolgens de terugkeer naar de haven. Bovendien moet in beide gevallen worden gezorgd voor regelmatige frequenties van het zeevervoer om de levering van goederen aan Corsica en de terugkeer van opleggers/vrachtwagens naar het vasteland te waarborgen.

3.4.3.1.1.3.2. Vraag naar niet-aangedreven zeevervoer van goederen die uitsluitend geldt voor de haven van Marseille

(209) Volgens het Gecodia-rapport maken gebruikers van niet-aangedreven goederenvervoer uitsluitend gebruik van de haven van Marseille, waardoor deze haven niet substitueerbaar is door de andere continentale havens (Toulon en Nice).

(210) *In de eerste plaats* wordt in het Gecodia-rapport aangegeven dat alleen de havens van Marseille ([119]) en Toulon-Brégaillon over de nodige infrastructuur beschikken voor deze soort verkeersstroom, hetgeen niet het geval is voor de havens van Toulon-Port de Commerce en Nice. De capaciteit van Toulon-Brégaillon is bovendien beperkt tot één aanlegplaats, waardoor er niet meer dan één dagelijkse retourvaart naar Corsica mogelijk is, gezien de beperkingen qua aanlooptijd en vertrektijd voor niet-aangedreven goederenvervoer ([120]). De havens van Marseille en Toulon-Brégaillon zouden voor deze soort verkeersstroom dus hooguit voor één route substitueerbaar zijn.

(211) *In de tweede plaats* blijkt volgens het Gecodia-rapport grotendeels uit de gebruikersraadpleging dat wegvervoerders bij de planning van ritten voor niet-aangedreven goederenvervoer nooit of nauwelijks een alternatief voor de haven van Marseille onderzochten. Geen van de respondenten gaf aan bij een prijsverhoging van 5 tot 10 % in de haven van Marseille hun toevlucht te zullen nemen tot de havens van Toulon, omdat ze via Toulon hun dagelijkse activiteiten niet zouden kunnen optimaliseren.

([118]) Ter herinnering: bij aangedreven goederenvervoer gaat het om het vervoer van de volledige vrachtwagencombinatie (trekker + oplegger) met de bestuurder, terwijl bij niet-aangedreven goederenvervoer enkel de oplegger wordt vervoerd.

([119]) Volgens het Gecodia-rapport heeft de haven van Marseille in haar bijdrage aangegeven een oppervlakte van bijna 210 000 vierkante meter beschikbaar te hebben, met 13 aanlegplaatsen die kunnen worden gebruikt voor de verkeersstroom tussen Corsica en het vasteland, allemaal uitgerust met moderne en gedigitaliseerde faciliteiten om een vlotte doorstroming te waarborgen.

([120]) Volgens het Gecodia-rapport lag de gemiddelde laadsnelheid van aanhangwagens op schepen in de haven van Toulon-Brégaillon tussen 15 tot 20 aanhangwagens per uur, ruim onder die van Marseille (35 aanhangwagens), en wordt de capaciteit gedurende een dag geschat op 120 aanhangwagens. Ter vergelijking: in 2021 bedroeg de mediaan van het aantal aanhangwagens dat in de haven van Marseille richting de Corsicaanse havens werd geladen 237, dus het dubbele.

(212) Wat de havenbeheerders betreft, verklaarde de CCI van Nice Côte d'Azur dat het klantenareaal van de haven slechts plaatselijk is en dat "*de haven van Nice, met haar infrastructuur in de stad en haar zwakke industriële en commerciële structuur, in het nadeel is en nooit kan voldoen aan de vraag naar goederenvervoer naar Corsica, en dat Toulon en Marseille geschikter zijn om te voldoen aan de behoeften*". Bovendien wordt in het Gecodia-rapport verwezen naar de verklaring van de haven van Toulon tijdens de raadpleging van de havens, waarin zij stelt dat de haven van Toulon zich slechts als aanvulling op de haven van Marseille kan positioneren, omdat haar klantenareaal beperkt is tot het hinterland van Toulon en vanwege de beperkte capaciteit van haar zeeterminals.

(213) *In de derde plaats* wordt in het Gecodia-rapport opgemerkt dat grootwinkelbedrijven voor de bevoorrading van winkels hoofdzakelijk gebruikmaken van opslagloodsen van regionale of nationale omvang. In het geval van Corsica vindt meer dan 90 % van de bevoorradingsstromen naar de Corsicaanse grootwinkelbedrijven plaats via deze logistieke bases, waardoor het grootste deel van de in Corsica ingevoerde goederen afkomstig is uit logistieke centra in de regio PACA ([121]). In het Gecodia-rapport wordt uitgelegd dat de opslagloodsen en logistieke platforms zich voornamelijk in het noordwesten en rond Marseille bevinden, alsook in de Rhône-corridor. De Franse autoriteiten verwijzen in dit verband naar de gezamenlijke studie die in oktober 2021 is uitgevoerd door de stedenbouwkundige dienst van de agglomeratie Marseille en de stedenbouwkundige dienst van Pays d'Aix — Durance, waarin de geografische ligging van deze opslagloodsen en platforms wordt beschreven ([122]). Uit deze studie blijkt de zeer hoge mate van concentratie van logistieke stromen richting Marseille. In het Gecodia-rapport wordt dan ook opgemerkt dat de keuze voor de haven van Marseille grotendeels voortkomt uit de nabijheid van de haven bij de plaatsen van inlading en de aanwezigheid van geschikte infrastructuur.

(214) Volgens het Gecodia-rapport heeft de nabijheid van de meeste logistieke bases en opslagloodsen tot de haven van Marseille twee gevolgen. Ten eerste zou het gebruik van de haven van Toulon-Brégaillon voor alle vervoerders die zijn gevestigd in de omgeving van Marseille of in de Rhône-corridor, op basis van de door het nationale wegencomité gepubliceerde kostensimulator, per opleggerrit gemiddeld leiden tot 11 EUR/SM extra kosten ten opzichte van de haven van Marseille ([123]). Ten tweede zou er voor vervoerders boven op deze extra kosten voor het wegvervoer nog een stijging van de kostprijs komen. Vanwege de grotere afstand zouden vervoerders het aantal retourritten dat zij per trekker in één dag tussen hun logistieke basis en de haven van vertrek/aankomst kunnen verzorgen namelijk moeten halveren, waardoor ze extra trekkers zouden moeten aanschaffen om hetzelfde activiteitenvolume te behouden.

(215) In het Gecodia-rapport wordt geconcludeerd dat de haven van Marseille vanuit het oogpunt van de gebruikers van niet-aangedreven zeevervoer van goederen niet substitueerbaar is door de havens van Toulon en Nice voor de scheepvaartverbinding met Corsica.

3.4.3.1.1.3.3. Specifieke vraag naar aangedreven zeevervoer van goederen voor de haven van Marseille

(216) Volgens het Gecodia-rapport is de haven van Marseille vanuit het oogpunt van gebruikers van aangedreven zeevervoer van goederen slechts substitueerbaar door de terminal Toulon-Port de Commerce (en dus niet door Nice en de andere terminals van Toulon), en dit slechts gedeeltelijk, omdat een deel van de gebruikers van aangedreven zeevervoer van goederen deze terminal niet als alternatief voor de haven van Marseille beschouwt.

([121]) Volgens het Gecodia-rapport wordt dit punt overigens bevestigd in het advies van de Franse mededingingsautoriteit (advies nr. 20-A-11, punten 337-345), waarin wordt gesteld dat "*de haven van Marseille dicht bij de belangrijkste logistieke centra in Zuid-Frankrijk ligt, waardoor zij aantrekkelijker wordt voor zeevervoer van goederen naar Corsica, met name ten opzichte van Toulon, dat verder van deze centra verwijderd is*".

([122]) Studie "*Ce qui relie la métropole d'Aix-Marseille-Provence aux territoires voisins*" [Wat de metropool Aix-Marseille-Provence verbindt met de aangrenzende gebieden], oktober 2021, blz. 32-35, onder meer beschikbaar op: https://www.agam.org/relations-de-voisinage-metropole/ (geraadpleegd op 18 oktober 2024).

([123]) Ter herinnering: Toulon ligt ongeveer 70 km van Marseille.

(217) *In de eerste plaats* wordt in het Gecodia-rapport aangegeven dat er voor aangedreven goederen geen specifieke haveninfrastructuur nodig is, omdat de oplegger net als een enkel voertuig rechtstreeks door de bestuurder aan boord van het schip wordt gereden. Elk van de drie continentale havens kan dus zonder bijzondere beperkingen voor aangedreven goederen worden gebruikt ([124]). In het Gecodia-rapport wordt echter opgemerkt dat de haven van Toulon tijdens de raadpleging van de havens aangaf dat het moeilijk zou zijn om het hele jaar door meer aangedreven goederenverkeer te verwerken, aangezien de capaciteit van de haven al voor 80 % werd bezet door de bestaande verkeersstroom van Corsica Ferries. Ook verklaarde de haven van Nice voorrang te willen geven aan het passagiersstromen.

(218) *In de tweede plaats* wordt in het Gecodia-rapport opgemerkt dat geen van de respondenten tijdens de gebruikersraadpleging aangaf in geval van een prijsverhoging van 5 tot 10 % in Marseille hun toevlucht te zullen nemen tot Toulon (en *a fortiori* tot Nice) voor aangedreven goederenvervoer. Hieruit blijkt dat vervoerders bij de planning van hun ritten geen alternatieve routes onderzoeken. De keuze voor de haven van Marseille komt grotendeels voort uit de nabijheid van de plaatsen van inlading van wegvervoerders en de beschikbare haveninfrastructuur.

(219) *In de derde plaats* wordt in het Gecodia-rapport uitgelegd dat het overstappen van een deel van de gebruikers met logistieke bases dicht bij Marseille naar de haven van Toulon, gezien de nabijheid van de logistieke bases van de meeste vervoerders tot de haven van Marseille (overweging 213), net als bij niet-aangedreven goederenvervoer zou leiden tot langere afstanden en extra vervoerskosten (4,5 EUR/SM). Deze extra kosten kunnen oplopen tot een stijging van de kostprijs van een vervoerder met 17 % ([125]). In het Gecodia-rapport wordt verklaard dat deze bevindingen in overeenstemming zijn met de verklaringen van de havens van Nice en Toulon tijdens de raadpleging van de havens, waarbij deze twee havens aangaven alleen een lokale verkeersstroom te verwerken die beperkt is tot het zeer nabij gelegen hinterland. De Franse autoriteiten wijzen er ook op dat de door de vervoerders betaalde prijs voor zeevervoer volledig door de vervoerders aan hun klanten wordt doorberekend en dat de prijsverschillen tussen de verschillende continentale havens bijgevolg geen invloed hebben op de kostprijs van de vervoerders.

(220) *Ten slotte* bevat het Gecodia-rapport een kwantitatieve analyse, waaruit blijkt dat een verhoging van de maandelijkse prijs per strekkende meter aangedreven goederen in Marseille niet heeft geleid tot een verplaatsing van aangedreven goederenverkeer naar de havens van Toulon. In het bijzonder werden in het Gecodia-rapport twee recente perioden van aanhoudende prijsschok voor de verbinding van Marseille onderzocht ([126]), gedurende welke de maandelijkse prijs per strekkende meter in Toulon grotendeels stabiel bleef ([127]). In het Gecodia-rapport wordt uitgelegd dat de opwaartse prijsschok tussen juli 2018 en mei 2019 niet heeft geleid tot een reactie van vervoerders, gezien het feit dat het marktaandeel van de haven van Toulon in die periode stabiel bleef.

(221) In het Gecodia-rapport wordt derhalve geconcludeerd dat de havens van Toulon en Marseille slechts gedeeltelijk substitueerbaar zijn voor aangedreven zeevervoer van goederen tussen Corsica en het Franse vasteland.

([124]) Er geldt echter een uitzondering voor het vervoer van gevaarlijke stoffen van klasse 1 (ontplofbare stoffen) en klasse 2 (samengeperste, vloeibare of opgeloste gassen), die verboden zijn in de terminal Toulon-Port de Commerce en de haven van Nice.

([125]) Referentiekostprijs voor wegvervoer (regionaal vervoer, nationale gegevens van december 2021 op basis van een rit van 360 km, d.w.z. de gemiddelde dagelijkse afgelegde afstand voor een regionale vervoersstroom, gebaseerd op ritten naar de plaats van inlading en retourritten naar de basis van de vervoerder. Bij deze extra kosten wordt rekening gehouden met de kilometerkosten inclusief tol, het tarief per uur en het tarief per dag (eigendomskosten van het voertuig, belasting/dag, verzekering/dag etc.). De Franse autoriteiten wijzen erop dat de gemiddelde extra logistieke kosten omgekeerd evenredig zijn aan de totale wegafstand van de rit. Hoe dichter het vertrekpunt bij Marseille ligt, hoe hoger de totale extra logistieke kosten.

([126]) Het gaat om de volgende twee perioden:

— tussen oktober 2017 en oktober 2018: een gemiddelde jaarlijkse stijging van de maandelijkse prijs per strekkende meter aangedreven goederen van 6 %;

— tussen oktober 2019 en oktober 2020: een gemiddelde jaarlijkse daling van de maandelijkse prijs per strekkende meter aangedreven goederen van 16 %.

([127]) Op basis van informatie over de tarieven van Corsica Ferries in 2020 die in het Gecodia-rapport zijn overgenomen van de website van Corsica Ferries.

3.4.3.1.2. Vaststelling van de kwantitatieve vraag naar zeevervoer van goederen

3.4.3.1.2.1. De kwantitatieve vraag naar niet-aangedreven zeevervoer van goederen

(222) In het Gecodia-rapport wordt de toekomstige vraag naar aangedreven en niet-aangedreven zeevervoer van goederen voor de periode 2023-2030 op jaarbasis geraamd voor elk van de routes tussen de haven van Marseille en de Corsicaanse havens.

(223) Voor niet-aangedreven goederenvervoer werd de historische vraag vastgesteld op basis van gegevens van scheepvaartmaatschappijen. Om de verwachte vraag voor de jaren 2023-2030 te ramen, werd de jaarlijkse groei tussen 2010 en 2019 (2,3 % per jaar) toegepast op de verkeersstroom van 2019. De vraag werd als volgt geraamd:

Tabel 17

Vraag naar niet-aangedreven goederenvervoer per scheepvaartverbinding (in SM) vanuit Marseille voor de periode 2018-2020 en geraamd voor de periode 2023-2030

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

Bron: Opmerkingen van de Franse autoriteiten van 5 april 2023 (Gecodia-rapport, tabel 56).

3.4.3.1.2.2. De kwantitatieve vraag naar aangedreven zeevervoer van goederen

(224) De kwantitatieve vraag naar aangedreven zeevervoer van goederen werd geraamd op basis van dezelfde parameters als de kwantitatieve vraag naar niet-aangedreven zeevervoer van goederen (overwegingen 222 en 223).

(225) Zoals uiteengezet in punt 3.4.2.1.1.3.3 werd in het Gecodia-rapport geconcludeerd dat de haven van Marseille en de haven van Nice niet substitueerbaar zijn voor aangedreven zeevervoer van goederen en dat de havens van Marseille en Toulon slechts gedeeltelijk substitueerbaar zijn.

(226) Op basis van het Gecodia-rapport meenden de Franse autoriteiten dat het deel van de vraag dat afkomstig is van gebruikers van aangedreven goederenvervoer die de haven van Marseille niet als substitueerbaar door de haven van Toulon beschouwen, 80 % vertegenwoordigt van de historische vraag naar aangedreven goederenvervoer tussen Marseille en Corsica in 2019, terwijl de resterende 20 % Toulon wel als alternatief voor de haven van Marseille beschouwt.

(227) De Franse autoriteiten gaven aan dat deze raming van 80 % was gebaseerd op verklaringen van de vakbond van Corsicaanse vervoerders en Corsica Linea, die waren ingediend in het kader van een marktraadpleging in 2020. Om precies te zijn gaven de vakbond van Corsicaanse vervoerders (die [20-50] % van het volume aan aangedreven goederenvervoer in SM tussen Corsica en het vasteland vertegenwoordigt) en Corsica Linea aan dat respectievelijk 84 % en 85 % van het aangedreven goederenvervoer afkomstig was uit of bestemd was voor het departement Bouches-du-Rhône (waarvan Marseille de belangrijkste thuishaven is).

(228) Nadat ze de specifieke vraag naar aangedreven goederenvervoer voor de haven van Marseille hadden geraamd, hebben de Franse autoriteiten deze vraag voor de komende jaren gekwantificeerd. De kwantitatieve vraag naar aangedreven goederenvervoer van het deel van de gebruikers dat geen alternatief voor de haven van Marseille overweegt (d.w.z. 80 % van de geraamde vraag voor de jaren 2023-2030 tussen Marseille en Corsica), wordt weergegeven in tabel 18.

Tabel 18

Vraag naar aangedreven goederenvervoer per scheepvaartverbinding (in SM) vanuit Marseille voor de periode 2018-2020 en geraamd voor de periode 2023-2030

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

Bron: Opmerkingen van de Franse autoriteiten van 5 april 2023 (Gecodia-rapport, tabel 57 voor de jaren 2018-2020 en tabel 60 voor de jaren 2023, 2025 en 2030).

(229) Omdat voor aangedreven goederenvervoer ook begeleiders nodig zijn (die een categorie passagiers vormen), hebben de Franse autoriteiten ook de vraag naar vervoer van begeleiders in kaart gebracht. De Franse autoriteiten zijn ervan uitgegaan dat de vraag van begeleiders in verhouding stond tot het volume vervoerde aangedreven goederen en dat deze verhouding in de loop der tijd regelmatig bleef.

(230) Om voor elke zeeverbinding de verhouding begeleiders per SM aangedreven goederen te ramen, zijn de Franse autoriteiten uitgegaan van de gemiddelde waarde voor de periode 2018-2021. Deze verhouding werd toegepast op de geraamde vraag naar aangedreven goederenvervoer in 2030. Volgens de Franse autoriteiten komt hieruit de volgende vraag naar vervoer van begeleiders naar voren:

Tabel 19

Zeevervoer van begeleiders (in aantal) vanuit Marseille voor de periode 2018-2021 en geraamd voor de periode 2023-2030

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

Bron: Opmerkingen van de Franse autoriteiten van 27 juli 2023.

3.4.3.2. Bepaling van de capaciteit van de markt om aan de vraag van gebruikers te voldoen

(231) Na een raming te hebben gemaakt van de kwalitatieve en kwantitatieve vraag van de verschillende categorieën gebruikers van zeevervoer van goederen tussen Corsica en het Franse vasteland, hebben de Franse autoriteiten onderzocht in hoeverre het aanbod op de markt aan deze vraag kon voldoen.

3.4.3.2.1. Resultaten van de raadpleging van de exploitanten

3.4.3.2.1.1. Voorgelegde vragen

(232) Zeevervoerders moesten dezelfde vragen uit de overwegingen 163 tot en met 165 beantwoorden met betrekking tot het goederenvervoer dat zij zonder openbaredienstcontract zouden aanbieden. Zeevervoerders werd onder meer gevraagd een Excel-bestand in te vullen waarin hun volumecapaciteit voor aangedreven en niet-aangedreven goederenvervoer afzonderlijk werden vermeld.

3.4.3.2.1.2. Samenvatting van de ontvangen reacties

(233) Er reageerden drie exploitanten op deze raadpleging: Corsica Linea, La Méridionale en Corsica Ferries.

(234) Corsica Linea en La Méridionale verklaarden dat zij zonder openbaredienstcontract geen commerciële diensten tussen Corsica en het Franse vasteland zouden aanbieden.

(235) Corsica Ferries diende het commerciële aanbod in dat zij zonder openbaredienstcontract voor goederenvervoer zou doen. Ter ondersteuning van haar antwoorden op de vragenlijst diende Corsica Ferries verschillende Excel-bestanden in, waarin onder meer de capaciteit van haar schepen en haar commerciële aanbod werden vermeld.

(236) In antwoord op vraag 2 van de raadpleging van de exploitanten, waarin de exploitanten werd gevraagd hun mening te geven over de relevantie van het onderscheid tussen aangedreven en niet-aangedreven goederenvervoer, wees Corsica Ferries op het kunstmatige en ondoeltreffende karakter van het systematische onderscheid dat het OTC maakt tussen aangedreven en niet-aangedreven goederenvervoer, omdat dit niet afhankelijk zou zijn van het aanbod van de scheepvaartmaatschappijen, maar van de omvang, de organisatie en de keuze van elke vervoerder. Corsica Ferries wees er ook op dat er volgens de Franse autoriteiten bij aangedreven goederenvervoer noodzakelijkerwijs altijd een chauffeur aan boord van het schip aanwezig moet zijn, terwijl er binnen het aangedreven goederenvervoer een onderscheid bestaat tussen begeleid aangedreven goederenvervoer (met chauffeur) en onbegeleid aangedreven goederenvervoer (zonder chauffeur).

(237) Corsica Ferries verklaarde in haar antwoord dat in het aanbod dat zij zonder openbaredienstcontract zou doen, qua vervoerscapaciteit geen onderscheid zou worden gemaakt tussen de verschillende typen goederenvervoer. In het door haar ingediende Excel-bestand was de aangeboden capaciteit voor niet-aangedreven en aangedreven goederenvervoer dan ook samengevoegd en werd er geen onderscheid gemaakt tussen beide.

(238) Corsica Ferries uitte dezelfde kritiek als in overweging 169.

(239) In antwoord op vraag 4 verklaarde Corsica Ferries dat zij zonder openbaredienstcontract vanaf 1 januari 2023 goederenvervoersdiensten zou exploiteren tussen alle continentale havens (Marseille, Ajaccio, Toulon) en alle Corsicaanse havens, met uitzondering van de haven van Propriano. Corsica Ferries zou voor zowel goederen als passagiers en zowel overdag als 's nachts commerciële diensten aanbieden, waaronder:

— een dagelijkse retourvaart tussen het Franse vasteland (ten minste vijf keer per week vanuit Toulon en tweemaal per week vanuit Marseille) en de havens van Ajaccio en Bastia;

— twee maandelijkse retourvaarten vanuit Marseille en ten minste drie retourvaarten per week vanuit Toulon voor de havens Porto-Vecchio en L'Île-Rousse;

— geen commerciële dienst naar Propriano, aangezien deze haven volgens Corsica Ferries substitueerbaar is door die van Ajaccio, die zij ten minste eenmaal per dag vanuit Marseille en Toulon wil aandoen;

— aanvullende zeevervoersdiensten tussen de haven van Nice en Corsica tussen juli en september.

(240) Corsica Ferries liet de Franse autoriteiten weten te beschikken over een vloot van 13 boten die niet voor een specifieke route worden ingezet. De scheepvaartmaatschappij verklaarde ook dat 15 % van de overtochten voor alle routes overdag zou plaatsvinden (vertrek tussen 6.00 en 16.00 uur en aankomst tussen 14.00 en 00.00 uur in beide richtingen).

(241) Wat de capaciteit van haar schepen voor goederenvervoer betreft, verstrekte Corsica Ferries de Franse autoriteiten de in tabel 20 vermelde informatie.

Tabel 20

Zeevervoer van goederen door Corsica Ferries per scheepvaartverbinding (in SM) vanuit Marseille en Toulon voor de periode 2016-2019 en geraamd voor de periode 2023-2028 zonder openbaredienst-contract

Marseille	**Jaargemiddelde (2016-2019, SM)**	**Jaargemiddelde (2023-2028, SM)**	**Toename (%)**
Ajaccio	—	232 566	N.v.t.
Bastia	—	270 297	N.v.t.
Porto-Vecchio	—	47 371	N.v.t.
Propriano	—	—	N.v.t.
L'Île-Rousse	—	51 123	N.v.t.
Totaal Marseille	—		**N.v.t.**
Toulon	**Jaargemiddelde (2016-2019, SM)**	**Jaargemiddelde (2023-2028, SM)**	**%**
Ajaccio	163 611	1 172 434	617 %
Bastia	223 077	1 069 916	380 %
Porto-Vecchio	6 425	122 404	1 805 %
Propriano	—	—	N.v.t.
L'Île-Rousse	3 999	310 533	7 665 %
Totaal Toulon	**397 112**	**2 675 288**	**574 %**
Totaal Marseille en Toulon	**397 112**	**3 276 644**	**825 %**

Bron: Reactie van Corsica Ferries op de markttoets voor de scheepvaartverbinding tussen Corsica en het Franse vasteland (22 februari 2022).

(242) Corsica Ferries verklaarde ook dat haar aanbod alleen geldig zou zijn indien er geen openbaredienstcontract tussen Corsica en het vasteland zou zijn gesloten.

3.4.3.2.2. Analyse van marktfalen

(243) Na een analyse van de capaciteit van Corsica Ferries (retrospectief en toekomstig) werd in het eindrapport geconcludeerd dat het aanbod op de markt zonder DOD-overeenkomst niet zou voldoen aan de volledige vraag van gebruikers naar niet-aangedreven en aangedreven goederenvervoer.

(244) *Wat het niet-aangedreven goederenvervoer betreft*, werd in het Gecodia-rapport gesteld dat het aanbod van Corsica Ferries in tegenspraak was met bepaalde conclusies uit het rapport, omdat Corsica Ferries aanbood om met gemengde vaartuigen (ro-pax) vijf keer per week niet-aangedreven goederen te vervoeren vanuit de haven van Toulon via de verbindingen Marseille-Ajaccio en Marseille-Bastia, en driemaal per week voor de secundaire havens van Corsica. Er was echter geconcludeerd dat i) Toulon-Brégaillon beschikt over de nodige infrastructuur voor niet-aangedreven goederenvervoer (en Toulon-Port de Commerce niet), en ii) Toulon-Brégaillon alleen kan worden gebruikt voor ro-ro-schepen en hoogstens voor één enkele route (overweging 210).

(245) Bovendien werd in het Gecodia-rapport geoordeeld dat het aanbod van Corsica Ferries niet zou voldoen aan de vraag van gebruikers naar niet-aangedreven zeevervoer van goederen wegens de ontoereikende wekelijkse frequenties tussen Marseille en Corsica. Volgens het Gecodia-rapport zou het aanbod van Corsica Ferries aanvankelijk beperkt zijn tot twee wekelijkse retourvaarten tussen de haven van Marseille en de havens van Ajaccio en Bastia, terwijl gebruikers bijna dagelijks retourvaarten nodig hadden voor hun niet-aangedreven goederenvervoer. Vervolgens werd in het Gecodia-rapport opgemerkt dat de aangeboden frequenties tussen de haven van Marseille en de havens van L'Île-Rousse en Porto-Vecchio beperkt waren tot drie retourvaarten per maand, terwijl gebruikers verklaarden dat er behoefte was aan wekelijks zeevervoer. Ten slotte werd in het Gecodia-rapport vastgesteld dat Corsica Ferries geen commerciële diensten tussen de haven van Marseille en de haven van Propriano aanbood, ondanks de behoefte van gebruikers aan wekelijks zeevervoer.

(246) *Wat het aangedreven goederenvervoer betreft*, werd in het Gecodia-rapport om dezelfde redenen als in overwegingen 244 en 245 gesteld dat Corsica Ferries onvoldoende frequenties tussen de haven van Marseille en de Corsicaanse havens aanbood om te voldoen aan de vraag naar aangedreven goederenvervoer waarvoor geen alternatief voor de haven van Marseille werd overwogen (dat wil zeggen 80 % van het totale aangedreven goederenverkeer tussen Marseille en Corsica). De Franse autoriteiten merkten bovendien op dat, gezien de verklaringen van de CCI van Var over de overbelasting van de infrastructuur en de moeilijkheid voor de terminal van Toulon-Port de Commerce om het huidige aangedreven goederenverkeer uit te breiden, het aanbod van Corsica Ferries, dat eveneens voorzag in een capaciteitsverhoging vanuit Toulon, moeilijk voorstelbaar leek.

3.4.3.3. Conclusie over de behoefte aan een openbare zeevaartdienst voor goederen

(247) Op basis van het bovenstaande concludeerden de Franse autoriteiten dat er behoefte is aan een openbare zeevaartdienst voor aangedreven en niet-aangedreven goederenvervoer om te voldoen aan de geraamde vraag tussen 2023 en 2030 tussen Marseille en elk van de vijf Corsicaanse havens, zoals weergegeven in tabel 21.

Tabel 21

Behoefte aan een openbare zeevaartdienst voor goederen (in SM) vanuit Marseille voor de periode 2023-2030

	Niet-aangedreven goederenvervoer (SM per jaar)		Aangedreven goederenvervoer — Marseille (niet substitueerbaar) (SM per jaar)		Totaal goederenvervoer (SM per jaar)	
	2023	2030	2023	2030	2023	2030
Ajaccio	565 647	663 246	99 848	117 076	**665 495**	**780 322**
Bastia	738 269	865 653	145 555	170 670	**883 824**	**1 036 323**
Porto-Vecchio	170 619	200 059	37 870	44 404	**208 489**	**244 463**
Propriano	59 317	69 552	15 764	18 484	**75 081**	**88 036**
L'Île-Rousse	93 345	109 451	23 550	27 613	**116 895**	**137 064**
Totaal	**1 627 197**	**1 907 961**	**322 587**	**378 247**	**1 949 784**	**2 286 208**

Bron: Opmerkingen van de Franse autoriteiten van 5 april 2023.

3.5. **Noodzaak en evenredigheid van de DOD-overeenkomsten**

(248) Nadat was vastgesteld dat er sprake was van verschillende behoeften aan openbare zeevaartdiensten voor goederen en passagiers, hebben de Franse autoriteiten getracht het noodzakelijke rechtsinstrument en de geschikte openbaredienstverplichtingen te bepalen om aan die behoeften te voldoen en die de vrijheden die essentieel zijn voor de goede werking van de interne markt zo min mogelijk zouden ondermijnen (overweging 92).

3.5.1. *Noodzaak en evenredigheid van het openbaredienstcontract*

(249) De Franse autoriteiten hebben eerst de mogelijkheid onderzocht om de ODV-regeling 2019 (overweging 62) aan te scherpen voor verbindingen of gebruikers waarvoor was vastgesteld dat er behoefte was aan een openbare zeevaartdienst. Zij waren echter van mening dat een dergelijke benadering verschillende beperkingen met zich meebracht.

(250) *In de eerste plaats* waren de Franse autoriteiten van mening dat de ODV-regeling 2019 geen oplossing zou bieden voor het gebrek aan particulier marktaanbod om aan de vastgestelde vraag te voldoen. Zij meenden dat het aanbod van Corsica Ferries in het kader van de ODV-regeling 2019 vanuit de haven van Marseille zonder openbaredienstcontract al niet volledig aan alle door Frankrijk vastgestelde behoeften kon voldoen (punten 3.4.2.3 en 3.4.3.3) en dat een aanscherping van de ODV-regeling 2019 derhalve geen effect zou hebben.

(251) *Ten tweede* stelden de Franse autoriteiten dat de vertrek- en aankomsttijden van schepen tussen het Franse vasteland en Corsica een belangrijke rol speelden in de vraag naar zeevervoer van goederen en passagiers (overwegingen 112, 190, 191 en 208). Volgens Frankrijk staat de cabotageverordening lidstaten niet toe om in een ODV-regeling de aankomst- en vertrektijden van schepen te bepalen. Volgens artikel 4, lid 2, van die verordening moeten de lidstaten zich bij het opleggen van openbaredienstverplichtingen beperken tot eisen inzake de havens die moeten worden aangedaan, de regelmaat, de continuïteit, de frequentie, de dienstverleningscapaciteit, de tarieven en de bemanning van het schip.

(252) *Ten slotte* meenden de Franse autoriteiten dat een dergelijke regeling, indien deze gepaard zou gaan met vergoedingen, de CdC niet in staat zou stellen de kosten in verband met de openbare dienst te beheersen, aangezien de CdC geen zicht zou hebben op de raming van die kosten (die achteraf worden vergoed, nadat de dienst is uitgevoerd) vanwege de onzekerheid over het aantal overtochten dat zou worden uitgevoerd.

(253) Om al deze redenen waren de Franse autoriteiten van mening dat het noodzakelijk leek om DOD-overeenkomsten te sluiten teneinde de vereisten voor openbare zeevaartdiensten te bepalen om te kunnen voldoen aan de vastgestelde behoeften aan openbare diensten voor elke zeeverbinding tussen de haven van Marseille en de Corsicaanse havens.

3.5.2. *Noodzaak en evenredigheid van openbaredienstverplichtingen die in het kader van de DOD-overeenkomsten zijn opgelegd*

(254) De Franse autoriteiten meenden dat het voor de vastgestelde behoeften op het gebied van openbare diensten noodzakelijk was om DOD-overeenkomsten te sluiten waarin de volgende openbaredienstverplichtingen zijn vastgelegd.

(255) *In de eerste plaats* besloten de Franse autoriteiten een openbaredienstcontract toe te kennen voor zeeverbindingen waarvoor een vastgestelde behoefte aan openbare diensten bestond. In elk openbaredienstcontract moest de verplichting worden opgenomen om tussen de haven van Marseille en elk van de Corsicaanse havens zeevervoerdiensten te verrichten voor aangedreven en niet-aangedreven goederenvervoer en passagiersvervoer (begeleiders van aangedreven goederenvervoer en medische passagiers), zonder tussenliggende aanlopen. Bovendien moest het openbaredienstcontract voor de route Marseille-L'Île-Rousse ook de verplichting omvatten om gevaarlijke goederen te vervoeren (aangezien de haven van L'Île-Rousse de enige Corsicaanse haven is die voor de ontvangst van dergelijke goederen gebruikt mag worden), en voor de zeeverbinding Marseille-Propriano de verplichting om ingezeten en niet-ingezeten passagiers alsmede medische passagiers en begeleiders te vervoeren. De Franse autoriteiten hebben uitgelegd dat deze verplichtingen uitsluitend voortkomen uit het marktfalen dat tijdens de raadpleging van de exploitanten werd vastgesteld.

(256) *Ten tweede* achtten de Franse autoriteiten het noodzakelijk om in elk DOD-contract specifieke tijden voor de overtochten op te leggen, met vertrek naar/vanuit de Corsicaanse havens in de avond en aankomst op Corsica of in Marseille aan het begin van de ochtend. Deze tijden sluiten strikt aan bij de vraag van gebruikers (van passagiers- en goederenvervoer) die uit de gebruikersraadpleging naar voren kwam en bij de conclusies van het Gecodia-rapport over de organisatie van de logistieke keten tussen Corsica en het Franse vasteland (overweging 208). Deze verplichtingen worden voor elke route weergegeven in tabel 22.

Tabel 22

Verplichtingen in de DOD-overeenkomsten met betrekking tot de tijden van het goederen- en passagiersverkeer in beide richtingen (Marseille-Corsica en Corsica-Marseille)

Marseille	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Vertrektijd	Tussen 18.30 en 20.00 uur				
Aankomsttijd (volgende dag)	Tussen 6.00 en 8.00 uur	Tussen 6.00 en 8.00 uur	Tussen 7.00 en 8.00 uur	Tussen 7.00 en 8.00 uur	Tussen 6.00 en 8.00 uur

Bron: Opmerkingen van de Franse autoriteiten van 28 juni 2023.

(257) *In de derde plaats* achtten de Franse autoriteiten het noodzakelijk om frequentieverplichtingen op te leggen, enerzijds om de regelmaat van de diensten te waarborgen, in overeenstemming met de vastgestelde behoeften (overwegingen 112 en 208), en anderzijds om voor voldoende flexibiliteit in het aanbod van de openbare diensten te zorgen, gezien de aanzienlijke schommelingen in de vraag. De Franse autoriteiten waren van mening dat de DOD-overeenkomsten voor elke betrokken zeeverbinding drie frequentieverplichtingen moesten bevatten:

— een verplichting om te zorgen voor een minimumaantal retourvaarten per week;

— een verplichting om te zorgen voor een minimumaantal retourvaarten per jaar;

— in bepaalde gevallen en voor bepaalde zeeverbindingen, een verplichting om te zorgen voor extra retourvaarten binnen een in de DOD-overeenkomsten vastgestelde limiet.

(258) Deze frequentieverplichtingen voor elke DOD-overeenkomst zijn opgenomen in tabel 23. Deze frequenties zijn met name hoger voor de zeeverbindingen van Bastia en Ajaccio, aangezien deze twee havens gebruikt worden voor een aanzienlijk deel van het passagiers- en goederenverkeer naar Corsica (overwegingen 54, 55 en 59).

Tabel 23

Frequentieverplichtingen in de DOD-overeenkomsten voor het goederen- en passagiersverkeer

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Minimumaantal retourvaarten per week in het laagseizoen ([1]) (basisverkeer)	6	6	2-3	2-3	3
Minimumaantal retourvaarten per week in het hoogseizoen ([2]) (basisverkeer)	7	7	3	3	3
Minimumaantal retourvaarten per jaar (basisverkeer)	365	365	156	156	156
Aantal extra retourvaarten per jaar	10	30	—	—	10

([1]) Gedefinieerd als november tot en met maart.
([2]) Gedefinieerd als april tot en met oktober.
Bron: Opmerkingen van de Franse autoriteiten van 28 juni 2023.

(259) De werking van deze frequentieverplichtingen kan worden geïllustreerd aan de hand van het volgende voorbeeld. Zoals weergegeven in tabel 23 moet de concessiehouder in het laagseizoen zes retourvaarten en in het hoogseizoen zeven retourvaarten per week uitvoeren voor de zeeverbinding Marseille-Ajaccio. De minimale frequentie van retourvaarten per week komt dus uit op 130 retourvaarten in het laagseizoen en 214 in het hoogseizoen, ofwel 344 retourvaarten in totaal. Daarnaast moet de exploitant 365 retourvaarten per jaar uitvoeren: het verschil tussen de 365 vereiste retourvaarten per jaar en de 344 vereiste retourvaarten per week is het aantal retourvaarten (19 retourvaarten) dat de exploitant in de loop van het jaar moet uitvoeren (naast het minimumaantal vereiste retourvaarten per week), maar het staat de exploitant vrij om zelf te bepalen op welke dagen van het jaar deze retourvaarten worden uitgevoerd. Deze 19 retourvaarten kunnen op verzoek van de Franse autoriteiten echter worden geherprogrammeerd ("herprogrammeerbare retourvaarten"). Herprogrammering kan bijvoorbeeld plaatsvinden als de autoriteiten vaststellen dat de vraag op een bepaalde dag zeer laag zou zijn en dat het beter uit zou komen om de dienst naar een andere dag uit te stellen. Deze herprogrammeerbare retourvaarten zijn voor de Franse autoriteiten dus een flexibel middel om het aanbod van openbare diensten aan te passen aan schommelingen in de vraag of onvoorziene gebeurtenissen.

(260) Met andere woorden: de Franse autoriteiten hebben een minimumaantal jaarlijkse retourvaarten vastgesteld dat moet worden uitgevoerd om te voldoen aan de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte aan een openbare dienst (zowel voor passagiers als goederen), inclusief de verplichting voor de exploitant om i) vaste en minimale wekelijkse retourvaarten uit te voeren om de regelmaat van de zeevervoersdiensten te waarborgen en ii) herprogrammeerbare retourvaarten uit te voeren om de diensten flexibel te kunnen aanpassen op basis van de behoefte aan een openbare dienst.

(261) In aanvulling op deze regeling, achtten de Franse autoriteiten het bovendien noodzakelijk om voor bepaalde zeeverbindingen extra retourvaarten op te leggen. Hierbij gaat het om het aantal retourvaarten dat boven op het minimumaantal jaarlijkse retourvaarten kan worden uitgevoerd. Deze extra retourvaarten zijn bedoeld om te kunnen reageren op een uitzonderlijke piek in de verkeersstroom. Ze zouden uitsluitend op verzoek van de Franse autoriteiten worden ingezet indien de autoriteiten vaststellen dat de vraag naar goederenvervoer (de extra retourvaarten hebben geen betrekking op passagiersvervoer) op een bepaalde dag het maximale vervoersvolume van de beschikbare schepen op die dag zou overschrijden. De extra retourvaarten zijn dus bedoeld om te voorkomen dat er goederen op de kade achterblijven, wat zou leiden tot vertraging in de leveringen aan Corsica. Zoals weergegeven in tabel 23, hebben de Franse autoriteiten extra retourvaarten voorzien voor drie routes (Ajaccio, Bastia en L'Île-Rousse), waar de kans het grootst is dat dergelijke retourvaarten moeten worden ingezet.

(262) *Ten slotte* achtten de Franse autoriteiten het noodzakelijk om een minimale vervoerscapaciteit van de schepen per overtocht op te leggen. Hierbij gaat het om de minimale capaciteit die de exploitant per overtocht moet vervoeren om dagelijks te voldoen aan de door de Franse autoriteiten geraamde kwantitatieve behoefte aan openbare diensten voor het vervoer van passagiers (ingezetenen en niet-ingezetenen voor de zeeverbinding Marseille-Propriano en medische passagiers voor alle verbindingen) en goederen (aangedreven en niet-aangedreven goederenvervoer, met inbegrip van begeleiders).

(263) Om de minimale capaciteit voor passagiersvervoer per overtocht te berekenen, zijn de Franse autoriteiten uitgegaan van de verwachte jaarlijkse vraag voor elke passagierscategorie en lijn in 2030 (tabel 14 en tabel 19), rekening houdend met het aantal vereiste overtochten per jaar (tabel 23). Daarnaast zijn de Franse autoriteiten ervan uitgegaan dat voor medische passagiers en begeleiders van goederenvervoer elke doordeweekse dag vervoer beschikbaar zou zijn voor de belangrijkste havens Ajaccio en Bastia, en drie dagen per week voor de andere Corsicaanse havens. Het eindresultaat (aantal passagiers per overtocht) wordt weergegeven in tabel 24.

Tabel 24

Minimale verplichte capaciteiten in de DOD-overeenkomsten voor passagiersvervoer

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse	Totaal
Medische passagiers per overtocht (basisverkeer)	4	5	1	1	2	**13**
Begeleiders van goederenvervoer per overtocht (basisverkeer)	14	19	10	4	7	**54**
Passagiers (met uitzondering van medische passagiers en begeleiders van goederenvervoer) per overtocht (basisverkeer)	—	—	—	186	—	**186**

Bron: Opmerkingen van de Franse autoriteiten van 28 juni en 28 juli 2023.

(264) Om de vraag van medische passagiers (en hun begeleiders) per overtocht te berekenen, zijn de Franse autoriteiten er tot slot van uitgegaan dat er elke doordeweekse dag vervoer beschikbaar zou zijn voor de belangrijkste havens Ajaccio en Bastia, en drie dagen per week voor de andere Corsicaanse havens. De verkregen cijfers zijn afgerond. Het eindresultaat (aantal medische passagiers per overtocht en per scheepvaartroute) wordt weergegeven in tabel 25.

Tabel 25

Geraamde vraag van medische passagiers en hun begeleiders die per boot reizen tussen Corsica en Marseille (passagiers per overtocht)

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

Bron: Opmerkingen van de Franse autoriteiten van 27 juli 2023.

(265) Wat betreft de minimale vervoerscapaciteit voor *goederenvervoer* per overtocht, verklaarden de Franse autoriteiten deze als volgt te hebben berekend.

(266) Om de vereiste capaciteit voor goederenvervoer per week te berekenen, hebben de Franse autoriteiten de geraamde wekelijkse behoefte aan openbare diensten voor juli 2030 (de vastgestelde piek in de behoefte aan openbare diensten in de periode waarop de regelingen betrekking hebben) als referentie genomen. Voor de routes naar Ajaccio en Bastia zijn de Franse autoriteiten ervan uitgegaan dat 90 % van het goederenvervoer op werkdagen zou plaatsvinden en voor de andere drie Corsicaanse havens werd aangenomen dat dit percentage 100 % zou bedragen. Door het vereiste wekelijkse vrachtvolume te combineren met het opgelegde minimumaantal wekelijkse retourvaarten (d.w.z. zes retourvaarten per week tijdens de winterperiode op de routes Marseille-Ajaccio en Marseille-Bastia, en drie wekelijkse retourvaarten naar de andere havens), hebben de Franse autoriteiten de vereiste minimumcapaciteit per overtocht voor goederenvervoer berekend, zoals aangegeven in tabel 26.

Tabel 26

Minimale verplichte capaciteiten in de DOD-overeenkomsten voor goederenvervoer

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Minimaal vrachtvolume (SM) per overtocht (basisverkeer)	1 470	1 860	1 040	520	700

Bron: Opmerkingen van de Franse autoriteiten van 28 juni en 28 juli 2023.

3.6. Procedure voor de toekenning van DOD-overeenkomsten

3.6.1. *Besluit nr. 22/050 van 28 april 2022*

(267) Na de vaststelling van een behoefte aan openbare diensten en de noodzaak om gebruik te maken van een openbaredienstcontract om op passende wijze aan die behoefte te voldoen, heeft de CdC op 28 april 2022 de aanbestedingsprocedure voor de DOD-overeenkomsten ingeleid.

(268) In casu heeft de CdC bij besluit van de Assemblee van Corsica nr. 22/050 van 28 april 2022 besloten gebruik te maken van DOD-overeenkomsten die "per route" worden toegewezen voor de exploitatie van zeevervoersdiensten voor goederen (waaronder gevaarlijke goederen) en passagiers tussen de haven van Marseille en die van Ajaccio (perceel 1), Bastia (perceel 2), Porto-Vecchio (perceel 3), Propriano (perceel 4) en L'Île-Rousse (perceel 5) voor een periode van zeven jaar (met een optionele verlenging van maximaal twaalf extra maanden, d.w.z. een maximale periode van acht jaar) tussen 1 januari 2023 en 31 december 2030.

(269) Het toepassingsgebied van de DOD-overeenkomsten omvatte alle openbaredienstverplichtingen die in punt 3.5.2 van dit besluit zijn beschreven.

(270) In artikel 2.4 van het raadplegingsreglement ([128]) werd het volgende beschreven: "In elke overeenkomst moet ten minste het volgende worden vastgelegd: maximumtarieven voor inwoners van Corsica en voor goederenvervoer, vervoerscapaciteit van de schepen, tijden en frequenties van de retourvaarten, looptijd van de overeenkomst, maximale door het OTC betaalde financiële compensatie".

(271) In artikel 9.2 van het raadplegingsreglement werd het volgende bepaald: "Elke inschrijving wordt geanalyseerd aan de hand van criteria op basis waarvan de beste inschrijving kan worden bepaald in het licht van het algehele economische voordeel voor de [CdC]. Voor combinaties van ondernemingen worden de gezamenlijke capaciteiten beoordeeld.

Criteria	Analyse-elementen per criterium	Weging
Criterium 1: Technische waarde van de inschrijving		60 %
Subcriterium 1	Technische kwaliteit van de schepen: geschiktheid van de door de gegadigde aangeboden schepen op basis van de volgende elementen: — informatie over de schepen (aantal, toewijzing, certificering en controle van de schepen, classificatie, vlaggenstaat, naleving van verschillende wetten en overeenkomsten). Alle charterpartijen moeten worden meegedeeld. — geschiktheid voor zee- en vaaromstandigheden met het oog op beperkingen van de havens (leveringsjaar, type, aantal bruggen en motoren, vermogen per eenheid, snelheid, snelheid in noodloopmodus).	20 %

([128]) Het raadplegingsreglement was een van de documenten die deel uitmaakten van de openbare aanbesteding die op 6 mei 2022 werd gepubliceerd (overweging 272).

Criteria	Analyse-elementen per criterium	Weging
Subcriterium 2	Frequenties en tijden: geschiktheid van de schepen van de gegadigde voor de frequenties en tijden op basis van de specificaties uit bijlage 1: — minimale frequenties (passagiers, begeleiders, goederen) — extra retourvaarten — vertrek- en aankomsttijden	15 %
Subcriterium 3	Geschiktheid van de schepen voor de behoeften van gebruikers (aantal strekkende meters vracht, lengte, hoogte, draagvermogen van de bruggen, aantal aansluitingen voor containers onder temperatuurcontrole voor alle routes en aantal cabines en leunstoelen), cabines en liften voor personen met beperkte mobiliteit.	15 %
Subcriterium 4	Kwaliteit van de dienstverlening aan professionele en particuliere gebruikers: — dienstverlening aan gebruikers (catering, recreatieruimten, voorzieningen voor personen met beperkte mobiliteit en passagiers die om medische redenen reizen in het algemeen, informatievoorzieningen voor gebruikers enz.) — goederendiensten (handling en beheer, communicatie) — veiligheid aan boord van de schepen (veiligheidsinstructies, noodsituaties) — continuïteit van de openbare dienstverlening (met inbegrip van gegarandeerde minimale dienstverlening in geval van stakingen [[1]]): informatievoorziening in geval van verstoringen, klachtenbeheer, schadevergoedingsregelingen enz.)	10 %
Criterium 2: Bedrag van de financiële compensatie en robuustheid van het bedrijfsplan		30 %
Subcriterium 1: Totaalbedrag van de financiële compensatie	Dit subcriterium wordt geanalyseerd op basis van het totaalbedrag van de financiële compensatie die de gegadigde voorstelt voor de uitvoering van de dienst gedurende de looptijd van de overeenkomst. In deze compensatie wordt een onderscheid gemaakt tussen een component voor exploitatiekosten, een component voor investeringsuitgaven en een component voor brandstofkosten.	20 %
Subcriterium 2: Robuustheid van het geraamde bedrijfsplan van de gegadigde	Overeenstemming van de kosten en inkomsten uit de exploitatieprognose (bijlage 9 bij de ontwerpovereenkomst) met de door de gegadigde gehanteerde exploitatiehypothesen, zoals toegelicht in het financieel memorandum.	10 %
Criterium 3: Maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) Dit heeft betrekking op de maatregelen en inzet van de gegadigde (en hoe deze kunnen worden gemonitord) op het gebied van maatschappelijk verantwoord ondernemen: ethische, maatschappelijke en milieuprestaties.		10 %

([1]) De minimale dienstverlening in geval van stakingen, die geldt voor de verbinding met Bastia, wordt in artikel 25.3 van de DOD-overeenkomst voor deze verbinding gedefinieerd als het waarborgen van *"het zeevervoer van 1 300 strekkende meter vracht per dag"* en per vaarrichting (opmerkingen van de Franse autoriteiten van 7 juni 2022).

3.6.2. *Aanbestedingsprocedure*

(272) De openbare aanbesteding werd gepubliceerd op 6 mei 2022 ([129]), met 25 juli 2022 als uiterste datum voor de ontvangst van biedingen en inschrijvingen.

(273) Corsica Ferries heeft de CdC vóór de uiterste inschrijvingsdatum een aantal vragen gesteld over verschillende punten van het raadplegingsreglement. Omdat de CdC haar vragen niet of onvoldoende beantwoordde, heeft Corsica Ferries bij de kortgedingrechter van de bestuursrechtbank van Bastia beroep ingesteld tot nietigverklaring van de aanbestedingsprocedure voor de DOD-overeenkomsten wegens niet-nakoming door de CdC van haar verplichtingen inzake bekendmaking en oproep tot mededinging ([130]).

(274) Bij beschikking nr. 2200797 van 20 juli 2022 heeft de kortgedingrechter van de bestuursrechtbank van Bastia geoordeeld dat het grootste deel van de door Corsica Ferries opgeworpen bezwaren niet onder de bevoegdheid van de kortgedingrechter vielen. De kortgedingrechter van de bestuursrechtbank van Bastia heeft de overige door Corsica Ferries aangevoerde bezwaren afgewezen, omdat geïnteresseerde gegadigden volgens de rechter een inschrijving konden indienen overeenkomstig alle technische vereisten van de raadplegingsdocumenten. Vervolgens heeft Corsica Ferries bij de Raad van State hoger beroep ingesteld tegen dit vonnis. Bij arrest van 25 november 2022 heeft de Raad van State het hoger beroep niet-ontvankelijk verklaard (*Corsica Ferries*, nr. 466415).

(275) Corsica Ferries besloot uiteindelijk niet deel te nemen aan de aanbestedingsprocedure voor de DOD-overeenkomsten, met name omdat zij meende niet te beschikken over schepen die voldeden aan alle technische vereisten die door de CdC werden gesteld in het kader van de DOD-overeenkomsten.

(276) De CdC heeft drie inschrijvingen ontvangen:

— Groupement Corsica Linea — La Méridionale: perceel 1;

— Corsica Linea: percelen 2, 3, 4 en 5;

— La Méridionale: percelen 3 en 4.

(277) De inschrijvingen werden op 26 juli 2022 geopend door de commissie voor delegatie van openbare diensten. Na het advies van deze commissie op 2 augustus 2022 zijn de drie gegadigden goedgekeurd voor het indienen van een inschrijving. Na beoordeling van de inschrijvingen heeft de commissie op 31 augustus 2022 advies uitgebracht om de procedure in de onderhandelingsfase met deze gegadigden voort te zetten.

(278) Volgens Frankrijk zijn de onderhandelingen van de CdC met de gegadigden als volgt verlopen:

— de eerste onderhandelingsronde vond plaats op 6 en 7 september 2022: na afloop daarvan werd de gegadigden gevraagd een algemene verbetering aan te brengen in de financiële aspecten van hun inschrijvingen;

— de tweede ronde vond plaats op 4, 5 en 6 oktober 2022: na afloop daarvan werd de gegadigden gevraagd aanvullende mogelijkheden voor financiële optimalisatie in kaart te brengen;

— de derde ronde vond plaats op 18 en 19 oktober 2022 en was bedoeld om het financiële aanbod van de gegadigden te consolideren en hun voorstellen tot wijziging van de overeenkomst te bespreken;

— de vierde ronde vond plaats op 7 november 2022 en was bedoeld om de ontwerpovereenkomst af te ronden en de financiële voortgang te consolideren met het oog op het indienen van definitieve inschrijvingen door de gegadigden;

— op 10 november 2022 hebben de gegadigden hun definitieve inschrijvingen ingediend.

([129]) Mededeling nr. 22-63447 in het Bulletin officiel des annonces des marchés publics (BOAMP), gepubliceerd op 6 mei 2022, https://www.boamp.fr/pages/avis/?q=idweb:%2222-63447%22 en op dezelfde datum op TED onder referentie 2022/S 089-246001, https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:246001-2022:TEXT:FR:HTML.

([130]) Corsica Ferries betoogde met name dat de raadplegingsdocumenten veel onnauwkeurigheden en tegenstrijdigheden bevatten met betrekking tot de looptijd van de DOD-overeenkomsten, de aard van de investeringen die de toekomstige concessiehouder zou moeten doen en de precieze aard van de toegewezen schepen van de gegadigden. Ook uitte Corsica Ferries haar ongenoegen over de onvoorspelbaarheid en het gebrek aan economisch evenwicht van herprogrammeerbare en extra retourvaarten, waardoor zonder rechtvaardiging twee tot drie schepen per route zouden moeten worden ingezet. Tot slot voerde zij aan dat de gebruikte criteria voor de selectie van inschrijvingen onnauwkeurig en irrelevant waren.

(279) De commissie voor delegatie van openbare diensten die verantwoordelijk was voor de indiening van de definitieve inschrijvingen is op 23 november 2022 bijeengekomen.

3.6.3. *Besluit nr. 22/188 van 20 december 2022*

(280) Bij Besluit nr. 22/188 van 20 december 2022 heeft de Assemblee van Corsica haar goedkeuring gegeven voor de keuze voor Groupement Corsica Linea — La Méridionale voor perceel 1, Corsica Linea voor de percelen 2, 4 en 5 en La Méridionale voor perceel 3. Tabel 27 geeft het bedrag van de financiële compensatie per perceel weer.

Tabel 27

Totaalbedrag van de financiële compensatie van de DOD-overeenkomsten per perceel (in miljoen EUR)

Corsicaanse havens	Financiële compensatie voor 2023-2030	Jaarlijkse financiële compensatie (gemiddeld)
Perceel 1: Ajaccio	245,9	30,7
Perceel 2: Bastia	251,1	31,4
Perceel 3: Porto-Vecchio	132,2	16,5
Perceel 4: Propriano	122,6	15,3
Perceel 5: L'Île-Rousse	101,8	12,7
Totaal	**853,6**	**106,6**

Bron: Aanmelding van de Franse autoriteiten van 27 december 2022.

3.7. **Relevante bepalingen van de DOD-overeenkomsten**

(281) In dit deel worden de contractbepalingen van de DOD-overeenkomsten beschreven. Deze bepalingen zijn in grote lijnen gelijk voor de vijf DOD-overeenkomsten.

3.7.1. *Bepalingen inzake de openbaredienstverplichtingen en de looptijd ervan*

3.7.1.1. Inhoud van de openbaredienstverplichtingen

(282) In de artikelen 1 en 2 van de vijf DOD-overeenkomsten is bepaald dat de concessiehouder in het kader van het territorialiteitsbeginsel tussen de Corsicaanse havens en de haven van Marseille opdracht krijgt tot uitvoering van een dienst van algemeen economisch belang ("DAEB") met betrekking tot:

— het vervoer van goederen (met inbegrip van gevaarlijke goederen voor de verbinding met L'Île-Rousse) in de vorm van niet-aangedreven en aangedreven goederenvervoer; en

— het vervoer van i) passagiers die om medische redenen reizen ([131]), ii) begeleiders van aangedreven goederenvervoer, en iii) alleen voor de route tussen Marseille en Propriano, passagiers die ingezetenen en niet-ingezetenen zijn van Corsica.

(283) In artikel 1 wordt ook bepaald dat alle zeevervoersdiensten voor goederen of passagiers die door de concessiehouder worden verricht en die niet onder de DAEB vallen, worden beschouwd als een "commerciële of niet-DAEB-dienst".

(284) In artikel 4 wordt bepaald dat de overeenkomst en de bijlagen daarvan (en, op basis van artikel 1, eventuele wijzigingen daarvan) bindend zijn voor de partijen. In geval van tegenstrijdigheid heeft de overeenkomst voorrang op de bijlagen.

([131]) In artikel 26.1 van de DOD-overeenkomsten wordt aangegeven dat dit ingezetenen van Corsica zijn die om medische redenen reizen.

3.7.1.2. Bepalingen ten aanzien van de uitvoering van de openbaredienstverplichtingen

(285) In bijlage 1 bij de vijf DOD-overeenkomsten worden de kenmerken van de zeevervoersdiensten uiteengezet. In deel 3.5.2 van dit besluit worden die kenmerken beschreven.

(286) In artikel 17 van de DOD-overeenkomsten wordt bepaald dat de concessiehouder in het geval van goederenvervoer bij geen enkele overtocht aanhangwagens op de kade mag achterlaten, behalve op verzoek van de vervoerder of in uitzonderlijke gevallen waarin de capaciteit van het schip vol is, om ervoor te zorgen dat aan de vraag van professionele gebruikers wordt voldaan en om het territorialiteitsbeginsel te waarborgen. In deze bepaling wordt daaraan het volgende toegevoegd: "*om de organisatie van de verkeersstroom te optimaliseren, kan de delegatiegever de retourvaarten herprogrammeren, met inachtneming van het totale aantal retourvaarten per jaar, zoals vermeld in bijlage 1 bij de overeenkomst. Deze herprogrammeringen vinden plaats na overleg door het in artikel 10.2 beschreven technisch comité*" (zie ook overweging 290).

(287) In artikel 18 van de overeenkomsten betreffende de verbindingen met Ajaccio, Bastia en L'Île-Rousse wordt bepaald: "afhankelijk van de behoefte aan openbare diensten kan het voorkomen dat de delegatiegever de concessiehouder verzoekt op ad-hocbasis extra retourvaarten uit te voeren. Het maximumaantal en de voorwaarden hiervoor zijn vastgesteld in bijlage 1. De inzet van deze extra retourvaarten wordt geanalyseerd door het in artikel 10.2 beschreven technisch comité." In de praktijk worden deze retourvaarten volgens de Franse autoriteiten alleen ingezet indien de Franse autoriteiten tijdens de wekelijkse vergadering van het technisch comité vaststellen dat de schepen vol zijn en dat er vraag is naar het vervoer van ten minste 40 extra aanhangwagens. Na de vergadering van het technisch comité worden de voorstellen voor extra retourvaarten, in overeenstemming met de door de delegatiegever geuite behoefte, per brief geformaliseerd door de concessiehouder. De concessiehouder ontvangt per post een bevestiging van de eventuele extra retourvaarten waartoe is besloten. De minimale kennisgevingstermijn van de delegatiegever ten opzichte van de concessiehouder wordt "binnen een week" geraamd om de verandercurve zo nauwkeurig mogelijk te kunnen volgen; de Franse autoriteiten gaven aan dat de vraag naar goederenvervoer in de praktijk over het algemeen ten minste twee weken van tevoren bekend is.

(288) In artikel 20 van de DOD-overeenkomsten wordt bepaald dat de concessiehouder, onder voorbehoud van aanvaarding door de delegatiegever, een schip kan vervangen door een ander schip dat door de concessiehouder ter beschikking is gesteld om de overeenkomst uit te voeren, onder meer op voorwaarde dat het vervangende schip voldoet aan de bepalingen van bijlage 1.

(289) In artikel 22 van de DOD-overeenkomsten wordt bepaald dat de schepen die worden gebruikt om de overeenkomst uit te voeren, alsook de door de concessiehouder verleende diensten, moeten voldoen aan de toegankelijkheidsnormen voor personen met beperkte mobiliteit. De voorzieningen voor deze passagiers zijn opgenomen in bijlage 5 bij de DOD-overeenkomsten.

3.7.1.3. Toezicht op de nakoming van de openbaredienstverplichtingen

(290) In artikel 10.2 van de DOD-overeenkomsten wordt bepaald dat een commissie van technisch toezicht, bestaande uit vertegenwoordigers van het OTC, de concessiehouder, de beheerder van de haveninfrastructuur en goederenvervoerders, wekelijks bijeenkomt om toezicht te houden op de uitvoering van de dienst en op de eventueel noodzakelijke aanpassingen.

(291) In artikel 11.1 van de DOD-overeenkomsten wordt bepaald dat de partijen in geval van overmacht of onvoorziene gebeurtenissen in onderling overleg bepalen welke maatregelen moeten worden genomen om het economisch evenwicht van de DOD-overeenkomsten te herstellen.

3.7.1.4. Looptijd van de DOD-overeenkomsten

(292) In artikel 3 van de DOD-overeenkomsten wordt aangegeven dat de overeenkomst op 1 januari 2023 in werking treedt en op 31 december 2029 afloopt. Er wordt toegevoegd dat de partijen een mogelijke verlenging van maximaal 12 maanden overeenkomen, met name indien er geen nieuwe concessieovereenkomst is toegewezen op het moment dat de overeenkomst afloopt. De maximale looptijd van de overeenkomst bedraagt dus 8 jaar.

3.7.2. *Bepalingen inzake de compensatie die wordt toegekend aan de begunstigden van de DOD-overeenkomsten*

3.7.2.1. Algemeen

(293) In artikel 30 van de DOD-overeenkomsten worden de algemene beginselen beschreven met betrekking tot de compensatie van de DAEB-verplichtingen. Het volgende wordt onder meer bepaald:

— de concessiehouder wordt vergoed uit de opbrengst van de exploitatie van de DAEB en is verantwoordelijk voor de kosten ervan. De concessiehouder mag op commerciële basis zeevervoersdiensten voor goederen en passagiers aanbieden, mits de voorwaarden voor de uitvoering van de DAEB in acht worden genomen. De opbrengst van de exploitatie van de commerciële dienst wordt door de concessiehouder gehouden;

— de maximale financiële compensatie die het OTC aan de concessiehouder betaalt in ruil voor zijn DAEB-verplichtingen, is niet hoger is dan wat nodig is om de nettokosten van de uitvoering van de DAEB te dekken, rekening houdend met een redelijke winst (in overeenstemming met de EU-kaderregeling inzake staatssteun in de vorm van compensatie voor de openbare dienst ([132]) ("DAEB-kaderregeling");

— de financiële compensatie wordt berekend op basis van de kostentoerekeningsmethode en vertegenwoordigt het verschil tussen de verwachte kosten en inkomsten van de concessiehouder in verband met de uitvoering van de DAEB (zoals uiteengezet in bijlage 9 bij de DOD-overeenkomsten die de exploitatieprognose van de concessiehouder bevat), met inachtneming van het bepaalde in de artikelen 35.1, 37.1 en 40 inzake de controle op eventuele overcompensatie;

— de kosten van de DAEB die voor de berekening van de compensatie in aanmerking moeten worden genomen, omvatten alle directe kosten die nodig zijn voor de uitvoering van de DAEB, plus een passende bijdrage in de indirecte gemeenschappelijke kosten van de DAEB en de commerciële activiteiten;

— de geraamde kosten en opbrengsten zijn gebaseerd op geloofwaardige en waarneembare parameters;

— in de interne boekhouding van de concessiehouder moeten de kosten en opbrengsten die verband houden met de DAEB, en die welke met de andere diensten verband houden, afzonderlijk worden vermeld. Het gebruik van kostprijsadministratie en verdeelsleutels is noodzakelijk om het volgende vast te stellen:

  — de kosten die verband houden met de DAEB-activiteit en de kosten die verband houden met de commerciële activiteit;

  — de verdeling tussen goederen- en passagiersvervoer binnen de DAEB-activiteit voor de betrokken routes, aangezien de aard van de verkeersstromen het gebruik van ro-pax-schepen niet uitsluit.

(294) In artikel 31 van de DOD-overeenkomsten wordt bepaald dat het economisch evenwicht van elke route wordt vermeld in bijlage 9, die wordt ingediend door de concessiehouder. Hierin worden de prognoses voor de uitvoering van de DOD-overeenkomsten vastgesteld voor rekening en risico van de concessiehouder.

3.7.2.2. Parameters met betrekking tot de opbrengsten en kosten die verband houden met de uitvoering van de DAEB

3.7.2.2.1. Opbrengsten

(295) In artikel 32 van de DOD-overeenkomsten wordt bepaald dat de concessiehouder rechtstreeks alle opbrengsten van de uitvoering van de DAEB ontvangt, waaronder:

— de opbrengsten van goederenvervoer, volgens de tarifering in artikel 33.2 van de DOD-overeenkomsten;

([132]) Mededeling van de Commissie — EU-kaderregeling inzake staatssteun in de vorm van compensatie voor de openbare dienst (2011), PB C 8 van 11.1.2012, blz. 15.

— de opbrengsten van het vervoer van ingezetenen van Corsica die om medische redenen reizen, volgens de tarifering in artikel 33.3 van de DOD-overeenkomsten ([133]);

— bijkomende opbrengsten van, onder meer, speciale diensten die de concessiehouder op eigen initiatief verricht ten behoeve van begeleiders van goederenvervoer of ingezetenen van Corsica die om medische redenen reizen (catering, bagage, spelen enz.).

(296) Voorts wordt in artikel 32 van de DOD-overeenkomsten bepaald dat voor de jaren 2023 tot en met 2028 het overschot van het commerciële resultaat ten opzichte van bijlage 9, dat geen verband houdt met de DAEB, in de eerste plaats door de concessiehouder moet worden gebruikt voor de financiering van investeringen ten gunste van technische oplossingen om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen en, in het algemeen, voor doelstellingen ter verbetering van de milieukwaliteit van de DAEB, zoals bepaald in artikel 11.2 van de DOD-overeenkomsten. Overschotten die in een bepaald boekjaar niet zijn gebruikt, worden gekapitaliseerd totdat de investeringen worden gedaan of tot het einde van de overeenkomst. Ongebruikte overschotten worden bij normale of vervroegde afloop van de overeenkomst volledig aan de delegatiegever terugbetaald. De besteding van deze overschotten wordt geanalyseerd door het milieu-, economisch en juridisch comité zoals beschreven in artikel 10.1 van de DOD-overeenkomsten.

(297) In artikel 33.2 van de DOD-overeenkomsten wordt vermeld dat de tarifering voor goederenvervoer in het kader van de DAEB is opgenomen in bijlage 8. Hierin zijn de volgende tarieven vastgesteld, waarbij voor aangedreven goederenvervoer het vervoer van één begeleider in de tarifering is opgenomen:

Tabel 28

Maximumtarieven voor goederenvervoer in het kader van de DOD-overeenkomsten

Voor één vervoerstraject	Vrachttarieven (in euro's, exclusief belastingen)
Per strekkende meter rollende of conventionele goederen	40
Per strekkende meter "Uitvoer" of "Grondstoffen"	20
Per strekkende meter "Export +"	15
Ander vrachttype	Het tarief wordt vrij bepaald door de concessiehouder in overeenstemming met de ODV-regeling 2 019

Bron: Opmerkingen van de Franse autoriteiten van 28 juni 2023.

(298) In artikel 33.3 van de DOD-overeenkomsten wordt aangegeven dat de tarifering voor het vervoer van ingezetenen van Corsica in het kader van de DAEB wordt bepaald aan de hand van de tarifering van de ODV-regeling 2019. De tarieven die in het kader van de DAEB voor niet-ingezetenen van Corsica worden toegepast, mogen vrij worden bepaald door de concessiehouder, maar mogen niet hoger zijn dan de maximumtarieven die in die regeling worden vastgesteld.

([133]) Zoals vermeld, hebben de Franse autoriteiten in hun opmerkingen van 28 juli 2023 echter aangegeven dat voor de route van en naar Propriano ook passagiers die ingezetenen en niet-ingezetenen van Corsica zijn onder de openbare dienst vallen. De delegatiehouder ontvangt dus ook opbrengsten van diensten die verband houden met het vervoer van deze passagiers. Daarnaast ontvangt de delegatiehouder ook opbrengsten van diensten die verband houden met het vervoer van begeleiders van aangedreven goederenvervoer.

Tabel 29

Tarieven voor passagiersvervoer in het kader van de DOD-overeenkomsten

Eén vervoerstraject per passagier (of eenheid)	Maximumtarieven voor ingezetenen van Corsica (in euro's, exclusief belastingen)		Tarieven voor niet-ingezetenen van Corsica
Passagier	Volwassene Kind	35 20	De tarieven worden vrij bepaald door de concessiehouder (maar mogen de in Besluit nr. 19/128 vastgestelde maximumtarieven niet overschrijden) ([1])
Reisvoorziening	Cabine met raam Binnencabine Leunstoel	51 46 7	
Voertuig	Kleiner dan of gelijk aan 4,5 m Tussen 4,5 m en 5 m Groter dan 5 m	46 51 56	

([1]) Zie voetnoot 138.
Bron: Opmerkingen van de Franse autoriteiten van 28 juni 2023.

3.7.2.2.2. Kosten en financiële compensatie

(299) In artikel 34.1 van de DOD-overeenkomsten wordt bepaald dat de concessiehouder verantwoordelijk is voor alle exploitatiekosten met uitzondering van brandstof (waaronder personeelskosten, havengelden, voor de verkoop bestemde levensmiddelen) en dat op die exploitatiekosten een marge wordt toegepast zoals vermeld in bijlage 9.

(300) In artikel 34.2 van de DOD-overeenkomsten wordt aangegeven dat de investeringskosten voor schepen worden vastgesteld op basis van de vloot die door de concessiehouder wordt toegewezen aan de exploitatie van de routes die onder de DOD-overeenkomsten vallen.

(301) In artikel 35.1 van de DOD-regeling wordt aangegeven dat de financiële compensatie voor de exploitatie en investering (hierna: "FCEI") die het OTC jaarlijks aan de concessiehouder betaalt, uit twee componenten bestaat:

— een component voor de exploitatiekosten ("FCE"), die overeenkomt met de exploitatiekosten die voortvloeien uit de uitvoering van de DAEB (exclusief brandstof- en investeringskosten), na aftrek van de opbrengsten van de uitvoering van de DAEB, zoals omschreven in artikel 31 en bijlage 9. Efficiëntieverbeteringen die de concessiehouder gedurende de looptijd van de overeenkomst verwacht, worden meegenomen in de FCE. In de praktijk zorgt het efficiëntiemechanisme ervoor dat het bedrag van de FCE zodanig wordt berekend dat kostenstijgingen als gevolg van de werkelijke inflatie niet volledig worden gecompenseerd;

— een component voor de investeringskosten ("FCI"), die overeenkomt met afschrijvingskosten en/of leasingkosten en/of kosten voor de bevrachting van het schip dat voor de uitvoering van de DAEB wordt ingezet, zoals berekend in bijlage 9.

(302) In artikel 35.3 van de DOD-overeenkomsten wordt bepaald dat bijlage 9 jaarlijks wordt geactualiseerd op basis van de ontwikkeling van de werkelijke inflatie, en wordt de methode voor de berekening van die actualisering uitgelegd, waarbij onder meer rekening wordt gehouden met efficiëntiewinsten.

(303) In artikel 36.2 van de DOD-overeenkomsten wordt aangegeven dat voor de kosten van brandstoffen die nodig zijn voor de uitvoering van de zeevervoersdiensten (met uitzondering van extra retourvaarten) voor een periode van maximaal 24 maanden een dekkingsmechanisme voor brandstof geldt. Na deze periode is de concessiehouder verantwoordelijk voor het onderhandelen over een nieuwe dekkingsovereenkomst. Hiervoor moet de concessiehouder ten minste drie prijsopgaven aanvragen. De concessiehouder moet de prijsopgaven aan de delegatiegever doen toekomen en aangeven welke dienstverlener de concessiehouder wenst te kiezen. Bij wijze van uitzondering kan het OTC bij het verstrijken van de eerste dekkingsovereenkomst voor brandstof beslissen over de invoering van een mechanisme om de brandstofkosten onderling te delen (onder de voorwaarden van artikel 11.1 van de DOD-overeenkomsten). Dit mechanisme komt dan in de plaats van de nieuwe dekkingsovereenkomst van de concessiehouder. Schommelingen in de brandstofkosten worden niet doorberekend in de tarifering. De eenheidskosten van brandstof die zijn gebruikt voor de exploitatieprognose (bijlage 9) voor de overeenkomstige periode en het bijbehorende mechanisme zijn uiteengezet in bijlage 10.

(304) In artikel 37.1 van de DOD-overeenkomsten wordt vermeld dat het OTC de concessiehouder jaarlijks een financiële compensatie betaalt voor de brandstofkosten die verband houden met de uitvoering van de DAEB (hierna: "FCB"). De maximale hoogte van de FCB is vastgesteld in bijlage 9.

(305) In artikel 38.1 van de DOD-overeenkomsten wordt de maximale vaste compensatie voor de extra retourvaarten ("FCextra") vermeld. Deze compensatie bestaat uit drie componenten:

— een component voor de exploitatiekosten ("FCEextra"), die overeenkomt met de exploitatiekosten die voortvloeien uit de uitvoering van een extra retourvaart (exclusief brandstofkosten), na aftrek van de opbrengsten van een extra retourvaart. Hierbij wordt rekening gehouden met de exploitatiekosten en -opbrengsten in het kader van de DAEB, met inachtneming van een redelijke winst zoals verwacht in bijlage 9;

— een component voor de investeringskosten ("FCIextra"), die overeenkomt met afschrijvingskosten en/of leasingkosten en/of kosten voor de bevrachting van het schip dat voor de extra retourvaarten wordt ingezet (zoals berekend in bijlage 9);

— een component voor de brandstofkosten ("FCBsup"), die overeenkomt met de brandstofkosten die door de concessiehouder worden betaald voor de uitvoering van een extra retourvaart (het bedrag van de FCBsup voor het jaar 2023 is opgenomen in bijlage 9 en wordt voor de daaropvolgende jaren aangepast op basis van de brandstofprijs).

(306) In artikel 38.1 van de DOD-overeenkomsten wordt bepaald dat de compensatie voor een eventuele aanvullende retourvaart het laagste bedrag is van i) het verwachte compensatiebedrag per retourvaart zoals vermeld in bijlage 9 (exploitatieprognose) en ii) het bedrag dat voortvloeit uit de geactualiseerde exploitatierekening, waarin de werkelijke nettokosten voor het uitvoeren van een aanvullende retourvaart zijn opgenomen en dat deel uitmaakt van het jaarlijkse verslag dat de delegatiehouders bij het OTC indienen (zoals beschreven in artikel 46 van de DOD-overeenkomsten).

3.7.2.3. Parameters met betrekking tot de toewijzing van kosten die verband houden met de uitvoering van de DAEB

(307) In de artikelen 35.1 en 37.1 van de DOD-overeenkomsten wordt bepaald dat, voor zover de concessiehouder schepen gebruikt om commerciële activiteiten buiten de DAEB aan te bieden, de verdeelsleutel uit bijlage 9 kan worden gebruikt om de kostprijsadministratie vast te stellen en het bedrag van de vaste financiële compensatie te bepalen. Deze verdeelsleutel staat vast voor de gehele looptijd van de overeenkomst en is bindend voor de partijen.

(308) Volgens de door de Franse autoriteiten verstrekte informatie is ([134]) de toewijzing van kosten aan de DAEB en aan de commerciële dienst uitgevoerd (en aan de bieders voorgelegd in het kader van de aanbestedingsprocedure voor de DOD-overeenkomsten) op basis van de volgende beginselen, die volgens Frankrijk al in eerdere gevallen door de Commissie zijn erkend ([135]):

— kosten die rechtstreeks verband houden met passagiers- of goederenvervoer worden aan de DAEB toegewezen op basis van het aantal passagiers of het vrachtvolume (in SM) dat de concessiehouders moeten garanderen in het kader van de verplichte capaciteiten die zijn vastgesteld in de DOD-overeenkomsten;

— de gemeenschappelijke kosten (bijvoorbeeld voor personeel, onderhoud, brandstof, scheepsbevrachtingskosten, afschrijvingen enz.), die het grootste deel van de exploitatiekosten van de concessiehouders uitmaken, worden aan de DAEB toegewezen op basis van het gedeelte van de capaciteit (uitgedrukt in m^3 volume) dat op het schip is gereserveerd voor de DAEB-activiteiten ([136]).

([134]) Opmerkingen van de Franse autoriteiten van 5 april 2023.

([135]) Besluit 2011/98/EC van de Commissie van 28 oktober 2009 betreffende de door het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland ten uitvoer gelegde steunmaatregel C 16/08 (ex NN 105/05 en NN 35/07) — Subsidies ten gunste van CalMac en NorthLink voor zeevaartdiensten in Schotland (PB L 45 van 18.2.2011, blz. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2011/98(1)/oj), en Besluit nr. 070/17/COL van de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA van 29 maart 2017 betreffende het contract voor Hurtigruten-kustvervoersdiensten voor de periode 2012-2019 (Noorwegen) [2018/887] (PB L 158/19 van 21.6.2018, blz. 19, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2018/887/oj).

([136]) Om het bedrag van de compensatie vooraf te ramen, vindt de kostentoewijzing plaats op basis van de gereserveerde capaciteit. De controle achteraf vindt plaats op basis van de daadwerkelijk gebruikte capaciteit. Dit betekent dat indien er gereserveerde DAEB-capaciteit wordt gebruikt voor vervoer dat geen verband houdt met de DAEB, het compensatiebedrag dienovereenkomstig wordt verlaagd. Indien er echter DAEB-capaciteit onbenut blijft, ontvangt de exploitant alsnog een compensatie voor het beschikbaar stellen van de capaciteit.

(309) Zoals aangegeven in tabel 30, wezen de concessiehouders in het kader van de DOD-overeenkomsten gemiddeld [60-75]% van de exploitatiekosten toe aan de DAEB-activiteiten, met uitzondering van de DOD-overeenkomst voor de route Marseille-Propriano, waarvoor 100 % van de kosten aan de DAEB werd toegewezen.

Tabel 30

Gedeelte van de kosten dat aan de DAEB werd toegewezen in de DOD-overeenkomsten

Kosten	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Varend personeel (3)	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Sedentair personeel (aan wal) (3)	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Commerciële kosten passagiersvervoer (1)	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Commerciële kosten auto's (4)	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Commerciële kosten goederenvervoer (2)	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Handling (2) (5)	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Havengelden (3)	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Onderhoud passagiersvervoer (1)	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Levensmiddelen (bestemd voor de verkoop) (1)	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Levensmiddelen voor de bemanning (3)	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Bevoorrading (3)	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Communicatie (4)	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Verzekeringen (3)	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
IT[3]	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Belastingen (3)	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Kosten bedrijfsstructuur concessiehouder (3)	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Onderhoudswerkzaamheden (3)	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Kosten beschikbaar stellen schepen (3)	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Scheepsbevrachtingskosten (3)	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Brandstofkosten (3)	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Gewogen gemiddelde	[…] %	[…] %	[…] %	**100 %**	[…] %

(1) Kosten die rechtstreeks verband houden met passagiersvervoer
(2) Kosten die rechtstreeks verband houden met goederenvervoer.
(3) Gemeenschappelijke kosten.
(4) Kosten die rechtstreeks verband houden met de commerciële dienst (met uitzondering van de route Marseille-Propriano).
(5) Handlingkosten zijn de kosten van de handling van aanhangwagens door havenpersoneel bij aankomst en vertrek tijdens aanlopen. Deze kosten worden per definitie volledig toegerekend aan goederenvervoer.

Bron: Opmerkingen van de Franse autoriteiten van 28 juni 2023.

3.7.2.4. Parameters met betrekking tot de berekening van de redelijke winst

(310) In artikel 39 van de DOD-overeenkomsten wordt bepaald dat de redelijke winst wordt vastgesteld aan de hand van de DAEB-kaderregeling en dat deze overeenkomt met de volgende verhouding (berekend in bijlage 9 bij de DOD-overeenkomsten): courant resultaat van de DAEB vóór aftrek van rente en belastingen/omzet van de DAEB (inclusief de door de delegatiehouder ontvangen financiële compensatie). Voor elke route mag de redelijke winst gedurende de gehele looptijd van de overeenkomst niet meer dan 2,13 % bedragen, tenzij een verdere onafhankelijke studie, die wordt uitgevoerd in geval van verstoring van de markt, een herziening van dit percentage rechtvaardigt.

(311) Het percentage van 2,13 % is gebaseerd op de financiële voorstellen van Corsica Linea en La Méridionale, die voor alle routes op basis van de verwachte winst-en-verliesrekening een exploitatiemarge voor de DAEB-gerelateerde activiteiten hebben geraamd van 0,69 % (perceel 4: Propriano) en 2,13 % (perceel 3: Porto-Vecchio). Voorts hebben de Franse autoriteiten de Commissie de resultaten verstrekt van een externe studie die is uitgevoerd in opdracht van Frankrijk ([137]), waarin op basis van een steekproef van scheepvaartmaatschappijen die vergelijkbaar zijn met Corsica Linea en La Méridionale ([138]) een referentiemarge van 7,8 % werd geraamd.

3.7.2.5. Parameters met betrekking tot het toezicht ter voorkoming van overcompensatie

(312) In artikel 7 van de DOD-overeenkomsten wordt bepaald dat de delegatiegever (d.w.z. het OTC en de CdC) erop toeziet dat het bedrag van de compensatie die uit hoofde van de overeenkomst aan de concessiehouder wordt betaald niet tot overcompensatie leidt, en dat de delegatiegever de concessiehouder gelast eventuele overcompensatie, plus moratoire rente, terug te betalen overeenkomstig de artikelen 35.1, 37.1 en 40.

(313) Overeenkomstig artikel 46 van de DOD-overeenkomsten dient de concessiehouder bij het OTC in zijn jaarlijkse verslag een exploitatierekening in met dezelfde indeling als de exploitatieprognose. De vergelijking van de prognose en de rekening moet vergezeld gaan van een toelichting bij vastgestelde discrepanties. Een deel van de daadwerkelijk betaalde compensatie wordt door de concessiehouder terugbetaald indien uit de door het OTC uitgevoerde analyse blijkt dat dit bedrag hoger is dan nodig om de nettokosten van de openbaredienstverplichtingen te compenseren, rekening houdend met een redelijke winst, overeenkomstig de artikelen 35.1, 37.1, 39 en 40 van de DOD-overeenkomsten.

(314) Om het risico op overcompensatie te voorkomen, wordt in de artikelen 35.1, 37.1 en 40 van de DOD-overeenkomsten bepaald dat het OTC elk jaar, op basis van een jaarlijks verslag van de diensten, de berekening van de compensatie moet controleren om na te gaan of de berekening op basis van de verdeelsleutel uit bijlage 9 afwijkt van de berekening op basis van een verdeelsleutel die zou voortvloeien uit de daadwerkelijke exploitatie (werkelijke kosten en opbrengsten, werkelijke exploitatie van de schepen enz.). In geval van discrepantie tussen de berekening die voortvloeit uit de daadwerkelijke exploitatie en de berekening uit de exploitatieprognose (bijlage 9), kan de concessiehouder de helft van de eventueel te veel betaalde compensatie inhouden tot maximaal 5 % van de compensatie en wordt het te veel betaalde bedrag aan het OTC terugbetaald overeenkomstig de door het OTC vastgestelde voorwaarden, plus moratoire rente. De compensatie mag in geen geval hoger zijn dan het bedrag dat voortvloeit uit bijlage 9.

(315) In de artikelen 35.2 en 37.2 van de DOD-overeenkomsten wordt bepaald dat de niet-uitvoering van een overtocht, ongeacht de oorzaak daarvan, leidt tot een verlaging van de compensatie die overeenkomt met de door de concessiehouder bespaarde FCEI en FCB als gevolg van de niet-uitvoering van de DAEB. Het bedrag van de verlaging kan niet negatief zijn.

(316) Indien de vervanging van een schip als bedoeld in artikel 20 van de DOD-overeenkomsten (overweging 288) leidt tot een verhoging van de kosten zoals aanvankelijk geraamd in de exploitatieprognose in bijlage 9, komt deze verhoging ten laste van de concessiehouder. Indien de vervanging tot een verlaging van deze kosten leidt, voeren de delegatiegever en de concessiehouder de nodige financiële aanpassingen door na indiening van het in artikel 46 van de DOD-overeenkomsten bedoelde jaarlijkse verslag.

([137]) Opmerkingen van de Franse autoriteiten van 5 april 2023 ("Benchmark van de winstgevendheid van zeevervoer in het kader van de toekenningsprocedure van de delegatie van de openbare zeevervoersdienst tussen Corsica en het Franse vasteland", OTC, 20 november 2022).

([138]) De steekproef bestond uit de volgende ondernemingen: Brittany Ferries, Condor Ferries, Corsica Ferries, DFDS, Irish Ferries, P&O Ferries, Stena Lines, Grimaldi Group, Finnlines, Fjord Line, Tallink en Viking Line. De vergelijkende studie had betrekking op de jaren 2017-2019, voor zover er gegevens beschikbaar waren.

(317) In artikel 38 van de DOD-overeenkomsten wordt hieraan toegevoegd dat de concessiehouder in het jaarlijkse verslag "de werkelijke kosten van elke aanvullende retourvaart vermeldt, die overeenkomen met het verschil tussen de werkelijke kosten en werkelijke opbrengsten van die retourvaart. De delegatiegever betaalt een compensatie, de zogeheten daadwerkelijke compensatie voor retourvaart i [("Dci")], die overeenkomt met de werkelijke kosten van deze extra retourvaart of de maximale compensatie per extra retourvaart van de periode waarin de overtocht is uitgevoerd, afhankelijk van welk bedrag het laagste is."

3.8. **Klacht van Corsica Ferries**

(318) Corsica Ferries heeft op 23 maart 2023 een klacht bij de Commissie ingediend tegen de steunmaatregelen die zijn toegekend aan La Méridionale en Corsica Linea.

(319) In deze klacht voert Corsica Ferries aan dat de betreffende steunmaatregelen staatssteun vormen in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU. Corsica Ferries wijst met name op het feit dat de betreffende steunmaatregelen deze ondernemingen een voordeel verschaffen, aangezien zij niet voldoen aan een van de vier criteria van de Altmark-jurisprudentie ([139]). Corsica Ferries is ook van mening dat de steunmaatregelen onverenigbaar waren met de interne markt, aangezien zij in strijd waren met de bepalingen van Richtlijn 2014/23/EU van het Europees Parlement en de Raad betreffende het plaatsen van concessieovereenkomsten ("concessierichtlijn") ([140]), "in samenhang met de artikelen 49 en 56 VWEU".

(320) Bij brieven van 13 oktober en 20 december 2023 heeft Corsica Ferries aanvullende informatie bij de klacht verstrekt, waaruit volgens haar bleek dat er geen behoefte was aan een openbare dienst en dat de in het kader van de DOD-overeenkomsten opgelegde dienstverplichtingen onevenredig waren. Deze aanvullende informatie wordt, samen met de klacht van 23 maart 2023, in dit besluit als "de klacht" aangeduid.

(321) In de brief van 13 oktober 2023 wordt verwezen naar informatie over de overtochten die Corsica Linea in de zomer van 2023 buiten en binnen het kader van de DOD-overeenkomsten heeft uitgevoerd.

(322) In haar brief van 20 december 2023 heeft Corsica Ferries de resultaten gedeeld van een onderzoek van 14 december 2023 dat zij heeft laten uitvoeren door het bureau Berkeley Research Group (hierna: "BRG-onderzoek 1").

(323) In BRG-onderzoek 1 wordt aangegeven dat het onderzoek is bedoeld om na te gaan of het relevant is om in het toepassingsgebied van de DOD-overeenkomsten met betrekking tot de verbindingen naar Ajaccio en Bastia een behoefte aan een openbare dienst op te nemen voor passagiersvervoer met meer dan twaalf passagiers per overtocht. In BRG-onderzoek 1 wordt alleen ingegaan op de behoefte aan vervoer van begeleiders van goederenvervoer die door Frankrijk in kaart zijn gebracht. Alle andere behoeften aan openbare diensten die Frankrijk heeft vastgesteld, blijven buiten beschouwing.

(324) In BRG-onderzoek 1 wordt bovendien aangegeven dat, gezien het gebrek aan informatie van de Franse autoriteiten over de beoordeling van de behoefte aan openbare diensten in het kader van de DOD-overeenkomsten, het onderzoek is gebaseerd op rapporten en onderzoeken met betrekking tot eerdere DOD-overeenkomsten om de methode te reconstrueren die door Frankrijk lijkt te zijn gebruikt.

(325) Corsica Ferries heeft in haar opmerkingen die zij in het kader van de formele onderzoeksprocedure bij de Commissie heeft ingediend, de inhoud van de klacht grotendeels herhaald. Deze inhoud wordt daarom uiteengezet in het punt met deze opmerkingen (punt 5.1).

3.9. **Redenen voor de inleiding van de formele onderzoeksprocedure**

(326) *In de eerste plaats* heeft de Commissie zich op het voorlopige standpunt gesteld dat de DOD-overeenkomsten staatssteun vormden in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

(327) De Commissie was van mening dat de DOD-overeenkomsten de concessiehouders onder meer een voordeel verleenden dat zij onder normale marktvoorwaarden niet zouden hebben verkregen. De DOD-overeenkomsten voldeden niet aan alle criteria die in de Altmark-jurisprudentie zijn vastgesteld om een dergelijk voordeel uit te sluiten.

([139]) Zie het arrest van 24 juli 2003 in zaak C-280/00, *Altmark Trans GmbH*, ECLI:EU:C:2003:415.

([140]) Richtlijn 2014/23/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 betreffende het plaatsen van concessieovereenkomsten (PB L 94 van 28.3.2014, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/23/oj).

(328) Allereerst betwijfelde de Commissie of de DOD-overeenkomsten voldoen aan een werkelijke behoefte aan een openbare dienst met betrekking tot aangedreven goederenvervoer over zee (eerste Altmark-criterium).

(329) De Commissie was van mening dat de Franse autoriteiten vooraf niet voldoende hebben aangetoond dat de havens van Marseille en Toulon slechts gedeeltelijk substitueerbaar waren voor aangedreven goederenvervoer over zee (overwegingen 310 tot en met 312 van het inleidingsbesluit).

(330) De Commissie merkte op dat de Franse autoriteiten zich uitsluitend hebben gebaseerd op algemene verklaringen van marktdeelnemers om die gedeeltelijke substitueerbaarheid te kwantificeren (overweging 227). In haar inleidingsbesluit heeft de Commissie twijfels geuit over die raming, aangezien de Franse autoriteiten de onderliggende gegevens ter ondersteuning ervan niet hebben geverifieerd. De Commissie heeft de Franse autoriteiten verzocht meer ondersteunend bewijsmateriaal te verstrekken voor de raming van deze specifieke vraag van een deel van de gebruikers van aangedreven goederenvervoer over zee voor de haven van Marseille.

(331) Voorts uitte de Commissie twijfels over de evenredigheid en noodzaak van bepaalde openbaredienstverplichtingen die in de DOD-overeenkomsten worden opgelegd om te voldoen aan de vastgestelde behoeften aan openbare diensten (overwegingen 337 tot en met 340 van het inleidingsbesluit). De Commissie was van mening dat de minimumcapaciteiten die de Franse autoriteiten vereisten voor (aangedreven en niet-aangedreven) goederenvervoer, en de verplichting voor de begunstigden van de steunmaatregelen om een minimumaantal jaarlijkse retourvaarten uit te voeren, onvoldoende gerechtvaardigd leken in het licht van de behoeften aan openbare diensten uit het Gecodia-rapport. De Commissie vreesde dat deze verplichtingen ertoe zouden kunnen leiden dat de door de concessiehouders aangeboden vrachtcapaciteit de kwantitatieve behoefte aan openbare diensten aanzienlijk zou overschrijden.

(332) Ook stelde de Commissie zich op het voorlopige standpunt dat de steunmaatregelen niet voldeden aan het vierde Altmark-criterium. Zij was van mening dat de door de Franse autoriteiten gevolgde aanbestedingsprocedure voor de DOD-overeenkomsten onvoldoende concurrerend was om te verzekeren dat de aan de begunstigden van de DOD-overeenkomsten toegekende compensatie de laagst mogelijke kosten voor de gemeenschap opleverde. Bovendien was zij van mening dat het bedrag van deze compensatie niet was vastgesteld op basis van de kosten van een gemiddelde, goed beheerde onderneming die over voldoende middelen beschikte om de toegewezen openbaredienstverplichtingen na te komen.

(333) De Commissie stelde zich ook op het voorlopige standpunt dat de steunmaatregelen toerekenbaar waren aan de staat en met staatsmiddelen waren bekostigd. De maatregelen waren bovendien selectief in het voordeel van de begunstigden en vormden een belemmering voor het handelsverkeer binnen de Unie en een verstoring van de mededinging op een geliberaliseerde markt.

(334) *In de tweede plaats* merkte de Commissie op dat de Franse autoriteiten onvoldoende bewijs hadden geleverd om de verenigbaarheid van de DOD-overeenkomsten met de DAEB-kaderregeling aan te tonen. Naast de door de Commissie geuite twijfels over het toepassingsgebied van de DOD-overeenkomsten, vroeg de Commissie zich ook af of de aanbestedingsprocedure voor de DOD-overeenkomsten in overeenstemming was met het Unierecht inzake concessies.

4. **OPMERKINGEN VAN FRANKRIJK**

(335) De Franse autoriteiten hebben hun opmerkingen ingediend bij brief van 27 maart 2024. Deze opmerkingen hebben betrekking op i) de vaststelling van een behoefte aan een openbare dienst en ii) de naleving van de concessierichtlijn.

4.1. **Vaststelling van een behoefte aan een openbare dienst**

(336) In antwoord op het eerste onderzoek van de Commissie met betrekking tot de vaststelling van een reële behoefte aan een openbare dienst, hebben de Franse autoriteiten opmerkingen ingediend over vijf punten.

4.1.1. *Frankrijk heeft de specifieke kwantitatieve vraag van gebruikers van aangedreven goederenvervoer voor de haven van Marseille correct geraamd*

(337) Zoals aangegeven in overweging 227, meenden de Franse autoriteiten dat het aandeel van de gebruikers van aangedreven goederenvervoer naar Corsica die geen alternatief overwogen voor de haven van Marseille 80 % van de totale historische vraag naar aangedreven goederenvervoer tussen Marseille en Corsica vertegenwoordigde.

(338) Vanwege de twijfels die de Commissie uitte in overweging 329 van het inleidingsbesluit, hebben de Franse autoriteiten uitgebreidere analyses laten uitvoeren door Gecodia, om kwantitatief bewijs te leveren voor de mate van substitueerbaarheid van de havens van Marseille en Toulon als het gaat om de vraag naar aangedreven goederenvervoer over zee.

(339) *Ten eerste* blijkt volgens de Franse autoriteiten uit een analyse van de locatie van de hoofdkantoren, opslagloodsen en logistieke bases van de vervoerders die 80,8 % van het volume aan aangedreven goederenvervoer op de routes tussen Marseille en Corsica vertegenwoordigen, dat hun faciliteiten zich in de onmiddellijke nabijheid van de haven van Marseille bevinden, hetgeen hun voorkeur voor de haven van Marseille verklaart.

(340) *Ten tweede* heeft Gecodia het aangedreven goederenvervoer van 122 klanten van Corsica Linea (die 85 % van het aangedreven goederenvervoer van Corsica Linea vertegenwoordigen) en 62 klanten van La Méridionale (78 % van het aangedreven goederenvervoer van La Méridionale) geanalyseerd. Uit een analyse van deze vervoersstromen blijkt dat 83 % (Corsica Linea) en 88 % (La Méridionale) van deze stromen kunnen worden herleid tot logistieke bases in de buurt van de haven van Marseille, wat een voorkeur voor die haven impliceert.

(341) *Ten derde* heeft Gecodia de verkeersstromen geanalyseerd van 32 vervoerders van aangedreven goederenvervoer (sommige met meerdere logistieke bases in de buurt van Marseille of Toulon) tussen Corsica en het Franse vasteland via de haven van Marseille en/of de haven van Toulon. Deze vervoerders vertegenwoordigen circa 65 % van het volume aan aangedreven goederenvervoer tussen Corsica en de havens van Marseille en Toulon in de jaren 2017-2019 en 2021 ([141]).

(342) Om deze gegevens te verkrijgen, hebben de Franse autoriteiten de scheepvaartmaatschappijen gevraagd om een lijst van hun belangrijkste klanten en de bijbehorende volumes aangedreven goederenvervoer (in SM). Deze gegevens zijn samengevoegd om een representatief beeld van de belangrijkste vervoerders voor de gehele omgeving van Marseille en Toulon te verkrijgen. Om de vervoersstromen zo nauwkeurig mogelijk te herleiden tot een logistieke basis van vertrek, hebben de Franse autoriteiten gebruikgemaakt van de informatie die is verzameld tijdens de gesprekken in het kader van de gebruikersraadpleging.

(343) De opgestelde lijst bevat voor elke klant de locatie van de logistieke basis, de afstand tussen de logistieke basis en de haven van Toulon en Marseille, en het jaarlijkse volume aangedreven goederenvervoer (in SM) voor elke haven in de periode 2017-2021. Voor sommige klanten wordt ook het type vervoerde goederen gespecificeerd (bijv. militaire uitrusting, bederfelijke producten, bouwmaterialen of gevaarlijke goederen). De Franse autoriteiten hebben ook aanvullende kwalitatieve informatie verzameld die specifiek is voor individuele vervoerders en relevant is voor de beoordeling van de substitueerbaarheid van de twee havens. Zo gaven sommige gebruikers aan dat zij in het verleden gebruik hadden gemaakt van de haven van Toulon als gevolg van beperkte capaciteit in de haven van Marseille.

(344) Uit een analyse van deze gegevens blijkt volgens de Franse autoriteiten dat de meeste vervoerders alleen de haven gebruiken die het dichtst bij hun logistieke basis ligt (22 van de 32). Uit de analyse blijkt dat de overige tien vervoerders uitsluitend of voornamelijk gebruikmaakten van de haven van Toulon, ondanks het feit dat hun logistieke basis dichter bij Marseille ligt. De Franse autoriteiten merkten hierover op dat sommige vervoerders aangaven de haven van Toulon te gebruiken, omdat deze over snelwegverbindingen naar Toulon beschikt, waardoor ze de agglomeratie van Marseille (noordelijke rondweg) konden vermijden. Andere vervoerders hadden hun basis/opslagloods verplaatst van de regio Marseille naar de regio Toulon, waardoor de verkeersstromen naar de haven van Toulon werden verplaatst.

(345) Volgens de Franse autoriteiten blijkt uit een analyse van de verzamelde informatie dat de keuze van de haven door de gebruiker sterk wordt beïnvloed door de wegafstand tot de logistieke basis van de vervoerder. Volgens de autoriteiten verplaatsen gebruikers met een basis dichter bij Marseille hun verkeersstromen voornamelijk naar Toulon vanwege capaciteitsbeperkingen.

(346) Al deze zaken bevestigen volgens de Franse autoriteiten i) dat de keuze van de haven voor aangedreven goederenvervoer hoofdzakelijk wordt gemaakt op basis van de locatie van de logistieke bases van de vervoerders en ii) dat meer dan 80 % van het volume aan aangedreven vracht dat door de delegatiehouders wordt vervoerd, kan worden herleid tot een logistieke basis in de omgeving van Marseille. De gebruikers hebben dus daadwerkelijk een voorkeur voor de haven van Marseille; voor deze gebruikers is de haven van Marseille niet substitueerbaar door die van Toulon.

([141]) 2020 is buiten beschouwing gelaten vanwege de gevolgen van de COVID-19-pandemie voor het handelsverkeer.

4.1.2. *De openbaredienstverplichtingen met betrekking tot de minimumcapaciteit voor het volume te vervoeren goederen staan in verhouding tot de door Frankrijk vastgestelde behoefte aan openbare diensten*

(347) De Franse autoriteiten stellen dat de minimumcapaciteit die in de DOD-overeenkomsten voor goederenvervoer wordt opgelegd, niet onevenredig is ten opzichte van de vastgestelde behoefte aan openbare diensten. Zij voeren hiervoor drie redenen aan.

(348) *In de eerste plaats* is het volgens Frankrijk niet mogelijk om uit te gaan van gemiddelde verkeersstromen, gezien de grote schommelingen in de vraag.

(349) De Franse autoriteiten wijzen erop dat de minimale vervoerscapaciteiten per overtocht die in de DOD-overeenkomsten zijn vastgesteld, zijn gebaseerd op i) opmerkingen uit de gebruikersraadpleging (regelmatige overbelasting op bepaalde routes), ii) de spreiding van de behoefte aan openbare diensten per overtocht, per dag en per maand (vastgesteld op basis van historische gegevens voor 2019 en prognoses voor 2023-2030) en iii) de voorlopige verdeling van de behoefte aan openbare diensten per maand (op basis waarvan de minimale wekelijkse capaciteit wordt berekend en de minimumcapaciteit per overtocht om de verkeersstroom naar behoren te kunnen verwerken). Frankrijk wijst er ook op dat de behoefte aan een openbare dienst moet worden vervuld om te voorkomen dat er aanhangwagens op de kade achterblijven, zodat de doorstroming van de verkeersstroom (geen overbelasting), de kwaliteit ervan (geen boetes voor vertragingen voor vervoerders of verstoringen van de bevoorrading voor ondernemingen op Corsica) en de veiligheid ervan (voorkoming van diefstal of bederf van goederen op de kade) worden gewaarborgd.

(350) De Franse autoriteiten merkten hierover op dat uit de gebruikersraadpleging naar voren kwam dat gebruikers van goederenvervoer de afgelopen jaren steeds vaker moeilijkheden ondervonden in verband met volle schepen, met name op de routes naar Bastia en Ajaccio. Volgens Frankrijk betekent deze overbelasting dat niet op alle overtochten aan de volledige vraag van wegvervoerders kan worden voldaan. De Franse autoriteiten geven aan dat uit de reserveringsgegevens van de concessiehouders van de DOD-overeenkomsten 2021-2022 blijkt dat er sprake is van goederen die achterblijven op de kade. Zo kan op de route Marseille-Bastia meer dan 35 % van de goederen niet mee aan boord, en op de route Marseille-Ajaccio meer dan 20 %.

(351) Met de aanpak van de Franse autoriteiten wordt zo goed mogelijk gewaarborgd dat het aanbod de vraag naar goederenvervoer op aanvaardbare en evenredige wijze kan verwerken.

(352) In dit verband wijzen de Franse autoriteiten erop dat, in tegenstelling tot wat in overweging 338 van het inleidingsbesluit is vermeld, de vereiste minimumcapaciteit voor elke overtocht niet zodanig is vastgesteld "*dat de openbare dienst te allen tijde kan inspelen op een maximale piek in de vraag zoals in historische gegevens werd waargenomen (in het kader van eerdere DOD-overeenkomsten)*".".

(353) Volgens de Franse autoriteiten blijkt uit de aan de Commissie verstrekte gegevens juist dat de waargenomen historische piek in de verkeersstroom bijna elke maand groter is dan de minimumcapaciteit die in de DOD-overeenkomsten is opgelegd. Op de route Marseille-Bastia is de minimumcapaciteit bijvoorbeeld vastgesteld op 1 860 SM per overtocht. Uit een analyse van de historische gegevens uit 2019 blijkt echter dat dit volume meer dan acht maanden per jaar ten minste eenmaal per maand wordt overschreden. Uit prognoses blijkt zelfs dat deze capaciteit in 2025 systematisch zou worden overschreden. De Franse autoriteiten verklaren bovendien dat in 2023, het eerste jaar waarin de DOD-overeenkomsten werden uitgevoerd, de minimale volumecapaciteit ten minste eenmaal per maand werd overschreden. Alleen in december was dit niet het geval.

(354) De spreiding van de verkeersstroom over het jaar maakt het volgens Frankrijk dus onmogelijk om de minimumcapaciteiten vast te stellen op basis van de gemiddelde jaarlijkse volumes die in de Gecodia-studie voor de periode 2023-2030 werden verwacht. Een dergelijke aanpak zou kunnen leiden tot een situatie waarin schepen regelmatig te weinig capaciteit hebben om aan de vraag naar goederenvervoer te kunnen voldoen.

(355) Tabel 31 geeft het aantal overtochten weer waarvoor de vraag de gemiddelde minimumcapaciteit in 2019 en 2030 zou overschrijden, mocht deze capaciteit zijn vastgesteld op basis van de gemiddelde jaarlijkse volumes die volgens het Gecodia-rapport voor de periode 2023-2030 werden verwacht. Hieruit volgt dat de vraag op de routes tussen Marseille en Ajaccio, Bastia en Porto Vecchio voor de helft van de overtochten de minimumcapaciteit zou overschrijden (één op de vier overtochten tussen Marseille en Propriano en L'Île-Rousse).

Tabel 31

Aantal overtochten waarvoor de vraag groter is dan de gemiddelde minimumcapaciteit die is vastgesteld op basis van de gemiddelde jaarlijkse volumes die in de Gecodia-studie voor de periode 2023-2030 werden verwacht

	Aantal jaarlijkse overtochten voorzien in de DOD-overeenkomsten	Gemiddelde minimum-capaciteit per overtocht (SM) (1)	Aantal overtochten waarvoor de vraag de gemiddelde minimumcapaciteit overschrijdt			
			2019		2030	
			Aantal overtochten	% van de jaarlijkse overtochten	Aantal overtochten	% van de jaarlijkse overtochten
Bastia	730	1 420	299	41 %	414	57 %
Ajaccio	730	1 069	301	41 %	402	55 %
Porto Vecchio	312	784	79	25 %	143	46 %
Propriano	312	282	79	25 %	125	40 %
L'Île-Rousse	312	439	62	20 %	112	36 %

(1) De gemiddelde minimumcapaciteit per overtocht die voor de periode 2023-2030 wordt verwacht, wordt berekend door de jaarlijkse behoefte aan een openbare dienst (tabel 21) te delen door het aantal jaarlijkse retourvaarten dat is voorzien in de DOD-overeenkomsten (tabel 23).

Bron: Opmerkingen van de Franse autoriteiten van 4 februari 2024.

(356) *In de tweede plaats* is het volgens Frankrijk een gangbare marktpraktijk dat een vloot wordt ingezet met een capaciteit die groter is dan de gemiddelde verkeersstroom gedurende een het jaar ([142]). De Franse autoriteiten verklaren dat zij een analyse hebben uitgevoerd van vloten die worden ingezet voor geregelde scheepvaartverbindingen in Europa. Op Sardinië en de Balearen varieert de nominale capaciteit van de boten tussen 1 500 SM en 1 900 SM, hetgeen volledig in overeenstemming is met de capaciteit van de schepen die in het kader van de DOD-overeenkomsten voor de scheepvaartverbinding met Corsica worden ingezet.

(357) *In de derde plaats* zijn er, voor zover de Franse autoriteiten bekend, in het westelijke deel van de Middellandse Zee geen gevallen waarin twee kleinere schepen in plaats van één groter schip worden ingezet om hetzelfde volume te vervoeren, noch in het kader van de delegatie van openbare diensten, noch op de vrije markt.

4.1.3. *De havens van Ajaccio en Propriano zijn niet substitueerbaar*

(358) De Franse autoriteiten zijn van mening dat Corsica Ferries in haar klacht geen serieus bewijs levert voor haar stelling dat de havens van Propriano en Ajaccio substitueerbaar zijn. Volgens Frankrijk blijkt uit de volgende factoren het tegendeel.

(359) Allereerst is alleen de wegafstand tussen de twee havens niet voldoende om de mogelijke substitueerbaarheid ervan aan te tonen. Vanwege het ontbreken van snelwegen en de topografie van de route tussen Ajaccio en Propriano, duurt de reis over de weg tussen de twee havens bijna anderhalf uur (en meer dan twee uur in geval van congestie). Frankrijk verwijst in dit verband naar de gegevens die zijn verstrekt over afstanden en reistijden tussen de Corsicaanse havens, zoals vermeld in punt 2.2.

([142]) De Franse autoriteiten verwijzen onder meer naar voorbeelden van openbaredienstcontracten die in Italië en Noorwegen zijn gesloten.

(360) Daarnaast is de maximumcapaciteit van de infrastructuur van de haven van Ajaccio al bijna bereikt, en beschikt deze haven niet over terreinen die groot genoeg zijn om grotere goederenstromen te centraliseren, gelet op de verwachte vraag voor de periode 2023-2029.

(361) De Franse autoriteiten verwijzen naar de aanzienlijke belasting van de weginfrastructuur op Corsica, met name tijdens piekperioden en in het toeristische hoogseizoen, en naar het hoge aantal verkeersdoden op Corsica (zie punt 2.1). Een openbare zeevervoersdienst die tot een toename van het wegverkeer zou leiden, zou in strijd zijn met de veiligheidsvereiste van de CdC.

4.1.4. *Het aanbod van Corsica Linea of La Méridionale dat niet onder de DOD-overeenkomsten valt, valt onder de ODV-regeling en doet geen afbreuk aan de door Frankrijk vastgestelde behoefte aan een openbare dienst*

(362) De Franse autoriteiten stellen dat, in tegenstelling tot wat Corsica Ferries in haar klacht aangeeft, een onderscheid moet worden gemaakt tussen extra retourvaarten, waarvoor het beginsel en de bepalingen zijn vastgelegd in de DOD-overeenkomsten, en commerciële overtochten die vrij (buiten de DOD-overeenkomsten) worden aangeboden door een van de concessiehouder in het kader van de ODV-regeling 2019.

(363) Volgens Frankrijk vallen de betreffende commerciële overtochten niet onder de DOD-overeenkomsten, zijn zij niet verboden door de DOD-overeenkomsten en doen zij niet af aan de beoordeling van de openbare dienst door Frankrijk.

(364) Met betrekking tot de commerciële overtochten die Corsica Linea in 2023 en 2024 vanuit de haven van Marseille heeft uitgevoerd, verklaart Frankrijk dat i) dit seizoensgebonden overtochten waren die tijdens de voorjaars- en zomervakantie werden aangeboden; ii) er alleen passagiers werden vervoerd, en dus geen goederen; en iii) ze niet zijn gecompenseerd, aangezien deze overtochten buiten de DOD-overeenkomsten plaatsvonden. Met betrekking tot de door La Méridionale geëxploiteerde overtochten vanuit de haven van Toulon in 2024, wijst Frankrijk erop dat i) deze overtochten werden aangeboden na de wijziging van het aandeelhouderschap van de onderneming in 2023; ii) er alleen passagiers werden vervoerd, en dus geen goederen; en iii) ze niet zijn gecompenseerd, aangezien deze overtochten buiten de DOD-overeenkomsten plaatsvonden.

4.1.5. *Geen methodologische vooringenomenheid bij de gebruikersraadpleging*

(365) De Franse autoriteiten zijn van mening dat er, in tegenstelling tot wat de Commissie in het inleidingsbesluit suggereert, geen sprake was van methodologische vooringenomenheid bij de openbare gebruikersraadpleging.

(366) Zij wijzen er allereerst op dat de gebruikersraadpleging op grote schaal is bekendgemaakt in de lokale en gespecialiseerde pers (krant Le Marin), op de website van de CdC en op sociale netwerken.

(367) Ook zijn zij van mening dat de gestelde vragen niet hebben geleid tot een vooringenomenheid ten gunste van de haven van Marseille.

(368) Wat de raadpleging van gebruikers van zeevervoersdiensten voor passagiers betreft, waren de gestelde vragen erop gericht om de mogelijke substitueerbaarheid van continentale havens vast te stellen vanuit het oogpunt van de gebruikers. In het Gecodia-rapport werd geconcludeerd dat de havens van Marseille en Toulon substitueerbaar waren als het ging om de vraag van ingezetenen en niet-ingezetenen van Corsica.

(369) Wat de raadpleging van de gebruikers van goederenvervoer over zee betreft, hadden de gestelde vragen systematisch betrekking op alle routes vanuit Marseille *en* Toulon.

4.2. **De DOD-overeenkomsten voldoen aan de concessierichtlijn**

4.2.1. *De tijd tussen de toewijzing van de verschillende percelen aan de concessiehouders en de inwerkingtreding van de DOD-overeenkomsten had geen verdringingseffect*

(370) De Franse autoriteiten merken allereerst op dat noch de concessierichtlijn, noch het Franse recht voorziet in een strikte periode tussen de toewijzing van een concessie en de inwerkingtreding van die concessie.

(371) Hoe dan ook zijn zij van mening dat de betreffende korte periode om drie redenen geen verdringingseffect heeft gehad.

(372) *In de eerste plaats* was in de oorspronkelijke door Frankrijk opgestelde planning, die is gepubliceerd in de openbare aanbesteding van 6 mei 2022, een periode van twee maanden voorzien tussen de toewijzing van de DOD-overeenkomsten en de inwerkingtreding ervan ([143]). Deze periode was dus langer dan de periode die was voorzien voor de toewijzing van de openbaredienstcontracten waarop de *SNCM II*-jurisprudentie betrekking had (23 dagen) ([144]).

(373) *In de tweede plaats* stelden de Franse autoriteiten bij ontvangst van de biedingen en inschrijvingen op 25 juli 2022 vast dat de gegadigden die binnen de gestelde termijn hun bieding en inschrijving hadden ingediend, de concessiehouders van de DOD-overeenkomsten 2021-2022 waren, te weten La Méridionale en Corsica Linea. Aangezien er geen nieuwe gegadigden waren voor de toewijzing van de DOD-overeenkomsten, kon het feit dat de periode tussen de datum van toekenning van de DOD-overeenkomsten en de aanvang van de activiteiten korter was dan twee maanden (zoals oorspronkelijk was voorzien in de openbare aanbesteding) geen verdringingseffect hebben.

(374) *In de derde plaats* traden de DOD-overeenkomsten onmiddellijk na het verstrijken van de DOD-overeenkomsten 2021-2022 in werking en zijn deze termijnen vanaf het begin van de procedure ter kennis gebracht van alle geïnteresseerde marktdeelnemers door middel van documenten bij de raadpleging van gebruikers en exploitanten. Alle marktdeelnemers waren dus op de hoogte van de verwachte aanvangsdatum van de steunmaatregelen. Voorts merken de Franse autoriteiten op dat na de publicatie van de openbare aanbesteding op 6 mei 2022 geen van de potentiële gegadigden heeft gevraagd om een wijziging van de planning, terwijl dit volgens hen een gangbare praktijk is bij de gunning van concessieovereenkomsten.

4.2.2. *De duur van de aanbestedingsprocedure heeft niet geleid tot ongelijke behandeling van de gegadigden*

(375) In antwoord op de twijfels die de Commissie in overweging 424 van het inleidingsbesluit uitte ([145]), hebben de Franse autoriteiten de volgende opmerkingen gemaakt.

(376) Allereerst wordt in de artikelen 39.3 en 39.5 van de concessierichtlijn een minimumtermijn van 30 dagen vastgesteld voor de indiening van biedingen en inschrijvingen vanaf de datum van verzending van de openbare aanbesteding. Deze termijn kan worden verkort tot 25 dagen wanneer inschrijvingen elektronisch kunnen worden ingediend. Mits deze minimumtermijnen in acht worden genomen, staat het de concessiegever vrij om zelf de termijnen voor de indiening van biedingen en inschrijvingen te bepalen.

(377) Daarnaast wijzen de Franse autoriteiten erop dat geen van de potentiële gegadigden na de publicatie van de openbare aanbesteding op 6 mei 2022 heeft gevraagd om een wijziging van de planning.

4.2.3. *De minimumvereisten zijn tijdens de aanbestedingsprocedure niet gewijzigd en de gesloten DOD-overeenkomsten voldoen aan de minimumvereisten*

(378) Allereerst hebben de Franse autoriteiten de reikwijdte verduidelijkt van de minimumvereisten die in dit geval van toepassing zijn op de DOD-overeenkomsten. Ten tweede hebben zij uitgelegd dat de vastgestelde minimumvereisten tijdens de aanbestedingsprocedure niet zijn gewijzigd. Ten derde hebben zij nogmaals aangegeven dat de gesloten DOD-overeenkomsten voldoen aan de minimumvereisten.

([143]) De datum van toewijzing van de DOD-overeenkomsten was aanvankelijk gepland op 28 oktober 2022.

([144]) Arrest van 1 maart 2017, *SNCM II*, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134.

([145]) Ter herinnering: overweging 424 van het inleidingsbesluit luidt als volgt: "[…] *de Commissie is van mening dat de Franse autoriteiten niet alle nodige uitleg hebben verstrekt om te concluderen dat de DOD 2023-2030 in overeenstemming zijn met de beginselen van gelijke behandeling, non-discriminatie en transparantie. Zij verzoekt alle belanghebbenden hun opmerkingen over deze kwestie in te dienen, met name om te verduidelijken of de verplichting om schepen in te zetten met een minimumcapaciteit aan cabines en volume voor passagiersvervoer binnen de termijnen van de openbare aanbesteding een inbreuk op de gelijke behandeling vormt*".

4.2.3.1. Reikwijdte van de minimumvereisten

(379) De Franse autoriteiten verklaren dat de minimumvereisten zijn vermeld in artikel 2.4 van het raadplegingsreglement (overweging 270). De inhoud van de minimumvereisten was volgens hen als volgt:

a) "Maximumtarieven voor inwoners van Corsica en voor goederenvervoer: heeft betrekking op de tarieven die zijn voorgesteld in het kader van het besluit van de Assemblee van Corsica AC nr. 19-128 tot wijziging van de regeling van openbaredienstverplichtingen voor zeevervoersdiensten voor passagiers en goederen tussen de havens van Marseille, Toulon, Nice en de Corsicaanse havens;

b) Vervoerscapaciteit van de schepen: verwijst naar de laadcapaciteit van schepen;

c) Tijden en frequenties van de retourvaarten: heeft betrekking op de tijden van de retourvaarten die door de CdC en het OTC zijn gepland en de minimumfrequenties die door de CdC en het OTC aan de exploitanten zijn opgelegd.

d) Looptijd van de overeenkomst: heeft betrekking op de looptijd van de DOD-overeenkomsten als bedoeld in artikel 2 van elke overeenkomst ("de overeenkomst treedt in werking op 1 januari 2023 en loopt af op 31 december 2029"), met de mogelijkheid van een verlenging van maximaal twaalf maanden, met name indien er geen nieuwe concessieovereenkomst is toegewezen op het moment dat de overeenkomst afloopt;

e) maximumbedrag van de door het OTC betaalde financiële compensatie: heeft betrekking op de financiële compensatie als bedoeld in artikel 2.5 van het raadplegingsreglement" ([146]).

(380) Voorts zijn de minimumvereisten met betrekking tot i) de vervoerscapaciteit van de schepen en ii) de tijden en frequenties van de diensten uiteengezet in bijlage 1 bij de DOD-overeenkomsten.

(381) Volgens de Franse autoriteiten moet artikel 2.4 van het raadplegingsreglement daarom enkel in samenhang met bijlage 1 worden gelezen met betrekking tot deze twee minimumvereisten, met dien verstande dat:

— de minimumfrequenties betrekking hadden op de frequenties van de diensten;

— de tijden betrekking hadden op de door Frankrijk geplande tijden van de retourvaarten, waarbij moet worden opgemerkt dat het de gegadigden vrij stond om zelf vertrek- en aankomsttijden voor te stellen, mits deze in overeenstemming waren met de tijden die door Frankrijk waren opgelegd;

— de minimale capaciteiten voor passagiers en goederen betrekking hadden op de vervoerscapaciteit van de schepen.

(382) De Franse autoriteiten concluderen derhalve dat alleen de vijf elementen die worden genoemd in artikel 2.4 van het raadplegingsreglement, waarvan er twee in bijlage 1 waren gespecificeerd, de minimumvereisten zoals bedoeld in artikel 37 van de concessierichtlijn vormden, en dat andere kenmerken geen minimumvereisten zijn.

4.2.3.2. Niet alle specificaties in bijlage 1 bij de DOD-overeenkomsten zijn minimumvereisten

(383) In hun opmerkingen stellen de Franse autoriteiten dat bijlage 1 bij de DOD-overeenkomsten niet werd genoemd in artikel 2.4 van het raadplegingsreglement en dus niet als geheel een minimumvereiste kon vormen. Deze bijlage bevatte weliswaar minimumkenmerken met betrekking tot i) de vervoerscapaciteit van de schepen en ii) de tijden en frequenties van de diensten, maar ook tal van technische vereisten die geen minimumvereisten waren in de zin van artikel 2.4 van het raadplegingsreglement ([147]).

([146]) Opmerkingen van de Franse autoriteiten van 27 maart 2024.

([147]) De Franse autoriteiten geven aan dat het onder meer ging om het aantal jaarlijkse retourvaarten, het aantal extra retourvaarten en het aantal cabines voor personen met beperkte mobiliteit per schip.

(384) De Franse autoriteiten leggen ook uit dat het OTC er tijdens de aanbestedingsprocedure voor wilde zorgen dat aan alle technische vereisten van bijlage 1 werd voldaan. Daarom heeft het OTC bijvoorbeeld van Corsica Linea de toezegging gekregen dat het ontbreken van een cabine voor personen met beperkte mobiliteit op het schip Paglia Orba zou worden opgelost ([148]).

4.2.4. *De extra retourvaarten en herprogrammeerbare retourvaarten zijn niet in strijd met het beginsel van gelijke behandeling van de gegadigden*

4.2.4.1. De extra en herprogrammeerbare retourvaarten waren geen minimumvereiste

(385) Wat de extra retourvaarten betreft, wijzen de Franse autoriteiten erop dat het gaat om retourvaarten die de concessiegever kan inzetten afhankelijk van de behoefte aan de uitvoering van de openbare dienst op elke route. Ze zijn dus bedoeld om te voorzien in een behoefte aan openbare diensten die de opgelegde minimumcapaciteit overschrijdt en om te voorkomen dat er goederen op de kade achterblijven. Op de uitvoering ervan is artikel 18 van de DOD-overeenkomsten van toepassing. Het gaat hier dus niet om een minimumvereiste in de zin van artikel 2.4 van het raadplegingsreglement.

(386) Wat de herprogrammeerbare retourvaarten betreft, wijzen de Franse autoriteiten erop dat deze uitsluitend tot doel hadden de organisatie van de verkeersstroom te optimaliseren. Op de uitvoering ervan is artikel 17 van de DOD-overeenkomsten van toepassing. Het gaat hier dus niet om een minimumvereiste in de zin van artikel 2.4 van het raadplegingsreglement.

4.2.4.2. De aanvaarding van de voorstellen van een gegadigde om de data voor extra en herprogrammeerbare retourvaarten te bepalen, heeft niet geleid tot een ongelijke behandeling van de gegadigden

(387) De Franse autoriteiten wijzen erop dat, overeenkomstig artikelen 17 en 18 van de DOD-overeenkomsten, het in artikel 10.2 van de DOD-overeenkomsten genoemde technisch comité moet overleggen over de uitvoering van extra en herprogrammeerbare retourvaarten. Dit technisch comité geeft de concessiehouder die deze retourvaarten uitvoert de mogelijkheid om eventuele moeilijkheden te melden die uit die uitvoering kunnen voortvloeien. Frankrijk is derhalve van mening dat de CdC, het OTC en de concessiehouder hiermee een overlegaanpak hanteren die de concessiehouder in staat stelt om voorafgaand aan de uitvoering van de herprogrammeerbare en extra retourvaarten eventuele moeilijkheden onder de aandacht te brengen, met name met betrekking tot het ingezette schip/de ingezette schepen.

(388) Bovendien geven de Franse autoriteiten aan dat de kennisgevingstermijn voor de extra retourvaarten minimaal een week bedraagt (artikel 18 van de DOD-overeenkomsten), zodat de concessiehouder in voorkomend geval aan deze extra vraag kan voldoen in het licht van zijn verandercurve.

(389) Hieruit blijkt volgens de Franse autoriteiten dat het aanvankelijk in de DOD-overeenkomsten vastgelegde beginsel niet is gewijzigd: het OTC beslist over de extra en herprogrammeerbare retourvaarten, niet de contracthouders van de DOD-overeenkomsten. De voorstellen van de contracthouders zijn geenszins bindend voor het OTC als het gaat om de inzet van deze retourvaarten. Frankrijk geeft in dit verband het voorbeeld van de route Marseille-Bastia, waarvoor het OTC in 2023, het eerste jaar waarin de DOD-overeenkomsten werden uitgevoerd, besloot vijf van de extra retourvaarten uit het voorlopige schema van Corsica Linea te wijzigen (drie ervan werden verplaatst naar een andere datum en de andere twee werden geannuleerd) aangezien er op de door Corsica Linea voorgestelde data geen behoefte was aan goederenvervoer.

([148]) De Franse autoriteiten leggen uit dat volgens de inschrijving van gegadigde Corsica Linea gebruik zou worden gemaakt van de Paglia Orba. Dit schip beschikte over slechts één cabine voor personen met beperkte mobiliteit, in plaats van de vereiste twee cabines zoals vermeld in bijlage 1. Dit punt kon echter met de gegadigde worden besproken tijdens de onderhandelingsfasen, aan het einde waarvan de gegadigde zich ertoe heeft verbonden om enerzijds het schip te vervangen door een van de andere zeven schepen die voor de scheepvaartverbinding konden worden ingezet in het geval dat er twee cabines voor personen met beperkte mobiliteit nodig zouden zijn in het kader van de behoefte aan openbare diensten (overeenkomstig artikel 20 van de DOD-overeenkomsten, waarin staat dat een schip tijdens de uitvoering mag worden vervangen), en anderzijds, om werkzaamheden uit te voeren die de inrichting van een tweede cabine voor personen met beperkte mobiliteit mogelijk maken. Voorts wijzen de Franse autoriteiten erop dat de Paglia Orba een vervangend schip is dat op ad-hocbasis wordt gebruikt, met name wanneer het primaire schip om technische redenen niet kan worden gebruikt (opmerkingen van de Franse autoriteiten van 27 juli 2023). Volgens Frankrijk werden deze zaken, die een beperkte impact hebben en de concurrentievoorwaarden niet verstoren, geacht te voldoen aan de vastgestelde technische en functionele specificaties. Volgens de Franse autoriteiten ging het in ieder geval niet om een minimumvereiste in de zin van artikel 2.4 van het raadplegingsreglement.

5. OPMERKINGEN VAN BELANGHEBBENDEN

(390) Vier belanghebbenden hebben tijdens de formele onderzoeksprocedure hun opmerkingen ingediend: Corsica Ferries, Corsica Linea, La Méridionale en de groep Stef.

5.1. Opmerkingen van Corsica Ferries

(391) In de volgende onderdelen wordt ingegaan op de inhoud van de opmerkingen die Corsica Ferries in het kader van de formele onderzoeksprocedure heeft ingediend. Zoals vermeld in overweging 325, wordt in deze opmerkingen grotendeels de inhoud van de klacht herhaald. In de volgende onderdelen wordt daarom in voorkomend geval ook naar de klacht verwezen.

5.1.1. *Feitelijke overwegingen*

(392) Bij wijze van inleiding maakt Corsica Ferries twee opmerkingen over de beschrijving van de gegevens met betrekking tot aangedreven goederenvervoer in het inleidingsbesluit ([149]).

(393) *In de eerste plaats* is zij van mening dat in de feitelijke beschrijving van aangedreven goederenvervoer het onderscheid tussen begeleid en onbegeleid aangedreven goederenvervoer volledig ontbreekt. Volgens Corsica Ferries is er alleen bij begeleid aangedreven goederenvervoer een begeleider aanwezig aan boord van het schip, en is er dus alleen dan sprake van een potentiële vraag naar passagiersvervoer (overwegingen 447 tot en met 449).

(394) *In de tweede plaats* merkt Corsica Ferries op dat de Commissie de ontwikkeling van de markt voor goederenvervoer tussen Corsica en het vasteland heeft geanalyseerd op basis van historische gegevens over de periode 2016-2021. Deze analyseperiode zou echter een onjuiste indicatie geven van de werkelijke dynamiek van de markt. Corsica Ferries wijst erop dat 2016 het jaar was waarin Corsica Linea actief werd op de markt. De aandelen van dit bedrijf zijn indirect in handen van een consortium van Corsicaanse ondernemers, waaronder de vijftien belangrijkste spelers in de Corsicaanse toeleveringsketen. Corsica Ferries stelt dat haar goederenstroom sinds 2016 jaarlijks is afgenomen ten gunste van Corsica Linea ([150]). Corsica Ferries merkt dan ook op dat uit de gegevens voor de periode 2013-2019 blijkt dat de goederenstroom vanuit de haven van Toulon jaarlijks is afgenomen ten opzichte van de haven van Marseille. Volgens Corsica Ferries blijkt hieruit dat Corsica Linea, gelet op de achtergrond van haar aandeelhouders, in staat is een deel van de vraag naar goederenvervoer van Toulon naar Marseille te verplaatsen.

5.1.2. *Niet-naleving van het eerste Altmark-criterium*

5.1.2.1. Over de vaststelling van de vraag van gebruikers

5.1.2.1.1. Over de door de Franse autoriteiten gevolgde methode om de vraag van gebruikers in kaart te brengen

(395) Corsica Ferries betwist de eerste beoordeling van de Commissie dat de Franse autoriteiten geen kennelijke beoordelingsfouten hebben gemaakt bij het vaststellen van de vraag van gebruikers.

(396) *In de eerste plaats* wijst Corsica Ferries erop dat de resultaten van de gebruikersraadpleging en het Gecodia-rapport op basis waarvan Frankrijk de DOD-overeenkomsten heeft gesloten, nog steeds niet openbaar zijn gemaakt of aan Corsica Ferries zijn meegedeeld. Corsica Ferries merkt in dit verband op dat de Commission d'accès aux documents administratifs (een Frans comité inzake de toegang tot overheidsdocumenten, hierna: "CADA") zich

([149]) Punt 2.1.1 — Zeevervoer van goederen.

([150]) Volgens Corsica Ferries daalde haar goederenstroom vanuit de haven van Toulon in 2016 met 15,58 %, in 2017 met 7,49 % en in 2018 met 6,09 %, terwijl die van Corsica Linea in 2016 met 15,91 %, in 2017 met 16,31 % en in 2018 met 3,10 % steeg.

heeft uitgesproken over het kennelijk buitensporige karakter van de door de CdC aangebrachte weglatingen ([151]). Gezien het flagrante gebrek aan transparantie van Frankrijk kan Corsica Ferries niet worden verweten dat zij haar opmerkingen geheel of gedeeltelijk heeft gebaseerd op de marktonderzoeken van 2018, 2019 en 2020, en op BRG-onderzoek 1.

(397) *In de tweede plaats* wijst Corsica Ferries erop dat de bewijslast op grond van het eerste Altmark-criterium bij de lidstaat ligt. Hieruit volgt dat het aan de Franse autoriteiten is om objectieve, verifieerbare en voldoende plausibele bewijzen aan te dragen die de conclusies en bevindingen van de administratieve en Europese rechterlijke instanties, alsook van de Franse mededingingsautoriteit, in het kader van geschillen met betrekking tot eerdere openbaredienstcontracten, kunnen weerleggen.

(398) De Commissie kon de kritiek van Corsica Ferries dus niet afwijzen, zoals zij in het inleidingsbesluit heeft gedaan, puur en alleen, omdat deze gedeeltelijk was gebaseerd op marktonderzoeken en besluiten die waren genomen met betrekking tot eerdere openbaredienstcontracten voor de scheepvaartverbinding met Corsica. De Commissie schendt hiermee het beginsel van behoorlijk bestuur, zoals vereist door artikel 41, lid 1, van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie.

(399) *In de derde plaats* bekritiseert Corsica Ferries de methode en het gebruik van de gegevens die uit de gebruikersraadpleging naar voren kwamen.

(400) Corsica Ferries merkt allereerst op dat de gepubliceerde vragenlijsten enkel betrekking hadden op de verbindingen tussen Marseille en Corsica. Ze waren dus per definitie sturend en hebben geleid tot een onherstelbare methodologische vooringenomenheid. De enige vragen met betrekking tot andere verbindingen dan Marseille werden slechts voorgelegd ter vergelijking, om toe te lichten waarom respondenten hadden gekozen voor een verbinding tussen Marseille en Corsica in plaats van een verbinding met een andere continentale haven. Corsica Ferries merkt in dit verband op dat de Commissie in het inleidingsbesluit weliswaar op deze mogelijke methodologische vooringenomenheid heeft gewezen (overweging 283), maar niet de nodige conclusies heeft getrokken en geen kennelijke beoordelingsfout heeft vastgesteld.

(401) Corsica Ferries wijst er ook op dat de antwoordopties vast lagen, waardoor gebruikers werden gestuurd in hun antwoorden en geen mogelijkheid hadden om hun eigen antwoorden te formuleren. De ontvangen reacties konden dus niet worden gebruikt om de behoefte aan een openbare dienst in kaart te brengen.

(402) Bovendien is Corsica Ferries van mening dat het aantal ontvangen reacties ontoereikend was (987 bruikbare reacties op bijna 3 miljoen passagiers per jaar, 42 reacties van medische passagiers en 5 reacties van gebruikers van goederenvervoer over zee). Met betrekking tot de rechtstreekse telefonische raadpleging van gebruikers van goederenvervoer over zee door de Franse autoriteiten, wijst Corsica Ferries erop dat er geen enkel document is gedeeld of openbaar is gemaakt. Volgens Corsica Ferries is meer informatie nodig over de identiteit van de benaderde vervoerders en de gestelde vragen.

([151]) Corsica Ferries heeft twee CADA-adviezen van respectievelijk 15 februari 2024 en 11 januari 2024 als bijlagen 3 en 4 bij haar opmerkingen gevoegd. Bijlage 3 betrof het verzoek van Corsica Ferries aan het OTC om toegang tot het Gecodia- rapport. Het OTC heeft Corsica Ferries een niet-vertrouwelijke versie van dat rapport verstrekt. In haar advies van 15 februari 2024 stelt de CADA dat het Gecodia-rapport weliswaar een aantal vertrouwelijke gegevens bevat waarvan openbaarmaking de vertrouwelijkheid van het zakengeheim zou kunnen ondermijnen (zoals de antwoorden van de scheepvaartmaatschappijen op de raadpleging van de exploitanten), maar dat in de niet-vertrouwelijke versie die aan Corsica Ferries is toegezonden, buitensporig veel is weggelaten. Bijlage 4 betrof het verzoek van Corsica Ferries om toegang tot de vijf DOD-overeenkomsten en de bijlagen daarbij. Hiervan heeft zij van de CdC een niet-vertrouwelijke versie ontvangen. In haar advies van 11 januari 2024 stelde de CADA dat bepaalde weggelaten inhoud van de DOD-overeenkomsten (contractuele informatie over de door het OTC betaalde financiële compensatie in geval van niet-uitvoering van een overtocht, bepalingen betreffende de berekening van de redelijke winst) en bepaalde bijlagen (bijlage betreffende de exploitatieprognose) wel konden worden gedeeld, maar andere niet (bijlagen 1, 2, 3, 10 en 12).

(403) Tot slot wijst Corsica Ferries erop dat er aanwijzingen zijn voor pogingen van Corsica Linea om de door de Franse autoriteiten geüploade vragenlijsten te manipuleren. Corsica Linea heeft haar werknemers namelijk uitdrukkelijk gevraagd i) massaal deel te nemen aan de gebruikersraadpleging en ii) bepaalde antwoorden te selecteren ([152]). De resultaten van de gebruikersraadpleging kunnen dus niet als bruikbaar worden beschouwd.

5.1.2.1.2. Over de vaststelling van de vraag van gebruikers van zeevervoer van passagiers

5.1.2.1.2.1. Over de vaststelling van de kwalitatieve vraag van passagiers

(404) In de klacht wijst Corsica Ferries erop dat de havens van Marseille en Toulon voor het passagiersvervoer naar Corsica vanuit het oogpunt van de passagiers volledig substitueerbaar zijn, zoals de Europese Commissie ([153]), het Gerecht van de Europese Unie ([154]), de Franse mededingingsautoriteit ([155]), de hoogste bestuursrechter van Marseille ([156]) en de bestuursrechtbank van Bastia ([157]) hebben geoordeeld.

(405) In haar opmerkingen over het inleidingsbesluit stelt Corsica Ferries dat de Franse autoriteiten twee fouten hebben gemaakt bij het vaststellen van de vraag van passagiers.

5.1.2.1.2.1.1. De havens van Marseille en Toulon zijn substitueerbaar voor medische passagiers

(406) Corsica Ferries is van mening dat de conclusie dat de havens van Toulon en Marseille niet substitueerbaar zijn voor medische passagiers, om drie redenen op een kennelijke beoordelingsfout berust.

(407) *In de eerste plaats* is Corsica Ferries van mening dat het begrip "medisch passagier" strikt moet worden opgevat. Zij is van mening dat de Franse autoriteiten de specifieke vraag van medische passagiers uitsluitend hebben vastgesteld op grond van het rechtskader voor de vergoeding van de vervoerskosten van patiënten, waarmee passagiers beperkt worden in hun keuze van de te gebruiken vervoerswijze.

(408) Corsica Ferries maakt hieruit op dat bij de bepaling van de behoefte aan openbaar vervoer alleen rekening werd gehouden met de vraag naar vervoer van medische passagiers wier reizen in aanmerking komen voor vergoeding door het socialezekerheidsstelsel. Volgens Corsica Ferries zijn er echter veel gevallen waarin ingezetenen om medische redenen naar het Franse vasteland reizen, terwijl hun reis niet voor vergoeding door het socialezekerheidsstelsel in aanmerking komt. In die gevallen bestaat er volgens Corsica Ferries geen wettelijke beperking voor de te gebruiken vervoerswijze.

([152]) Corsica Ferries heeft verschillende documenten als bijlage 5 bij haar opmerkingen gevoegd:
- een anonieme handgeschreven brief aan de bestuursvoorzitter van Corsica Ferries, waarin staat dat de directie van Corsica Linea haar werknemers vraagt "zich voor te doen als ingezetenen" om te reageren op de gebruikersraadpleging;
- een interne mededeling van Corsica Linea (hierna: "maandoverzicht van december 2021") over een aantal onderwerpen die verband houden met de commerciële strategie van Corsica Linea, waaronder een punt over de DOD-overeenkomsten. Dit punt had betrekking op de planning van het OTC voor het houden van openbare raadplegingen en de aanbesteding van de DOD-overeenkomsten, waarbij werd opgemerkt dat Corsica Ferries klachten had ingediend bij de Commissie;
- een brief van vertegenwoordigers van een vakbond aan de bestuursvoorzitters van Corsica Linea en La Méridionale, waarin zij ervan op de hoogte worden gesteld dat een stakingsaankondiging blijft gelden tegen het vermeende verzet van de Franse staat en de Commissie tegen de openbare dienst met betrekking tot de scheepvaartverbinding met Corsica in het kader van het vrije verkeer van diensten;
- een interne e-mail van een werknemer van Corsica Linea die een link naar de gebruikersraadpleging bevat met "voorgestelde" antwoorden die het behoud van een openbare dienst zouden rechtvaardigen.

([153]) Besluit 2013/435/EU, overweging 160.

([154]) Arresten van 1 maart 2017, *SNCM I*, T-366/13, ECLI:EU:T:2017:135, en *SNCM II*, *ibid*.

([155]) Advies nr. 12-A-05 van 17 februari 2012 van de Franse mededingingsautoriteit over het zeevervoer tussen Corsica en het vasteland.

([156]) Arrest van de hoogste bestuursrechter van Marseille van 22 februari 2021, nr. 17MA01582.

([157]) Arrest van de bestuursrechtbank van Bastia van 7 april 2015, *SNCM*, nr. 1100533.

(409) Volgens Corsica Ferries hebben de Franse autoriteiten in de DOD-overeenkomsten de behoefte aan een openbare dienst echter niet beperkt tot medische passagiers die in aanmerking komen voor vergoeding van hun vervoerskosten door het socialezekerheidsstelsel. Deze behoefte omvat ook de vraag van medische passagiers in het algemeen, terwijl sommige van hen, wier vervoerskosten niet in aanmerking komen voor vergoeding door het socialezekerheidsstelsel, niet beperkt zijn in hun keuze van de te gebruiken vervoerswijze of de aankomsthaven op het vasteland.

(410) *In de tweede plaats* wijst Corsica Ferries erop dat de Franse autoriteiten zich op de geldende wetgeving hebben gebaseerd om aan te tonen dat de havens van Marseille en Toulon niet substitueerbaar waren voor de vraag van medische passagiers ([158]). Die conclusie is kennelijk onjuist.

(411) Corsica Ferries stelt dat er, in tegenstelling tot wat de Franse autoriteiten beweren, geen wettelijke of bestuursrechtelijke beperking bestaat voor de vergoeding van de vervoerskosten op basis van de afstand tussen de aankomsthaven en het behandelingscentrum.

(412) Corsica Ferries herinnert aan artikel L. 322-5 CSS, dat bepaalt: "De vervoerskosten worden vergoed op basis van een medisch voorschrift […]. In het medisch voorschrift wordt vermeld welke vervoerswijze het meest geschikt is voor de toestand van de patiënt en of die toestand niet verenigbaar is met gedeeld vervoer. Hieronder wordt verstaan dat ten minste twee patiënten samen worden vervoerd. Overeenkomstig het voorschrift worden de vervoerskosten vergoed op basis van de goedkoopste reis, rekening houdend met de vervoersomstandigheden en het aantal vervoerde patiënten."

(413) Corsica Ferries is ook van mening dat de Franse autoriteiten artikel R. 310-10-5 CSS onjuist hebben uitgelegd (overweging 139). Volgens Corsica Ferries wordt in dit artikel weliswaar bepaald dat de vergoeding van vervoerkosten wordt berekend op basis van de afstand tussen de woonplaats van de patiënt en de door de arts voorgeschreven zorginstelling, maar geldt dit slechts voor bepaalde soorten reizen [te weten die welke zijn bedoeld in artikel R. 322-10, lid 1, punten a) tot en met f), CSS, zoals aangegeven in overweging 139]. Volgens Corsica Ferries vallen vervoer via geregelde scheepvaartverbindingen en luchtvervoer hier niet onder. Bijgevolg heeft artikel R. 310-10-5 CSS geen betrekking op vervoer via geregelde scheepvaartverbindingen en luchtvervoer, noch op de afstand tussen de (lucht)haven van aankomst van de patiënt en de zorglocatie.

(414) Volgens Corsica Ferries kan het medisch voorschrift dus weliswaar beperkingen opleggen voor de vervoerswijze (vliegtuig of boot) en de zorglocatie, maar niet voor de (lucht)haven van aankomst in het geval van vervoer via geregelde scheepvaartverbindingen of luchtvervoer.

(415) De voorwaarde uit artikel L. 322-5 CSS, die bepaalt dat vervoerskosten worden vergoed op basis van de goedkoopste reis, geldt juist voor alle reizen en vervoerswijzen.

(416) Hieruit volgt volgens Corsica Ferries dat zelfs medische passagiers voor wie een arts het zeevervoer heeft voorgeschreven, vrij zijn om te kiezen tussen Toulon of Marseille. Zij moeten hun keuze immers maken op basis van de prijs, niet op basis van de afstand tussen de aankomsthaven en de zorginstelling. Deze conclusie wordt overigens bevestigd door vermeldingen op het officiële formulier dat de voorschrijvende arts moet invullen voor het verzoek om vergoeding van de kosten van het geplande vervoer ([159]).

(417) Zoals in de klacht is uiteengezet, is Corsica Ferries hoe dan ook van mening dat de substitueerbaarheid van de havens van Marseille en Toulon voor medische passagiers wordt bevestigd door de omstandigheden na de uitbraak van COVID-19. De nationale autoriteiten hebben het passagiersvervoer tussen Corsica en het vasteland toen drastisch beperkt door alleen het vervoer van bepaalde passagiers (zorgverleners, militairen, brandweerlieden of technici) toe te staan. Corsica Ferries geeft aan dat zij in die periode de enige exploitant was voor het vervoer van passagiers die tussen Toulon en Corsica mochten reizen, aangezien de concessiehouders Corsica Linea en La Méridionale hadden besloten uitsluitend goederenvervoerdiensten over zee tussen Marseille en Corsica uit te voeren.

([158]) Inleidingsbesluit, overweging 296.

([159]) Corsica Ferries heeft als bijlage 6 bij haar opmerkingen een modelformulier gevoegd voor de aanvraag van voorafgaande goedkeuring voor vervoer op medisch voorschrift. Dit formulier bevat informatie voor voorschrijvers over de regels voor de vergoeding van vervoerskosten.

(418) *In de derde plaats* legt Corsica Ferries uit dat het voor passagiers geen nadelen heeft om voor hun medische reizen naar de haven van Toulon te reizen in plaats van naar de haven van Marseille, gezien het feit dat de wetgeving inzake de vergoeding van om medische redenen gemaakte vervoerskosten voor medische passagiers geen verplichte keuze voor een overtocht via de haven van Marseille oplegt. Corsica Ferries stelt dat het voor medische passagiers die met een voertuig reizen (en die dus al een overtocht van twaalf uur achter de rug hebben) eigenlijk geen verschil maakt of ze in Marseille of Toulon aankomen, gezien het feit dat deze twee steden per auto drie kwartier van elkaar verwijderd liggen.

5.1.2.1.2.1.2. De havens van Ajaccio en Propriano zijn substitueerbaar voor passagiers

(419) Corsica Ferries is van mening dat de conclusie dat de havens van Ajaccio en Propriano niet substitueerbaar zijn voor passagiers, om drie redenen op een kennelijke beoordelingsfout berust.

(420) *In de eerste plaats* bedraagt de afstand tussen Ajaccio en Propriano slechts 70 km. Voor passagiers die de overtocht met een voertuig maken (volgens Corsica Ferries 92 % van de passagiers) is er dus geen significant verschil tussen de havens van Ajaccio en Propriano.

(421) *In de tweede plaats* betoogt Corsica Ferries wat de duur van de reis betreft dat het onjuist is om aan te nemen dat een reistijd van ongeveer één uur ervoor zou zorgen dat de twee havens niet substitueerbaar zijn.

(422) Corsica Ferries wijst erop dat de Franse autoriteiten de havens van Nice en Toulon als substitueerbaar beschouwen (ondanks een reistijd van ongeveer anderhalf uur), evenals Marseille en Nice (voor niet-ingezeten passagiers, ondanks een reistijd van bijna twee uur en twintig minuten). Hetzelfde zou dus moeten gelden voor de afstand tussen Ajaccio en Propriano.

(423) Corsica Ferries is ook van mening dat Ajaccio en Propriano een gedeeld klantenareaal hebben, met als voorbeeld de situatie van de inwoners van Grosseto-Prugna, voor wie de afstand tot Ajaccio 32 km (40 minuten) en tot Propriano 35 km (45 minuten) bedraagt.

(424) Corsica Ferries verwijst daarnaast naar de klacht, waarin wordt uitgelegd dat de substitueerbaarheid van de havens van Ajaccio en Propriano wordt bevestigd door de frequentieverplichtingen die in het kader van de DOD-overeenkomsten zijn opgelegd. De concessiehouders moeten een dagelijkse verbinding tussen Marseille en Ajaccio verzorgen, maar hoeven slechts drie wekelijkse retourvaarten tussen Marseille en Propriano uit te voeren. Volgens Corsica Ferries moeten passagiers die normaal gesproken in Propriano aan boord zouden gaan, dus noodzakelijkerwijs naar Ajaccio reizen op dagen zonder retourvaarten via de haven van Propriano.

(425) *Ten slotte* verwijst Corsica Ferries naar de in de klacht genoemde jurisprudentie waaruit blijkt dat deze twee havens substitueerbaar zijn. In de klacht wees Corsica Ferries erop dat de nationale autoriteiten zelf hadden erkend dat deze twee havens substitueerbaar zijn in het kader van het deskundigenonderzoek waartoe de hoogste bestuursrechter van Marseille in zijn arrest had besloten voorafgaand aan uitspraak nr. 17MA01582-17MA01583 van 12 februari 2018, teneinde het bedrag vast te stellen van de vergoeding die de CdC verschuldigd was voor de schade die Corsica Ferries had geleden als gevolg van de onrechtmatige steun die op grond van DOD-overeenkomst 2007-2013 was betaald ([160]).

(426) In haar opmerkingen over het inleidingsbesluit betwist Corsica Ferries wat dat betreft het standpunt van de Commissie dat deze precedenten niet relevant zijn, omdat ze geen betrekking hebben op de onderhavige zaak, waarbij Corsica Ferries erop wijst dat al deze precedenten i) de scheepvaartverbinding met Corsica en vergelijkbare openbaredienstverplichtingen betroffen, en ii) betrekking hadden op een recente periode waarin zich op de markt van de scheepvaartverbinding geen wezenlijke veranderingen hebben voorgedaan die tot andere conclusies zouden moeten leiden.

([160]) Corsica Ferries merkt op dat de gerechtelijk deskundige die door de nationale rechter was aangewezen voor de beoordeling van de schade van Corsica Ferries tot de conclusie kwam dat de havens van Ajaccio en Propriano substitueerbaar waren, en dat dit door de betrokken partijen (de CdC en Corsica Ferries) niet werd betwist. Als bijlage 8 bij haar opmerkingen voegt Corsica Ferries een brief van de betrokken gerechtelijk deskundige aan Corsica Ferries toe, waarin de stand van zaken van het door deze deskundige verrichte onderzoek wordt meegedeeld. In de brief wordt met name gewezen op de punten waarover de partijen overeenstemming hebben bereikt, waaronder de substitueerbaarheid van de havens van Propriano en Ajaccio, en dat de deskundige wachtte op het verzamelen van dagelijkse gegevens van de aanvullende dienst over de jaren 2007 tot en met 2009 (voor de haven van Ajaccio) en de jaren 2007 tot en met 2013 (voor de haven van Propriano).

(427) Corsica Ferries wijst erop dat de Franse autoriteiten de substitueerbaarheid van de Corsicaanse havens niet hebben onderzocht in het kader van de DOD-overeenkomsten en dat de bewijslast dus ligt bij Frankrijk, dat op basis van objectieve en verifieerbare gegevens moet aantonen dat Ajaccio en Propriano in 2023 niet meer substitueerbaar waren.

5.1.2.1.2.2. Over de vaststelling van de kwantitatieve vraag van passagiers

(428) Corsica Ferries betwist de wijze waarop de Franse autoriteiten de vraag van medische passagiers hebben gekwantificeerd om twee redenen.

(429) *In de eerste plaats* is Corsica Ferries van mening dat de aanname van Frankrijk met betrekking tot het aantal begeleiders (dat er vrijwel altijd één begeleider aanwezig is voor medische passagiers jonger dan 19 jaar en ouder dan 75 jaar) niet is gebaseerd op objectieve en verifieerbare gegevens. Volgens Corsica Ferries zou dit betekenen dat een derde van de vraag van medische passagiers in feite betrekking heeft op begeleiders, en niet op medische passagiers.

(430) Bovenal berust deze aanname op een veronderstelling die niet in overeenstemming is met de regels inzake de vergoeding van medisch vervoer door de ziektekostenverzekering. Artikel R. 322-10-7 CSS bepaalt namelijk dat "*de kosten van openbaar vervoer die worden gemaakt door een begeleider van een verzekerde of een rechthebbende […] worden gedekt wanneer vanwege de toestand van de verzekerde of rechthebbende de hulp van een derde is vereist of wanneer deze persoon jonger is dan zestien jaar*".

(431) *In de tweede plaats* meent Corsica Ferries dat het door de Franse autoriteiten gehanteerde percentage van 10 % vervoer per boot een veel te hoge raming lijkt op basis van de enige objectieve gegevens die door de Franse autoriteiten zijn verstrekt, gebaseerd op de steekproef van achtduizend verzoeken om voorafgaande goedkeuring die bij CPAM 2A werden ingediend (overweging 158). Uit deze gegevens blijkt dat slechts 4 % van deze verzoeken betrekking had op zeevervoer. Volgens Corsica Ferries moet de geraamde vraag naar vervoer van medische passagiers dus noodzakelijkerwijs met meer dan de helft worden verminderd door uit te gaan van een percentage van 4 %, in plaats van het door de Franse autoriteiten vastgestelde percentage van 10 %.

5.1.2.1.3. Over de vaststelling van de vraag van gebruikers van aangedreven goederenvervoer over zee die geen alternatief zien voor de haven van Marseille

5.1.2.1.3.1. Over de vaststelling van de kwalitatieve vraag van gebruikers van aangedreven goederenvervoer

(432) Corsica Ferries meent dat de Franse autoriteiten een kennelijke beoordelingsfout hebben gemaakt door te oordelen dat de havens van Toulon en Marseille slechts gedeeltelijk substitueerbaar waren.

(433) In de klacht stelde Corsica Ferries dat de havens van Marseille en Toulon perfect substitueerbaar waren voor begeleiders van aangedreven goederenvervoer. Het maakt geen verschil of een begeleider met logistieke knooppunten in de regio Marseille of de Rhône-corridor (Miramas, Salon, Avignon) met een trekker en oplegger naar Marseille of naar Toulon reist, omdat deze steden 45 minuten van elkaar verwijderd zijn. De situatie van begeleiders die met een trekker en oplegger reizen, is dus identiek aan die van passagiers die met een auto reizen.

(434) In de klacht verklaarde Corsica Ferries ook dat zij evenveel begeleiders vanuit Toulon vervoerde als Corsica Linea en La Méridionale vanuit Marseille ([161]).

(435) In haar opmerkingen betwist Corsica Ferries met name twee punten die in het inleidingsbesluit aan bod kwamen: ten eerste het risico van overbelasting van de capaciteit van de haven van Toulon; ten tweede de niet-substitueerbaarheid die uit de gebruikersraadpleging naar voren kwam.

5.1.2.1.3.1.1. Geen risico van overbelasting van de capaciteit van de haven van Toulon met betrekking tot aangedreven goederenvervoer

(436) Corsica Ferries voert twee argumenten aan voor dit standpunt.

([161]) Corsica Ferries geeft bijvoorbeeld aan dat zij 5 947 begeleiders tussen Toulon en Ajaccio heeft vervoerd in 2020 (4 984 in 2021), tegen 5 232 tussen Marseille en Ajaccio (6 973 in 2021).

(437) Allereerst is de vermeende overbelasting van de capaciteit van de haven van Toulon volgens haar niet in overeenstemming met de daadwerkelijke capaciteit van die haven zoals in het verleden is waargenomen. Corsica Ferries geeft aan dat de haven van Toulon tussen 2013 en 2015 50 % meer goederen verwerkte dan nu het geval is. Bovendien leidden de stakingen in de haven van Marseille in juni 2019 en januari 2020 tot een sterke toename van de goederenstromen in de haven van Toulon gedurende die twee maanden, zonder dat dit leidde tot overbelasting.

(438) Vervolgens stelt Corsica Ferries bovenal dat de vermeende overbelasting van de haven van Toulon door de beheerder van die haven zelf wordt ontkend. Corsica Ferries verklaart dat zij de CCI van Var heeft gevraagd om informatie over de werkelijke capaciteit van de haven van Toulon op het gebied van aangedreven goederenvervoer. Volgens Corsica Ferries bevestigde de haven van Toulon in haar antwoord bij een constant aanbod van Corsica Ferries in drie van haar terminals capaciteit over te houden ([162]). Bovendien bevestigde de CCI van Var volgens Corsica Ferries dat in Toulon-Port de Commerce in 2014 42 008 aanhangwagens aan en van boord zijn gegaan (het equivalent van 600 000 SM ([163])). Gezien het feit dat de haven van Toulon in 2022 320 000 SM heeft verwerkt, schat Corsica Ferries dat de haven nog bijna 280 000 SM extra kan opvangen uit heel Frankrijk ([164]).

5.1.2.1.3.1.2. De gebruikersraadpleging levert onvoldoende bewijs om de vraag naar aangedreven goederenvervoer vast te stellen van gebruikers die geen alternatief zien voor de haven van Marseille

(439) Corsica Ferries merkt op dat volgens de Franse autoriteiten uit de gebruikersraadpleging blijkt dat vervoerders in het geval van aangedreven goederenvervoer bij de planning van hun ritten geen alternatieve routes onderzoeken. Corsica Ferries maakt met betrekking tot deze aanname de volgende opmerkingen.

(440) In de eerste plaats gaat het volgens Corsica Ferries om een algemene en ongefundeerde aanname, gebaseerd op uitspraken van enkele partijen uit een steekproef waarvan de statistische representativiteit onzeker is.

(441) Corsica Ferries wijst daarnaast op een belangenconflict, gezien het feit dat de geraadpleegde vervoerders ook aandeelhouders van Corsica Linea zijn (overweging 394). Deze situatie is van invloed op de analyse van de substitueerbaarheid van de havens van Toulon en Marseille, aangezien de gebruikers van aangedreven goederenvervoer over zee niet optreden als rationele marktdeelnemers die zich bij hun keuze laten leiden door een vergelijking van het aanbod, maar handelen vanuit hun belang als aandeelhouders van Corsica Linea, waardoor zij überhaupt geen alternatief overwegen.

(442) Corsica Ferries betwist bovendien dat de nabijheid van de haven van Marseille een van de belangrijkste redenen is voor de keuze van vervoerders voor deze haven in plaats van die van Toulon. Corsica Ferries meent dat de Franse autoriteiten geen enkel bewijs hebben aangevoerd ter onderbouwing van hun stelling dat de logistieke bases van de vervoerders en klanten van de scheepvaartverbinding met Corsica geografisch dichter bij Marseille liggen dan bij Toulon. Voordat Corsica Linea in 2016 actief werd op de markt, vond een aanzienlijk deel van het aangedreven goederenvervoer plaats via de haven van Toulon voordat het naar de haven van Marseille werd verplaatst. Gezien de nabijheid van het snelwegennet en de ligging van de haven van Toulon, kan het klantenareaal van deze haven volgens Corsica Ferries niet worden beperkt tot het departement Var, aangezien deze haven aangedreven goederenvervoer verwerkt uit de gehele regio en de Rhône-corridor.

([162]) In haar antwoord aan Corsica Ferries (verstrekt als bijlage 10 bij de opmerkingen van Corsica Ferries) legt de CCI van Var uit dat de terminal Toulon Côte-d'Azur in de winter tot tachtig aanhangwagens per dag en in de zomer ongeveer twintig aanhangwagens per dag kan verwerken. In de zuidelijke terminal van Brégaillon kunnen 120 aanhangwagens worden verwerkt (echter alleen voor ro-ro-schepen). De cruiseterminal van Seyne-sur-Mer heeft geen kade voor ro-ro-schepen. Voor deze terminal zouden aanpassingen nodig zijn (aanleg van een ro-ro-kade of toevoeging van een drijvende brug) om hier tot 50 aanhangwagens te kunnen verwerken.

([163]) In haar antwoord aan Corsica Ferries stelt de CCI van Var dat "*in de terminal [van Toulon-Port de Commerce] het grootste aantal aanhangwagens in de afgelopen vijftien jaar werd bereikt in 2014. In dat jaar gingen er 42 008 aanhangwagens aan en van boord. Omdat de verkeersstromen gelijk zijn verdeeld, komt dit overeen met ongeveer 21 000 aanhangwagens die in dat jaar aan boord gingen*".

([164]) In antwoord op de vraag van Corsica Ferries om te bevestigen dat het klantenareaal van de haven van Toulon (qua toegankelijkheid en ligging) niet beperkt is tot het hinterland van Toulon of het departement Var, maar ook alle andere aangrenzende departementen omvat (bijlage 9 bij de opmerkingen van Corsica Ferries), verklaarde de CCI van Var dat "*de haven van Toulon toegankelijk is via de autosnelwegen A50, A57 en A570 die van oost naar west en van noord naar zuid lopen. […]. De haven verwerkt tegenwoordig vrachtvolumes uit de zuidelijke regio en de rest van Frankrijk. […]*" (bijlage 10 bij de opmerkingen van Corsica Ferries).

(443) Tot slot is dit criterium op zichzelf niet relevant, gezien het feit dat sommige vervoerders de extra kosten voor het vervoer over de weg vanwege de grotere afstand tussen hun basis en de haven van Toulon voor lief nemen. Corsica Ferries meent dat het criterium van de totale vervoerskosten tot aan de eindbestemming van belang is (d.w.z. de kosten van het weg- en zeevervoer). Corsica Ferries betwist hoe dan ook de extra kosten van 17 % van de totale vervoerskosten, die volgens haar te hoog zijn geraamd. Uit een nieuw onderzoek van BRG dat is ingediend door Corsica Ferries (hierna: "BRG-onderzoek 2"), blijkt dat de extra kosten niet meer dan 5 tot 6 % van de totale kostprijs van vervoerders bedragen. Deze kosten worden op hun beurt gecompenseerd door de lagere prijzen van aangedreven goederenvervoer over zee via de haven van Toulon in vergelijking met Marseille ([165]).

5.1.2.1.3.2. Over de vaststelling van de kwantitatieve vraag van gebruikers van aangedreven goederenvervoer over zee die geen alternatief zien voor de haven van Marseille

5.1.2.1.3.2.1. Tegenstrijdigheid in de raming van de kwantitatieve vraag naar aangedreven goederenvervoer van gebruikers die geen alternatief zien voor de haven van Marseille

(444) Corsica Ferries deelt de twijfels van de Commissie over de kwantificering van de vraag naar aangedreven goederenvervoer die gebonden is aan de haven van Marseille. Deze vraag werd geraamd op 80 % van de historische vraag naar aangedreven goederenvervoer tussen Marseille en Corsica. Corsica Ferries wijst erop dat dit percentage niet op objectieve en controleerbare gegevens is gebaseerd.

(445) Corsica Ferries wijst er bovendien op dat de Franse autoriteiten in de vorige markttoets van oktober 2020 op precies de omgekeerde analyse uitkwamen, namelijk i) Toulon en Marseille zijn substitueerbaar voor 80 % van de vraag naar aangedreven goederenvervoer, en ii) voor 20 % van de vraag naar goederenvervoer zijn deze havens niet-substitueerbaar ([166]). Een dergelijk aanzienlijk verschil tussen de eerdere openbaredienstcontracten en de DOD-overeenkomsten doet volgens Corsica Ferries twijfels rijzen over de deugdelijkheid van de ramingen van de Franse autoriteiten, temeer daar de markt tussen de twee perioden niet wezenlijk is veranderd.

5.1.2.1.3.2.2. Fout in de kwantificering van de vraag van begeleiders van aangedreven goederenvervoer

(446) Corsica Ferries betwist de methode die de Franse autoriteiten hebben gebruikt om het aantal begeleiders te ramen door simpelweg de verhouding begeleiders/SM aangedreven vracht toe te passen op de totale vraag naar aangedreven goederenvervoer in 2030. Zij voert vier argumenten aan voor dit standpunt.

(447) *Ten eerste* heeft Frankrijk volgens Corsica Ferries geen rekening gehouden met het verschil in situatie tussen begeleid en onbegeleid aangedreven goederenvervoer. De vermeende behoefte aan een openbare dienst voor begeleiders berust dus op een ongerechtvaardigde aanname. Corsica Ferries verwijst in dit verband naar BRG-onderzoek 1, zoals vermeld in de klacht.

([165]) Corsica Ferries heeft BRG-onderzoek 2 van 21 april 2024 als bijlage 2 bij haar opmerkingen gevoegd. Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van Corsica Ferries en heeft betrekking op de beoordeling van de behoefte aan openbare diensten voor de scheepvaartverbinding met Corsica door de CdC. De extra kosten voor wegvervoer worden geraamd voor een gemiddelde reis van de logistieke centra in de regio PACA naar de haven van Marseille voor een vrachtwagen van 12 SM, met een verondersteld tarief per dag van 191 EUR en kosten per uur, kilometer en dag zoals verstrekt door het nationale wegencomité voor de categorie "regionaal geleed voertuig — Diesel". Wat de tarieven voor zeevervoer betreft, wordt in het onderzoek uitgegaan van een tarief van gemiddeld 32,4 EUR/SM in 2023 via Toulon, tegen 42,5 EUR/SM via de haven van Marseille (wat overeenkomt met het maximumtarief dat in het kader van de ODV-regeling 2019 is vastgesteld voor de verbindingen Marseille-Corsica).

([166]) Als bijlage 11 bij haar opmerkingen verstrekt Corsica Ferries een marktanalyse van het zeevervoer tussen Corsica en het Franse vasteland. Dit is een bijlage bij Besluit nr. 20/166 van de Assemblee van Corsica van 5 november 2020 tot goedkeuring van het gebruik van openbaredienstcontracten voor de periode 2021-2022. Het betreft een analyse door Gecodia, volgens hetzelfde model als het Gecodia-rapport. In deze analyse wordt de substitueerbaarheid van de havens van Toulon, Marseille en Nice voor de vraag naar aangedreven goederenvervoer van/naar Corsica beoordeeld aan de hand van twee criteria (de capaciteit van de havens om de verkeersstroom op te vangen en de extra kosten voor vervoer via de ene haven ten opzichte van de andere). Op bladzijde 36 van deze analyse formuleert Gecodia de volgende conclusie: "*de behoefte aan een openbare dienst wordt voor [aangedreven goederenvervoer] als volgt berekend: 20 % van het goederenvervoer via de haven van Marseille is structureel gebonden aan deze haven. Dit sluit echter niet de mogelijkheid uit om te concluderen dat er voor dit marktsegment sprake is van gedeeltelijke substitueerbaarheid van de continentale havens indien er factoren zijn die hierop wijzen, bijvoorbeeld vanuit een bredere openbare raadpleging onder verzenders en vervoerders. De rest van de verkeersstroom loopt via de havens van Marseille en Toulon*".

(448) In BRG-onderzoek 1 wordt gesteld dat bij aangedreven goederenvervoer een onderscheid moet worden gemaakt tussen begeleid goederenvervoer (waarbij de begeleider met de vrachtwagen aan boord van het schip gaat) en onbegeleid goederenvervoer (waarbij de begeleider de vrachtwagen achterlaat aan boord van het schip en een andere begeleider de vrachtwagen van boord rijdt in de aankomsthaven). Met andere woorden: bij begeleid aangedreven goederenvervoer wordt een begeleider over zee vervoerd, maar bij onbegeleid aangedreven goederenvervoer niet. Volgens BRG-onderzoek 1 wordt van onbegeleid goederenvervoer gebruikgemaakt door regelmatige klanten met grote behoeften en een gestructureerde logistieke organisatie, waardoor ze de begeleiders die de vrachtwagens aan boord van het schip achterlaten kunnen laten terugkeren en/of de begeleiders kunnen vervoeren die de vrachtwagens bij aankomst van de schepen in ontvangst moeten nemen. Van begeleid aangedreven goederenvervoer wordt daarentegen gebruikgemaakt door klanten met behoeften die meer ad hoc zijn.

(449) Deze verschillen in klantprofielen en -behoeften impliceren volgens BRG-onderzoek 1 dat de twee vervoersstromen vanuit het oogpunt van de vraag afzonderlijk moeten worden geanalyseerd. Begeleid aangedreven goederenvervoer kan gemakkelijk van de ene naar de andere haven worden verplaatst. Dat wil zeggen dat de havens van Marseille en Toulon vanuit het oogpunt van de gebruikers voor deze verkeersstroom perfect substitueerbaar zijn, wat niet het geval is voor onbegeleid aangedreven goederenvervoer ([167]).

(450) De Franse autoriteiten hebben een dergelijk onderscheid echter niet gemaakt. Volgens BRG-onderzoek 1 heeft Frankrijk een algemene analyse uitgevoerd van de geografische substitueerbaarheid van de continentale havens voor aangedreven goederenvervoer. De behoefte aan een openbare dienst voor het vervoer van begeleiders is derhalve niet geraamd op basis van een specifieke analyse van de substitueerbaarheid voor begeleid aangedreven goederenvervoer.

(451) *Ten tweede* is Corsica Ferries van mening dat de Franse autoriteiten, de werkelijke vraag naar vervoer van begeleiders in de jaren ervoor hebben overschat door de verhouding begeleiders/SM aangedreven vracht toe te passen op de geraamde vraag voor 2030 (het jaar met de grootste geraamde vraag).

(452) *Ten derde* is volgens Corsica Ferries de verhouding begeleiders/SM aangedreven vracht onjuist. Corsica Ferries verwijst hierbij naar BRG-onderzoek 2, waarin wordt gesteld dat de Franse autoriteiten, in tegenstelling tot wat in overweging 115 van het inleidingsbesluit is vermeld, het aantal begeleiders per SM aangedreven vracht niet baseren op de gemiddelde waarde voor de periode 2018-2021. De door de Franse autoriteiten gehanteerde verhouding is aanzienlijk hoger dan wat blijkt uit de historische gegevens ([168]), wat leidt tot een raming van de vermeende behoefte van begeleiders die ongeveer 11 % te hoog is voor de verbinding tussen Marseille en Ajaccio, en 7 % te hoog voor de verbinding tussen Marseille en Bastia.

(453) *Ten vierde* hebben de Franse autoriteiten een methodologische fout gemaakt door één groeipercentage van 2,3 % per jaar toe te passen op alle verbindingen waarop de DOD-overeenkomsten betrekking hebben, terwijl de analyse van de behoefte aan openbare diensten per route had moeten worden uitgevoerd, op basis van de specifieke kenmerken van elke route.

(454) Corsica Ferries wijst er in dit verband op dat volgens tabel 16 van het inleidingsbesluit het aangedreven goederenvervoer op de routes Marseille-Ajaccio en Marseille-Bastia tussen 2018 en 2023 gestaag is afgenomen, terwijl het tussen 2018 en 2023 op de routes tussen Marseille en de andere drie Corsicaanse havens is gestagneerd. In het algemeen wijzen de officiële gegevens over de verkeersstromen tussen Corsica en het Franse vasteland (alle havens samen) op een algemene stagnatie van het goederenvervoer sinds 2010. Het percentage van 2,3 % is dus niet gebaseerd op de meest recente objectieve gegevens, wat ertoe leidt dat de behoefte aan vervoer van begeleiders bijna 22 % te hoog is geraamd.

([167]) In BRG-onderzoek 1 wordt erop gewezen dat onbegeleid aangedreven goederenvervoer aanzienlijke logistieke beperkingen met zich meebrengt voor de vervoerder, aangezien er een extra voertuig/vrachtwagen moet worden ingezet om de begeleider op te halen die de vrachtwagen aan boord van het schip achterlaat of de vrachtwagen van boord haalt. Daarom kan dit type aangedreven goederenvervoer niet gemakkelijk van de ene haven naar de andere worden verplaatst, in tegenstelling tot begeleid aangedreven goederenvervoer, waarvoor deze beperkingen niet gelden.

([168]) In BRG-onderzoek 2 wordt op basis van de tabellen 16 en 17 van het inleidingsbesluit geconcludeerd dat het gemiddelde aantal begeleiders per SM vracht in de periode 2018-2020 voor de verbinding tussen Marseille en Ajaccio 0,054 bedraagt (tegen een verhouding van 0,060 die door de Franse autoriteiten werd gebruikt). Voor de verbinding tussen Marseille en Bastia bedraagt de verhouding 0,056 (tegen 0,060 door de Franse autoriteiten); voor de verbinding tussen Marseille en Porto-Vecchio bedraagt de verhouding 0,065 (tegen 0,070 door de Franse autoriteiten); voor de verbinding tussen Marseille en Propriano bedraagt de verhouding 0,082 (tegen 0,1 door de Frans autoriteiten) en voor de verbinding tussen Marseille en L'Île-Rousse bedraagt de verhouding 0,081 (tegen 0,080 door de Franse autoriteiten).

5.1.2.2. Over de analyse van marktfalen

(455) Corsica Ferries is van mening dat de Franse autoriteiten een kennelijke beoordelingsfout hebben gemaakt bij de analyse van het marktfalen dat het sluiten van DOD-overeenkomsten rechtvaardigt. Zij voert in dit verband vier punten aan.

(456) *In de eerste plaats* wijst Corsica Ferries er in het algemeen op dat voor de vaststelling van een behoefte aan een openbare dienst vooraf een nulscenario moet worden vastgesteld om het particuliere aanbod te analyseren en vervolgens te bepalen of dit aanbod toereikend zou zijn om aan de vraag te voldoen. Volgens Corsica Ferries is het particuliere aanbod in een nulscenario niet beperkt tot het particuliere aanbod dat vooraf op de markt is vastgesteld, maar moet dit dynamisch worden beoordeeld, waarbij vooruit wordt gekeken naar hoe het particuliere aanbod eruit zou zien zonder openbaredienstcontract.

(457) Corsica Ferries wijst er ook op dat het nulscenario transparant en objectief moet zijn, en gebaseerd moet zijn op geloofwaardige veronderstellingen. Hierbij rust de bewijslast bij de overheidsinstanties, die voldoende overtuigende en plausibele bewijzen moeten leveren.

(458) Bijgevolg is de Commissie volgens Corsica Ferries verplicht om de door de overheidsinstanties verstrekte bewijzen zorgvuldig en onpartijdig te onderzoeken, waarbij deze gegevens grondig en zorgvuldig moeten worden geanalyseerd ([169]). De controle door de Commissie kan en moet, indien de omstandigheden dit vereisen, een toekomstige analyse omvatten ([170]).

(459) In het onderhavige geval meent Corsica Ferries dat de Franse autoriteiten geen nulscenario hebben vastgesteld en dat de Commissie geen volledige controle lijkt te hebben uitgevoerd op de robuustheid, geloofwaardigheid en toereikendheid van het aangevoerde bewijs met betrekking tot het particuliere aanbod dat zonder DOD-overeenkomsten tot stand zou zijn gekomen.

(460) *In de tweede plaats* is Corsica Ferries van mening dat de vragenlijsten die tijdens de raadpleging van de exploitanten zijn gebruikt, sturend waren.

(461) Allereerst werd de exploitanten in de vragenlijsten gevraagd te beschrijven hoe de zeevervoersdiensten die ze op dat moment of in de toekomst aanboden, konden voldoen aan de vereisten van het territorialiteitsbeginsel van Corsica, zonder dat die vereisten überhaupt werden omschrijven.

(462) Corsica Ferries wijst bovendien op een belangenconflict dat meespeelde en van invloed was op de gegeven antwoorden bij de raadpleging van de exploitanten van goederenvervoer. Corsica Linea reageerde namelijk op de raadpleging van de exploitanten, terwijl haar aandeelhouders, bestaande uit de belangrijkste klanten van de scheepvaartverbinding met Corsica voor goederenvervoer, er belang bij hadden de gesubsidieerde openbare dienst in stand te houden (overweging 394). In dit verband merkt Corsica Ferries op dat het bestaan van een belangenconflict de persoon in een dergelijke situatie belet om deel te nemen aan of invloed uit te oefenen op het bestuurlijke besluitvormingsproces uit hoofde van de artikelen 101 en 102 VWEU en artikel 14 van Richtlijn 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende diensten op de interne markt ([171]).

([169]) Corsica Ferries verwijst naar de arresten van 18 januari 2017, zaak T-92/11 RENV., *Andersen/Commissie*, ECLI:EU:T:2017:14, punt 57; van 22 oktober 2008, gevoegde zaken T-309/04, T-317/04, T-329/04 en T-336/04, *TV2/Danmark e.a./Commissie*, ECLI:EU:T:2008:457, lid 183; en van 3 december 2014, zaak T-57/11, *Castelnou Energía/Commissie*, ECLI:EU:T:2014:1021, punt 136.

([170]) Arrest van 3 december 2014, zaak T-57/11, *Castelnou Energía/Commissie*, ECLI:EU:T:2014:1021, punt 34.

([171]) Richtlijn 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 betreffende diensten op de interne markt (PB L 376 van 27.12.2006, blz. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/123/oj). In artikel 14 wordt onder meer het volgende bepaald: "*de lidstaten stellen de toegang tot of de uitoefening van een dienstenactiviteit op hun grondgebied niet afhankelijk van de naleving van een van de volgende eisen: […] de directe of indirecte betrokkenheid van concurrerende marktdeelnemers, ook binnen raadgevende organen, bij de verlening van vergunningen of bij andere besluiten van de bevoegde instanties, met uitzondering van beroepsorden en van beroepsverenigingen of andere organisaties die in de hoedanigheid van bevoegde instantie optreden; dit verbod heeft geen betrekking op de raadpleging van organisaties zoals kamers van koophandel of sociale partners over andere aangelegenheden dan individuele vergunningsaanvragen, noch op een raadpleging van het grote publiek;*".".

(463) Corsica Ferries is van mening dat de bewijslast in dit opzicht bij de Franse autoriteiten ligt, naar analogie van de regels die van toepassing zijn op overheidsopdrachten ([172]). Zij moeten zich actief inzetten om belangenconflicten te voorkomen en op te sporen in alle administratieve procedures, met inbegrip van raadplegingsprocedures. Om de behoefte aan een openbare dienst aan te tonen, moest Frankrijk zich dus baseren op objectieve gegevens die voldoende geloofwaardig en controleerbaar waren, en elke inmenging voorkomen van marktdeelnemers die zich in een belangenconflict bevonden.

(464) *In de derde plaats* stelt Corsica Ferries dat de antwoorden van Corsica Linea en La Méridionale tijdens de raadpleging van de exploitanten in wezen niet geloofwaardig zijn. Zij legt uit dat het niet redelijk is om aan te nemen dat deze twee maatschappijen zonder DOD-overeenkomst eenvoudigweg alle activiteiten op de scheepvaartverbinding met Corsica zouden stopzetten. Corsica Ferries verwijst in het bijzonder naar het advies van de mededingingsautoriteit ([173]) en wijst er ook op dat Corsica Linea en La Méridionale respectievelijk over een vloot van negen en vier schepen beschikken en meer dan elfhonderd en zeshonderd werknemers in dienst hebben.

(465) Een dergelijke stopzetting van hun activiteiten is des te minder geloofwaardig daar de concessiehouders al een commercieel aanbod exploiteren zonder DOD-overeenkomst. Corsica Ferries geeft hierbij de voorbeelden van Corsica Linea ([174]) en La Méridionale ([175]). Zij herinnert ook aan het bewijs dat aan de Commissie is overgelegd in het kader van de klacht, en met name BRG-onderzoek 1. De Commissie merkt op dat Corsica Linea in juni 2022 inderdaad een vervoersplan had ingediend waarin zij haar voornemen kenbaar maakte om in 2023 in het kader van de ODV-regeling een aantal overtochten uit te voeren van de haven van Marseille naar Propriano ([176]), Ajaccio ([177]) en L'Île-Rousse ([178]). Deze intentie, die sinds de zomer van 2022 bekend was, toont dus aan dat de veronderstelling van Frankrijk dat er zonder DOD-overeenkomst geen particulier aanbod vanaf Marseille beschikbaar zou zijn, onjuist is.

(466) Corsica Ferries stelt ook dat het feit dat de antwoorden van de concessiehouders tijdens de raadpleging van de exploitanten strikt identiek zijn, i) aantoont dat er een belangenconflict meespeelt, aangezien beide partijen er duidelijk belang bij hebben om het toekomstige particuliere aanbod te verminderen teneinde het voortbestaan van het gesubsidieerde DOD-systeem te waarborgen, en ii) aanleiding geeft tot bezorgdheid over mogelijk overleg tussen de twee maatschappijen voorafgaand aan hun reactie op de raadpleging van de exploitanten.

(467) Ten slotte merkt Corsica Ferries op dat het inconsequent is dat de Commissie meent dat algemene en ongefundeerde verklaringen van de zeevervoerders niet volstaan om bepaalde conclusies te rechtvaardigen (zoals de door Corsica Linea verstrekte raming van het volume aangedreven goederenvervoer dat is gebonden aan de haven van Marseille, die de Commissie in overweging 311 van het inleidingsbesluit in twijfel trekt), maar wel voldoende zijn om het toekomstige particuliere aanbod in kaart te brengen.

([172]) Corsica Ferries verwijst naar het arrest van het Hof van Justitie van 12 maart 2015, zaak C-538/13, *eVigilo Ltd/Litouwen*, ECLI:EU:C:2015:166, punten 33-43 en 47.

([173]) Corsica Ferries wijst erop dat de mededingingsautoriteit in punt 369 van haar advies heeft opgemerkt dat "[…] *het moeilijk is om aan te nemen dat de scheepvaartmaatschappijen die thans delegatiehouders zijn van de openbare dienst, Corsica Linea en La Méridionale, met de analytische boekhoudkundige instrumenten waarover zij beschikken om hun kosten in het kader van een DOD te ramen, niet in staat zouden zijn een objectieve raming te maken van hun aangeboden capaciteit indien zij diezelfde routes zouden exploiteren met of zonder ODV*".

([174]) Corsica Ferries verstrekt een brief van het OTC van 31 juli 2023 (bijlage 12 bij haar opmerkingen) waarin wordt bevestigd dat op de verbinding Marseille-Propriano in de zomer van 2023 41 overtochten voor passagiersvervoer zonder DOD-overeenkomst zijn uitgevoerd, en 28 overtochten zonder DOD-overeenkomst op de verbindingen Marseille-Ajaccio (12 overtochten) en Marseille-L'Île-Rousse (16 overtochten). Corsica Ferries geeft aan dat Corsica Linea in 2024 maar liefst 114 commerciële overtochten heeft uitgevoerd zonder DOD-overeenkomsten.

([175]) Volgens Corsica Ferries besloot La Méridionale om vanaf april 2024 's nachts drie verbindingen per week tussen Toulon en L'Île-Rousse te exploiteren. Ook La Méridionale breidde haar aanbod zonder DOD-overeenkomst uit door in juli en augustus 2024 twaalf extra overtochten tussen Marseille en Ajaccio te plannen.

([176]) 19 retourvaarten.

([177]) Vijf retourvaarten.

([178]) Tien retourvaarten.

(468) *Ten slotte* betwist Corsica Ferries de bewering van de Commissie in overweging 326 van het inleidingsbesluit met betrekking tot de zeevervoersdiensten die zonder DOD-overeenkomst door Corsica Linea en La Méridionale zijn uitgevoerd ([179]). Corsica Ferries is van mening dat de in de rechtspraak gestelde vereiste van een geloofwaardig nulscenario niet betekent dat alleen rekening moet worden gehouden met het potentiële particuliere aanbod dat aan de voorwaarden van de DOD-overeenkomsten voldoet. Integendeel: de vereiste van een geloofwaardig nulscenario houdt in dat het volledige particuliere aanbod dat zonder DOD-overeenkomsten redelijkerwijs tot stand zou komen, wordt geanalyseerd om dit vervolgens te vergelijken met de geraamde vraag.

5.1.2.3. Over de noodzaak en evenredigheid van de DOD-overeenkomsten

(469) Corsica Ferries is het eens met het voorlopige standpunt van de Commissie dat de in de DOD-overeenkomsten vastgestelde minimale vervoerscapaciteit onevenredig lijkt ten opzichte van de behoefte aan openbare diensten (overweging 331).

(470) Corsica Ferries verwijst hierbij naar de inhoud van de klacht. Hierin werd aangegeven dat de herprogrammeerbare en extra retourvaarten in strijd waren met de cabotageverordening en niet voldeden aan een behoefte aan openbare diensten. Volgens de cabotageverordening is het de lidstaten namelijk verboden om het toepassingsgebied van het openbaredienstcontract naar eigen goeddunken en zonder rechtvaardiging te wijzigen. In dit geval heeft Frankrijk niet kunnen vaststellen dat er behoefte was aan een openbare dienst, aangezien niet is bepaald i) in welke periode deze herprogrammeerbare en extra retourvaarten moesten worden uitgevoerd en ii) hoeveel extra retourvaarten er precies moesten worden uitgevoerd (de retourvaarten waren immers facultatief).

(471) Bovendien wees Corsica Ferries er in de klacht op dat voor elk van de vijf verbindingen waarop de steunmaatregelen betrekking hebben, de geplande retourvaarten grotendeels toereikend waren om te voldoen aan de behoefte aan openbare diensten die Frankrijk voor de periode 2023-2030 had geraamd. De herprogrammeerbare en extra retourvaarten leken dus overbodig. Corsica Ferries voegde daaraan toe dat Corsica Linea en La Méridionale in hun aanbod aan de Corsicaanse autoriteiten al voor de gehele duur van de DOD-overeenkomsten de dagen hadden bepaald waarop herprogrammeerbare en extra retourvaarten werden uitgevoerd, wat betekent dat deze retourvaarten niet voldeden aan een behoefte aan openbare diensten die vooraf door Frankrijk was vastgesteld. Bovendien zouden dergelijke overtochten uitsluitend in de zomer plaatsvinden en voornamelijk in het weekend, waardoor ze met name bestemd waren voor toeristen (begeleiders van goederenvervoer mogen op zondag namelijk niet reizen).

(472) Tot slot uitte Corsica Ferries in de klacht twijfels over het vermogen van de concessiehouders om te voldoen aan de openbaredienstverplichtingen in de DOD-overeenkomsten. In haar e-mail van 13 oktober 2023 geeft Corsica Ferries aan dat Corsica Linea voor de overtochten in juli en augustus 2023 een schip van La Méridionale (de Kalliste) heeft gecharterd. La Méridionale moest dit schip echter ter beschikking stellen aan het OTC om op verzoek van het OTC extra retourvaarten uit te voeren in het kader van de DOD-overeenkomsten voor de scheepvaartverbinding met Porto-Vecchio en Bastia. Zonder dit schip zou La Méridionale evenwel niet aan de contractuele instructies van het OTC kunnen voldoen, mocht er tussen juli en augustus 2023 behoefte zijn aan dergelijke extra overtochten.

(473) In haar opmerkingen over het inleidingsbesluit stelt Corsica Ferries echter dat de Commissie in haar inleidingsbesluit niet alle consequenties heeft getrokken uit haar eigen bevindingen.

(474) *In de eerste plaats* is de minimale capaciteit voor goederen- en passagiersvervoer vastgesteld op basis van de maximale geraamde piek in de vraag tegen 2030, zodat de capaciteit al in 2023 aan de geraamde vraag voor 2030 moet voldoen. Deze capaciteit lijkt dus onevenredig ten opzichte van de behoefte aan openbare diensten die is geraamd voor de jaren voorafgaand aan 2030. Volgens Corsica Ferries had de minimumcapaciteit in de DOD-overeenkomsten moeten worden vastgesteld op basis van de geraamde gemiddelde vraag tussen 2023 en 2030.

([179]) Ter herinnering: overweging 326 van het inleidingsbesluit luidt als volgt: "*Bovendien vormt alleen feit dat een van de delegatiehouders, Corsica Linea, tussen juli en september 2023 buiten het kader van de DOD-overeenkomsten extra commerciële diensten heeft aangeboden (overweging 205), geen bewijs dat deze exploitant zonder deze DOD-overeenkomsten sowieso commerciële diensten zou hebben verricht onder dezelfde voorwaarden als die welke de Franse autoriteiten in het kader van de DOD-overeenkomsten hebben opgelegd, of dat deze diensten daadwerkelijk zouden zijn verricht onder dezelfde voorwaarden als die welke in het kader van de DOD-overeenkomst zijn opgelegd.*"

(475) *In de tweede plaats* heeft de Commissie volgens Corsica Ferries de extra retourvaarten niet meegenomen in haar analyse van de capaciteit uit de DOD-overeenkomsten ten opzichte van de behoefte aan openbare diensten. Aangezien deze extra retourvaarten zijn bedoeld om tegemoet te komen aan pieken in de vraag, hadden ze moeten worden meegenomen om de minimale vervoerscapaciteit per overtocht te bepalen die in het kader van de DOD-overeenkomsten is opgelegd.

(476) *In de derde plaats* betwist Corsica Ferries het eerste onderzoek door de Commissie met betrekking tot het feit dat in de DOD-overeenkomsten geen verplichting is opgenomen om gebruik te maken van ro-pax-schepen ([180]).

(477) Corsica Ferries stelt dat het aantal van twaalf passagiers het verschil maakt tussen i) passagiersschepen die ook goederen kunnen vervoeren (ro-pax) en ii) vrachtschepen (ro-ro), waarvan de capaciteit voor passagiersvervoer beperkt is tot twaalf passagiers ([181]).

(478) Corsica Ferries meent dat de verplichting om ro-pax-schepen in te zetten weliswaar niet uitdrukkelijk in de DOD-overeenkomsten is opgenomen, maar wel noodzakelijkerwijs het gevolg is van de minimumcapaciteit die krachtens bijlage 1 bij de DOD-overeenkomsten is opgelegd en voor elke overtocht in acht moest worden genomen. In feite hebben de Franse autoriteiten het gebruik van ro-pax opgelegd en het gebruik van ro-ro uitgesloten door voor de verbinding Marseille-Ajaccio een minimumcapaciteit van 18 passagiers op te leggen (vier medische passagiers en 14 begeleiders van goederenvervoer) en voor de verbinding Marseille-Bastia een minimumcapaciteit van 24 passagiers (5 medische passagiers en 19 begeleiders van goederenvervoer).

(479) De verplichting voor de concessiehouders om vrijwel altijd meer dan twaalf passagiers per overtocht te kunnen vervoeren, waarbij het gebruik van ro-ro-schepen is uitgesloten, is dus niet gerechtvaardigd en volgens Corsica Ferries onevenredig.

5.1.3. *Niet-naleving van het tweede Altmark-criterium*

(480) Volgens Corsica Ferries moet volgens het tweede Altmark-criterium, dat tot doel heeft ervoor te zorgen dat de compensatie op een betrouwbare en controleerbare manier wordt berekend, onder meer aan twee voorwaarden worden voldaan: i) de parameters voor de berekening van de compensatie moeten volgens een transparante procedure worden vastgesteld, en ii) ze moeten objectief van aard zijn.

(481) Corsica Ferries merkt *in de eerste plaats* op dat de parameters van de compensatie niet op transparante wijze zijn vastgesteld.

(482) Zij merkt op dat de gegadigden tijdens de aanbestedingsprocedure van de DOD-overeenkomsten de volledige vrijheid kregen om de verdeelsleutels voor de berekening van de financiële compensatie vast te stellen, en dat bijlage 9 bij de DOD-overeenkomsten, die een specifiek schema bevat met voor elke uitgave van de concessiehouders het percentage dat aan de DAEB-activiteit werd toegewezen, helemaal niet is bekendgemaakt. Bij gebrek aan voldoende transparantie van Frankrijk is het voor Corsica Ferries dus feitelijk onmogelijk om de gebruikte verdeelsleutels naar behoren te controleren en te bekritiseren.

(483) Ook spreekt Corsica Ferries haar afkeuring uit over het gebrek aan transparantie met betrekking tot de door de Franse autoriteiten uitgevoerde analyse van de verdeelsleutels die door de concessiehouders werden voorgesteld, ook in het inleidingsbesluit. Volgens Corsica Ferries levert dit gebrek aan transparantie, gelet op het beginsel van hoor en wederhoor, een ernstige moeilijkheid op, die de belanghebbenden belet hun opmerkingen naar behoren in te dienen.

(484) *In de tweede plaats* is Corsica Ferries van mening dat de parameters voor de berekening van de compensatie niet objectief zijn.

([180]) Ter herinnering: in overweging 343 van het inleidingsbesluit geeft de Commissie het volgende aan: "*de noodzaak om ro-pax-schepen te gebruiken (dat wil zeggen: schepen die meer dan twaalf passagiers kunnen vervoeren) is geen verplichting die is opgenomen in de DOD-overeenkomsten. Dit maakt het mogelijk om de dienst te exploiteren met een vloot die bestaat uit zowel ro-pax- als ro-ro-schepen. Het feit dat het gebruik van ro-pax-schepen in termen van kapitaal- en exploitatiekosten duurder zou kunnen zijn dan ro-ro-schepen, is irrelevant indien de behoefte aan openbare diensten voor goederenvervoer ertoe leidt dat een aantal passagiers (inclusief begeleiders van goederenvervoer) wordt vervoerd dat het gebruik van ro-pax-schepen noodzakelijk maakt.*"

([181]) Volgens voorschrift 2 van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1 november 1974 (het "Solas-verdrag") wordt een passagiersschip gedefinieerd als elk schip dat meer dan twaalf passagiers kan vervoeren, terwijl een vrachtschip wordt gedefinieerd als een schip dat geen passagiersschip is en dus een vervoerscapaciteit heeft van minder dan twaalf passagiers.

(485) Corsica Ferries merkt allereerst op dat uit de informatie in het inleidingsbesluit blijkt dat de verdeelsleutels die door de concessiehouders worden gebruikt per kostenpost variëren, afhankelijk van de betreffende zeeverbindingen. Volgens Corsica Ferries zijn deze variaties echter niet logisch, aangezien i) de openbaredienstverplichtingen in elke DOD-overeenkomst van dezelfde aard zijn (alleen de omvang ervan varieert per haven) en ii) voor alle openbaredienstverplichtingen hetzelfde type schip moet worden gebruikt (in dit geval ro-pax).

(486) Corsica Ferries verwijst in dit verband naar het onderzoek van 21 april 2024 dat BRG in opdracht van Corsica Ferries heeft uitgevoerd ("BRG-onderzoek 3"). Dit onderzoek heeft betrekking op de economische analyse van de wijze van vaststelling van de compensatie in het kader van de DOD-overeenkomsten. Volgens dit onderzoek verschilden de verdeelsleutels in de oorspronkelijke inschrijvingen van de concessiehouders tussen de verschillende gegadigden, terwijl het om dezelfde verbinding ging en de behoefte aan openbare diensten in beide gevallen gelijk was. Daarentegen blijkt uit BRG-onderzoek 3 dat Corsica Linea in haar oorspronkelijke inschrijvingen voor alle verbindingen min of meer dezelfde verdeelsleutels gebruikte, ook al verschilde de omvang van de DAEB-activiteiten en de commerciële diensten aanzienlijk tussen de verschillende routes. Uit deze variaties blijkt dus dat de gebruikte verdeelsleutels het aandeel DAEB en commerciële activiteiten in de kosten van de concessiehouders niet of althans niet systematisch weerspiegelen.

(487) In BRG-onderzoek 3 wordt in meer algemene zin uitgelegd dat het weliswaar mogelijk is de kosten in de boekhouding aan te wijzen, maar dat dergelijke toewijzingen altijd enigszins willekeurig zijn en niet in overeenstemming zijn met de economische realiteit. In ieder geval moeten veronderstellingen inzake kostentoerekening *ten minste* vergezeld gaan van analyses om de geldigheid ervan aan te tonen.

(488) Daarnaast bekritiseert Corsica Ferries specifiek de verdeelsleutels die zijn gebruikt voor de DOD-overeenkomsten met betrekking tot de verbindingen Marseille-Propriano, Marseille-Porto-Vecchio en Marseille-L'Île-Rousse.

(489) Wat de verbinding Marseille-Propriano betreft, stelt Corsica Ferries dat een verdeelsleutel waarmee 100 % van de kosten aan de DAEB wordt toegewezen niet voldoende gerechtvaardigd en redelijk is, aangezien de door Corsica Linea gebruikte schepen systematisch de minimale passagierscapaciteit per overtocht overschrijden. Met andere woorden: 100 % van de exploitatiekosten van deze schepen wordt gesubsidieerd door Frankrijk, terwijl slechts een klein deel van de aangeboden capaciteit wordt ingezet voor de behoefte aan openbare diensten.

(490) Hetzelfde geldt voor de twee andere verbindingen, waarvoor de concessiehouders ro-pax-schepen met een veel grotere passagierscapaciteit hebben ingezet, ook al had voor de minimumcapaciteit van negen (L'Île-Rousse) en elf passagiers (Porto-Vecchio) per overtocht vanzelfsprekend tot de inzet van een ro-ro-schip moeten leiden. Volgens Corsica Ferries kon de Commissie echter niet negeren dat de inzet van ro-pax-schepen, in plaats van ro-ro-schepen, de kapitaal- en exploitatiekosten aanzienlijk verhoogt, wat leidt tot een te hoge raming van het compensatiebedrag voor de openbare dienst dat aan concessiehouders wordt betaald. In beide gevallen merkt Corsica Ferries ook op dat de gebruikte verdeelsleutels voor iedere kostenpost 60 tot 75 % bedragen, hetgeen kennelijk onevenredig en ongerechtvaardigd lijkt voor de openbaredienstverplichtingen voor deze verbindingen.

(491) Ten slotte betwist Corsica Ferries de objectiviteit en redelijkheid van de door de Franse autoriteiten gehanteerde methode voor de toewijzing van de indirecte kosten. Deze methode betekent volgens hen dat de indirecte kosten "*uitsluitend naar rato van de capaciteit (uitgedrukt in m³ volume) die op het schip is gereserveerd voor de activiteiten van de DAEB*" aan de DAEB worden toegewezen. Corsica Ferries plaatst in dit verband vraagtekens bij het feit dat de toewijzingsmethode uitsluitend wordt vastgesteld op basis van de capaciteit in m³, terwijl de openbaredienstverplichtingen ook betrekking hebben op passagiersvervoer. Om ervoor te zorgen dat alleen de kosten die rechtstreeks verband houden met de uitvoering van de DAEB in aanmerking worden genomen, moeten de verdeelsleutels de daadwerkelijke verhouding weerspiegelen van de benodigde capaciteit voor passagiersvervoer ten opzichte van de totale capaciteit van de door de concessiehouders ingezette schepen.

5.1.4. *Niet-naleving van het derde Altmark-criterium*

(492) Corsica Ferries is van mening dat de DOD-overeenkomsten om vier redenen leiden tot overcompensatie voor de begunstigden.

5.1.4.1. Het gebruik van de kostentoerekeningsmethode om de compensatie in het kader van de DOD-overeenkomsten te berekenen is in casu niet gemotiveerd

(493) Corsica Ferries betwist de keuze van de Franse autoriteiten voor de kostentoerekeningsmethode om de kosten te berekenen die rechtstreeks verband houden met de uitvoering van de DAEB. Zij is van mening dat deze keuze niet is gemotiveerd door Frankrijk en niet wordt geanalyseerd in het inleidingsbesluit.

(494) *In de eerste plaats* wijst Corsica Ferries erop dat een DAEB- compensatie in beginsel moet worden berekend op basis van de methode van vermeden kosten; alleen wanneer het gebruik van deze methode onmogelijk of ongeschikt is, kan de kostentoerekeningsmethode worden gebruikt. De onmogelijkheid of ongeschiktheid van de methode van vermeden kosten moet door de nationale autoriteiten naar behoren worden gemotiveerd en door de Commissie worden geverifieerd.

(495) Corsica Ferries is van mening dat de Franse autoriteiten in dit geval geen enkele motivering hebben aangevoerd. Evenzo worden in het inleidingsbesluit geen vraagtekens geplaatst bij de relevantie van de kostentoerekeningsmethode en de motivering voor het niet gebruiken van de methode van vermeden kosten. Alleen dit is al een kennelijke beoordelingsfout van de Franse autoriteiten en een onjuiste rechtsopvatting van de Commissie.

(496) *In de tweede plaats* meent Corsica Ferries dat de methode van vermeden kosten in dit geval had moeten worden gebruikt, omdat deze methode niet ongeschikt was. Volgens Corsica Ferries had alleen met deze methode de ontvangst van overcompensatie door de begunstigden van de DOD-overeenkomsten kunnen worden voorkomen, en wel om de volgende redenen:

— met de methode van vermeden kosten hoeft er geen kostentoewijzing plaats te vinden tussen de openbaredienstverplichtingen en de andere activiteiten van de concessiehouder, waardoor willekeur in verband met een dergelijke toewijzing wordt voorkomen;

— met de methode van vermeden kosten zijn er geen voorafgaande ramingen van de volumes DAEB- en niet-DAEB-activiteiten nodig om de kosten volgens de kostentoerekeningsmethode toe te wijzen, en bestaat er geen risico van verkeerde ramingen van dergelijke toewijzingen die kunnen leiden tot een te hoge schatting van de te compenseren kosten;

— de methode van vermeden kosten is gebaseerd op een algemene beoordeling van alle activiteiten van de concessiehouder (DAEB en niet-DAEB), zodat de concessiehouder geen strategische keuzes kan maken om zijn efficiëntiewinst buiten het toepassingsgebied van de DAEB te maximaliseren.

(497) Het gebruik van de methode van vermeden kosten was des te noodzakelijker omdat bij de kostentoerekeningsmethode geen rekening wordt gehouden met extra winsten die buiten het kader van de DAEB worden behaald, maar wel het gevolg zijn van de uitvoering van die DAEB. Corsica Ferries wijst er namelijk op dat de begunstigden van de DOD-overeenkomsten verklaren zonder DOD-overeenkomsten niet bereid te zijn geweest om commerciële diensten aan te bieden. Dit betekent dat alle commerciële activiteiten die door deze begunstigden worden uitgevoerd in het kader van de DOD-overeenkomsten, zonder DAEB niet zouden zijn uitgevoerd. De inkomsten uit deze activiteiten zijn dus het gevolg van de toekenning van de DOD-overeenkomsten. Met de methode van vermeden kosten hadden deze inkomsten kunnen worden meegenomen bij de berekening van de compensatie, zonder dat dit voor de begunstigden van de DOD-overeenkomsten een onevenredig voordeel zou opleveren.

(498) Tot slot was de methode van vermeden kosten volgens Corsica Ferries noodzakelijk vanwege de onevenredigheid van de in de DOD-overeenkomsten vastgestelde openbaredienstverplichtingen, waardoor de begunstigden van de DOD-overeenkomsten een capaciteit moesten aanbieden die groter was dan de behoefte aan openbare diensten.

5.1.4.2. Bij de kostentoerekeningsmethode had in ieder geval rekening moeten worden gehouden met de winst die de begunstigden van de DOD-overeenkomsten behaalden met niet-DAEB-activiteiten

(499) Corsica Ferries wijst erop dat volgens punt 32 van de DAEB-kaderregeling rekening moet worden gehouden met buitensporige winsten die voortvloeien uit bijzondere of uitsluitende rechten, zelfs wanneer deze verband houden met andere activiteiten.

(500) Volgens Corsica Ferries voorzien de DOD-overeenkomsten weliswaar niet in exclusieve rechten voor de begunstigden, maar leiden ze hier feitelijk wel toe, en wel om drie redenen:

— de openbaredienstverplichtingen in de DOD-overeenkomsten staan niet in verhouding tot de werkelijke behoeften aan openbare diensten;

— de begunstigden van de DOD-overeenkomsten ontvangen aanzienlijke overheidssubsidies, terwijl andere zeevervoerders die in het kader van de ODV-regeling actief zijn, dergelijke subsidies niet ontvangen;

— de ODV-regeling ontmoedigt scheepvaartmaatschappijen om zeeverbindingen tussen de haven van Marseille en de Corsicaanse havens te exploiteren die in concurrentie zouden zijn met de begunstigden van de DOD-overeenkomsten.

(501) Corsica Ferries wijst er in dit verband op dat de feitelijke exclusieve rechten herhaaldelijk zijn vastgesteld door: de mededingingsraad in zijn Besluit nr. 06-MC-03 van 11 december 2006; de mededingingsautoriteit in haar advies nr. 12-A-07 van 17 februari 2012; de Commissie in haar besluit SA.22843 van 2 mei 2013 en herhaald in het advies van de mededingingsautoriteit van 17 november 2020 ([182]). Corsica Ferries is van mening dat deze conclusies nog steeds gelden en wijst erop dat voor de verbindingen Marseille-Corsica nog altijd geen concurrerend aanbod is ontstaan sinds de markt voor scheepvaartverbindingen met Corsica in 1996 voor concurrentie is opengesteld.

(502) Volgens Corsica Ferries moet dus een van de volgende twee conclusies worden getrokken:

— het feit dat er al dertig jaar geen sprake is van daadwerkelijke concurrentie voor de verbindingen met de haven van Marseille bewijst dat de DOD-overeenkomsten toetredingsdrempels vormen die hun begunstigden exclusieve rechten verlenen om de zeeverbindingen tussen Corsica en Marseille te exploiteren, inclusief de bijkomende commerciële activiteiten. Deze commerciële activiteiten moeten dan ook in aanmerking worden genomen bij de kostentoerekeningsmethode;

— de concurrentie voor de verbindingen Marseille-Corsica heeft zich ontwikkeld via de verbindingen Toulon-Corsica, in welk geval moet worden geconcludeerd dat de zeevervoersdiensten die worden geëxploiteerd vanuit de havens van Toulon en Marseille één en dezelfde markt vormen en er dus geen behoefte is aan een openbare dienst.

5.1.4.3. De bepalingen in de DOD-overeenkomsten zijn ontoereikend om elk risico op overcompensatie uit te sluiten

(503) *In de eerste plaats* meent Corsica Ferries dat artikel 40 van de DOD-overeenkomsten, dat bedoeld is om ervoor te zorgen dat een eventuele overcompensatie boven op de redelijke winst door de concessiehouders wordt terugbetaald, ontoereikend is. Deze bepaling is namelijk beperkt tot de DAEB, terwijl de marges op de bijkomende commerciële activiteiten buiten beschouwing worden gelaten.

(504) *In de tweede plaats* verwijst Corsica Ferries naar BRG-onderzoek 3, waarin het voorlopige standpunt van de Commissie wordt betwist om de berekening van de redelijke winst op basis van de courante inkomsten vóór aftrek van belastingen en niet op basis van het rendement op kapitaal van de begunstigden goed te keuren, aangezien de courante inkomsten vóór aftrek van belastingen gemakkelijker uit de boekhoudkundige gegevens zouden kunnen worden afgeleid dan het rendement op kapitaal. Uit BRG-onderzoek 3 blijkt echter dat de gegevens met betrekking tot de kosten van de DAEB niet eenvoudig zijn op te maken uit de winst-en-verliesrekening van de begunstigden, maar dat hiervoor juist een twijfelachtige toewijzing van de verschillende kostenposten tussen DAEB- en niet-DAEB-activiteiten is vereist.

([182]) Corsica Ferries verwijst naar punt 348 van het advies van de mededingingsautoriteit van 17 november 2020, waarin staat: "*het feit dat bepaalde factoren nog altijd in stand worden gehouden, verklaart waarom het aanzienlijke concurrentievoordeel dat de delegatiehouders van de openbare dienst genieten, ertoe kan bijdragen dat er feitelijk exclusieve rechten aan hen worden verleend voor de verbindingen tussen Marseille en Corsica*."

(505) *In de derde plaats* is artikel 35.1 van de DOD-overeenkomsten, waarin wordt bepaald dat de verdeelsleutels voor de looptijd van de overeenkomsten vastliggen, onder voorbehoud van een controle achteraf waaruit een (terug te betalen) verschil blijkt met de sleutels die uit de exploitatie zouden voortvloeien, kennelijk ontoereikend, aangezien i) het begrip "sleutel die voortvloeit uit de exploitatie" niet is gedefinieerd ([183]) en ii) het buitenkanseffect van het mechanisme van de verdeelsleutels zelf niet volledig kan worden geneutraliseerd. In BRG-onderzoek 3 wordt er in dit verband op gewezen dat in artikel 35.1 van de DOD-overeenkomsten wordt bepaald dat de begunstigden van de DOD-overeenkomsten de helft van het verschil tussen de vooraf en achteraf berekende compensatie mogen houden (tot maximaal 5 % van de initiële compensatie).

(506) *In de vierde plaats* is Corsica Ferries van mening dat artikel 32 van de DOD-overeenkomsten, dat tot doel heeft de winst uit de bijkomende commerciële activiteiten te verminderen, overcompensatie niet voorkomt, aangezien deze winst kan worden gebruikt voor investeringen van de begunstigden van de DOD-overeenkomsten. De begunstigden van de DOD-overeenkomsten zouden dus een voordeel ontvangen (in de vorm van investeringssteun gelijk aan het bedrag van de geïnvesteerde bijkomende wist), hetgeen onrechtmatige staatssteun zou vormen die losstaat van de compensatie die in het kader van de DOD-overeenkomsten wordt betaald.

(507) *Tot slot* is Corsica Ferries van mening dat in geen enkele bepaling in de DOD-overeenkomsten rekening wordt gehouden met de extra vergoeding die de begunstigden mogelijk ontvangen uit hoofde van de kapitaalwinst op hun schepen, noch bij de berekening van de compensatie, noch bij de wijze van controle van de redelijke winst.

(508) Corsica Ferries verwijst in dit verband naar BRG-onderzoek 3, waarin twee opmerkingen worden gemaakt.

(509) Ten eerste is de door de begunstigden van de DOD-overeenkomsten ontvangen compensatie veel hoger dan de economische waardevermindering van de schepen. De aan de concessiehouders betaalde subsidie omvat een component voor de investeringskosten, die overeenkomt met de afschrijvingskosten en/of leasingkosten en/of kosten voor de bevrachting van het schip dat voor de uitvoering van de DAEB wordt ingezet. Volgens BRG-onderzoek 3 overschrijdt de economische levensduur van schepen de afschrijvingstermijn of standaardleaseperiode echter aanzienlijk ([184]). Bijgevolg is de compensatie die de begunstigden van de DOD-overeenkomsten uit hoofde van de FCI ontvangen, elk jaar hoger dan het geregistreerde verlies aan economische waarde.

(510) Daarnaast wordt in BRG-onderzoek 3 aangegeven dat de DOD-overeenkomsten niet voorzien in een controlemechanisme voor de kapitaalwinst die de begunstigden van de DOD-overeenkomsten op schepen zouden kunnen behalen. Hoewel artikel 51 van de DOD-overeenkomsten voorziet in de mogelijkheid dat schepen door de CdC worden gekocht tegen een prijs die lager is dan hun marktwaarde (om reeds betaalde subsidies te verrekenen), is een dergelijke aankoop geen vereiste. Aangezien schepen in de DOD-overeenkomsten worden beschouwd als eigendom van de begunstigden van de DOD-overeenkomsten, zijn de begunstigden bovendien niet verplicht hun schepen te verkopen indien de CdC dit zou voorstellen.

(511) Dit zou een reëel risico inhouden dat de begunstigden van de DOD-overeenkomsten na afloop van de DOD-overeenkomsten vanwege de waarde van hun schepen (die geheel of gedeeltelijk zijn gefinancierd met overheidscompensatie) een aanvullende vergoeding ontvangen boven op de vergoeding die voortvloeit uit de uitvoering van de DOD-overeenkomsten. Deze vergoeding wordt niet meegenomen bij de berekening van de redelijke winst (artikel 39 van de DOD-overeenkomsten) en is niet onderhevig aan de bepaling inzake controle van de redelijke winst uit artikel 40 van de DOD's.

5.1.4.4. De indexeringsformule van de FCE is kennelijk onjuist

(512) Corsica Ferries verwijst naar BRG-onderzoek 3, waarin wordt gewezen op een fout in de indexeringsformule die de Franse autoriteiten hebben gebruikt om het jaarlijkse bedrag van de FCE te berekenen (overweging 301).

([183]) In BRG-onderzoek 3 blijkt in dit verband dat deze bepaling, om een buitenkanseffect en overcompensatie te voorkomen, zou moeten leiden tot een verhoging achteraf van de aan commerciële activiteiten toegewezen kosten om de commerciële winst terug te brengen tot het niveau van een redelijke winst.

([184]) Zo blijkt uit BRG-onderzoek 3 dat de vloot van Corsica Ferries schepen omvat die meer dan vijftig jaar geleden in gebruik zijn genomen, en dat volgens de gegevens van Corsica Ferries wereldwijd 31 % van de ro-pax-schepen ouder is dan veertig jaar en 17 % ouder is dan vijftig jaar. In BRG-onderzoek 3 wordt aangegeven dat de afschrijvingstermijn van schepen en de standaardleaseperiode daarentegen veel korter zijn. Uit de boekhouding van La Méridionale over 2022 blijkt bijvoorbeeld dat voor schepen een afschrijvingstermijn van twintig jaar wordt gehanteerd en dat voor een van de schepen uit haar vloot een leaseperiode van vijftien jaar geldt.

(513) Volgens BRG-onderzoek 3 wordt het jaarlijkse bedrag van de FCE namelijk niet voor elk jaar afzonderlijk berekend op basis van een specifieke verdeelsleutel voor de kosten, maar wordt dit bedrag berekend voor het jaar 2023 en vervolgens geïndexeerd op basis van de consumentenprijsindex. Volgens BRG-onderzoek 3 is deze formule onjuist, omdat deze impliceert dat de stijging van de FCE tussen de jaren N en N+1 niet gelijk is aan 85 % van de prijsstijging tussen deze twee jaren, zoals de DOD-overeenkomsten suggereren, maar aan 85 % van de totale cumulatieve prijsstijging tussen het jaar 2023 en het jaar N+1. De stijging van de FCE die tussen 2029 en 2030 zou voortvloeien uit de toepassing van de formule, zou dan niet de prijsstijging tussen deze twee jaren weerspiegelen, maar de totale prijsstijging tussen 2023 en 2030, dat wil zeggen over een periode van zeven jaar ([185]).

5.1.5. *Niet-naleving van het vierde Altmark-criterium*

(514) In haar opmerkingen over het inleidingsbesluit verwijst Corsica Ferries volledig naar de klacht, waarin zij stelt dat de steunmaatregelen niet voldoen aan het vierde Altmark-criterium. Corsica Ferries stelt dat de aanbestedingsprocedure voor de DOD-overeenkomsten het niet mogelijk maakte om onder transparante en niet-discriminerende voorwaarden de gegadigden te selecteren die de dienst tegen de laagste kosten konden aanbieden, onder meer om de volgende drie redenen.

(515) Corsica Ferries voert *ten eerste* aan dat er sprake was van verschillende "toetredingsdrempels" die de bestaande concessiehouders bevoordeelden en hen ervan weerhielden naar behoren een inschrijving in te dienen. Corsica Ferries wijst op het bestaan van twee toetredingsdrempels in de onderhavige zaak.

(516) Om te beginnen wijst zij op de zeer korte periode tussen de datum van toekenning van de DOD-overeenkomsten (21 december 2022) en de aanvangsdatum van de diensten (1 januari 2023), terwijl in het geval van zeevervoer een periode van ten minste zes maanden tussen deze twee data noodzakelijk is om tijdig reserveringen te kunnen maken en de vloot te kunnen herindelen om aan de vereisten van de openbare dienst te voldoen. Volgens Corsica Ferries heeft een dergelijke korte periode tussen de datum van toekenning van de DOD-overeenkomsten en de aanvangsdatum van de diensten de bestaande concessiehouders onvermijdelijk bevoordeeld en de deelname van andere concurrenten beperkt.

(517) Vervolgens merkt Corsica Ferries op dat er sprake was van technische vereisten die niet verklaarbaar waren vanuit de behoeften aan openbare diensten en die mogelijk hebben geleid tot een beperking van het aantal gegadigden dat aan de aanbestedingsprocedure deelnam. Corsica Ferries verwijst naar het feit dat de gegadigden geen ro-ro-schepen in plaats van ro-pax-schepen konden aanbieden. Bovendien moesten gegadigden tijdens de aanbestedingsprocedure voor DOD-overeenkomsten volgens Corsica Ferries één of twee extra schepen per perceel ([186]) ter beschikking stellen om te voldoen aan de vereisten van herprogrammeerbare en extra retourvaarten, die tijdens de uitvoering van de DOD-overeenkomsten op verzoek van de concessiegever werden uitgevoerd met een kennisgevingstermijn van ten minste één week. Volgens Corsica Ferries kwam dit er feitelijk op neer dat de gegadigden gedurende de volledige looptijd van de DOD-overeenkomsten te allen tijde zeven extra schepen beschikbaar moesten stellen, zonder enige garantie dat deze daadwerkelijk zouden worden gebruikt en zonder de mogelijkheid voor de exploitant om deze schepen voor andere diensten in te zetten (aangezien de schepen op ieder moment moesten kunnen worden ingezet voor de retourvaarten). Deze beperking vormde de belangrijkste reden waarom Corsica Ferries niet heeft deelgenomen aan de aanbestedingsprocedure voor DOD-overeenkomsten.

(518) *In de tweede plaats* meent Corsica Ferries dat de gunningscriteria voor de inschrijvingen het niet mogelijk maakten om de gegadigde te selecteren die in staat was de dienst tegen de laagste kosten uit te voeren. Corsica Ferries verklaarde dat de financiële compensatie slechts voor 20 % meewoog als gunningscriterium voor de inschrijvingen, waardoor de aanbestedingsprocedure volgens haar niet was gebaseerd op de inschrijving met de meest voordelige prijs.

(519) *Tot slot* stelt Corsica Ferries dat uit het geringe aantal gegadigden dat aan de aanbestedingsprocedure voor de DOD-overeenkomsten deelnam (één of twee gegadigden per perceel) blijkt dat er geen sprake was van echte concurrentie.

([185]) In BRG-onderzoek 3 wordt voorgesteld om FCE(n) te vervangen door FCE 2023, of om I(2023) te vervangen door I(n) in de formule in de DOD-overeenkomsten.

([186]) Corsica Ferries stelt dat voor elk van de vijf percelen twee schepen moesten worden ingezet om de vaste retourvaarten uit te voeren die zijn vastgelegd in de DOD-overeenkomsten, plus één of twee extra schepen (afhankelijk van het perceel) om op ieder moment herprogrammeerbare en extra retourvaarten te kunnen uitvoeren op verzoek van de CdC.

(520) Subsidiair stelt Corsica Ferries dat Frankrijk vooraf geen analyse heeft gemaakt van de kosten die een gemiddelde, goed beheerde en goed uitgeruste onderneming zou hebben gemaakt om de dienst uit te voeren teneinde het bedrag van de compensatie vast te stellen.

5.1.6. *Niet-naleving van de concessierichtlijn*

(521) Corsica Ferries wijst erop dat zij in de klacht stelt dat de steunmaatregelen niet verenigbaar zijn met de interne markt, omdat ze in strijd zijn met de bepalingen van de concessierichtlijn. Corsica Ferries wijst op twee bezwaren: ten eerste een schending van de beginselen van gelijke behandeling, non-discriminatie en transparantie, en ten tweede een te lange looptijd van de DOD-overeenkomsten.

(522) Wat het eerste bezwaar betreft, stelt Corsica Ferries allereerst dat zij te maken had met twee belemmeringen waardoor zij geen inschrijving kon indienen (overwegingen 516 en 517). Daarnaast merkt zij op dat de Franse autoriteiten de minimumkenmerken van de aanbestedingsprocedure voor elk perceel hebben gewijzigd, waardoor inschrijvingen werden geselecteerd die niet voldeden aan de technische vereisten van bijlage 1 bij de DOD-overeenkomsten.

(523) Wat het tweede bezwaar betreft, betoogt Corsica Ferries dat de looptijd van de DOD-overeenkomsten niet gerechtvaardigd was, gelet op het gebrek aan investeringen die ten laste kwamen van de begunstigden van de DOD-overeenkomsten.

(524) In haar opmerkingen over het inleidingsbesluit reageert Corsica Ferries op twee punten, namelijk i) de mogelijke wijziging van de minimumvereisten door de Franse autoriteiten tijdens de aanbestedingsprocedure, en ii) de te lange looptijd van de DOD-overeenkomsten.

5.1.6.1. Over de wijziging van de minimumkenmerken tijdens de procedure, de selectie van inschrijvingen die niet aan de vereisten voldeden en de discriminerende aard van de aanbestedingsprocedure van de DOD-overeenkomsten

(525) In de klacht wijst Corsica Ferries erop dat in artikel 37 van de concessierichtlijn wordt bepaald dat wanneer een concessiegever minimumvereisten vaststelt in het kader van een aanbestedingsprocedure, de gegadigden verplicht zijn hieraan te voldoen. De concessiegever is op zijn beurt verplicht elke inschrijving af te wijzen die niet aan deze minimumkenmerken voldoet.

(526) Corsica Ferries legt uit dat in bijlage 1 bij de DOD-overeenkomsten de technische vereisten stonden waaraan de gegadigden volledig moesten voldoen. Deze technische vereisten omvatten het aantal herprogrammeerbare en extra retourvaarten dat de concessiehouder op verzoek van de CdC moest uitvoeren. Deze herprogrammeerbare en extra retourvaarten konden op dezelfde dag, op dezelfde route en op verschillende routes tegelijk plaatsvinden, en moesten voldoen aan alle technische vereisten van bijlage 1 bij de DOD-overeenkomsten, met inbegrip van de aankomst- en vertrektijden en de vervoerscapaciteit van de schepen. Corsica Ferries meent derhalve dat de gegadigden moesten beschikken over schepen waarmee ze voor elk van de percelen waarvoor ze een inschrijving indienden, tegelijkertijd aan alle eisen van bijlage 1 bij de DOD-overeenkomsten konden voldoen, met inbegrip van de herprogrammeerbare en extra retourvaarten.

(527) Volgens Corsica Ferries beschikten de concessiehouders echter niet over alle schepen om alle routes te kunnen exploiteren waarvoor zij, alleen of in combinatie, een inschrijving hadden ingediend. Dit is vastgesteld op basis van het rapport van Frankrijk waarin de oorspronkelijke inschrijvingen werden geanalyseerd. Volgens Corsica Ferries wordt in dit rapport vermeld dat de gegadigden zelf de dag bepaalden waarop herprogrammeerbare en extra retourvaarten werden uitgevoerd, en dat zij bovendien het aantal van dergelijke retourvaarten verminderden. Ook pasten ze zelf de tijden aan van de overtochten op zondag en maandag, en in de winterperiode. Tot slot zetten zij voor de herprogrammeerbare en extra retourvaarten schepen in die niet voldeden aan alle vereisten van bijlage 1 bij de DOD-overeenkomsten.

(528) Volgens Corsica Ferries hebben de Franse autoriteiten ingestemd met een wijziging van de minimumkenmerken tijdens de onderhandelingen, wat in strijd is met het beginsel van transparantie en gelijke behandeling van de gegadigden. Een dergelijke wijziging was volgens Corsica Ferries niet toegestaan, omdat het volgens jurisprudentie van het Hof van justitie slechts bij wijze van uitzondering mogelijk is dat de concessiegever de mogelijkheid krijgt om de minimumkenmerken te corrigeren of aan te vullen. Dit is alleen mogelijk wanneer de minimumkenmerken "*slechts moeten worden verduidelijkt of om kennelijke materiële fouten te corrigeren, mits alle gegadigden daarvan in kennis worden gesteld*" ([187]). Dat is hier echter niet het geval. Bovendien stelt Corsica Ferries dat uit de jurisprudentie van het Hof hoe dan ook blijkt dat wijzigingen, mochten ze worden aanvaard, alleen konden worden aangebracht vóór de indiening van de inschrijvingen door de gegadigden, hetgeen hier evenmin het geval was.

(529) Volgens Corsica Ferries waren deze wijzigingen voor haar extra schadelijk, omdat zij het OTC specifiek vragen had gesteld over de technische vereisten in bijlage 1 bij de DOD-overeenkomsten (vervoerscapaciteit, tijden, cabines voor personen met beperkte mobiliteit) en de operationele en economische voorwaarden voor de uitvoering van herprogrammeerbare en extra retourvaarten. Volgens Corsica Ferries antwoordde het OTC dat de technische vereisten in bijlage 1 bij de DOD-overeenkomsten een minimumkenmerk waren waarover niet kon worden onderhandeld, en dat de gegadigden een inschrijving moesten indienen die voldeed aan alle technische vereisten van bijlage 1.

(530) Het cumulatieve effect van al deze minimumvereisten die aan gegadigden werden gesteld, heeft Corsica Ferries ervan weerhouden om een inschrijving in te dienen, aangezien de naleving ervan inhield dat i) er een of zelfs twee extra schepen per route moesten worden ingezet voor de uitvoering van de herprogrammeerbare en extra retourvaarten, ii) zonder enige zekerheid over de daadwerkelijke uitvoering die extra retourvaarten of enig zicht op de datum waarop deze moesten worden uitgevoerd en iii) waarbij alleen de extra retourvaarten die daadwerkelijk door de CdC werden aangevraagd en door de concessiehouder werden uitgevoerd, aanleiding zouden geven tot financiële compensatie.

(531) In haar opmerkingen over het inleidingsbesluit stelt Corsica Ferries dat de punten die door Frankrijk zijn aangevoerd en in het inleidingsbesluit zijn uiteengezet ([188]), onjuist zijn.

(532) Corsica Ferries betoogt dat bijlage 1 bij de DOD-overeenkomsten een bijlage was die op grond van het raadplegingsreglement niet kon worden gewijzigd. De gegadigden mochten de technische vereisten in die bijlage dus niet wijzigen. Corsica Ferries wijst er in dit verband op dat het raadplegingsreglement (artikel 2.4 betreffende de minimumkenmerken en artikel 4.1 betreffende de raadplegingsdocumenten) in dezelfde bewoordingen was geformuleerd als die voor de gunning van de DOD-overeenkomsten 2019-2020. In het kader van een geschil over deze DOD-overeenkomsten oordeelde de Raad van State dat "*de technische bijlage met de diensten, opgenomen als bijlage 1 bij het ontwerpcontract, gezien de voorwaarden van artikel 4.1 van het raadplegingsreglement moest worden geacht deel uit te maken van de raadplegingsdocumenten en dus als beschrijving van de verwachte minimumkenmerken*" ([189]).

5.1.6.2. Over de te lange looptijd van de DOD-overeenkomsten

(533) In de klacht geeft Corsica Ferries aan dat de DOD-overeenkomsten niet voorzien in investeringen door de geselecteerde gegadigden, wat betekent dat de looptijd ervan (meer dan vijf jaar) in strijd is met de bepalingen van artikel 18 van de concessierichtlijn. Dit wordt volgens Corsica Ferries met name bevestigd door de verplichting voor de gegadigden om vanaf de indiening van de inschrijvingen de volledige beschikking te hebben over alle schepen die nodig zijn om elk van de scheepvaartroutes uit de DOD-overeenkomsten te exploiteren.

(534) In haar opmerkingen over het inleidingsbesluit betwist Corsica Ferries het voorlopige standpunt van de Commissie dat de looptijd van de DOD-overeenkomsten gerechtvaardigd lijkt gezien het feit dat i) de concessiehouders als gevolg van de DOD-overeenkomsten schepen moeten inzetten die aanzienlijke kapitaalkosten vertegenwoordigen, en ii) er andere contracten voor openbare zeevaartdiensten in Europa bestaan met een looptijd van meer dan zes jaar.

([187]) Arrest van 29 maart 2012, *SAG ELV Slovensko*, C-599/10, ECLI:EU:C:2012:191, punt 40.
([188]) Overwegingen 419 en 423 van het inleidingsbesluit.
([189]) Raad van State, 24 juni 2019, *La Méridionale*, nr. 429407.

(535) *Wat het eerste punt betreft*, is Corsica Ferries van mening dat uit overweging 52 en artikel 18 van de concessierichtlijn blijkt dat een concessieperiode van meer dan vijf jaar alleen gerechtvaardigd kan zijn indien de concessiehouder door de concessiegever zelf verplicht wordt om investeringen te doen. Als de concessiehouder investeringen moet doen die noodzakelijk zijn voor de geconcessioneerde openbare dienst, moet de looptijd van de concessie dus worden bepaald op basis van de afschrijvingstermijn van die investeringen. Volgens Corsica Ferries wordt daarentegen noch in de concessierichtlijn, noch in de jurisprudentie van het Hof vermeld dat de looptijd van een concessie van meer dan vijf jaar kan worden gerechtvaardigd door andere zaken dan investeringen die door de concessiegever worden opgelegd.

(536) Corsica Ferries stelt bovendien dat bovengenoemde bepalingen van de concessierichtlijn te maken hebben met het feit dat de betreffende verplichte investeringen die door de concessiehouder worden gedaan, in beginsel aan het einde van de concessieperiode toekomen aan de concessiegever. De investeringen die de concessiehouder hiervoor moet doen, vormen dus geen eigen vermogen van de concessiehouder dat na afloop van de concessie tot zijn eigendom blijft behoren of onder zijn zeggenschap blijft. In zulke gevallen wordt de looptijd van de concessie zo berekend dat de concessiehouder de verplichte investeringen die hij na afloop van de overeenkomst moet opgeven, economisch kan terugverdienen.

(537) Dit geldt in dit geval echter niet voor de DOD-overeenkomsten, omdat de schepen die door de begunstigden van de DOD-overeenkomsten worden ingezet voor de uitvoering ervan i) niet voortvloeien uit een door de Franse autoriteiten opgelegde investeringsverplichting en ii) eigendom zijn van de begunstigden van de DOD-overeenkomsten, die na afloop van de DOD-overeenkomsten de eigenaar blijven/het genot ervan behouden. In deze situatie en gezien het feit dat er geen investeringen worden opgelegd aan de begunstigden van de DOD-overeenkomsten, is de looptijd van de DOD-overeenkomsten niet gerechtvaardigd.

(538) Corsica Ferries merkt op dat de DOD-overeenkomsten de begunstigden hoe dan ook de mogelijkheid om de investeringskosten van de schepen in de DOD-boekhouding af te schrijven, door middel van een redelijk rendement op het geïnvesteerde kapitaal. Voorts is volgens Corsica Ferries in dit geval duidelijk dat in de parameters van de compensatie geen rekening is gehouden met de restwaarde van de schepen waarover de begunstigden na afloop van de DOD-overeenkomsten vrij blijven beschikken.

(539) *Wat het tweede punt betreft*, is Corsica Ferries van mening dat de door Frankrijk aangevoerde voorbeelden van zeevaartconcessies met een looptijd van meer dan zes jaar in Europa niet van toepassing zijn op de onderhavige zaak. Wat betreft de Noorse zaak die Frankrijk aanvoert, waarin concessieovereenkomsten met een looptijd van tien jaar zijn gesloten, stelt Corsica Ferries dat deze periode gerechtvaardigd was, omdat de concessiehouder in nieuwe schepen moest investeren. De situatie is dus anders dan in het geval van de DOD-overeenkomsten, daar zowel Frankrijk als de Commissie erkennen dat de begunstigden van de DOD-overeenkomsten geen verplichte investeringen hoefden te doen.

5.2. **Opmerkingen van Corsica Linea**

(540) Corsica Linea heeft opmerkingen gemaakt over drie punten: i) of er daadwerkelijk sprake was van een behoefte aan een openbare dienst, ii) of de aanbestedingsprocedure voor de DOD-overeenkomsten in overeenstemming was met het Unierecht inzake concessies en iii) of er aan de begunstigden van de DOD-overeenkomsten geen voordeel is toegekend of, in elk geval, of de DOD-overeenkomsten in overeenstemming waren met het besluit van de Commissie van 20 december 2011 betreffende de toepassing van artikel 106, lid 2, VWEU op staatssteun in de vorm van compensatie voor de openbare dienst, verleend aan bepaalde met het beheer van diensten van algemeen economisch belang belaste ondernemingen (hierna: "DAEB-besluit") ([190]).

5.2.1. *De behoefte aan een openbare dienst*

(541) In haar opmerkingen over het inleidingsbesluit heeft Corsica Linea gereageerd op drie punten die verband houden met het onderzoek naar de behoefte aan een openbare dienst:

— de kwantitatieve niet-substitueerbare vraag naar aangedreven goederenvervoer vanuit de haven van Marseille, die werd geraamd op 80 % van de historische verkeersstroom vanuit die haven;

— de bepaling van de minimumcapaciteiten voor goederenvervoer per overtocht (uitgedrukt in volume) die in het kader van de DOD-overeenkomsten aan de concessiehouders werden opgelegd;

— de substitueerbaarheid van de havens van Ajaccio en Propriano.

([190]) PB L 7 van 11.1.2012, blz. 3.

(542) Corsica Linea geeft aan dat zij het bureau Analysis Group opdracht heeft gegeven om een economisch onderzoek uit te voeren naar deze drie punten (hierna: "het Analysis-onderzoek"). Hieruit komen volgens haar alle feitelijke en economische elementen naar voren op grond waarvan kan worden geconcludeerd dat Frankrijk geen kennelijke fout heeft gemaakt bij het aantonen van de behoefte aan een openbare dienst.

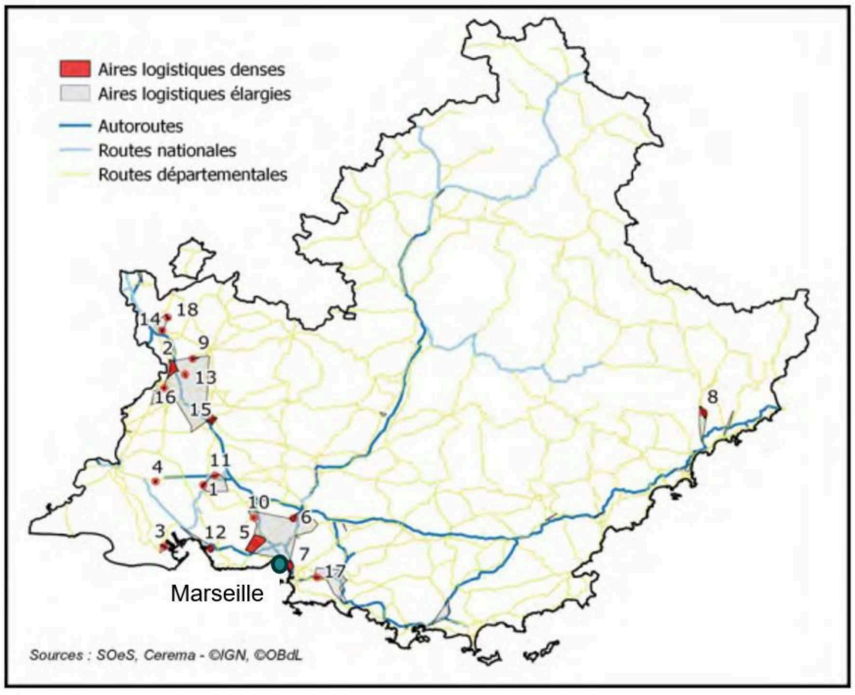
5.2.1.1. Er is geen kennelijke beoordelingsfout gemaakt bij de raming van het aandeel van de vraag naar aangedreven goederenvervoer waarvoor geen alternatief voor de haven van Marseille wordt overwogen

(543) Corsica Linea meent dat de keuze van de continentale haven van vertrek voor goederenvervoer naar Corsica vrijwel uitsluitend wordt bepaald door de ligging van de logistieke bases van vervoerders.

(544) Corsica Linea baseert zich met name op het Analysis-onderzoek, waarin de ligging van de 18 drukste logistieke gebieden in de regio PACA werd onderzocht ([191]). Van deze 18 gebieden was er slechts één gelegen in een gemeente waarvoor Marseille niet de dichtstbijzijnde haven was. Uit het Analysis-onderzoek blijkt dus dat het verdwijnen van het aanbod van goederenvervoer via de haven van Marseille ertoe zou leiden dat de overgrote meerderheid van de vervoerders naar een verder gelegen haven zou moeten uitwijken. Dit zou leiden tot een aanzienlijke stijging van de vervoerskosten, die in het Analysis-onderzoek op gemiddeld 11 % worden geraamd.

Figuur 2

Locatie van logistieke gebieden in Provence-Alpes-Côte d'Azur



Bron: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015, blz. 87.

Aires *logistiques denses* – Drukke logistieke gebieden

Aires logistiques élargies – Uitgebreide logistieke gebieden

Autoroutes – Autosnelwegen

([191]) In het Analysis-onderzoek werd als bron gebruikgemaakt van de Atlas van opslagloodsen en logistieke gebieden in Frankrijk in 2015, blz. 87, online beschikbaar via https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015 (geraadpleegd op 18 oktober 2024).

Routes nationales – Nationale wegen

Routes départementales – Provinciale wegen

Chaque aire logistique est repérée par un numéro – Ieder logistiek gebied wordt aangeduid met een nummer

(545) Om tot deze raming van 11 % te komen, werd in het Analysis-onderzoek een vergelijking gemaakt tussen een rit tussen Salon-de-Provence ([192]) en Marseille, en tussen Salon-de-Provence en Toulon ([193]). Hieruit bleek dat een rit naar Toulon voor vervoerders 75 EUR duurder was. ([194]) Deze kosten zijn voornamelijk te wijten aan i) twee tolwegen tussen Salon-de-Provence en Toulon (die resulteerden in kosten van 35,10 EUR voor Toulon in plaats van 6,90 EUR voor Marseille) en ii) hogere brandstofkosten ([195]).

5.2.1.2. Frankrijk heeft de minimumcapaciteiten voor goederenvervoer in de DOD-overeenkomsten correct bepaald

(546) Corsica Linea stelt dat Frankrijk geen kennelijke fout kan worden verweten bij de vaststelling van de minimumcapaciteit voor goederenvervoer in de DOD-overeenkomsten, aangezien de statistieken voor het jaar 2023 juist aantonen dat deze minimumcapaciteiten regelmatig zijn overschreden, en dit vanaf het eerste jaar van uitvoering van de DOD-overeenkomsten.

(547) Corsica Linea verwijst in dit verband naar het Analysis-onderzoek, waarin de werkelijke hoeveelheden goederen werden geanalyseerd die in 2023 van Marseille naar de havens van Ajaccio en Bastia werden vervoerd. Uit deze analyses blijkt dat de minimumcapaciteit zeer regelmatig lager was dan de volumes die daadwerkelijk door Corsica Linea werden vervoerd ([196]).

5.2.1.3. De havens van Ajaccio en Propriano zijn niet substitueerbaar

(548) Corsica Linea meent dat de bewering van Corsica Ferries dat de havens van Ajaccio en Propriano volledig substitueerbaar zijn, ongegrond is. Volgens Corsica Linea is de analyse van de reistijd de belangrijkste factor die de mededingingsautoriteiten gebruiken om een "klantenareaal" af te bakenen en dus te bepalen of twee concurrerende havens binnen dat klantenareaal onderling substitueerbaar zijn.

(549) Op basis van informatie uit het Analysis-onderzoek, zouden passagiers in veel Corsicaanse gemeenten die tot het klantenareaal van de haven van Propriano behoren, te maken krijgen met aanzienlijk hogere kosten vanwege de langere reistijd naar de haven van Ajaccio in plaats van naar de haven van Propriano ([197]).

([192]) De stad Salon-de-Provence vormt volgens het Analysis-onderzoek het zwaartepunt (met gemiddelde coördinaten) van alle achttien onderzochte drukke logistieke gebieden.

([193]) Voor de berekening van de rit is in het Analysis-onderzoek gebruikgemaakt van de referentiewaarden van de kostensimulator van het nationale wegencomité (voor de berekening van de kosten) en de site Mappy (voor de berekening van de afstanden). De volgende kosten zijn meegenomen in het Analysis-onderzoek: i) de brandstofkosten (waarbij de kosten van het brandstofverbruik werden geraamd op 0,319 EUR/km); ii) de loonkosten van de bestuurder (uitgaande van een totaalbedrag van 17,39 EUR per uur diensttijd voor aan het voertuig toegewezen bestuurders); iii) de tolgelden (waarbij de onderhouds- en reparatiekosten van het voertuig werden geraamd op 0,083 EUR/km), iv) de kosten van slijtage van het voertuig, d.w.z. onderhouds- en reparatiekosten (waarbij de onderhouds- en reparatiekosten van het voertuig werden geraamd op 0,083 EUR/km); en v) de bandenreparatiekosten (waarbij de kosten van bandenreparaties worden geraamd op 0,025 EUR/km).

([194]) De kosten voor aangedreven goederenvervoer vanuit het zwaartepunt van de regio PACA (Salon-de-Provence) bedragen 116 EUR naar de haven van Toulon en 41,14 EUR naar de haven van Marseille. Het gebruik van Toulon in plaats van Marseille, leidt volgens het Analysis-onderzoek gemiddeld tot 2,8 keer hogere kosten voor het vervoer over land.

([195]) In de berekening van het Analysis-onderzoek zijn ook de kosten van zeevervoer opgenomen, maar hierbij werd uitgegaan van dezelfde prijs voor zeevervoer vanuit Toulon en Marseille, d.w.z. 40 EUR per strekkende meter van kaai tot kaai (640 EUR per vrachtwagen, uitgaande van een gemiddelde lengte per vrachtwagen van 16 meter). De kosten van zeevervoer bedragen in deze analyse daarom nul.

([196]) Uit het Analysis-onderzoek blijkt dat de minimumcapaciteit uit de DOD-overeenkomsten regelmatig lager was dan het maximumvolume niet-substitueerbare goederen dat per maand door Corsica Linea werd vervoerd: dit gold in 2023 voor zes van de twaalf maanden voor de route Marseille-Bastia en vijf van de twaalf maanden voor de route Marseille-Ajaccio.

([197]) Volgens de analyse zou een enkele rit vanuit (de omgeving van) Propriano naar de haven van Ajaccio naar schatting ongeveer 8 EUR extra kosten, gebaseerd op brandstofkosten van 1,99 EUR per liter en een auto uit het B-segment met een verbruik van 5,2 liter/100 km).

5.2.2. *Inachtneming van de Unieregels inzake concessies*

5.2.2.1. De korte tijd tussen de aanbesteding en de inzet van de toegewezen schepen, vormde geen drempel voor de inschrijving van Corsica Ferries

(550) Corsica Linea meent dat de korte periode tussen de datum van de gunning van de DOD-overeenkomsten en de aanvang van de diensten, Corsica Ferries niet heeft belet om zich in te schrijven op de aanbestedingsprocedure voor de DOD-overeenkomsten.

(551) *In de eerste plaats* geeft Corsica Linea aan dat de potentiële gegadigden er bij de publicatie van de openbare aanbesteding in het Publicatieblad van de Europese Unie op 6 mei 2022 op zijn gewezen dat de diensten van de DOD-overeenkomsten op 1 januari 2023 van start zouden gaan. De potentiële gegadigden waren dus acht maanden van tevoren op de hoogte van de aanvangsdatum van de diensten. Het feit dat de DOD-overeenkomsten op 1 januari 2023 in werking zouden treden, werd bovendien ook vermeld toen de Franse autoriteiten op 22 januari 2022 begonnen met de raadpleging van de exploitanten. Zo zijn volgens Corsica Linea alle scheepvaartmaatschappijen die een inschrijving konden indienen, vanaf januari 2022 en uiterlijk op 6 mei 2022 in kennis gesteld van de aanvangsdatum van de DOD-overeenkomsten.

(552) *In de tweede plaats* wijst Corsica Linea erop dat in het raadplegingsreglement van 6 mei 2022 werd aangekondigd dat de gegadigden hun biedingen en inschrijvingen uiterlijk op 25 juli 2022 moesten indienen en dat eventuele onderhandelingsbijeenkomsten waren voorzien vanaf augustus 2022. Gegadigden die in juli 2022 een serieuze inschrijving hadden ingediend en verwachtten de aanbesteding te kunnen winnen, hadden dus bijna vijf maanden de tijd om zich voor te bereiden op de inzet van hun vloot op de routes waarop hun inschrijving betrekking had.

(553) *Tot slot* hadden de Franse autoriteiten, daar zij wisten dat alleen Corsica Linea en La Méridionale inschrijvingen en biedingen hadden ingediend bij het verstrijken van de termijn voor het indienen van inschrijvingen (25 juli 2022), zonder de regels van de concessierichtlijn te schenden kunnen besluiten de duur van de onderhandelingen te verlengen en de periode tussen de datum van gunning van de DOD-overeenkomsten en de datum van inwerkingtreding ervan te verkorten. Aangezien Corsica Ferries geen inschrijving op de DOD-overeenkomsten had ingediend, kon de daadwerkelijke duur van de onderhandelingsfase dus niet in strijd zijn met de concessierichtlijn.

5.2.2.2. De herprogrammeerbare en extra retourvaarten waren geen minimumvereisten

5.2.2.2.1. De herprogrammeerbare en extra retourvaarten waren geen minimumvereisten

(554) Corsica Linea wijst erop dat het een aanbestedende dienst krachtens artikel 37 van de concessierichtlijn vrij staat om minimumvereisten vast te stellen, evenals de reikwijdte en inhoud ervan. Alleen de minimumvereisten die door de aanbestedende dienst worden vastgelegd in de raadplegingsdocumenten, moeten in strikte zin als zodanig worden opgevat.

(555) Corsica Linea wijst erop dat deze vereisten zijn vastgelegd in artikel 2.4 van het raadplegingsreglement. Hoewel bijlage 1 bij de DOD-overeenkomsten meer informatie bevatte over de precieze reikwijdte van sommige van deze minimumvereisten, komen bijlage 1 volgens Corsica Linea dus niet in haar geheel een minimumvereiste vormen.

(556) Volgens Corsica Linea leidt deze conclusie tot de volgende vaststellingen.

(557) Wat de extra retourvaarten betreft, merkt Corsica Linea allereerst op dat deze niet in artikel 2.4 van het raadplegingsreglement worden genoemd. Hierin worden alleen "tijden en frequenties van de retourvaarten" vermeld. Bovendien worden de extra retourvaarten in bijlage 1 bij de DOD-overeenkomsten slechts als mogelijkheid genoemd. De daadwerkelijke uitvoering wordt ter beoordeling aan de Franse autoriteiten overgelaten. Er wordt dus niets vermeld over de "tijden" of "frequentie" van de extra retourvaarten dat zou kunnen worden opgevat als minimumvereiste zoals bedoeld in artikel 2.4 van het raadplegingsreglement. Bovendien kan een mogelijke gebeurtenis die zich tijdens de uitvoering van de overeenkomst zou kunnen voordoen en die door een aanbestedende dienst wordt genoemd, volgens Corsica Linea niet worden beschouwd als een minimumvereiste in de zin van artikel 37 van de concessierichtlijn, dat wil zeggen "*voorwaarden en kenmerken (waaronder technische, fysieke, functionele en juridische voorwaarden en kenmerken) waaraan alle inschrijvingen moeten voldoen of die zij moeten bezitten*".

(558) Wat de herprogrammeerbare retourvaarten betreft, merkt Corsica Linea op dat deze noch in artikel 2.4 van het raadplegingsreglement, noch in bijlage 1 worden vermeld. Uit deze bepalingen kan dus niet worden opgemaakt dat er sprake is van specifieke tijden of frequenties met betrekking tot de herprogrammeerbare retourvaarten, die daarom dus ook geen minimumvereiste vormen.

(559) Gezien het feit dat de extra retourvaarten en herprogrammeerbare retourvaarten geen minimumvereisten vormden, kon conform het raadplegingsreglement, in tegenstelling tot wat Corsica Ferries stelt, dus niet worden bepaald dat gegadigden over schepen moesten beschikken die geschikt waren voor deze retourvaarten en specifiek voor de uitvoering ervan moesten worden gebruikt. Volgens Corsica Linea zijn er twee aanvullende redenen die dit bevestigen.

(560) Ten eerste kan het OTC volgens de artikelen 17 en 18 van DOD-overeenkomsten (overwegingen 285-287) weliswaar stoppen met de herprogrammeerbare en extra retourvaarten, maar is aan deze mogelijkheid geen verplichting verbonden om een of meer schepen in te zetten om daarop te reageren ([198]).

(561) Daarnaast zou het economisch gezien niet logisch zijn, zoals Corsica Ferries beweert, dat de aanbestedende diensten de beschikbaarheid van een extra schip zouden hebben opgelegd om tijdig te kunnen reageren op de mogelijkheid van een beperkt aantal extra of herprogrammeerbare retourvaarten, vanwege de aanzienlijke extra compensatie die had moeten worden toegekend om de kosten te dekken voor de beschikbaarheid van schepen die voornamelijk stil zouden liggen.

5.2.2.2.2. De inschrijvingen van Corsica Linea voldeden aan het raadplegingsreglement

(562) *In de eerste plaats* merkt Corsica Linea op dat er naar aanleiding van haar definitieve inschrijvingen geen wijzigingen ten aanzien van de herprogrammeerbare en extra retourvaarten zijn aangebracht in bijlage 1 of in de artikelen 16 en 17 van de DOD-ontwerpovereenkomsten. In bijlage 1 bij de definitieve inschrijvingen van Corsica Linea voor de percelen 1, 3 en 5 wordt alleen een suggestie voor de positionering van extra retourvaarten gedaan, op basis van de kennis van de scheepvaartverbinding van Corsica Linea.

(563) *In de tweede plaats* stelt Corsica Linea wat de vervoerscapaciteit van de schepen (passagiers en goederen) betreft, dat de capaciteit van de schepen die aan de verschillende percelen zijn toegewezen, in overeenstemming is met de minimumcapaciteit voor het goederen- en passagiersvervoer. Corsica Linea geeft ook aan dat al haar schepen beschikken over het minimumaantal cabines voor personen met beperkte mobiliteit ([199]).

5.2.2.3. De looptijd van de DOD-overeenkomsten is in overeenstemming met het Unierecht

(564) Corsica Linea is het eens met de voorlopige analyse van de Commissie met betrekking tot de gerechtvaardigde looptijd van de DOD-overeenkomsten. Zij heeft hierover twee aanvullende opmerkingen ingediend.

(565) *In de eerste plaats* stelt Corsica Linea dat de looptijd van de DOD-overeenkomsten in overeenstemming is met de normen van het Unierecht. Corsica Linea verwijst in dit verband naar de besluiten van de Commissie met betrekking tot contracten voor openbare zeevaartdiensten in Kroatië ([200]) en Noorwegen ([201]) met een looptijd van bijna tien jaar.

(566) *In de tweede plaats* moeten de concessiehouders, in tegenstelling tot wat Corsica Ferries beweert, wel degelijk investeringen doen voor de uitvoering van de DOD-overeenkomsten.

([198]) Corsica Linea wijst er in dit verband op dat het technisch comité volgens de artikelen 17 en 18 van de DOD-overeenkomsten ten eerste rekening moeten houden met ad-hocbehoeften die vragen om een aanpassing van de scheepvaartverbinding door middel van herprogrammeerbare en extra retourvaarten, en ten tweede met eventuele conflicten met betrekking tot het gebruik van de vloot van de delegatiehouder.

([199]) Corsica Linea vermeldt dat het schip Paglia Orba aanvankelijk beschikte over één cabine voor personen met beperkte mobiliteit. Overeenkomstig de toezegging van Corsica Linea tijdens de aanbestedingsprocedure, was het echter de bedoeling dat dit schip i) zou worden vervangen door een van de zeven andere schepen van de vloot die aan de scheepvaartverbinding waren toegewezen in het geval dat er twee cabines voor personen met beperkte mobiliteit nodig zouden zijn vanwege de behoefte aan openbare diensten conform artikel 20 van de DOD-overeenkomsten en ii) snel door middel van werkzaamheden zou worden voorzien van een tweede cabine voor personen met beperkte mobiliteit. Corsica Linea verwijst in dit verband naar een arrest van de bestuursrechtbank van Bastia van 19 maart 2019 (*La Méridionale*, nr. 1900289), waarin de mogelijkheid wordt erkend om "*een verbintenis tot naleving aan te gaan*" voor de uitvoering van de overeenkomst. Ondertussen beschikt de Paglia Orba over twee cabines voor personen met beperkte mobiliteit, waarmee de naleving inderdaad is gewaarborgd.

([200]) Besluiten van de Commissie van 12 juli 2018 in de zaken SA.48119 — Kroatië — *Croatian Ferries PSO* (PB C, 339, 21.9.2018, blz. 1) en SA.49523 — Kroatië — *Croatian Ferries PSO 3* (PB C 339 van 21.9.2018, blz. 2).

([201]) Zie voetnoot 25.

(567) Corsica Linea merkt op dat er onderscheid moet worden gemaakt tussen concessieovereenkomsten voor diensten, die betrekking hebben op de exploitatie van een dienst (zoals in het geval van de DOD-overeenkomsten), en concessieovereenkomsten voor de bouw/modernisering van infrastructuur, die betrekking hebben op de aanleg van infrastructuur en waarvoor grote investeringen nodig zijn. Omdat de aanleg van de infrastructuur het doel van de overeenkomst is, moeten de investeringen van de concessiehouder in het tweede geval nauwkeurig worden omschreven in de concessieovereenkomst. Dit geldt echter niet voor concessieovereenkomsten voor diensten, waarbij de concessiehouder zelf, onder toezicht van de concessiegever, kan beslissen welke investeringen nodig zijn om permanent te beschikken over de benodigde materiële middelen om de dienst naar behoren te kunnen uitvoeren.

(568) Corsica Linea wijst erop dat de gegadigden de dienst in dit geval met hun eigen schepen moesten uitvoeren en gedurende de volledige uitvoering van de DOD-overeenkomsten een speciale, optimaal uitgeruste vloot ter beschikking moesten stellen, met inachtneming van de geldende milieuvereisten.

(569) Corsica Linea beschrijft de ontwikkeling van het toepasselijke rechtskader, met name Richtlijn (EU) 2023/959 van het Europees Parlement en de Raad ([202]) en Verordening (EU) 2023/1805 van het Europees Parlement en de Raad ([203]).

(570) Volgens Corsica Linea is in Richtlijn (EU) 2023/959 bepaald dat het systeem van toewijzing van emissierechten en de inleveringsvereisten voor zeevervoersactiviteiten van toepassing zijn op 100 % van de emissies van schepen op basis van een progressief schema (40 % vanaf 2024 en 100 % vanaf 2026). Daarnaast voorziet Verordening (EU) 2023/1805 in maatregelen om de broeikasgasemissie-intensiteit van door de vervoerssector gebruikte brandstoffen terug te dringen (van 2 % in 2025 tot 80 % in 2050).

(571) Corsica Linea legt uit dat volgens deze voorschriften moet worden geïnvesteerd in minder vervuilende schepen om hoge belastingen te voorkomen. Corsica Linea raamt de kosten om deze schepen in overeenstemming te brengen met de milieunormen op 12 miljoen EUR. Ook vermeldt zij een investering van 145 miljoen EUR te hebben gedaan in een nieuw schip op vloeibaar aardgas, dat naar verwachting in 2026 wordt geleverd en voor de DOD-overeenkomsten zou kunnen worden ingezet.

(572) Tot slot merkt Corsica Linea op dat deze investeringsbesluiten geen gevolgen hebben voor het compensatiebedrag, omdat het maximale compensatiebedrag contractueel is vastgelegd in de exploitatieprognoses bij de inschrijvingen, die een volledige contractwaarde hebben (bijlage 9 bij de DOD-overeenkomsten). Volgens Corsica Linea moeten de concessiehouders dus gedurende een voldoende lange periode zicht hebben op de inkomsten uit de exploitatie van de diensten.

5.2.3. *De DOD-overeenkomsten vormen geen staatssteun, of zijn in ieder geval vrijgesteld van de aanmeldingsplicht op grond van het DAEB-besluit*

(573) Corsica Linea is van mening dat de maatregelen geen staatssteun vormen in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU, omdat aan de vier Altmark-criteria, en met name aan het vierde criterium, is voldaan. De maatregelen voldoen in ieder geval aan alle criteria van het DAEB-besluit en waren derhalve vrijgesteld van de verplichting om bij de Commissie te worden aangemeld.

5.2.3.1. De DOD-overeenkomsten voldoen aan het vierde Altmark-criterium

(574) In tegenstelling tot wat de Commissie stelt in haar voorlopige analyse in het inleidingsbesluit, is Corsica Linea van mening dat er in de procedure voor de gunning van de DOD-overeenkomsten wel degelijk sprake was van reële concurrentiedruk, waardoor het mogelijk was het economisch meest voordelige aanbod voor de gemeenschap te selecteren.

([202]) Richtlijn (EU) 2023/959 van het Europees Parlement en de Raad van 10 mei 2023 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG tot vaststelling van een systeem voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie en Besluit (EU) 2015/1814 betreffende de instelling en de werking van een marktstabiliteitsreserve voor de EU-regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten (PB L 130 van 16.5.2023, blz. 134, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj).

([203]) Verordening (EU) 2023/1805 van het Europees Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in het zeevervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (PB L 234 van 22.9.2023, blz. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

(575) *Ten eerste* wijst Corsica Linea erop dat geen enkele andere Franse of buitenlandse scheepvaartmaatschappij dan Corsica Ferries, Corsica Linea en La Méridionale belangstelling voor de Corsicaanse markt heeft getoond, noch door te reageren op de verschillende aanbestedingen of openbare raadplegingen die Frankrijk heeft uitgeschreven, noch door verbindingen te exploiteren in het kader van de ODV-regeling.

(576) *Ten tweede* stelt Corsica Linea dat er voor de DOD-overeenkomst met betrekking tot de scheepvaartverbinding met Propriano, waarvoor Corsica Linea met La Méridionale concurreerde, wel degelijk sprake was van voldoende concurrentie om het economisch meest voordelige aanbod voor de gemeenschap te selecteren. Wat de andere aan Corsica Linea toegewezen percelen (namelijk Bastia, L'Île-Rousse en Ajaccio) betreft, sluit het ontbreken van een concurrerend aanbod in beginsel niet volledig uit dat er sprake was van voldoende concurrentiedruk om aan te nemen dat aan het vierde Altmark-criterium is voldaan ([204]).

(577) *Ten derde* was er volgens Corsica Linea sprake van een aanzienlijke concurrentiedruk, omdat iedereen wist dat er drie exploitanten waren die zich waarschijnlijk zouden inschrijven op de aanbestedingsprocedure voor de DOD-overeenkomsten (Corsica Linea, La Méridionale en Corsica Ferries).

(578) *Ten vierde* heeft de door het OTC en de CdC gevoerde onderhandelingsprocedure geleid tot een substantiële vermindering van het gevraagde compensatiebedrag in de definitieve inschrijvingen ten opzichte van de oorspronkelijke inschrijvingen van Corsica Linea voor de percelen die aan haar waren toegewezen, hetgeen aantoont dat de Franse autoriteiten over een reële onderhandelingspositie beschikten.

(579) *Tot slot* waren de Franse autoriteiten hoe dan ook, zelfs indien voor bepaalde percelen slechts één definitieve inschrijving werd ingediend, niet verplicht deze te aanvaarden als ze deze te duur vonden.

5.2.3.2. De DOD-overeenkomsten voldoen hoe dan ook aan het DAEB-besluit

(580) Corsica Linea meent dat de betreffende maatregelen voldoen aan alle criteria van het DAEB-besluit, in tegenstelling tot wat de Commissie in de overwegingen 395 tot en met 398 van het inleidingsbesluit stelt. Corsica Linea is van mening dat i) het DAEB-besluit van toepassing is op de onderhavige zaak; ii) bepaalde zeeverbindingen de drempel voor vrijstelling van de aanmeldingsplicht niet overschrijden, en iii) de DOD-overeenkomsten voldoen aan alle andere criteria van het DAEB-besluit.

5.2.3.2.1. Het DAEB-besluit is van toepassing op gemengde diensten (goederen/passagiers)

(581) Corsica Linea betwist het voorlopige standpunt van de Commissie dat het DAEB-besluit alleen van toepassing is op het zeevervoer van passagiers, onder meer omdat in het DAEB-besluit alleen een drempel voor vervoerde passagiers is vastgesteld.

(582) Volgens Corsica Linea is de interpretatie door de Commissie duidelijk in strijd met het doel en de bewoordingen van de tekst, zoals toegelicht in overweging 24 van het DAEB-besluit. Uit deze overweging blijkt dat al het zeevervoer (met inbegrip van goederenvervoer) binnen het toepassingsgebied van het DAEB-besluit valt. Indien de interpretatie van de Commissie zou worden gehanteerd, zou geen enkele zeevervoersdienst voor goederen onder het DAEB-besluit kunnen vallen, hetgeen in strijd zou zijn met het beginsel van gelijke behandeling.

(583) Corsica Linea merkt in dit verband op dat in de besluitvormingspraktijk van de Commissie wordt toegestaan dat het DAEB-besluit wordt toegepast op gemengde diensten waarvoor de in het DAEB-besluit vastgestelde drempel voor passagiersvervoer niet is overschreden. ([205])

(584) Bovendien is Corsica Linea van mening dat de verwijzing naar één drempel voor passagiers in het DAEB-besluit kan worden verklaard door het feit dat het passagiersverkeer hooguit een algemene indicator is van het economische belang van een bepaalde verbinding. Volgens Corsica Linea is het moeilijk voor te stellen dat op dezelfde route een hoeveelheid goederen zou worden vervoerd die in geen verhouding staat tot het passagiersvervoer.

([204]) Arrest van het Hof van Justitie van 16 september 2013, *Iliad*, T-325/10, ECLI:EU:T:2013:472, punten 240 tot en met 254.

([205]) Corsica Linea verwijst naar Besluit (EU) 2022/1328 van de Commissie van 30 september 2021 betreffende de steunmaatregelen SA.32014, SA.32015 en SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), door Italië en de regio Lazio ten uitvoer gelegd ten faveure van Laziomar en de overnemer CLN (PB L 200 van 29.7.2022, blz. 154, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/1328/oj), punten 484 e.v.

5.2.3.2.2. Er is voldaan aan alle voorwaarden van het DAEB-besluit

(585) Corsica Linea meent dat de DOD-overeenkomsten in overeenstemming zijn met artikel 4 van het DAEB-besluit: zij wijst erop dat er in het onderhavige geval wel degelijk sprake is van een mandaat dat voldoet aan alle vereisten van het betreffende artikel, zoals de Commissie opmerkt in overweging 275 en verder van het inleidingsbesluit ([206]).

(586) Corsica Linea stelt dat de DOD-overeenkomsten ook in overeenstemming zijn met de artikelen 5 en 6 van het DAEB-besluit, aangezien de methoden om de compensatie te berekenen en te controleren of er geen sprake is van overcompensatie wel degelijk zijn vastgelegd in de DOD-overeenkomsten, zoals de Commissie opmerkt in het inleidingsbesluit (overwegingen 345 tot en met 377).

(587) Tot slot is Corsica Linea van mening dat de DOD-overeenkomsten voldoen aan de voorwaarden van artikel 7 van het DAEB-besluit, aangezien de Franse autoriteiten op het TED-platform, waarop alle aanbestedingen en concessies van de lidstaten staan die de drempels voor verplichte publicatie op EU-niveau overschrijden, een aankondiging van de gunning van een concessie hebben geplaatst met betrekking tot de DOD-overeenkomsten. Deze bevatte alle informatie die volgens artikel 7 van het DAEB-besluit is vereist ([207]).

5.3. **Opmerkingen van La Méridionale**

(588) La Méridionale stelt in haar opmerkingen allereerst dat de DOD-overeenkomsten geen staatssteun vormen in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU. In ieder geval voldoen de DOD-overeenkomsten aan de voorwaarden van het DAEB-besluit en zijn ze vrijgesteld van de verplichting om vooraf bij de Commissie te worden aangemeld. De DOD-overeenkomsten voldoen in ieder geval aan de DAEB-kaderregeling ([208]).

5.3.1. *De DOD-overeenkomsten vormen geen staatssteun*

(589) La Méridionale meent dat de DOD-overeenkomsten haar geen voordeel hebben opgeleverd, omdat ze voldoen aan alle Altmark-criteria, met inbegrip van het eerste en vierde criterium.

5.3.1.1. De DOD-overeenkomsten voldoen aan het eerste Altmark-criterium

(590) La Méridionale stelt dat het toepassingsgebied van de DOD-overeenkomsten aansluit bij een behoefte aan openbare diensten. Volgens haar hebben de Franse autoriteiten terecht vastgesteld dat er sprake is van i) een vraag van gebruikers naar aangedreven goederenvervoer en ii) marktfalen. Tot slot meent zij dat iii) de vaststelling van de DOD-overeenkomsten door Frankrijk evenredig was aan de behoefte aan openbare diensten.

5.3.1.1.1. Frankrijk heeft de vraag van gebruikers correct vastgesteld

(591) La Méridionale stelt dat Frankrijk de vraag van gebruikers van goederen- en passagiersvervoer over zee correct heeft vastgesteld. Dit geldt met name voor aangedreven goederenvervoer over zee, waarover La Méridionale een aantal opmerkingen heeft gemaakt.

(592) La Méridionale geeft aan twee economische analyses te hebben laten uitvoeren door het bureau Deloitte (hierna: het "Deloitte-rapport"), die met name betrekking hadden op i) het gebrek aan substitueerbaarheid van de havens van Toulon en Marseille voor aangedreven goederenvervoer over zee. La Méridionale stelt dat de analyses van de Franse autoriteiten worden bevestigd in het Deloitte-rapport, waarin wordt aangegeven dat de haven van Marseille en de haven van Toulon in zeer beperkte mate substitueerbaar zijn voor aangedreven goederenvervoer.

(593) *Ten eerste* blijkt uit de verzamelde gegevens in kwalitatief opzicht dat vervoerders die hun kosten tot een minimum willen beperken, Toulon om de volgende redenen niet als alternatief voor Marseille beschouwen:

— de haven van Marseille heeft een strategische geografische ligging aan de monding van de Rhône-vallei, zo dicht mogelijk bij het grote aantal logistieke bases dat verspreid over de Rhône-vallei ligt;

([206]) Corsica Linea merkt in dit verband op dat in artikel 2 van de DOD-overeenkomsten uitdrukkelijk wordt verwezen naar het DAEB-besluit.

([207]) Aankondiging van de gunning van een concessie voor diensten, PB S, 15/2023.

([208]) La Méridionale verklaart dat haar opmerkingen enkel betrekking hebben op de DOD-overeenkomsten die haar individueel of in combinatie met Corsica Linea zijn toegewezen.

— de haven biedt exploitanten een multimodaal netwerk en bevindt zich op het kruispunt van twee grote Europese goederencorridors (de Middellandse Zee-as en de Noordzee-Middellandse Zee-as);

— het klantenareaal van Marseille beslaat het gehele zuidoostelijke deel van Frankrijk ([209]), terwijl het klantenareaal van de haven van Toulon veel lokaler is en slechts drie activiteitengebieden omvat ([210]);

— het vervoer van gevaarlijke goederen kan niet naar Toulon worden verplaatst, omdat zulke goederen in deze haven verboden zijn vanwege de nabijheid van militaire faciliteiten.

(594) *Ten tweede* wijst La Méridionale erop dat het Deloitte-rapport bevestigt dat de havens van Marseille en Toulon in kwantitatief opzicht in zeer beperkte mate substitueerbaar zijn voor aangedreven goederenvervoer. In het Deloitte-rapport werd geraamd dat minder dan 20 % van de vervoerders gebruik zou maken van de haven van Toulon in plaats van de haven van Marseille in geval van een prijsverhoging van 5 % en 10 % in Marseille.

(595) Dit concludeerde het Deloitte-rapport allereerst op basis van twee gegevensbanken, namelijk i) de openbare gegevensbank van drukke logistieke gebieden ([211]) en uitgebreide logistieke gebieden ([212]) in Frankrijk in 2015 ([213]), en ii) een door La Méridionale aangeleverde gegevensbank met de opslagloodsen van haar klanten op het gebied van aangedreven goederenvervoer op het Franse vasteland in 2021. Nadat de verschillende opslagloodsen op basis van deze gegevensbanken in kaart waren gebracht, zijn in het Deloitte-rapport vervolgens de totale kosten van het goederenvervoer naar Corsica vastgesteld, waarbij voor de havens van Toulon en Marseille als tarief voor zeevervoer een prijs van 35 EUR/SM en een tarief voor wegvervoer van 1,13 EUR per kilometer werd gehanteerd ([214]).

(596) Volgens het Deloitte-rapport blijkt uit de resultaten dat het in geval van een prijsverhoging van 10 % voor een overtocht vanuit de haven van Marseille voor de overgrote meerderheid van de vervoerders nog steeds economisch rationeel zou zijn om gebruik te blijven maken van de haven van Marseille. Gemiddeld zou het voor slechts 4,7 % van de vervoerders voordelig zijn om over te stappen naar de haven van Toulon. In het Deloitte-rapport wordt geconcludeerd dat de schatting dat 80 % van de vraag naar aangedreven goederenvervoer gebonden was aan Marseille, een conservatieve raming was.

([209]) In het Deloitte-rapport wordt verwezen naar kaarten van de site van Upply (een onderneming die gespecialiseerd is in goederenvervoer, voornamelijk over de weg) van 4 juli 2019, beschikbaar op: https://market-insights.upply.com/en/the-real-map-of-the-major-hinterlands-for-container-shipping (geraadpleegd op 18 oktober 2024) en van het agentschap voor stedelijke planning van de agglomeratie Marseille, afkomstig uit het rapport "*La logistique en région PACA — Diagnostic et enjeux*" [Logistiek in de regio PACA — Diagnose en vraagstukken] (januari 2019), beschikbaar op: https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (blz. 16) (geraadpleegd op 18 oktober 2024).

([210]) La Méridionale verwijst naar i) het rapport van het agentschap voor stedelijke planning van de agglomeratie Marseille, afkomstig uit het rapport "*La logistique en région PACA — Diagnostic et enjeux*" [Logistiek in de regio PACA — Diagnose en vraagstukken] (januari 2019), beschikbaar op: https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (geraadpleegd op 18 oktober 2024) en ii) een studie van 18 juni 2020, uitgevoerd door een consultant in opdracht van de CCI van Var, in het kader van een studiemissie naar de energiestromen van de haven van Toulon en het hinterland, waaruit blijkt dat het klantenareaal van de haven van Toulon is beperkt tot het gebied tussen de steden Bandol, Signes en Hyères (studie beschikbaar op: 0acf6059-3ee3-be1e-1214-59847ece5a39 (interreg-maritime.eu) (geraadpleegd op 18 oktober 2024). Volgens La Méridionale toont de figuur op blz. 5 van de tweede studie duidelijk aan dat het aantrekkingsgebied van de haven van Toulon slechts uit de drie belangrijkste activiteitengebieden in de buurt van de haven van Toulon bestaat, namelijk: het bedrijvenpark van Signes, activiteitencentrum Toulon Ouest en activiteitengebied Toulon-Est.

([211]) Volgens het Deloitte-rapport is een druk logistiek gebied een zone waarin alle opslagloodsen of logistieke centra van meer dan 5 000 m² op minder dan twee kilometer van een andere opslagloods of ander logistiek centrum liggen. Elk logistiek gebied bestaat uit ten minste drie opslagloodsen of logistieke centra van meer dan 5 000 m².

([212]) Volgens het Deloitte-rapport is een uitgebreid logistiek gebied een zone waarin alle opslagloodsen of logistieke centra van meer dan 5 000 m² op minder dan zes kilometer van een andere opslagloods of ander logistiek centrum liggen. Elk logistiek gebied bestaat uit ten minste drie opslagloodsen of logistieke centra van meer dan 5 000 m².

([213]) Atlas van opslagloodsen en logistieke gebieden in Frankrijk in 2015, beschikbaar op: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015 (geraadpleegd op 18 oktober 2024).

([214]) In het Deloitte-rapport wordt verwezen naar gegevens van het nationale wegencomité over 2019, waaruit blijkt dat de kosten per jaarkilometrage van een vrachtauto van 40 ton over lange afstanden 1,13 EUR/km bedragen. Dit omvat de kosten van de bestuurder, de kosten van het bezit en de financiering van het voertuig, de brandstofkosten, de bandenkosten, de onderhoudskosten, de kosten van tol en vignetten, de verzekeringskosten en wegenbelasting.

5.3.1.1.2. Frankrijk heeft het marktfalen correct geanalyseerd

5.3.1.1.2.1. Het particuliere aanbod van Corsica Ferries zonder DOD-overeenkomsten is niet geloofwaardig

(597) La Méridionale meent dat de Franse autoriteiten correct hebben geanalyseerd dat er sprake is van marktfalen ten aanzien van de behoefte aan een openbare zeevervoersdienst tussen Corsica en de haven van Marseille.

(598) Zij wijst er in dit verband op dat het aanbod van Corsica Ferries tijdens de raadpleging van de exploitanten niet geloofwaardig kon worden geacht, omdat de capaciteit die Corsica Ferries zonder DOD-overeenkomsten zou inzetten, niet aansloot bij de capaciteit van de haven van Toulon. Volgens het Deloitte-rapport was de door Corsica Ferries opgegeven capaciteit zonder DOD-overeenkomsten ([215]) gebaseerd op een bezettingsgraad van de haven van Toulon van 539 % in de periode 2023-2028 ([216]). Dit zou een vrachtvolume zijn van meer dan vijfmaal de huidige capaciteit van de haven.

5.3.1.1.2.2. Hoewel de verbinding Toulon-L'Île-Rousse sinds 2024 door La Méridionale wordt geëxploiteerd in het kader van de ODV-regeling, blijft er sprake van marktfalen

(599) La Méridionale geeft aan sinds 2024 een nieuwe verbinding te exploiteren tussen Toulon en Livorno (Italië), met een aanloop in L'Île-Rousse. Zij stelt echter dat dit geenszins afdoet aan de conclusies van de Franse autoriteiten met betrekking tot het bestaan van marktfalen dat de sluiting van de DOD-overeenkomsten rechtvaardigt.

(600) La Méridionale merkt op dat zij in het kader van de ODV-regeling die van toepassing is tussen Corsica en het Franse vasteland, vrij is om nieuw aanbod te ontwikkelen buiten de DOD-overeenkomsten om. Zij wijst er in dit verband op dat de wijziging van haar aandeelhouderschap en bestuur vanaf juni 2023 heeft geleid tot een nieuwe commerciële strategie die meer is gericht op internationale routes. Deze nieuwe verbinding met Italië past precies binnen die doelstelling.

(601) La Méridionale stelt *in de eerste plaats* dat deze route alleen betrekking heeft op passagiersvervoer en met name is gericht op toeristen. Er is dus geen sprake van goederenvervoer of vervoer van medische passagiers.

(602) *In de tweede plaats* stelt La Méridionale dat de exploitatierekeningen van de route Toulon-L'Île-Rousse en het bijbehorende schip Kalliste gescheiden worden gehouden van die van de routes Marseille-Ajaccio en Marseille-Porto-Vecchio die door La Méridionale worden geëxploiteerd in het kader van de DOD-overeenkomsten, waardoor er geen kruissubsidiëring van de afschrijvings- en exploitatiekosten van de schepen plaatsvindt.

(603) La Méridionale verwerpt in dat opzicht de kritiek van Corsica Ferries uit overweging 216 van het inleidingsbesluit met betrekking tot het gebruik van het schip Kalliste door Corsica Linea, waardoor La Méridionale haar verplichtingen uit hoofde van de DOD-overeenkomsten mogelijk niet zou kunnen nakomen.

(604) La Méridionale legt uit dat de Kalliste weliswaar in juli en augustus 2023 door Corsica Linea werd gebruikt, maar dat dit verzoek een reactie was op de uitzonderlijke situatie van een brand op een van de schepen van Corsica Linea (de Monte d'Oro), waardoor het schip meerdere maanden niet meer beschikbaar was. Vervolgens heeft Corsica Linea La Méridionale uitdrukkelijk gevraagd om de Kalliste te mogen charteren om dit schip tijdelijk voor haar verbindingen in te zetten.

(605) Daarnaast stelt La Méridionale dat de Kalliste in bijlage 2 bij de DOD-overeenkomsten (dienstenprogramma) weliswaar is toegewezen aan perceel 3 (Marseille-Porto-Vecchio) en dat de exploitatieprognoses (bijlage 9 bij de DOD-overeenkomsten) op basis daarvan zijn opgesteld, maar dat het schip kan worden toegewezen aan andere routes conform het mechanisme voor vervangende schepen als bedoeld in artikel 20 van de DOD-overeenkomsten, of om een extra retourvaart uit te voeren waartoe de Franse autoriteiten hebben besloten.

([215]) Volgens het Deloitte-rapport heeft Corsica Ferries aangegeven haar activiteiten in Toulon zonder DOD-overeenkomsten aanzienlijk te kunnen uitbreiden, van gemiddeld 397 112 SM per jaar in de periode 2016-2019 tot gemiddeld 2 675 288 SM per jaar in de periode 2023-2028; een stijging van het aanbod met 574 %.

([216]) In het Deloitte-rapport wordt deze bezettingsgraad berekend op basis van het jaargemiddelde in strekkende meters dat Corsica Ferries tussen 2016 en 2019 heeft vervoerd (397 112 SM), wat volgens de CCI van Var overeenkomt met een huidige bezettingsgraad van de haven van Toulon van 80 %, en het jaargemiddelde dat Corsica Ferries voor 2023-2028 heeft opgegeven (2 675 288 SM), wat zou neerkomen op een bezetting van de haven van Toulon van 539 %.

5.3.1.1.3. De Franse autoriteiten hebben de openbaredienstverplichtingen op evenredige wijze vastgesteld

5.3.1.1.3.1. De verplichtingen inzake minimumcapaciteiten voor goederenvervoer zijn evenredig aan de vastgestelde behoefte aan openbare diensten

(606) La Méridionale betwist het voorlopige standpunt van de Commissie dat de minimumcapaciteit voor goederenvervoer in de DOD-overeenkomsten zodanig is vastgesteld dat de openbare dienst te allen tijde zou kunnen inspelen op een maximale piek in de vraag zoals in historische gegevens werd waargenomen.

(607) La Méridionale legt uit dat de Franse autoriteiten de vereiste minimumcapaciteit voor goederenvervoer hebben vastgesteld op basis van het gemiddelde per overtocht in juli 2030, dat hoger is dan de gemiddelden per overtocht in de andere maanden van 2030. Omdat het verkeer per dag van de week en per maand verschilt, kan met dit maandgemiddelde niet te allen tijde op de maximale waargenomen piek in de vraag worden ingespeeld. Volgens La Méridionale omvat het maandgemiddelde voor juli 2030, evenals de andere maandgemiddelden, retourvaarten met een vraag die de vastgestelde minimumcapaciteit overschrijdt.

(608) La Méridionale wijst er in dit verband op dat uit analyses van de vrachtvolumes van schepen in 2021 en 2022 op de routes van La Méridionale blijkt dat de minimumcapaciteit die in de DOD-overeenkomsten voor goederenvervoer is vastgesteld, niet te groot is, aangezien deze capaciteit op een aanzienlijk deel van de overtochten werd overschreden ([217]). Uit analyses van de afzonderlijke maanden en dagen blijkt dat de minimumcapaciteit in 2021 en 2022 regelmatig werd overschreden in elke maand van het jaar en op elke dag van de week. De minimumcapaciteiten in de DOD-overeenkomsten kunnen derhalve niet als onevenredig worden beschouwd.

(609) Tot slot legt La Méridionale uit dat de vaststelling van de minimumcapaciteit op het niveau dat voor juli 2030 werd geraamd, te maken heeft met beperkingen van de scheepvaartmaatschappijen met betrekking tot het beheer van hun vloot. Hierdoor was het niet mogelijk om afzonderlijke minimumcapaciteiten per maand of zelfs per jaar vast te stellen, vanwege economische beperkingen ten aanzien van het vlootbeheer en de afschrijvingstermijnen van de schepen. La Méridionale legt uit dat het, gezien de waarde van de schepen, voor exploitanten moeilijk is om gedurende de uitvoering van een overeenkomst van schepen te veranderen, zowel vanuit economisch als operationeel oogpunt. Met de openbaredienstverplichtingen die in de DOD-overeenkomsten zijn vastgelegd, kunnen er schepen worden ingezet die de openbare dienst gedurende de gehele looptijd van de DOD-overeenkomsten kunnen waarborgen en die de maximale pieken kunnen verwerken.

5.3.1.1.3.2. De verplichtingen inzake minimumcapaciteiten voor begeleiders van goederenvervoer per overtocht zijn evenredig aan de behoefte aan openbare diensten

(610) In tegenstelling tot wat Corsica Ferries in haar klacht beweert, stelt La Méridionale dat de minimumcapaciteit voor het vervoer van begeleiders in de DOD-overeenkomsten niet onevenredig is.

(611) Op basis van gegevens van La Méridionale, is in het Deloitte-rapport het werkelijke aantal begeleiders van goederen op de schepen van La Méridionale in 2021 en 2022 geraamd. Uit het rapport blijkt dat de minimumcapaciteit die in de DOD-overeenkomsten voor het aantal begeleiders is vastgesteld, niet te groot is, aangezien deze capaciteit in 2021 en 2022 al werd overschreden of bereikt op een aanzienlijk deel van de overtochten ([218]).

5.3.1.2. De DOD-overeenkomsten voldoen aan het vierde Altmark-criterium

(612) *In de eerste plaats* waren de gunningscriteria voor de inschrijvingen volgens La Méridionale niet van invloed op de mogelijkheid voor Frankrijk om de gegadigde te selecteren die de dienst tegen de laagste kosten voor de gemeenschap kon uitvoeren. La Méridionale stelt namelijk dat Corsica Linea en La Méridionale concurrerende inschrijvingen hebben ingediend voor de routes van Porto-Vecchio (perceel 3) en Propriano (perceel 4). In beide gevallen hebben de Franse autoriteiten het goedkoopste aanbod geselecteerd.

([217]) Uit het Deloitte-rapport blijkt dat de in de DOD-overeenkomsten vastgestelde minimumcapaciteit voor goederenvervoer in 2021 werd overschreden op bijna een derde van de overtochten die door La Méridionale werd uitgevoerd tussen Marseille en Ajaccio. In 2022 was dit het geval voor 40 % van de overtochten tussen Marseille en Ajaccio die door La Méridionale werden uitgevoerd.

([218]) Volgens het Deloitte-rapport werd de in de DOD-overeenkomsten vastgestelde minimumcapaciteit voor begeleiders van aangedreven goederenvervoer in 2021 bereikt of overschreden op 40 % van de door La Méridionale uitgevoerde overtochten tussen Marseille en Ajaccio, en in 2022 op 43 % van de overtochten.

(613) *In de tweede plaats* wijst La Méridionale erop dat er drie scheepvaartmaatschappijen (Corsica Ferries, Corsica Linea en La Méridionale) op de raadpleging van de exploitanten hebben geantwoord en dat het aantal gegadigden (twee) dus in lijn was met het aantal antwoorden op de raadpleging van de exploitanten. Het feit dat er geen andere gegadigden waren, toont overigens aan dat er op markt weinig belangstelling is voor verbindingen met een lage winstgevendheid, zoals de verbindingen met Corsica.

5.3.2. *De DOD-overeenkomsten zijn verenigbaar met het DAEB-besluit*

5.3.2.1. Het DAEB-besluit is van toepassing op de DOD-overeenkomsten

(614) La Méridionale betwist het voorlopige standpunt van de Commissie dat het DAEB-besluit alleen van toepassing is op routes met betrekking tot passagiersvervoer, en dus niet op andere zeevervoersdiensten (waaronder goederenvervoer). Zij is allereerst van mening dat in het DAEB-besluit niet wordt aangegeven dat dit besluit niet van toepassing is in het geval van gemengde diensten, en dat een dergelijke uitleg door de Commissie te beperkend is; ten tweede is zij hoe dan ook van mening dat een dergelijke uitleg in overeenstemming is met de besluitvormingspraktijk van de Commissie ([219]).

5.3.2.2. De DOD-overeenkomsten voldoen aan het DAEB-besluit

(615) La Méridionale meent dat de DOD-overeenkomsten in overeenstemming zijn met artikel 4 van het DAEB-besluit: zij wijst erop dat er in het onderhavige geval wel degelijk sprake is van een mandaat dat voldoet aan alle vereisten van het betreffende artikel, zoals de Commissie opmerkt in overweging 275 en verder van het inleidingsbesluit ([220]). Tevens wijst zij erop dat de looptijd van DOD-overeenkomsten minder dan tien jaar bedraagt, overeenkomstig het DAEB-besluit.

(616) Corsica Linea stelt dat de DOD-overeenkomsten ook in overeenstemming zijn met de artikelen 5 en 6 van het DAEB-besluit, aangezien de methoden om de compensatie te berekenen en te controleren of er geen sprake is van overcompensatie wel degelijk zijn vastgelegd in de DOD-overeenkomsten, zoals de Commissie opmerkt in het inleidingsbesluit (overwegingen 345 tot en met 377).

(617) Tot slot is Corsica Linea van mening dat de DOD-overeenkomsten voldoen aan de voorwaarden van artikel 7 van het DAEB-besluit, aangezien de Franse autoriteiten alle informatie hebben gepubliceerd die volgens artikel 7 van het DAEB-besluit is vereist.

5.3.3. *De DOD-overeenkomsten zijn verenigbaar met de DAEB-kaderregeling*

(618) La Méridionale is van mening dat de maatregelen hoe dan ook verenigbaar zijn met de DAEB-kaderregeling. Zij heeft opmerkingen ingediend over twee punten: de looptijd van het mandaat en of de DOD-overeenkomsten in overeenstemming zijn met het Unierecht inzake concessies.

5.3.3.1. De looptijd van de DOD-overeenkomsten is in overeenstemming met de DAEB-kaderregeling

(619) La Méridionale stelt dat de looptijd van de DOD-overeenkomsten van zeven jaar in overeenstemming is met de normen van het Unierecht. Volgens La Méridionale is deze looptijd redelijk en gerechtvaardigd met het oog op de investeringen die zijn of worden gedaan voor de uitvoering van de DOD-overeenkomsten, met name als het gaat om de afschrijvingskosten voor de ingezette schepen, de uitgaven voor aanvullende uitrusting of de naleving van milieuvereisten. Zij verwijst in dit verband naar de besluiten van de Commissie met betrekking tot contracten voor openbare zeevaartdiensten in Italië ([221]) en Noorwegen ([222]) met een looptijd van bijna of meer dan tien jaar.

([219]) La Méridionale verwijst naar Besluit (EU) 2022/1328, punten 484 e.v.

([220]) La Méridionale merkt in dit verband op dat in artikel 2 van de DOD-overeenkomsten uitdrukkelijk wordt verwezen naar het DAEB-besluit.

([221]) Besluit (EU) 2022/448 van de Commissie van 17 juni 2021 in de zaken SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) — Door Italië ten uitvoer gelegde maatregelen ten gunste van Siremar en de overnemer Società Navigazione Siciliana (PB L 97 van 24.3.2022, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/448/oj).

([222]) Zie voetnoot 141.

5.3.3.2. De DOD-overeenkomsten voldoen aan het Unierecht inzake overheidsopdrachten

5.3.3.2.1. De tijd tussen de datum van gunning van de DOD-overeenkomsten en de aanvangsdatum van de diensten had geen verdringingseffect

(620) La Méridionale meent dat de korte periode tussen de datum van gunning van de DOD-overeenkomsten en de aanvangsdatum van de diensten geen problemen opleverde in het kader van het Unierecht inzake concessies.

(621) *In de eerste plaats* is zij van mening dat de omstandigheden verschillen van die in de zaak *SNCM II*, waarnaar de Commissie in het inleidingsbesluit verwijst. Volgens La Méridionale zijn de potentiële gegadigden er bij de publicatie van de openbare aanbesteding in het Publicatieblad van de Europese Unie op 6 mei 2022 op gewezen dat de diensten van de DOD-overeenkomsten op 1 januari 2023 van start zouden gaan. De potentiële gegadigden waren dus acht maanden van tevoren op de hoogte van de aanvangsdatum van de diensten. Het feit dat de DOD-overeenkomsten op 1 januari 2023 in werking zouden treden, werd bovendien ook vermeld toen de Franse autoriteiten op 22 januari 2022 (dus bijna een jaar van tevoren) begonnen met de raadpleging van de exploitanten, waarop Corsica Ferries heeft geantwoord.

(622) *In de tweede plaats* wijst La Méridionale erop dat in het raadplegingsreglement van 6 mei 2022 werd aangekondigd dat de gegadigden hun biedingen en inschrijvingen uiterlijk op 25 juli 2022 moesten indienen en dat het eventuele onderhandelingsbijeenkomsten voorlopig gepland waren vanaf augustus 2022. Gelet op de onvermijdelijke vertragingen die inherent zijn aan de onderhandelingen over en de gunning van overeenkomsten die zo complex zijn als de DOD-overeenkomsten, werden alle betrokken marktdeelnemers er dus van meet af aan van in kennis gesteld dat er een periode van ongeveer twee tot drie maanden, vanaf het najaar van 2022 tot 1 januari 2023, tussen de gunning van de DOD-overeenkomsten en de inwerkingtreding ervan zou liggen. Een dergelijke periode was voldoende om alle betrokken marktdeelnemers in staat te stellen hun vloot te demobiliseren en te herindelen.

(623) La Méridionale stelt in dit verband dat de bewering van Corsica Ferries dat reserveringen in de zeevervoerssector minimaal zes maanden van tevoren moeten kunnen worden gemaakt, ongegrond is. Voor goederenvervoer (het hoofddoel van de DOD-overeenkomsten) worden reserveringen in de praktijk enkele dagen van tevoren gemaakt, terwijl de aanvangsdatum van de exploitatie voor passagiersvervoer was gepland in het laagseizoen (op 1 januari), met minder verkeer.

(624) *In de derde plaats* hadden de Franse autoriteiten, daar zij wisten dat alleen Corsica Linea en La Méridionale zich hadden ingeschreven op de aanbestedingsprocedure bij het verstrijken van de termijn voor het indienen van inschrijvingen (25 juli 2022), zonder de concessierichtlijn te schenden kunnen besluiten de duur van de onderhandelingen te verlengen en de periode tussen de datum van gunning en de datum van inwerkingtreding van de DOD-overeenkomsten te verkorten. Aangezien Corsica Ferries geen inschrijving op de DOD-overeenkomsten had ingediend, om redenen die verband houden met onduidelijkheid over de technische vereisten (en niet met de korte periode tussen de datum van gunning en de aanvangsdatum van de DOD-overeenkomsten), kon de daadwerkelijke duur van de onderhandelingsfase dus niet in strijd zijn met de concessierichtlijn.

5.3.3.2.2. De herprogrammeerbare en extra retourvaarten waren geen minimumvereisten

(625) La Méridionale merkt op dat de minimumvereisten in de zin van artikel 37 van de concessierichtlijn zijn vastgelegd in artikel 2.4 van het raadplegingsreglement. Hoewel bijlage 1 bij de DOD-overeenkomsten meer informatie bevatte over de precieze reikwijdte van sommige van deze minimumvereisten, komen bijlage 1 volgens La Méridionale dus niet in haar geheel een minimumvereiste vormen.

(626) Volgens La Méridionale leidt deze conclusie tot de volgende vaststellingen.

(627) Wat de extra retourvaarten betreft, merkt La Méridionale allereerst op dat deze niet in artikel 2.4 van het raadplegingsreglement worden genoemd. Hierin worden alleen “tijden en frequenties van de retourvaarten” vermeld. Bovendien worden de extra retourvaarten in bijlage 1 bij de DOD-overeenkomsten slechts als mogelijkheid genoemd. De daadwerkelijke uitvoering wordt ter beoordeling aan de Franse autoriteiten overgelaten. Er wordt dus niets vermeld over de “tijden” of “frequentie” van de extra retourvaarten dat zou kunnen worden opgevat als minimumvereiste zoals strikt gesteld in artikel 2.4 van het raadplegingsreglement.

(628) Wat de herprogrammeerbare retourvaarten betreft, merkt La Méridionale op dat deze noch in artikel 2.4 van het raadplegingsreglement, noch in bijlage 1 worden vermeld.

(629) Hieruit volgt volgens La Méridionale dat de herprogrammeerbare en extra retourvaarten niet behoorden tot de minimumkenmerken van de DOD-overeenkomsten.

5.3.3.2.3. De herprogrammeerbare en extra retourvaarten voldoen aan de beginselen van gelijke behandeling, non-discriminatie en transparantie

(630) Wat de herprogrammeerbare retourvaarten betreft, wijst La Méridionale erop dat dit geen extra retourvaarten zijn bovenop het minimumaantal retourvaarten per jaar. Deze retourvaarten zijn uitsluitend bedoeld om het verkeer op beperkte ad-hocbasis te optimaliseren. La Méridionale wijst er met name op dat deze retourvaarten ter beoordeling van de Franse autoriteiten zijn, mits artikel 17 van de DOD-overeenkomsten in acht wordt genomen. Tot slot merkt La Méridionale op dat tot uitstel van retourvaarten wordt besloten door het daartoe opgerichte technisch comité, zodat de retourvaarten kunnen worden verzet naar een datum die zowel beantwoordt aan de werkelijke behoeften aan de openbare dienst als aan de beperkingen van de exploitant.

(631) Wat de extra retourvaarten betreft, voert La Méridionale aan dat deze ook een optie zijn ter beoordeling van de aanbestedende dienst, in het geval van een piek in de vraag naar goederenvervoer over zee die de geplande retourvaarten niet aankunnen. Volgens La Méridionale is dit een flexibel instrument in de DOD-overeenkomsten om de openbare dienst gedurende een periode van zeven tot acht jaar aan te passen aan de werkelijke vraag van gebruikers. Bovendien is het aantal extra retourvaarten strikt beperkt en is artikel 18 van de DOD-overeenkomsten van toepassing op de uitvoering ervan. Dit artikel is aan het einde van de aanbestedingsprocedure van de DOD-overeenkomsten ongewijzigd gebleven.

(632) Er waren dus geen aanwijzingen op grond waarvan Corsica Ferries kon aannemen dat zij te allen tijde reserveschepen ter beschikking moest houden die op ieder moment konden worden ingezet om extra of herprogrammeerbare retourvaarten uit te voeren. La Méridionale wijst er in dit verband op dat bijlage 1 bij de DOD-overeenkomsten 2021-2022 (waarvoor Corsica Ferries wel een inschrijving had ingediend) al onder vrijwel dezelfde voorwaarden voorzag in dit mechanisme van extra retourvaarten op de routes van Ajaccio, Bastia en L'Île-Rousse. De extra retourvaarten zijn in het kader van deze overeenkomsten echter nooit uitgevoerd onder de voorwaarden waarnaar Corsica Ferries verwijst (namelijk met de inzet van meerdere schepen tegelijk). Corsica Ferries had dus moeten weten dat de voortdurende beschikbaarheid van reserveschepen, niet in economische of operationele zin moest worden opgevat.

5.3.3.2.4. De inschrijvingen van La Méridionale voldeden aan het raadplegingsreglement

(633) *In de eerste plaats* merkt La Méridionale op dat er naar aanleiding van haar definitieve inschrijvingen geen wijzigingen ten aanzien van de herprogrammeerbare en extra retourvaarten zijn aangebracht in bijlage 1 of in de artikelen 16 en 17 van de DOD-ontwerpovereenkomsten. In bijlage 1 bij de definitieve inschrijving van La Méridionale voor perceel 1 wordt alleen een suggestie voor de positionering van extra retourvaarten gedaan, op basis van de kennis van de scheepvaartverbinding van La Méridionale.

(634) *In de tweede plaats* stelt La Méridionale wat de vervoerscapaciteit van de schepen (passagiers en goederen) betreft, dat de capaciteit van de schepen die aan de verschillende percelen zijn toegewezen, in overeenstemming is met de minimumcapaciteit voor het goederen- en passagiersvervoer. La Méridionale geeft ook aan dat al haar schepen voldoen aan het minimumaantal cabines voor personen met beperkte mobiliteit.

5.4. **Opmerkingen van de groep Stef**

(635) Stef en haar dochterondernemingen (die samen de groep Stef vormen) zijn voornamelijk actief op het gebied van goederenvervoer onder temperatuurcontrole over de weg, logistieke diensten voor verse en diepgevroren producten, en industriële verpakking van agrovoedingsproducten.

(636) In haar opmerkingen legt de groep Stef uit dat Stef de enige aandeelhouder van La Méridionale was tussen 2009 en 31 mei 2023, toen Stef La Méridionale aan CMA CGM verkocht. Stef was dus de enige aandeelhouder van La Méridionale toen twee van de betreffende steunmaatregelen door Frankrijk aan La Méridionale werden toegewezen.

(637) In haar opmerkingen herhaalt de groep Stef de inhoud van de opmerkingen van La Méridionale volledig. De groep Stef voert geen andere feiten of argumenten aan dan die al door La Méridionale zijn aangevoerd. De argumenten van de groep Stef moeten dus worden opgevat als identiek aan die van La Méridionale, die al in punt 5.3 zijn uiteengezet.

6. **COMMENTAAR VAN FRANKRIJK OP DE OPMERKINGEN VAN DE BELANGHEBBENDEN**

(638) De Franse autoriteiten hebben hun commentaar op de opmerkingen van Corsica Ferries ingediend bij brieven van 25 juni en 11 juli 2024. Dit commentaar heeft betrekking op de vaststelling van een behoefte aan een openbare dienst en de naleving van de concessierichtlijn.

6.1. **Opmerkingen over de behoefte aan een openbare dienst**

6.1.1. *Er was geen sprake van vooringenomenheid bij de openbare raadplegingen*

(639) Allereerst wijzen de Franse autoriteiten erop dat de methode die is gebruikt om de behoefte aan een openbare dienst vast te stellen, in overeenstemming is met de beginselen van de cabotageverordening ([223]) en de interpretatieve mededeling van 2014 (de "interpretatieve mededeling") ([224]). Zij voegen daaraan toe dat ook rekening is gehouden met de "SNCM test"-criteria die het Gerecht in de arresten *SNCM I* en *SNCM II* ([225]) heeft aangehaald.

(640) In tegenstelling tot wat Corsica Ferries beweert (overwegingen 399 tot en met 403), merken de Franse autoriteiten op dat er geen sprake was van vooringenomenheid bij de gebruikersraadpleging. Zij wijzen erop dat deze raadpleging op grote schaal bekend is gemaakt bij het grote publiek. Zij wijzen er ook op dat uit de resultaten van deze raadpleging bijvoorbeeld blijkt dat de havens van Marseille en Toulon vanuit het oogpunt van passagiers (ingezetenen en niet-ingezetenen van Corsica) volledig substitueerbaar zijn, zoals Corsica Ferries beaamt. Zij wijzen erop dat de raadpleging van de exploitanten sowieso slechts één van de manieren was om de vraag van gebruikers vast te stellen.

(641) Daarnaast was er, in tegenstelling tot wat Corsica Ferries beweert (overwegingen 455 tot en met 468), ook geen sprake van methodologische vooringenomenheid bij de raadpleging van de exploitanten. Frankrijk wijst erop dat deze raadpleging ook op grote schaal bekend is gemaakt en dat alle betrokken exploitanten eraan konden deelnemen. De Franse autoriteiten zijn van mening dat het antwoord van Corsica Ferries grondig is geanalyseerd om zeker te zijn van de robuustheid en relevantie ervan. Wat de kritiek van Corsica Ferries op het ontbreken van een beschrijving van de vereisten van het territorialiteitsbeginsel betreft, merken de Franse autoriteiten op dat het dossier bij de raadpleging van de exploitanten een ondersteunend document met als titel "Beschrijving van de regelgeving van het zeevervoer van passagiers en goederen" bevatte, met daarin alle Franse wetgeving inzake territoriale continuïteit.

6.1.2. *Frankrijk heeft de kwalitatieve vraag van gebruikers correct vastgesteld*

6.1.2.1. Frankrijk heeft de kwalitatieve vraag van medische passagiers correct vastgesteld

(642) Allereerst verwerpen de Franse autoriteiten het argument van Corsica Ferries dat er enkel behoefte is aan een openbare dienst voor medische passagiers die in aanmerking komen voor vergoeding door de ziektekostenverzekering. Zij wijzen erop dat uit het Gecodia-rapport duidelijk blijkt dat een deel van de vraag van medische passagiers specifiek betrekking heeft op zeevervoer en dat er sprake is van een specifieke gebondenheid aan de haven van Marseille.

(643) Ook verwerpen de Franse autoriteiten het argument van Corsica Ferries dat er geen wettelijke of bestuursrechtelijke beperking bestaat voor de vergoeding van de vervoerskosten op basis van de afstand tussen de aankomsthaven en het behandelingscentrum. Zij wijzen erop dat de vergoeding plaatsvindt op basis van de kortste route van de haven van Marseille naar de zorginstelling, overeenkomstig artikel R. 322-10-5 CSS.

(644) De Franse autoriteiten stellen dat de omstandigheden voor vervoer over land voor medische passagiers in ieder geval anders zijn via Marseille dan via Toulon. Frankrijk wijst erop dat het vervoer van medische passagiers betrekking heeft op ziekenhuisopnamen en de bijbehorende consulten die plaatsvinden op dezelfde dag als de aankomst van de patiënt op het vasteland. Het gaat hierbij om mogelijk kwetsbare personen die zijn gebonden aan vaste tijden (voor medische afspraken). Een extra reis van bijna een uur van Toulon naar de behandelingscentra in Marseille en de risico's in verband met verkeerscongestie, vertragingen (trein of bus) of de aanzienlijke kosten die dit met zich mee zou kunnen brengen (hotelovernachting, taxikosten), zouden de reisomstandigheden van medische passagiers nog moeilijker kunnen maken.

([223]) Artikel 4 van de cabotageverordening.

([224]) Mededeling van de Commissie over de interpretatie van Verordening (EEG) nr. 3577/92 van de Raad houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer binnen de lidstaten (cabotage in het zeevervoer), COM(2014) 232, 22 april 2014.

([225]) Arresten van 1 maart 2017, *SNCM I* en *SNCM II*, ibid.

6.1.2.2. Frankrijk heeft de kwalitatieve vraag naar aangedreven goederenvervoer correct vastgesteld

(645) *In de eerste plaats* betogen de Franse autoriteiten dat Corsica Ferries, door te stellen dat de Commissie haar beoordeling van de substitueerbaarheid van de havens van Marseille en Toulon voor aangedreven goederenvervoer alleen heeft gebaseerd op de overbelasting van de haven van Toulon en op de resultaten van de openbare gebruikersraadpleging, haar inzicht in de gebruikte methode willekeurig en gedeeltelijk beperkt.

(646) Ten aanzien van de bewering dat er geen sprake is van een risico van overbelasting van de capaciteit van de haven van Toulon met betrekking tot aangedreven goederenvervoer (overwegingen 436 tot en met 438) wijzen de Franse autoriteiten er allereerst op dat uit het antwoord van de CCI van Var duidelijk blijkt dat de capaciteit van de haven van Toulon beperkt is. In hun opmerkingen hebben de Franse autoriteiten aanvullende informatie verstrekt over de mate van overbelasting van de haven van Toulon. Zij menen dat de vraag de capaciteit van de haven in 2029 alleen al op 177 van de 365 dagen per jaar zou overschrijden als het dagelijkse verkeer op de routes tussen Marseille en Ajaccio/Bastia naar de haven van Toulon zou worden verplaatst ([226]).

(647) Met betrekking tot de raadpleging van gebruikers van goederenvervoer en de argumenten die Corsica Ferries in dit verband heeft aangevoerd (overwegingen 439 tot en met 443), waarin zij onder meer haar twijfels uit over de relevantie van de gegevens die uit de raadpleging naar voren kwamen, wijzen de Franse autoriteiten erop dat een gebruikersraadpleging geldig bewijsmateriaal vormt volgens de DAEB-kaderregeling.

(648) *In de tweede plaats* merken de Franse autoriteiten allereerst op dat Corsica Ferries niet betwist dat er sprake zou zijn van extra kosten voor wegvervoer als vervoerders zouden overstappen van Marseille naar Toulon (overweging 443) en dat in de analyses van Corsica Ferries, Corsica Linea en La Méridionale wordt bevestigd dat de logistieke bases voornamelijk rond Marseille en in de Rhône-corridor liggen.

(649) De Franse autoriteiten delen ook een geactualiseerde kwantitatieve raming van de extra kosten aan de hand van de meest recente referentiewaarden (uit december 2023), zoals berekend door het nationale wegencomité (Comité National Routier, "CNR"). Volgens de Franse autoriteiten wordt met deze raming bevestigd dat de extra kosten van het gebruik van de haven van Toulon in plaats van de haven van Marseille ongeveer 40 % bedragen voor vervoerders met een logistieke basis in de buurt van Marseille.

(650) Bovendien merkt Frankrijk op dat er in BRG-onderzoek 2, dat door Corsica Ferries wordt ingebracht (overweging 443) en dat een analyse van de extra kosten voor wegvervoer bevat, verschillende methodologische fouten zijn gemaakt. Ten eerste wordt in BRG-onderzoek 2 gebruikgemaakt van een referentiewaarde van 12 SM, terwijl een standaard geleed voertuig (vrachtwagen + oplegger) bijna 17 SM is. Ten tweede wordt in BRG-onderzoek 2 voor Toulon het tarief voor zeevervoer exclusief belastingen en handlingkosten gehanteerd, en niet het daadwerkelijk betaalde tarief. Ten slotte wordt in BRG-onderzoek 2 geen rekening gehouden met verschillende elementen die de extra kosten voor wegvervoer nog verder verhogen. De berekening wordt bijvoorbeeld gemaakt voor een extra afstand van 60 km, terwijl de extra afstand in feite meer dan 70 km bedraagt.

(651) *In de derde plaats*, wat de raming van de mate van substitueerbaarheid van de specifieke vraag naar aangedreven goederenvervoer in de haven van Marseille betreft, merken de Franse autoriteiten in antwoord op Corsica Ferries (overwegingen 444 en 445) op dat in het rapport van oktober 2020 waarnaar Corsica Ferries verwijst, werd opgemerkt dat bij de beoordeling van de geografische omvang van de markt voor aangedreven goederenvervoer de mogelijkheid niet werd uitgesloten om te concluderen dat er sprake is van gedeeltelijke substitueerbaarheid van de continentale havens, indien daarvoor overtuigender bewijs zou worden geleverd, bijvoorbeeld door middel van een bredere openbare raadpleging onder verzenders en vervoerders. De Franse autoriteiten hebben in dit geval echter bredere openbare raadplegingen gehouden, wat betekent dat de conclusies uit het rapport van oktober 2020 niet langer relevant zijn.

(652) *Tot slot* weerspreken de Franse autoriteiten de stelling van Corsica Ferries dat de havens van Marseille en Toulon voor gebruikers van begeleid aangedreven goederenvervoer perfect substitueerbaar zijn (overweging 449). Allereerst merken de Franse autoriteiten op dat Corsica Ferries geen enkel element aandraagt dat dit onderscheid rechtvaardigt. De Franse autoriteiten voegen daaraan toe dat geen enkele wegvervoerder, zeevervoerder of havenautoriteit dit onderscheid heeft gemaakt tijdens de openbare raadplegingen.

([226]) De maximumcapaciteit wordt geraamd op 80 gelede voertuigen per dag gedurende het hele jaar, met uitzondering van juli en augustus. In die maanden wordt de maximumcapaciteit geraamd op 40 gelede voertuigen per dag vanwege de grotere stroom passagiers en personenauto's in de zomermaanden.

6.1.3. *Frankrijk heeft de kwantitatieve vraag van gebruikers correct vastgesteld*

6.1.3.1. Frankrijk heeft de vraag van medische passagiers correct gekwantificeerd

(653) In tegenstelling tot wat Corsica Ferries stelt (overwegingen 428 tot en met 431), wijzen de Franse autoriteiten erop dat het een prudente hypothese is om te veronderstellen dat 10 % van het medisch vervoer tussen Corsica en het vasteland per boot plaatsvindt.

6.1.3.2. Frankrijk heeft de vraag naar aangedreven en niet-aangedreven goederenvervoer correct gekwantificeerd

(654) Volgens Frankrijk beweert Corsica Ferries dat één groeipercentage van 2,3 % per jaar voor alle verbindingen waarop de DOD-overeenkomsten betrekking hebben, het resultaat zou zijn van een te hoge raming van de vraag naar goederenvervoer en dus naar begeleiders van aangedreven goederenvervoer (overwegingen 453 tot en met 454). De Franse autoriteiten antwoorden dat de prognose van de vraag naar goederenvervoer is gebaseerd op historische gegevens (over 2010-2019). Deze gegevens zijn omvangrijk genoeg om rekening te houden met drukke en minder drukke perioden van de Corsicaanse economie.

(655) De Franse autoriteiten wijzen erop dat Corsica tussen 2010 en 2019 twee groeiperioden (2010-2012; 2016-2018) en twee perioden van stagnatie (2013-2015; 2019) heeft doorgemaakt, en dat deze variaties waren terug te zien in de goederenstromen. De Franse autoriteiten wijzen er ook op dat als referentie is uitgegaan van een algemene toename van het goederenverkeer tussen Corsica en het Franse vasteland. Tot slot merken de Franse autoriteiten op dat uit gegevens van de regionale directie voor milieu, planning en huisvesting blijkt dat het verkeer in alle havens tussen 2000 en 2019 is toegenomen, met schommelingen die in overeenstemming zijn met de economische groei. De Franse autoriteiten concluderen derhalve dat de conclusies van Corsica Ferries ongegrond zijn en dat de prognose van de vraag naar goederenvervoer prudent en conservatief is.

6.1.4. *Frankrijk heeft correct vastgesteld dat er sprake is van marktfalen*

(656) In tegenstelling tot wat Corsica Ferries beweert (overwegingen 455 tot en met 468), wijzen de Franse autoriteiten erop dat er wel degelijk een toekomstige analyse is uitgevoerd, waarbij als nulscenario is uitgegaan van het particuliere aanbod tussen Corsica en Marseille zonder DOD-overeenkomsten.

(657) Voorts merken de Franse autoriteiten op basis van recente observaties van het verkeer op de Middellandse Zee op dat het passagiersaanbod in de haven van Marseille gering is, met name van en naar de secundaire Corsicaanse havens. Zo wordt het aangedreven goederenvervoer (waarvoor Marseille niet-substitueerbaar is) voor 2030 geraamd op ongeveer 170 000 SM voor Marseille-Bastia, 120 000 SM voor Marseille-Ajaccio en minder dan 50 000 SM voor de secundaire havens, wat aanzienlijk minder is dan verbindingen met een vrije markt of onder een ODV-regeling met andere eilanden in het westelijke Middellandse Zeegebied. In het algemeen is er volgens de Franse autoriteiten geen enkele dagelijkse route met een vrije markt of onder een ODV-regeling waarvoor het aantal passagiers en goederen dusdanig klein is.

6.1.5. *Frankrijk heeft gekozen voor een noodzakelijke interventiemaatregel die in verhouding staat tot de behoefte aan een openbare dienst*

(658) Om aan te tonen dat de minimumcapaciteiten in de DOD-overeenkomsten voor goederenvervoer niet te hoog zijn geraamd, verwijzen de Franse autoriteiten naar hun opmerkingen over het inleidingsbesluit (overwegingen 358 tot en met 361).

(659) Daarnaast wijzen de Franse autoriteiten erop dat uit verkeersgegevens voor begeleiders van goederenvervoer over 2023 blijkt dat de minimale vervoerscapaciteit voor begeleiders regelmatig lager was dan het daadwerkelijke aantal vervoerde begeleiders voor het volgende aantal overtochten:

— Ajaccio-Marseille: 199 overtochten;

— Bastia-Marseille: 84 overtochten;

— L'Île-Rousse-Marseille: 176 overtochten;

— Porto-Vecchio-Marseille: 170 overtochten;

— Propriano-Marseille: 118 overtochten.

(660) Tot slot wijzen de Franse autoriteiten erop dat extra overtochten niet bedoeld zijn voor het algemene verkeer, maar voor onregelmatige pieken.

6.2. **Opmerkingen over de naleving van het Unierecht inzake overheidsopdrachten**

6.2.1. *De looptijd van de DOD-overeenkomsten is in overeenstemming met de concessierichtlijn*

(661) In tegenstelling tot wat Corsica Ferries beweert (overweging 535), legt Frankrijk uit dat de looptijd van de DOD-overeenkomsten in overeenstemming is met de concessierichtlijn, rekening houdend met de investeringen van de toekomstige delegatiehouders (voor de schepen die nodig zijn voor de exploitatie van de zeevervoersdienst). Deze kosten omvatten de kapitaalkosten wanneer de delegatiehouder eigenaar van de schepen is, of de leasingkosten wanneer de delegatiehouder de schepen leaset. De Franse autoriteiten menen dus dat de looptijd gerechtvaardigd is in het licht van de doelstellingen ten aanzien van mededinging, omdat een kortere looptijd de exploitanten ervan zou hebben weerhouden hun inschrijving in te dienen. De Franse autoriteiten zijn ook van mening dat de looptijd voldoet aan de doelstellingen ten aanzien van aanpassingsvermogen, omdat de schepen verplicht in overeenstemming moeten worden gebracht met de normen, met name wat de voorschriften inzake broeikasgas-emissies betreft.

(662) Wat de argumenten van Corsica Ferries betreft dat de delegatiegever na afloop van de concessie geen rendement op de investeringen behaalt (overwegingen 536 en 537), stelt Frankrijk dat een dergelijke bewering niet strookt met de realiteit van concessies op het gebied van passagiers- en goederenvervoer, aangezien het bij de exploitatie van schepen niet gaat om retourgoederen. Een dergelijke overweging zou geen verband houden met de looptijd van de DOD-overeenkomsten.

(663) Met betrekking tot de bewering van Corsica Ferries dat bij de compensatie geen rekening wordt gehouden met de restwaarde van de schepen aan het einde van de overeenkomsten (overweging 538), is Frankrijk van mening dat deze waarde buiten beschouwing moet worden gelaten bij de compensatie die aan de delegatiehouders wordt toegekend, omdat de schepen het eigendom van de delegatiehouder zijn en geen activa die kosteloos en volledig als eigendom worden teruggegeven aan de CdC of het OTC. Frankrijk legt uit dat de investeringskosten voor schepen overeenkomstig artikel 34 van de DOD-contracten worden vastgesteld op basis van de vloot die door de delegatiehouder wordt toegewezen aan de exploitatie van de routes die onder de DOD-overeenkomsten vallen. Het OTC compenseert deze investeringen om de door de delegatiehouder gemaakte kosten te dekken (na aftrek van eventuele subsidies en financiering van publieksrechtelijke rechtspersonen voor deze investeringen) die overeenkomen met de afschrijvingskosten en/of leasingkosten en/of kosten voor de bevrachting van het schip dat voor de uitvoering van de dienst wordt ingezet.

(664) Ook betwist Corsica Ferries de relevantie van de door de Franse autoriteiten aangehaalde voorbeelden van concessies van meer dan vijf jaar, met name het voorbeeld van de scheepvaartdiensten in Noorwegen (overweging 539). In antwoord hierop verduidelijkt Frankrijk dat dit voorbeeld juist volledig relevant is, aangezien de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA de zevenjarige concessie voor de periode 2012-2019 heeft gevalideerd en deze met tien jaar heeft verlengd voor de periode 2021-2030. Deze verlenging werd gerechtvaardigd door de levensduur van de schepen, die veel langer is dan tien jaar.

(665) Bovendien wijzen de Franse autoriteiten erop dat Corsica Ferries al in juni 2022 bij de kortgedingrechter van de bestuursrechtbank van Bastia beroep heeft ingesteld tegen de looptijd van de DOD-overeenkomsten, met het argument dat deze onevenredig was, omdat er geen sprake was van geplande investeringen voor de delegatiehouders. Het verzoek werd afgewezen door de rechtbank van Bastia. Dit besluit werd bevestigd door de Raad van State, die het daartegen ingestelde beroep niet ontvankelijk verklaarde.

(666) Wat de technische specificaties betreft waaraan moest worden voldaan (capaciteit van de schepen, aantal passagiers en aantal cabines voor personen met beperkte mobiliteit), legt Frankrijk tot slot uit dat alle zeevaartmaatschappijen die tussen 2015 en 2022 actief waren op de scheepvaartverbinding met Corsica, de beschikking hadden over schepen die voldeden aan de technische specificaties van de DOD-overeenkomsten. Corsica Ferries is een van de belangrijkste scheepvaartmaatschappijen van Europa en exploiteert schepen (ro-pax) met een grote capaciteit. Haar totale capaciteit, zowel qua passagiers als qua goederen, is bijna gelijk aan of groter dan die van de andere exploitanten op de routes met Corsica (zoals Moby Lines, Corsica Linea en La Méridionale).

6.2.2. *De bezwaren met betrekking tot de reikwijdte van de minimumvereisten zijn ongegrond*

(667) De Franse autoriteiten wijzen erop dat het essentieel is om een duidelijk onderscheid te maken tussen artikel 2.4 van het raadplegingsreglement, dat een uitputtende en onveranderlijke opsomming van de vastgestelde minimumkenmerken bevat, en bijlage 1 bij de DOD-overeenkomsten, die als algemene technische referentie dient en waarin de minimumcapaciteiten worden gespecificeerd zonder dat ze als minimumkenmerken worden aangemerkt. Of een technisch element uit bijlage 1 als minimumvereiste moet worden bestempeld, is afhankelijk van de vraag of het element al dan niet is opgenomen in artikel 2.4 van het raadplegingsreglement: indien een punt in dit artikel wordt vermeld en vervolgens in bijlage 1 wordt gespecificeerd, gaat het volgens Frankrijk om een minimumvereiste.

(668) Daarnaast wijst Frankrijk erop dat de bestuursrechtbank van Bastia in het kader van de DOD-overeenkomsten 2019-2020 alleen de vereisten heeft geanalyseerd die betrekking konden hebben op minimumkenmerken: "*Deze technische vereisten, die betrekking hebben op de vervoerscapaciteit van de schepen, behoren tot de minimumkenmerken van de overeenkomst die worden genoemd in artikel 2.4 van het raadplegingsreglement*" (19 maart 2019, nr. 1900289). Deze redenering is volgens Frankrijk bevestigd door de Raad van State in een arrest van 24 juni 2019: "*de technische bijlage met de diensten, opgenomen als bijlage 1 bij het ontwerpcontract, die voor elke overtocht ten minste veertig stroomaansluitingen voor koelvoertuigen voorschrijft, moest, gezien de voorwaarden van artikel 4.1 van het raadplegingsreglement, worden geacht deel uit te maken van de raadplegingsdocumenten en dus als beschrijving van de verwachte minimumkenmerken. Met deze uitspraak heeft de kortgedingrechter geen blijk gegeven van een onjuiste rechtsopvatting*". In tegenstelling tot wat Corsica Ferries beweert, was de Raad van State volgens Frankrijk niet van mening dat bijlage 1 als geheel een minimumvereiste vormde.

(669) Ook herhalen de Franse autoriteiten dat bijlage 1 bij de DOD-overeenkomsten niet is gewijzigd, waardoor noch de minimumkenmerken, noch de minimumcapaciteiten zijn geschonden. De inschrijvingen voldeden derhalve aan deze minimumkenmerken en -capaciteiten.

(670) Wat de duidelijkheid van de minimumvereisten betreft, verwijzen de Franse autoriteiten naar de beschikking van de administratieve rechtbank van Bastia van 20 juli 2022 (overweging 274), waarin wordt geconcludeerd dat de informatie over herprogrammeerbare en extra retourvaarten voldoende was om "*de gegadigden in staat te stellen om de omvang van de verplichtingen van de delegatiehouders in te schatten en een inschrijving in te dienen*" ([227]).

7. **BEOORDELING VAN DE MAATREGELEN**

7.1. **Bestaan van staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU**

(671) Op grond van artikel 107, lid 1, VWEU zijn steunmaatregelen van staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de interne markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt.

7.1.1. *Bestaan van een onderneming*

(672) Volgens vaste rechtspraak ([228]) moet de Commissie eerst nagaan of de dienstverrichters ondernemingen zijn in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU. Het begrip onderneming omvat elke entiteit die een economische activiteit uitoefent, ongeacht de rechtsvorm van de entiteit en de wijze waarop zij wordt gefinancierd. Iedere activiteit die bestaat uit het aanbieden van goederen en diensten op een markt, is een economische activiteit ([229]).

(673) De DOD-overeenkomsten hebben betrekking op het verrichten van zeevervoersdiensten voor goederen en passagiers tussen Corsica en het Franse vasteland in ruil voor compensatie die wordt betaald aan de begunstigden van de DOD-overeenkomsten (Corsica Linea en La Méridionale). Deze begunstigden oefenen dus economische activiteiten uit. Corsica Linea en La Méridionale zijn dan ook ondernemingen in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

([227]) De administratieve rechtbank wees er onder meer op dat het raadplegingsdossier informatiedocumenten bevatte met betrekking tot de scheepvaartverbinding tussen Corsica en het vasteland, zoals de jaarverslagen van de delegatiehouders over 2017, 2018 en 2019, met een analyse van de kwaliteit van de diensten.

([228]) Arrest van 18 juni 1998, *Commissie/Italië*, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303 en arrest van 23 april 1991, *Höfner en Elser*, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, punt 21.

([229]) Arrest van 16 juni 1987, *Commissie/Italië*, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, punt 7; bovengenoemd arrest van 18 juni 1998, *Commissie/Italië*, C-35/96, ibid., punt 36.

7.1.2. *Toerekenbaarheid van de maatregelen aan de staat en aanwezigheid van staatsmiddelen*

7.1.2.1. Toerekenbaarheid van de maatregelen aan de staat

(674) Volgens vaste rechtspraak vallen maatregelen van lagere openbare lichamen van de lidstaten — ongeacht hun statuut en benaming — evenals maatregelen van de centrale overheid binnen de werkingssfeer van artikel 107, lid 1, VWEU, indien aan de voorwaarden van deze bepaling is voldaan ([230]).

(675) De Commissie merkt in dit geval op dat het OTC (de autoriteit die de onderzochte maatregelen heeft toegekend) een bestuurlijke autoriteit is die volledig verbonden is met de CdC, wat zelf een lager openbaar lichaam is (overweging 82). De voorzitter van het OTC is afkomstig uit de CdC (overweging 82) en het OTC staat bij de uitoefening van zijn taken onder toezicht van de CdC (overweging 83). De directeur van het OTC wordt ook benoemd door de CdC en de besluiten van het OTC (met inbegrip van begrotingsbesluiten) worden genomen door een comité van beheer dat bestaat uit vertegenwoordigers van de departementen Corse-du-Sud en Haute-Corse en, voor het merendeel, uit gekozen vertegenwoordigers van de Assemblee van Corsica (overweging 82). De toewijzing van de DOD-overeenkomsten is middels een stemming goedgekeurd door de Assemblee van Corsica (overweging 280).

(676) De betreffende maatregelen zijn dus toerekenbaar aan de staat.

7.1.2.2. Aanwezigheid van staatsmiddelen

(677) Volgens vaste rechtspraak moeten middelen van territoriale collectiviteiten worden beschouwd als staatsmiddelen in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU ([231]).

(678) Zoals aangegeven in overweging 84, worden de DOD-overeenkomsten gefinancierd door middel van een "dotation de continuité territoriale" die door de nationale regering aan de CdC wordt betaald. De CdC betaalt dit bedrag bij wet terug aan het OTC. De DOD-overeenkomsten worden dus gefinancierd uit middelen van de CdC, wat een lager openbaar lichaam is.

(679) De Commissie is derhalve van mening dat de DOD-overeenkomsten met staatsmiddelen zijn bekostigd.

7.1.3. *Bestaan van een voordeel*

(680) Om te beoordelen of een overheidsmaatregel als steun aan een onderneming moet worden aangemerkt, moet worden nagegaan of dit voor de betrokken onderneming een economisch voordeel oplevert waardoor kosten werden vermeden die normaal gesproken ten laste van haar eigen financiële middelen waren gekomen, dan wel of die onderneming een voordeel ontvangt dat zij onder normale marktvoorwaarden niet had verkregen ([232]).

(681) Omdat de onderzochte maatregelen zijn toegekend op grond van de delegatie van een openbare dienst, vormen zij een voordeel voor de begunstigde, tenzij deze compensatie voldoet aan alle vier de *Altmark*-criteria ([233]).

(682) Gezien het bovenstaande zal de Commissie onderzoeken of de DOD-overeenkomsten aan alle *Altmark*-criteria voldoen.

7.1.3.1. Altmark-criteria

(683) In het *Altmark*-arrest oordeelde het Hof dat compensatie voor een openbare dienst geen selectief voordeel oplevert en geen steun vormt in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU wanneer aan vier criteria is voldaan:

— de begunstigde onderneming moet daadwerkelijk belast zijn met de uitvoering van openbaredienstverplichtingen en die verplichtingen moeten duidelijk omschreven zijn (criterium 1);

— de parameters op basis waarvan de compensatie wordt berekend, moeten vooraf op objectieve en doorzichtige wijze worden vastgesteld (criterium 2);

([230]) Arrest van 12 mei 2011, *Région Nord-Pas-de-Calais*, T-267/08 en T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, punt 108.
([231]) Idem, overweging 109.
([232]) Arrest van 14 februari 1990, *Frankrijk/Commissie*, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, punten 44 en 45.
([233]) Arrest van 24 juli 2003, *Altmark Trans GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, punten 87 tot en met 93.

— de compensatie mag niet hoger zijn dan nodig is om de kosten van de uitvoering van de openbaredienstverplichtingen, rekening houdend met de opbrengsten alsmede met een redelijke winst uit de uitvoering van die verplichtingen, geheel of gedeeltelijk te dekken (criterium 3);

— wanneer de met de uitvoering van openbaredienstverplichtingen te belasten onderneming niet is gekozen in het kader van een openbare aanbesteding, moet de noodzakelijke compensatie zijn vastgesteld op basis van de kosten die een gemiddelde, goed beheerde onderneming, die zodanig met vervoermiddelen is uitgerust dat zij aan de vereisten van de openbare dienst kan voldoen, zou hebben gemaakt om deze verplichtingen uit te voeren, rekening houdend met de opbrengsten en een redelijke winst uit de uitvoering van deze verplichtingen (criterium 4).

7.1.3.2. Naleving van het vierde Altmark-criterium

7.1.3.2.1. Dienstverrichter geselecteerd door middel van een aanbestedingsprocedure in het kader waarvan de gegadigde kon worden geselecteerd die deze diensten tegen de laagste kosten voor de gemeenschap kon leveren

(684) Een openbare aanbestedingsprocedure sluit het bestaan van staatssteun slechts uit wanneer in het kader daarvan de gegadigde kan worden geselecteerd die deze diensten tegen de laagste kosten voor de gemeenschap kan leveren.

(685) In de mededeling van de Commissie betreffende de toepassing van de staatssteunregels van de Europese Unie op voor het verrichten van diensten van algemeen economisch belang verleende compensatie ("DAEB-mededeling") ([234]) worden de criteria uiteengezet op basis waarvan wordt beoordeeld of aan het vierde Altmark-criterium is voldaan.

(686) In punt 66 van de DAEB-mededeling wordt met betrekking tot de kenmerken van de aanbesteding aangegeven dat een concurrentiegerichte dialoog of een procedure met voorafgaande oproep tot mededinging de aanbestedende dienst een ruime beoordelingsmarge laat en de deelname van geïnteresseerde exploitanten kan beperken. Daarom kunnen deze procedures alleen in uitzonderlijke omstandigheden geacht worden afdoende te zijn om aan het vierde Altmark-criterium te voldoen.

(687) De Commissie merkt in dit geval op dat Frankrijk de betreffende steunmaatregelen heeft toegekend via een procedure van gunning via onderhandelingen (overwegingen 277 en 278). Een dergelijke procedure kan dus in beginsel niet worden geacht in het kader van de DAEB-mededeling de laagste kosten voor de gemeenschap te garanderen.

(688) Bovendien is er niets op grond waarvan de aanbestedingsprocedure voor de DOD-overeenkomsten kan worden beschouwd als een uitzonderingsgeval.

(689) Allereerst vindt de procedure plaats in het kader van de scheepvaartverbinding met Corsica. Hier is nooit sprake geweest van vrijheid van mededinging, vanwege de beperkingen van de ODV-regeling en eerdere opeenvolgende openbaredienstcontracten (overwegingen 60 en 61). Vanwege deze context zijn de ontwikkeling van het commerciële aanbod en de mededinging voor de scheepvaartverbinding met Corsica sowieso beperkt, en kan er niet worden gegarandeerd dat de gemeenschap een dienst ontvangt tegen de laagste kosten.

(690) Daarnaast werd, zoals Corsica Ferries opmerkt (overweging 518), bij de gunningscriteria voor de inschrijvingen slechts een weging van 20 % toegekend aan de financiële compensatie, terwijl de criteria betreffende de technische waarde van de inschrijvingen voor 60 % meewogen (overweging 271). De Commissie merkt op dat deze technische criteria niet zodanig waren opgesteld dat ze daadwerkelijke mededinging mogelijk maakten en het voordeel voor de begunstigden minimaliseerden, omdat de criteria hoofdzakelijk waren gericht op de capaciteit en de kwaliteit van de gegadigden om aan de toegewezen openbaredienstverplichtingen te voldoen (tijden, aanpassing van schepen aan de behoeften van gebruikers, kwaliteit van de dienstverlening aan professionele en particuliere gebruikers, enz.). De criteria zorgden hierdoor niet voor daadwerkelijke mededinging die tot een zo laag mogelijk compensatiebedrag zou leiden.

([234]) PB C 8 van 11.1.2012, blz. 4.

(691) Bovendien merkt de Commissie op dat de aanbestedingsprocedure voor de DOD-overeenkomsten niet heeft geleid tot werkelijke en voldoende concurrentie, gezien het geringe aantal gegadigden dat voor elk perceel een inschrijving heeft ingediend (overweging 276). De argumenten van Corsica Linea en La Méridionale, waarin zij aangeven dat er sprake was van aanzienlijke concurrentiedruk omdat "*iedereen wist*" dat er drie exploitanten (Corsica Linea, La Méridionale en Corsica Ferries) waren die zich konden inschrijven (overwegingen 577 en 614), zijn louter speculatief en bovendien niet bewezen, aangezien Corsica Ferries geen inschrijving heeft ingediend voor de procedure voor de gunning van de DOD-overeenkomsten. Ook het feit dat het aantal gegadigden (Corsica Linea en La Méridionale) overeenkomt met het aantal exploitanten dat aan de raadpleging van de exploitanten heeft deelgenomen, kan op zichzelf niet aantonen dat er sprake was van werkelijke en voldoende concurrentie (overweging 613). Bovendien geeft zij in haar eigen opmerking aan dat behalve deze drie exploitanten geen enkele andere exploitant belangstelling heeft getoond voor de Corsicaanse markt (overweging 575), waaruit blijkt dat de procedure voor de gunning van de DOD-overeenkomsten tot weinig mededinging heeft geleid, hetgeen overigens door La Méridionale wordt erkend (overweging 613). Overigens heeft Corsica Ferries, ondanks haar belangstelling, geen inschrijving ingediend die had kunnen bijdragen tot meer concurrentiedruk tijdens de aanbestedingsprocedure voor de DOD-overeenkomsten (overweging 273). Daarom kunnen de argumenten van Corsica Linea dat i) de onderhandelingsprocedure heeft geleid tot een lagere bedrag van de financiële compensatie dan oorspronkelijk door de gegadigden werd voorgesteld (overweging 578) en ii) de Franse autoriteiten niet verplicht waren de offertes van deze gegadigden te aanvaarden (overweging 579), op zichzelf niet aantonen dat het OTC zeevervoersdiensten heeft gekregen tegen de laagste kosten voor de gemeenschap.

(692) In het geval van procedures waarbij slechts één inschrijving wordt ingediend, kan de aanbestedingsprocedure tot slot niet geacht worden voldoende te zijn om te verzekeren dat de procedure leidt tot de laagste kosten voor de gemeenschap ([235]). In dit geval is voor alle DOD-overeenkomsten slechts één inschrijving ingediend, behalve voor de scheepvaartverbinding met Propriano en Porto-Vecchio (waarvoor slechts twee inschrijvingen zijn ingediend). Corsica Linea legt niet uit waarom het ontbreken van concurrerend aanbod voor drie van de percelen niet kan uitsluiten dat er sprake was van voldoende concurrentiedruk (overweging 576). Ook voor de percelen 3 (Porto-Vecchio) en 4 (Propriano) toont het feit dat de Franse autoriteiten in beide gevallen het goedkoopste aanbod hebben geselecteerd, op zichzelf niet aan dat het goedkoopste aanbod ook tot de laagste kosten voor de gemeenschap leidde.

(693) Uit deze overwegingen volgt dat de aanbestedingsprocedure voor de DOD-overeenkomsten de overheid niet de garantie bood dat de betreffende diensten tegen de laagste kosten werden aanbesteed.

7.1.3.2.2. Compensatie vastgesteld op basis van de kosten die een gemiddelde, goed beheerde onderneming met voldoende middelen zou moeten maken om aan de toegewezen openbaredienstverplichtingen te kunnen voldoen

(694) De Commissie wijst erop dat het vierde Altmark-criterium, gebaseerd op een analyse van de kosten van een gemiddelde, goed beheerde onderneming met voldoende middelen, moet worden gehanteerd in het geval dat de keuze van de onderneming waaraan de openbaredienstverplichtingen worden toegewezen niet wordt gemaakt in het kader van een openbare aanbestedingsprocedure.

(695) De Franse autoriteiten hebben geen bewijs of informatie verstrekt waaruit blijkt dat de compensatie die in het kader van de DOD-overeenkomsten is betaald, is vastgesteld op basis van de kosten die een gemiddelde, goed beheerde onderneming met voldoende middelen zou moeten maken om aan de toegewezen openbaredienstverplichtingen te kunnen voldoen. De belanghebbenden hebben hierover geen opmerkingen gemaakt.

(696) In de DOD-overeenkomsten wordt overigens ook niet verwezen naar de kosten die een gemiddelde, goed beheerde onderneming met voldoende middelen zou moeten maken om aan de toegewezen openbaredienstverplichtingen te kunnen voldoen. Uit het dossier blijkt juist dat deze compensatie pas is vastgesteld na afloop van de aanbestedingsprocedure voor de DOD-overeenkomsten, na onderhandelingen tussen de begunstigden van de DOD-overeenkomsten en het OTC, zonder dat tijdens die onderhandelingen om dit bedrag vast te stellen werd verwezen naar de kosten die een gemiddelde, goed beheerde onderneming met voldoende middelen zou moeten maken om aan de toegewezen openbaredienstverplichtingen te kunnen voldoen.

([235]) DAEB-mededeling, punt 68.

(697) Omdat Frankrijk hiervoor geen concreet bewijs heeft aangevoerd, kan de Commissie slechts concluderen dat de compensatie die is toegekend in het kader van de DOD-overeenkomsten, niet is vastgesteld op basis van de kosten die een gemiddelde, goed beheerde onderneming met voldoende middelen zou moeten maken om aan de toegewezen openbaredienstverplichtingen te kunnen voldoen.

(698) Hieruit volgt dat de DOD-overeenkomsten niet voldoen aan het vierde Altmark-criterium.

7.1.3.3. Conclusie over het bestaan van een voordeel

(699) Op basis van het bovenstaande concludeert de Commissie dat de DOD-overeenkomsten de begunstigden een economisch voordeel hebben opgeleverd dat zij onder normale marktvoorwaarden niet zouden hebben verkregen.

7.1.4. *Selectiviteit van de DOD-overeenkomsten*

(700) Wanneer de Commissie een voordeel vaststelt dat direct of indirect voortvloeit uit een bepaalde maatregel, moet zij ook vaststellen of dat voordeel specifiek ten goede komt aan een of meer ondernemingen.

(701) Het vereiste van selectiviteit verschilt naargelang de betrokken maatregel bedoeld is als een algemene steunregeling dan wel als individuele steun. In het laatste geval kan bij de vaststelling van een economisch voordeel in beginsel worden vermoed dat er sprake is van selectiviteit ([236]).

(702) In dit geval zijn de DOD-overeenkomsten allemaal toegekend op grond van bilaterale overeenkomsten die met elk van de begunstigden werden gesloten.

(703) De DOD-overeenkomsten zijn dus individuele maatregelen en moeten derhalve worden geacht selectief ten goede te komen aan die begunstigden.

7.1.5. *Belemmering van het handelsverkeer tussen lidstaten en verstoring van de mededinging binnen de Unie als gevolg van de DOD-overeenkomsten*

(704) Steun die bedoeld is om een onderneming te vrijwaren van kosten die zij normaal gesproken in het kader van haar lopend beheer of haar normale activiteiten had moeten dragen, vervalst in beginsel de mededingingsvoorwaarden ([237]). Het is immers vaste rechtspraak dat elke vorm van steunverlening aan een onderneming die op de communautaire markt actief is, de mededinging kan verstoren en het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig kan beïnvloeden.

(705) Het zeevervoer binnen een lidstaat (cabotage in het zeevervoer) staat sinds 1 januari 1993 open voor alle communautaire exploitanten ([238]). Vanaf die datum kan steun die wordt verleend aan een onderneming die passagiers en/of goederen vervoert binnen een lidstaat, dus een belemmering van het handelsverkeer tussen de lidstaten vormen. In dit geval leiden de DOD-overeenkomsten tot toekenning van compensaties voor zeevervoersdiensten voor goederen en passagiers in het kader van de scheepvaartverbinding met Corsica. Deze compensaties kunnen dus gevolgen hebben voor het handelsverkeer tussen de lidstaten, mede gelet op het feit dat Corsica verbindingen met Italië heeft.

(706) Ter herinnering: Corsica Linea en La Méridionale exploiteren routes tussen het Franse vasteland en Corsica waarbij er sprake is van rechtstreekse mededinging door exploitanten als Corsica Ferries, maar mogelijk ook met andere scheepvaartmaatschappijen die zeevervoersdiensten van/naar Corsica aanbieden of kunnen aanbieden (overweging 45). Dit geldt des te meer in het licht van de aanzienlijke passagiersstroom tussen Corsica en het vasteland van Frankrijk en Italië (overweging 56). De Commissie is derhalve van oordeel dat de maatregelen de positie van Corsica Linea en La Méridionale ten opzichte van concurrerende scheepvaartmaatschappijen in de Europese Unie kunnen versterken en dat daardoor het risico bestaat dat de mededinging wordt verstoord.

(707) Bijgevolg kunnen de maatregelen de mededinging op de interne markt verstoren en het handelsverkeer tussen de lidstaten beïnvloeden.

([236]) Arrest van 4 juni 2015, *MOL*, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, punt 60.
([237]) Zie het arrest van 19 september 2000, *Duitsland/Commissie*, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, lid 30, en aldaar aangehaalde rechtspraak.
([238]) Zie de cabotageverordening.

7.1.6. *Conclusie betreffende de aanwezigheid van staatssteun*

(708) Op basis van het bovenstaande is de Commissie van oordeel dat de compensatie die in het kader van de DOD-overeenkomsten aan de exploitanten is toegekend, staatssteun vormt in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

7.2. **Wettigheid van de maatregelen**

(709) Uit hoofde van artikel 108, lid 3, VWEU wordt in artikel 2, lid 1, van Verordening (EU) 2015/1589 ([239]) het volgende bepaald: "*tenzij anders is bepaald in verordeningen op grond van artikel 109 VWEU of op grond van andere desbetreffende bepalingen, wordt elk voornemen om nieuwe steun te verlenen tijdig door de betrokken lidstaat bij de Commissie aangemeld.*" In artikel 3 van die verordening wordt bovendien bepaald: "*op grond van artikel 2, lid 1, aan te melden steun mag niet uitgevoerd worden, alvorens de Commissie een besluit tot goedkeuring van die steun heeft genomen of wordt geacht dat te hebben genomen*".

(710) De Commissie merkt op dat de Franse autoriteiten weliswaar op 27 december 2022 hun plannen voor het sluiten van DOD-overeenkomsten voor de periode van 1 januari 2023 tot en met 31 december 2030 hebben aangemeld, maar dat zij de DOD-overeenkomsten niettemin op 1 januari 2023 hebben laten ingaan zonder dat de Commissie een goedkeuringsbesluit had genomen of geacht werd te hebben genomen. De maatregelen zijn derhalve in beginsel in strijd met artikel 2, lid 1, van Verordening (EU) 2015/1589.

(711) De Commissie merkt op dat de lidstaten op grond van het DAEB-besluit in bepaalde gevallen kunnen worden vrijgesteld van de aanmeldingsplicht van artikel 108, lid 3, VWEU.

(712) In dit verband moet worden onderzocht of de DOD-overeenkomsten binnen het toepassingsbereik van het DAEB-besluit vallen om te bepalen of de maatregelen zijn vrijgesteld van de aanmeldingsplicht van artikel 108, lid 3, VWEU.

(713) De Commissie merkt allereerst op dat uit vaste rechtspraak volgt dat de bepalingen van een verordening of besluit waarbij vrijstelling van de aanmeldingsplicht wordt verleend, en de voorwaarden die daarin worden gesteld, uit voorzorg strikt moeten worden uitgelegd ([240]).

(714) Het toepassingsgebied van het DAEB-besluit is vastgesteld in artikel 2 van het besluit. In artikel 2, punt d), is bepaald dat staatssteun in de vorm van compensatie voor openbare diensten voor zeeverbindingen met eilanden niet van de aanmeldingsplicht is vrijgesteld indien het gemiddelde jaarlijkse verkeer op die verbindingen in de twee boekjaren voorafgaand aan het boekjaar waarin de DAEB werd toegekend, meer dan 300 000 passagiers bedroeg.

(715) Uit artikel 2, punt d), volgt dat het DAEB-besluit alleen betrekking heeft op het zeevervoer van passagiers. Er wordt niet verwezen naar het zeevervoer van goederen. Gezien het beginsel van strikte interpretatie dat van toepassing is op een besluit tot vrijstelling van de aanmeldingsplicht (overweging 713), is de Commissie van mening dat, vanwege het ontbreken van een uitdrukkelijke verwijzing naar het zeevervoer van goederen, betaalde compensatie voor een DAEB die verband houdt met het zeevervoer van goederen of met gemengde diensten (passagiers/goederen), niet onder het DAEB-besluit kan vallen ([241]).

(716) Omdat de DOD-overeenkomsten betrekking hebben op gemengde diensten, valt de compensatie die aan de begunstigden van de DOD-overeenkomsten is toegekend dus niet binnen het toepassingsgebied van het DAEB-besluit.

(717) De opmerkingen van de belanghebbenden hierover veranderen niets aan deze conclusie.

([239]) Verordening (EU) 2015/1589 van de Raad van 13 juli 2015 tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (PB L 248 van 24.9.2015, blz. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

([240]) Arrest van 21 juli 2016, *Dilly's Wellnesshotel* C-493/14, ECLI:EU:C:2016:577, punten 37 en 38; arrest van 5 maart 2019, *Eesti Pagar AS*, C-349/17, ECLI:EU:C:2019:172, punt 60.

([241]) Zie voor een uitlegging naar analogie het arrest van 19 oktober 2023, *SAD Trasporto locale*, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, punten 23 tot en met 29, betreffende het toepassingsgebied van een verordening met betrekking tot vrijstelling van de aanmeldingsplicht van staatssteun in de vorm van compensatie voor openbare diensten op het gebied van vervoer over land.

(718) In tegenstelling tot wat Corsica Linea stelt (overweging 582), is de interpretatie dat het zeevervoer van goederen niet behoort tot het toepassingsgebied van het DAEB-besluit noch in strijd met de tekst van het DAEB-besluit, noch met het doel ervan, zoals uitgelegd in overweging 24 van dit besluit. Het zeevervoer van goederen wordt feitelijk in geen enkel artikel van het DAEB-besluit vermeld. In overweging 24 worden alleen de regels verduidelijkt die van toepassing zijn op staatssteun die wordt verleend voor de financiering van een DAEB in de lucht- en zeevervoersector. Hierbij wordt enkel verduidelijkt dat in het DAEB-besluit de voorwaarden worden vastgesteld waaronder dergelijke steun kan worden vrijgesteld van de aanmeldingsplicht van artikel 108, lid 3, VWEU, bij gebrek aan een sectorspecifieke regel hierover. Artikel 2, punt d), waarin het toepassingsgebied van het DAEB-besluit wordt omschreven, is echter niet van toepassing op het zeevervoer van goederen. Bovendien verklaart Corsica Linea niet waarom het in strijd zou zijn met het beginsel van gelijke behandeling als het zeevervoer van goederen niet tot het toepassingsgebied van het DAEB-besluit zou behoren.

(719) Ook bewijst het argument dat de verwijzing naar één drempel voor passagiers kan worden verklaard vanuit het feit dat het passagiersverkeer een algemene indicator is van het economische belang van een bepaalde verbinding (overweging 584), op zichzelf niet dat het DAEB-besluit uitdrukkelijk van toepassing is op het zeevervoer van goederen. De Commissie merkt juist op dat het goederenvervoer het hoofddoel van de DOD-overeenkomsten is, terwijl het passagiersvervoer beperkt is tot het vervoer van relatief kleine aantallen medische passagiers en begeleiders van goederenvervoer (met uitzondering van de verbinding Marseille-Propriano).

(720) Tot slot is de opmerking dat uit de besluitvormingspraktijk van de Commissie blijkt dat het DAEB-besluit van toepassing is op gemengde diensten (overweging 583) irrelevant, omdat de Commissie volgens vaste rechtspraak niet gebonden is aan haar besluitvormingspraktijk ([242]).

(721) Daarom is het DAEB-besluit in dit geval niet van toepassing. Hieruit volgt dat de Franse autoriteiten de steunmaatregelen onrechtmatig ten uitvoer hebben gelegd, in strijd met artikel 3 van Verordening (EU) 2015/1589 en artikel 108, lid 3, VWEU.

7.3. **Verenigbaarheid van de maatregelen**

7.3.1. *Toepasselijkheid van artikel 106, lid 2, VWEU en de DAEB-kaderregeling*

(722) Wanneer compensatie voor een openbare dienst staatssteun vormt in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU, is die compensatie onderworpen aan de artikelen 106, 107 en 108 VWEU.

(723) De beoordeling van de verenigbaarheid met de interne markt van staatssteun voor een DAEB heeft haar rechtsgrondslag in artikel 106, lid 2, VWEU. In dit geval heeft de betreffende staatssteun betrekking op de toekenning van compensatie voor de uitvoering van openbaredienstverplichtingen in het kader van een DAEB. Bijgevolg moet de verenigbaarheid van deze steunmaatregelen worden onderzocht in het licht van artikel 106, lid 2, VWEU en, in het bijzonder, van de specifieke regels betreffende de toepassing van dat artikel.

(724) In het onderhavige geval zijn de specifieke regels voor de toepassing van artikel 106, lid 2, VWEU opgenomen in de DAEB-kaderregeling. Volgens punt 11 van de DAEB-kaderregeling *"kan staatssteun die buiten het toepassingsgebied van het* [DAEB-besluit] *valt, verenigbaar worden verklaard met artikel 106, lid 2, van het Verdrag indien deze noodzakelijk is voor de uitvoering van de betreffende diensten van algemeen economisch belang en de ontwikkeling van het handelsverkeer niet in een mate beïnvloedt die strijdig is met de belangen van de Unie. Een dergelijk evenwicht is alleen mogelijk wanneer is voldaan aan de voorwaarden van de punten 2.2 tot en met 2.10* [van de DAEB-kaderregeling]."

(725) De Commissie merkt op dat de Franse autoriteiten zich ook hebben gebaseerd op de DAEB-kaderregeling bij de aanmelding van de DOD-overeenkomsten.

(726) In de volgende punten wordt de analyse van de Commissie van de verenigbaarheid van de maatregelen in het licht van de voorwaarden van de DAEB-kaderregeling uiteengezet, gezien het feit dat de maatregelen niet binnen het toepassingsgebied van het DAEB-besluit vallen (overweging 721).

([242]) Arrest van 20 september 2011, *Regione autonoma della Sardegna*, T-394/08, ECLI:EU:T:2011:493, punt 190.

(727) Ter herinnering: overeenkomstig punt 8 van de DAEB-kaderregeling, zijn de beginselen van de DAEB-kaderregeling van toepassing op compensaties voor openbare diensten die worden toegekend op het gebied van zeevervoer zonder afbreuk te doen aan de strengere specifieke bepalingen van de sectorale wetgeving van de Unie. Op het gebied van zeevervoer zijn in de cabotageverordening, zoals uitgelegd in de interpretatieve mededeling, de voorwaarden vastgelegd waaronder een lidstaat openbaredienstcontracten kan sluiten met scheepvaartmaatschappijen die geregelde diensten van of naar eilanden verzorgen, en in ruil daarvoor financiële compensatie kan betalen aan reders. De Commissie onderzoekt dus de verenigbaarheid van de maatregelen met de DAEB-kaderregeling, onverminderd de specifieke bepalingen van de cabotageverordening.

7.3.2. *Bestaan van een echte dienst van algemeen economisch belang*

(728) Volgens punt 12 van de DAEB-kaderregeling moet de verleende steun betrekking hebben op een echte dienst van algemeen economisch belang in de zin van artikel 106, lid 2, VWEU, die naar behoren is vastgesteld. De bewijslast voor de correcte vaststelling van het toepassingsgebied van de openbare dienst ligt bij de lidstaat ([243]), met dien verstande dat het onderzoek van de Commissie beperkt is tot kennelijke beoordelingsfouten, zoals aangegeven in punt 13 van de DAEB-kaderregeling.

(729) In punt 13 van de DAEB-kaderregeling wordt aangegeven dat lidstaten geen specifieke openbaredienstverplichtingen kunnen verbinden aan diensten die op bevredigende wijze worden verricht of kunnen worden verricht onder voorwaarden (zoals de prijs, objectieve kwaliteitskenmerken en continuïteit van de dienst en de toegang tot de dienst) die stroken met het algemeen belang, zoals dat door de staat is omschreven, door ondernemingen die onder normale marktomstandigheden actief zijn.

(730) In punt 14 van de DAEB-kaderregeling wordt benadrukt dat de lidstaten moeten aantonen dat zij de behoeften aan een openbare dienst goed hebben onderzocht, mede aan de hand van een publieke raadpleging of andere passende instrumenten waarmee de belangen van gebruikers en dienstverrichters kunnen worden meegenomen.

(731) Zoals aangegeven in overweging 727, mag een lidstaat volgens de cabotageverordening openbaredienstcontracten voor geregelde diensten van of naar eilanden sluiten in ruil voor een financiële compensatie. In het kader van de cabotageverordening verwijst een openbaredienstcontract naar een contract dat wordt gesloten met het oog op het verlenen van passende vervoersdiensten. Dergelijke contracten kunnen met name betrekking hebben op:

— normen met betrekking tot continuïteit, regelmaat, capaciteit en kwaliteit;

— complementaire vervoerdiensten;

— vervoerdiensten tegen welbepaalde prijzen en onder welbepaalde voorwaarden, met name voor bepaalde categorieën reizigers of voor bepaalde verbindingen; en

— aanpassingen van de diensten aan de feitelijke behoeften.

(732) In de twee arresten van het Gerecht van 1 maart 2017 in de zaken T-366/13 (arrest *SNCM I*) ([244]) en T-454/13 (arrest *SNCM II*) ([245]) zijn de verplichtingen van de lidstaten verduidelijkt met betrekking tot het vaststellen van het toepassingsgebied van de openbare dienst en de vorm die de overheidsinterventie moet krijgen om de levering van de dienst te waarborgen. Hierin heeft het Gerecht onder meer bevestigd dat het toepassingsgebied van een openbaredienstcontract moet voldoen aan een behoefte aan een openbare dienst die wordt gekenmerkt door i) de vraag van gebruikers naar alle of een deel van de diensten, ii) die door de marktdeelnemers niet wordt vervuld zonder een door de overheid opgelegde verplichting, en iii) waarbij de lidstaat om aan die behoefte te voldoen voor een aanpak moet kiezen die de vrijheden die essentieel zijn voor de goede werking van de interne markt zo min mogelijk ondermijnen ([246]).

([243]) Arrest van 15 november 2018, *Stichting Woonlinie*, T-202/10 RENV II en T-203/10 RENV II, ECLI:EU:T:2018:795, punten 79 tot en met 83.
([244]) Arrest van 1 maart 2017, *SNCM I*, ibid., reeds aangehaald.
([245]) Arrest van 1 maart 2017, *SNCM II*, ibid., reeds aangehaald.
([246]) Arrest van 1 maart 2017, *SNCM II*, ibid., punt 134.

(733) In dit geval moet worden beoordeeld of het toepassingsgebied van de DOD-overeenkomsten voldoet aan de voorwaarden van de DAEB-kaderregeling en de cabotageverordening, zoals uitgelegd in de interpretatieve mededeling. Daarom onderzoekt de Commissie enerzijds of de DOD-overeenkomsten voorzien in een behoefte aan een openbare dienst en anderzijds of zij de vrijheden die essentieel zijn voor de goede werking van de interne markt zo min mogelijk ondermijnen.

7.3.2.1. Vaststelling van een behoefte aan een openbare dienst

(734) Zoals het Gerecht in het *SNCM II*-arrest heeft geoordeeld, kan alleen worden vastgesteld dat er behoefte is aan een openbare dienst op het gebied van cabotage in het zeevervoer als er sprake is van een vraag van gebruikers naar een dienst waaraan de markt niet kan voldoen. Volgens het Gerecht kan de behoefte aan een openbare dienst onder meer in kaart worden gebracht door middel van marktonderzoeken, openbare raadplegingen of uitnodigingen tot het indienen van voorstellen ([247]).

(735) Deze voorwaarden komen in wezen overeen met de voorwaarden in punt 14 (de lidstaten moeten de belangen van gebruikers goed onderzoeken, mede aan de hand van een openbare raadpleging of andere passende instrumenten) en punt 13 (de lidstaten moeten vaststellen dat er sprake is van marktfalen) van de DAEB-kaderregeling.

(736) Hieruit volgt allereerst dat er geen sprake kan zijn van een behoefte aan een openbare dienst als er geen *vraag van gebruikers* bestaat naar alle of een deel van de diensten. Hierover wordt in punt 14 van de DAEB-kaderregeling gesteld dat de belangen van gebruikers goed moeten worden onderzocht, mede aan de hand van een openbare raadpleging of andere passende instrumenten. De (kwalitatieve en kwantitatieve) vraag van gebruikers moet in kaart worden gebracht om het kader voor de analyse van marktfalen te bepalen. Om de behoefte aan een openbare dienst vast te stellen, wordt de vraag van gebruikers vergeleken met het commerciële aanbod dat exploitanten zouden aanbieden zonder de door de lidstaat beoogde openbaredienstverplichting.

(737) Er kan ook geen sprake zijn van een behoefte aan een openbare dienst als er geen sprake is van *marktfalen*. De analyse van marktfalen bestaat uit twee stappen. Allereerst moet worden onderzocht welke diensten er op de markt zouden worden aangeboden zonder de beoogde openbaredienstverplichting. Hierover wordt in punt 14 van de DAEB-kaderregeling gesteld dat de belangen van dienstverrichters goed moeten worden onderzocht, mede aan de hand van een openbare raadpleging of andere passende instrumenten. Vervolgens moet worden onderzocht of dit aanbod zou volstaan om aan de vraag van gebruikers te voldoen.

(738) Zoals Corsica Ferries terecht opmerkt (overwegingen 455 en 456), moet bij de analyse van het marktaanbod niet alleen worden gekeken naar het aanbod dat vooraf op de markt is vastgesteld, maar moet dit dynamisch worden geëvalueerd door het toekomstige marktaanbod in kaart te brengen. Met andere woorden: bij de analyse van marktfalen moeten de lidstaten aantonen dat het bestaande *en* potentiële aanbod (dat wil zeggen: het aanbod dat een exploitant zonder de beoogde openbaredienstverplichting binnen een geloofwaardige en redelijke termijn zou kunnen uitvoeren) niet zou volstaan om aan de vastgestelde vraag van gebruikers te voldoen.

(739) In tegenstelling tot wat Corsica Ferries beweert (overweging 457), is de Commissie daarentegen niet verplicht om de analyse van marktfalen door de lidstaat grondig te onderzoeken. Zoals vermeld in overweging 728, is het onderzoek van de Commissie beperkt tot kennelijke beoordelingsfouten.

(740) De Franse autoriteiten twijfelden in dit geval of het noodzakelijk was om gebruik te maken van openbaredienstcontracten in het kader van de scheepvaartverbinding met Corsica. Zij oordeelden dat dit noodzakelijk was vanwege de behoeften aan openbare diensten die zij hadden vastgesteld. In de volgende punten wordt de analyse van de Commissie uiteengezet van elk van de door Frankrijk vastgestelde behoeften aan openbare diensten.

7.3.2.1.1. Behoefte aan zeevervoer van passagiers tussen Marseille en Propriano voor ingezetenen en niet-ingezetenen van Corsica

(741) In dit onderdeel onderzoekt de Commissie of de behoefte aan zeevervoer van passagiers (ingezetenen en niet-ingezetenen van Corsica) op de verbinding Marseille-Propriano overeenkomt met i) een vraag van die gebruikers die naar behoren door Frankrijk is aangetoond en ii) waaraan het particuliere aanbod niet kon voldoen.

([247]) Arrest van 1 maart 2017, *SNCM II*, ibid., punt 135.

7.3.2.1.1.1. Bestaan van vraag van gebruikers

7.3.2.1.1.1.1. Kwalitatieve vraag

(1) Over het gebruik van passende instrumenten om de kwalitatieve vraag vast te stellen

(742) De Commissie merkt op dat de Franse autoriteiten de vraag van passagiers voor de scheepvaartverbinding met Corsica, waaronder de route Marseille-Propriano, aan de hand van verschillende instrumenten hebben vastgesteld.

(743) Allereerst hebben de Franse autoriteiten verschillende openbare raadplegingen georganiseerd om informatie te verzamelen over de vraag van deze passagiers.

(744) De eerste raadpleging was een gebruikersraadpleging (overweging 93), waarbij alle passagiers werd gevraagd een algemene vragenlijst in te vullen over het gebruik van zeevervoersdiensten tussen de haven van Marseille en de Corsicaanse havens. Deze vragenlijst ging vergezeld van verschillende documenten om gebruikers te informeren over i) de belangrijkste kenmerken van de scheepvaartverbinding met Corsica, ii) de aanpak van de Franse autoriteiten om aan te tonen dat er sprake is van een behoefte aan een openbare dienst, en iii) de verschillende categorieën gebruikers die vooraf door Frankrijk waren vastgesteld (overweging 95). De Commissie meent dat al deze informatie gebruikers voldoende inzicht gaf in de context waarin ze werden geraadpleegd. Gebruikers konden bovendien een maand lang deelnemen aan de raadpleging, wat geldt als een redelijke termijn. Deze raadpleging en de bijbehorende informatiedocumenten waren openbaar toegankelijk op de website van de CdC en werden bekendgemaakt in de lokale en regionale pers (overwegingen 94, 95 en 366) om ze bij een zo breed mogelijk publiek onder de aandacht te brengen.

(745) De vragenlijst bevatte ongeveer twintig vragen om de behoeften van gebruikers in kaart te brengen voor elke zeeverbinding tussen de haven van Marseille en de Corsicaanse havens, waaronder de verbinding Marseille-Propriano. Uit de details die in punt 3.4.2.1.1.1.1 zijn uiteengezet, blijkt dat de Franse autoriteiten op basis van de vragen voor elke verbinding tussen Corsica en het Franse vasteland (met inbegrip van de verbinding Marseille-Propriano) informatie konden verzamelen over de behoeften van passagiers op het gebied van vertrek- en aankomsttijden, type reis (auto en cabine), frequentie van de zeevervoersdiensten en tarieven (overweging 105). Voorts bevatte de vragenlijst verschillende vragen over de substitueerbaarheid (vanuit het oogpunt van gebruikers) van de continentale havens (overweging 106) en van lucht- en zeevervoer (overweging 107).

(746) Bij alle vragen werden meerdere antwoordsuggesties voorgesteld. Bij een aantal vragen konden respondenten daarnaast ook andere antwoorden geven. In het algemeen werd iedere vrije bijdrage door de Franse autoriteiten aanvaard (overweging 109). De vragenlijst bood dus genoeg mogelijkheden om verschillende standpunten kenbaar te maken. De voorgestelde antwoorden waren duidelijk, plausibel en gevarieerd. De opmerking van Corsica Ferries dat de vragenlijst te gesloten was (overweging 401) moet dus worden afgewezen.

(747) In het inleidingsbesluit ([248]) wees de Commissie op een mogelijke methodologische vooringenomenheid vanwege het feit dat de vragenlijst in de eerste plaats bestemd was voor gebruikers van de scheepvaartroutes tussen de haven van Marseille en Corsica. Na een grondige analyse heeft de Commissie echter vastgesteld dat in de vragenlijst geen sprake was van een dergelijke vooringenomenheid, omdat aan gebruikers verschillende vragen werden voorgelegd over de substitueerbaarheid van de haven van Marseille door andere continentale havens voor hun reizen van/naar Corsica (overweging 106). Zo konden de Franse autoriteiten nagaan i) of, hoe vaak en waarom gebruikers de beschikbare overtochten in Marseille vergeleken met die in Toulon en Nice; ii) of gebruikers hun toevlucht tot Toulon en Nice zouden nemen in geval van een hypothetische verhoging van de tarieven van zeevervoer in Marseille; en iii) of en waarom gebruikers al eens gebruik hadden gemaakt van de havens van Toulon en/of Nice om van/naar Corsica te reizen. Hieruit volgt dat de Franse autoriteiten voldoende inzicht kregen in de mate van substitueerbaarheid tussen de continentale havens, en met name de substitueerbaarheid van de haven van Marseille door de havens van Toulon en Nice.

(748) De opmerking van Corsica Ferries over de formulering van de vragen moet derhalve worden afgewezen (overweging 400). In tegenstelling tot wat zij stelt, werden de vragen met betrekking tot andere continentale havens dan Marseille niet alleen voorgelegd om de keuze van respondenten voor de haven van Marseille in plaats van andere havens toe te lichten. Gebruikers werd ook gevraagd naar de redenen voor het gebruik van de havens van Toulon en/of Nice in plaats van de haven van Marseille.

([248]) Inleidingsbesluit, overweging 283.

(749) Ter herinnering: in het verleden golden er alleen openbaredienstcontracten voor de verbindingen tussen de haven van Marseille en de Corsicaanse havens (overweging 69). Frankrijk twijfelde in dit geval dus terecht aan de noodzaak van het gebruik van openbaredienstcontracten tussen Marseille en de Corsicaanse havens, en wilde de huidige behoeften van gebruikers van deze verbindingen in kaart brengen en nagaan of andere diensten (lucht- of zeevervoer vanuit andere continentale havens) in deze behoeften zouden kunnen voorzien onder voorwaarden die gelijkwaardig zijn aan die van de zeeverbindingen tussen Marseille en Corsica. Corsica Ferries legt niet uit hoe het voorleggen van specifieke vragenlijsten aan gebruikers van de routes tussen Toulon en Corsica, respectievelijk Nice en Corsica, tot andere conclusies had kunnen leiden dan die van de Franse autoriteiten.

(750) Tot slot merkt de Commissie op dat de gebruikersraadpleging een groot aantal reacties heeft opgeleverd (bijna duizend reacties) ([249]), waarmee de Franse autoriteiten een representatieve steekproef van rechtstreekse opmerkingen van gebruikers hebben ontvangen. Corsica Ferries kan dus niet stellen dat het aantal ontvangen reacties ontoereikend was (overweging 402), in het licht van het totale aantal passagiers dat tussen Corsica en het Franse vasteland reist. Corsica Ferries verstrekt geen informatie over het minimumaantal reacties dat vereist zou zijn om de gegevens uit de gebruikersraadpleging wel bruikbaar te maken. Het is bijvoorbeeld algemeen bekend dat een steekproef van ongeveer duizend personen voldoende is om een enquête met een laag foutenbereik in heel Frankrijk uit te voeren, ook al telt Frankrijk meer dan 67 miljoen inwoners ([250]). De gebruikersraadpleging was sowieso slechts één van de manieren die de Franse autoriteiten hebben gebruikt om de kwalitatieve vraag van passagiers vast te stellen.

(751) Wat betreft de bewering van Corsica Ferries dat Corsica Linea heeft geprobeerd invloed uit te oefenen op de antwoorden op de vragenlijsten door haar werknemers te vragen de antwoorden te selecteren die het behoud van het openbaredienstcontract zouden rechtvaardigen (overweging 403), merkt de Commissie op dat dit een bijzonder ernstige beschuldiging is van een handeling die naar nationaal recht het voorwerp van een administratieve en/of strafrechtelijke procedure kan zijn. Dergelijke beweringen moeten dus vergezeld gaan van duidelijk, concreet en solide bewijs. Corsica Ferries voert zulk bewijs in haar opmerkingen echter niet aan. Corsica Ferries deelt wel een e-mail van een werknemer van Corsica Linea, maar die e-mail bevat alleen een link naar de gebruikersraadpleging. In de e-mail wordt niets vermeld over de functie van de werknemer, de geadresseerden van de e-mail of eventuele bijlagen, waardoor de Commissie geen duidelijk beeld krijgt van de concrete reikwijdte ervan.

(752) Bij de tweede raadpleging, de raadpleging van de havens, werd de havenbeheerders gevraagd hun opmerkingen over de scheepvaartverbinding met Corsica te maken, met als doel de Franse autoriteiten onder meer inzicht te geven in de mate van concurrentie met betrekking tot de zeevervoersdiensten en de capaciteit van de havens (overwegingen 116 tot en met 119). Zoals aangegeven in overweging 96, kon aan deze raadpleging een maand lang worden deelgenomen, wat geldt als een redelijke termijn. De vragenlijst die aan de havenbeheerders werd voorgelegd, was voldoende gestructureerd om de Franse autoriteiten een volledig en gedetailleerd beeld te geven van het functioneren van de betreffende havens. Bovendien kregen de Franse autoriteiten hiermee niet alleen een beeld van de vraag van gebruikers (bijvoorbeeld met betrekking tot het klantenareaal van de haven, de beschikbare uitrusting voor gebruikers van zeevervoer, de toegankelijkheid van de haven, enz.), maar ook van het marktaanbod dat zich zonder openbaredienstcontract op geloofwaardige wijze zou kunnen ontwikkelen (omdat de scheepvaartmaatschappijen een volledige beschrijving ter beschikking stelden van de beschikbare diensten en capaciteiten in de havens). De Franse autoriteiten hebben bijdragen ontvangen van de havens van Marseille, Toulon en Nice (overweging 120), en van de Corsicaanse havens via de CCI van Corsica (overweging 124).

(753) De Franse autoriteiten hebben dus openbare raadplegingen gehouden om de belangen van gebruikers mee te nemen.

(754) Daarnaast hebben de Franse autoriteiten een onafhankelijk economisch adviesbureau, Gecodia, ingeschakeld om in aanvulling op de openbare raadplegingen een onderzoek naar de vraag van gebruikers te verrichten (overweging 90). Het Gecodia-rapport bevat de conclusies van dit onderzoek. De Commissie merkt op dat een onderzoek door een onafhankelijk economisch adviesbureau naar de vraag van gebruikers van een bepaalde dienst, op grond van punt 14 van de DAEB-kaderregeling een passend instrument kan zijn om de belangen van gebruikers van de betreffende dienst mee te nemen, met name wanneer een dergelijk onderzoek wordt uitgevoerd in aanvulling op een openbare raadpleging.

([249]) Driehonderd reacties hadden voornamelijk betrekking op de route Marseille-Propriano.

([250]) https://www.vie-publique.fr/questions-reponses/269387-les-sondages-dopinion-foire-aux-questions-faq (geraadpleegd op 18 oktober 2024).

(755) Hieruit volgt dat Frankrijk, om de belangen van gebruikers van de betreffende diensten mee te nemen, verschillende instrumenten heeft ingezet die de Commissie passend acht in de zin van punt 14 van de DAEB-kaderregeling.

(2) Over de conclusies van Frankrijk ten aanzien van de kwalitatieve vraag van gebruikers tussen Marseille en Propriano

(756) De Commissie zal achtereenvolgens de conclusies van de Franse autoriteiten analyseren met betrekking tot i) het oordeel dat zeevervoer vanuit het oogpunt van passagiers niet substitueerbaar is door luchtvervoer; ii) het onderscheid tussen passagiers die ingezetenen en niet-ingezetenen zijn van Corsica; iii) de geografische substitueerbaarheid van de haven van Marseille door Toulon en Nice; en iv) de geografische substitueerbaarheid van de haven van Propriano door andere Corsicaanse havens.

a) Over het oordeel dat zeevervoer niet substitueerbaar is door luchtvervoer

(757) De Commissie merkt op dat de Franse autoriteiten meenden dat aan de vraag van gebruikers naar zeevervoer tussen het vasteland en Corsica niet onder gelijkwaardige voorwaarden door luchtvervoer kon worden voldaan, en dat dit gold voor alle zeeverbindingen. Frankrijk heeft de substitueerbaarheid van zeevervoer door luchtvervoer uitgesloten op basis van verschillende aspecten, die zijn samengevat in de overwegingen 127 tot en met 131.

(758) Hierover merkt de Commissie met name op dat uit de resultaten van de gebruikersraadpleging blijkt dat een dergelijke substitueerbaarheid uitgesloten is, gezien het feit dat een grote meerderheid van de respondenten lucht- en zeevervoer niet of nauwelijks met elkaar vergelijkt, voornamelijk voor de route Marseille-Propriano. De Commissie merkt ook op dat een groot deel van de passagiers met een auto reist op de scheepvaartverbinding met Corsica, hetgeen Corsica Ferries overigens in haar opmerkingen bevestigt (overweging 420). Uit het Gecodia-rapport blijkt ook dat beperkingen op het gebied van reistijden en frequenties van het vervoer een rol spelen bij het gebrek aan substitueerbaarheid, omdat de reistijden van de twee vervoerswijzen aanzienlijk verschillen (een uur per vliegtuig en zes tot twaalf uur per boot) en de frequenties voor luchtvervoer veel hoger zijn dan van zeevervoer.

(759) Op basis hiervan is de Commissie van mening dat een dergelijke analyse niet kennelijk onjuist lijkt. Bovendien heeft geen van de belanghebbenden opmerkingen over dit punt ingediend. De Franse autoriteiten hebben dus geen kennelijke beoordelingsfout gemaakt door de substitueerbaarheid van luchtvervoer en zeevervoer in het kader van de verbinding met Corsica uit te sluiten.

b) Over het onderscheid tussen ingezeten en niet-ingezeten passagiers

(760) De Commissie merkt op dat Frankrijk op basis van het Gecodia-rapport stelde dat er twee categorieën passagiers met een afzonderlijke vraag zijn die tussen Corsica en het vasteland reizen, namelijk ingezetenen en niet-ingezetenen van Corsica (overwegingen 132 tot en met 135).

(761) Frankrijk legt uit dat dit onderscheid voortvloeit uit het bestaan van een specifiek tarief voor inwoners van Corsica dat door de CdC is opgelegd en ook door scheepvaartmaatschappijen wordt toegepast. Het onderscheid is ook gebaseerd op verschillen in het gedrag van de twee categorieën gebruikers met betrekking tot hun gebruik van zeevervoersdiensten (ingezeten passagiers reizen het hele jaar door regelmatiger en reizen liever 's nachts) en de keuze van hun haven van vertrek/aankomst op het Franse vasteland (ingezeten passagiers beschouwen Marseille en Nice niet als substitueerbaar, in tegenstelling tot niet-ingezetenen).

(762) In het inleidingsbesluit heeft de Commissie zich op het voorlopige standpunt gesteld dat er bij dit onderscheid geen sprake leek te zijn van een kennelijke beoordelingsfout. Na een grondige analyse van de door Frankrijk aangevoerde informatie is de Commissie echter van mening dat een dergelijk onderscheid door geen van deze overwegingen werd gerechtvaardigd.

(763) Allereerst toont het argument dat ingezeten passagiers voor de scheepvaartverbinding profiteren van een verlaagd tarief onder de ODV-regeling 2019 op zichzelf niet aan dat er sprake is van verschillen in gedrag bij het gebruik van zeevervoersdiensten. Dit tarief is immers afhankelijk van de woonplaats van gebruikers, niet van de manier waarop ze gebruikmaken van de betreffende dienst. Het tarief is in de eerste plaats het gevolg van de politieke wens van de CdC om de beperkingen van het insulaire karakter van deze categorie passagiers te verminderen, zonder dat hiermee wordt aangetoond dat ingezetenen zich anders gedragen dan niet-ingezetenen. Ook het argument dat scheepvaartmaatschappijen op eigen initiatief speciale tarieven voor ingezetenen kunnen toepassen, is irrelevant, omdat i) het in dit geval gaat om zeevervoersdiensten die actief zijn tussen Corsica en continentaal Frankrijk, en niet in andere geografische gebieden, en ii) scheepvaartmaatschappijen onder de ODV-regeling 2019 verplicht zijn om op alle routes van de scheepvaartverbinding met Corsica verlaagde tarieven toe te passen voor ingezeten passagiers, zonder dat ze daarbij een keuze hebben.

(764) Voorts moet worden opgemerkt dat de argumenten dat i) ingezeten passagiers het hele jaar door reizen (terwijl niet-ingezetenen voornamelijk in de zomer reizen) en ii) niet-ingezeten passagiers vaker 's nachts reizen dan niet-ingezeten passagiers (die vaker overdag zouden reizen) duidelijk niet overtuigend zijn. Wat het eerste punt betreft, blijkt uit de gebruikersraadpleging dat een meerderheid van de respondenten (ingezetenen en niet-ingezetenen) twee tot vijf keer per jaar reist (overweging 112), ook op de route Marseille-Propriano. Deze twee categorieën passagiers hebben dus vergelijkbare reisfrequenties, ook al reizen ze doorgaans op verschillende momenten in het jaar. Wat het tweede punt betreft, merkt de Commissie op dat de conclusie dat ingezetenen vaker 's nachts reizen dan niet-ingezetenen, alleen geldt voor de routes tussen Toulon en Corsica, zoals de Franse autoriteiten zelf ook aangeven. Op de verbindingen tussen Nice en Corsica blijkt dat er 's nachts bijna evenveel ingezeten als niet-ingezeten passagiers reizen ([251]). In ieder geval komt uit de resultaten van de gebruikersraadpleging duidelijk naar voren dat alle gebruikers (ingezetenen en niet-ingezetenen) op alle scheepvaartroutes tevreden waren met de vertrek- en aankomsttijden op Corsica op het moment van de gebruikersraadpleging, waaruit blijkt dat onder niet-ingezeten passagiers belangstelling bestaat om 's nachts te reizen (overweging 112).

(765) In het algemeen bevestigen de resultaten van de gebruikersraadpleging het bestaan van een homogene vraag van passagiers naar zeevervoersdiensten (overweging 112) grotendeels, ongeacht of zij ingezeten of niet-ingezetenen zijn, ook op de route Marseille-Propriano ([252]).

(766) Op basis van de informatie die de Franse autoriteiten hebben verstrekt, is de Commissie derhalve van mening dat er geen duidelijk verschil is tussen de behoeften van ingezeten en niet-ingezeten passagiers met betrekking tot het gebruik van zeevervoersdiensten op de scheepvaartverbinding met Corsica. Integendeel: de vraag van passagiers naar zeevervoersdiensten in het kader van de scheepvaartverbinding met Corsica is juist zeer homogeen.

(767) De Commissie merkt op dat de Franse autoriteiten de vraag van ingezeten en niet-ingezeten passagiers juist wel hebben samengevoegd in hun analyse van marktfalen (zie tabel 16). Bovendien voorzien de DOD-overeenkomsten voor de verbinding Marseille-Propriano niet in specifieke openbaredienstverplichtingen voor welke categorie passagiers dan ook. Met andere woorden: alle categorieën passagiers worden op gelijkwaardige wijze behandeld, zonder uit te gaan van specifieke behoeften aan openbare diensten.

(768) De kennelijke beoordelingsfout van de Franse autoriteiten had dus betrekking op een onderscheid, dat op zichzelf verder niet afdeed aan de vaststelling van de behoefte aan een openbare dienst op de route Marseille-Propriano.

c) Over de geografische substitueerbaarheid van de haven van Marseille door de andere continentale havens

(769) De Commissie merkt op dat de Franse autoriteiten met betrekking tot de keuze van de continentale haven van vertrek/aankomst (overweging 135) stelden dat ingezeten passagiers geen onderscheid maakten tussen de haven van Marseille en Toulon. Met andere woorden: voor ingezeten passagiers die van/naar Corsica reizen, maakt het geen verschil of zij gebruikmaken van de haven van Marseille of Toulon om hun eindbestemming te bereiken. Vanwege de afstand van 200 km tussen Marseille en Nice, meende Frankrijk echter dat ingezeten passagiers deze

([251]) Voetnoot 78.

([252]) Naast de vertrek- en aankomsttijden op Corsica en de reisfrequenties, merkt de Commissie naar aanleiding van de gebruikersraadpleging op dat ingezeten en niet-ingezeten passagiers i) dezelfde behoeften hebben ten aanzien van reizen met een auto of cabine en ii) dezelfde voorkeuren hebben als het gaat om de frequentie van overtochten tussen Marseille en Corsica.

twee havens niet als substitueerbaar beschouwden voor hun reizen van/naar Corsica. Bijgevolg moest de vraag van ingezeten passagiers die gebruikmaken van verbindingen van/naar Corsica, worden opgevat als de vraag van passagiers tussen Marseille/Toulon en Corsica, en moest het marktfalen tussen Corsica en het Franse vasteland gelijktijdig worden geanalyseerd voor verbindingen met Marseille én Toulon als vertrek- of aankomsthaven.

(770) Wat niet-ingezeten passagiers betreft, voerde Frankrijk aan dat zij geen onderscheid maken tussen de drie continentale havens en dat deze drie havens volledig substitueerbaar zijn, zonder evenwel een specifiek argument voor deze conclusie te geven. Dit betekende dat de kwantitatieve vraag van niet-ingezeten passagiers moest worden berekend voor de drie continentale havens bij elkaar, en dat het marktfalen tussen Corsica en het Franse vasteland gelijktijdig moest worden geanalyseerd voor verbindingen met Marseille, Toulon en Nice als aankomst- of vertrekhaven.

(771) De Commissie merkt ook op dat uit de resultaten van de gebruikersraadpleging blijkt dat de meeste passagiers (ingezetenen/niet-ingezetenen) de beschikbare overtochten in Marseille en andere continentale havens vergelijken en dat een groot deel van hen in 2019 gebruik heeft gemaakt van ten minste één andere continentale haven dan Marseille voor reizen van/naar Corsica (overwegingen 113 en 114). In het geval van een verhoging van het tarief voor zeevervoer in Marseille zou een aanzienlijke meerderheid van de respondenten in plaats daarvan via Toulon reizen, terwijl een minderheid ook via Nice zou reizen. De Commissie merkt op dat dergelijke vergelijkingen echter minder vaak worden gemaakt voor de verbinding Marseille-Propriano (overweging 113), ook in het geval van een hypothetische verhoging van het tarief voor zeevervoer in de haven van Marseille (overweging 114). Over het geheel genomen blijkt uit de resultaten ook dat niet-ingezeten passagiers de beschikbare overtochten in de verschillende continentale havens doorgaans minder vergelijken dan ingezeten passagiers.

(772) De Commissie merkt ook op dat de havens van Toulon en Marseille in het kader van de raadpleging van de havens hebben verklaard volledig met elkaar te concurreren als het gaat om het zeevervoer van passagiers, met een klantenareaal dat het gehele grondgebied van Frankrijk omvat. De mate van concurrentie tussen de haven van Nice en de havens van Marseille en Toulon lijkt kleiner, aangezien de haven van Nice hoofdzakelijk regionale klanten aantrekt (overwegingen 121 en 122). De beheerders van deze drie havens hebben geen blijk gegeven van specifieke beperkingen voor een soepele afhandeling van het passagiersverkeer via hun infrastructuur (overweging 123), hoewel de beheerder van de haven van Toulon, gezien de hoge bezettingsgraad van de infrastructuur, niet in staat is om dagelijkse of wekelijkse retourvaarten naar Corsica te garanderen.

(773) Tot slot merkt de Commissie op dat Marseille en Toulon ongeveer zestig kilometer uit elkaar liggen en dat de reistijd per auto en per trein gemiddeld minder dan een uur bedraagt (overweging 25). De twee steden zijn uitstekend met elkaar verbonden door middel van grote snelwegen en frequente spoorverbindingen. Nice lijkt daarentegen verder verwijderd van Toulon en Marseille, met afstanden van meer dan honderdvijftig kilometer (wat neerkomt op een gemiddelde reistijd per auto of trein van ten minste een uur en drie kwartier tot twee uur tussen Toulon en Nice), ondanks de relatief uitgebreide weginfrastructuur en spoorverbindingen.

(774) De Commissie merkt in dit verband op dat een afstand van meer dan honderd kilometer of een reistijd van meer dan een uur tussen twee havens een aanwijzing kan zijn die mededinging tussen de havens vanuit het oogpunt van de gebruikers in beginsel uitsluit. De Commissie wijst er bijvoorbeeld op dat het verzorgingsgebied van een luchthaven een afgebakende geografische markt is die doorgaans wordt vastgesteld op rond 100 kilometer of een reistijd van 60 minuten met de auto, bus, trein of hogesnelheidstrein ([253]).

(775) Uit deze vaststellingen kan het volgende worden geconcludeerd.

(776) De Commissie is van mening dat de havens van Marseille en Toulon vanuit het oogpunt van passagiers substitueerbaar zijn, ongeacht of zij ingezetenen of niet-ingezetenen zijn. De afstand tussen de twee havens bedraagt minder dan honderd kilometer en de reistijd minder dan een uur; de twee steden zijn uitstekend met elkaar verbonden middels snelwegen en regelmatige spoorverbindingen. Uit de gebruikersraadpleging en de raadpleging van de havens blijkt ook dat de twee havens sterk met elkaar concurreren op het gebied van passagiersvervoer ([254]). In die zin hebben de Franse autoriteiten geen kennelijke beoordelingsfout gemaakt.

([253]) Mededeling van de Commissie — Richtsnoeren voor staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen, PB C 99 van 4.4.2014, blz. 3, punt 2(2).

([254]) Deze conclusie lijkt ook te worden bevestigd in het advies van de mededingingsautoriteit, punten 297-305.

(777) Op basis van de overgelegde bewijzen is de Commissie daarentegen van mening dat de substitueerbaarheid van de havens van Marseille en Nice vanuit het oogpunt van ingezeten en niet-ingezeten passagiers niet voldoende is vastgesteld ([255]).

(778) Ten eerste merkt de Commissie op dat de afstand tussen Marseille en Nice veel meer dan honderd kilometer of een uur reistijd bedraagt. De substitueerbaarheid van de havens van Nice en Marseille moet derhalve in beginsel worden uitgesloten. Ten tweede blijkt ook uit de resultaten van de gebruikersraadpleging en de raadpleging van de havens dat de havens van Nice en Marseille niet substitueerbaar zijn. De haven van Nice geeft zelf ook aan dat haar klantenareaal slechts regionaal is, in tegenstelling tot de andere twee continentale havens, die een klantenareaal hebben dat heel Frankrijk beslaat. Ten derde wordt in het Gecodia-rapport, waarin desondanks wordt geconcludeerd dat niet-ingezeten passagiers de drie continentale havens als substitueerbaar beschouwen (in tegenstelling tot ingezeten passagiers), geen enkel bewijs aangevoerd om deze conclusie te staven.

(779) Op basis van alle door Frankrijk verstrekte informatie is de Commissie van mening dat de havens van Nice en Marseille voor zowel ingezeten als niet-ingezeten passagiers niet substitueerbaar zijn.

(780) Niettemin is de Commissie van mening dat deze kennelijke fout hier niet van invloed is op de vaststelling van een behoefte aan openbare passagiersvervoersdiensten tussen Marseille en Propriano.

(781) Wat betreft de raming van de kwantitatieve vraag (ofwel: het aantal te vervoeren passagiers), merkt de Commissie allereerst op dat Frankrijk de kwantitatieve vraag van passagiers tussen het Franse vasteland en de haven van Propriano niet te hoog heeft ingeschat, omdat de haven van Propriano van oudsher alleen werd gebruikt voor verbindingen van of naar Marseille, en dus niet voor de havens van Toulon en Nice. Het totale aantal passagiers dat tussen de haven van Propriano en het Franse vasteland reist, kwam in feite dus overeen met het aantal passagiers op de verbinding Marseille-Propriano. De raming van de vraag door de Franse autoriteiten, die was gebaseerd op historische gegevens over de jaren 2016-2021 (overweging 150), was beperkt tot het historische verkeer tussen Marseille en Propriano. Hieruit volgt dat de Franse autoriteiten de vraag tussen Marseille en Propriano strikt hebben meegenomen in de behoefte aan een openbare dienst, waardoor het al dan niet opnemen van de havens van Toulon en Nice in het toepassingsgebied in dit geval geen gevolgen had.

(782) Deze fout heeft evenmin afbreuk gedaan aan de analyse van marktfalen, omdat uit die analyse hoe dan ook bleek dat geen enkele marktdeelnemer bereid was commerciële diensten te verrichten tussen de haven van Propriano en het Franse vasteland (overweging 828). Ongeacht de mate van substitueerbaarheid van de continentale havens voor de verbindingen met Propriano, was er dus sowieso sprake van volledig marktfalen.

d) Over het oordeel dat de haven van Propriano geografisch niet substitueerbaar is door de andere Corsicaanse havens

(783) De Commissie merkt op dat de Franse autoriteiten met betrekking tot de keuze van de Corsicaanse haven van vertrek/aankomst van passagiers geen specifieke analyse hebben uitgevoerd van de geografische substitueerbaarheid van de Corsicaanse havens (met name de haven van Propriano ten opzichte van de andere Corsicaanse havens) vanuit het oogpunt van gebruikers. In de klacht stelde Corsica Ferries echter dat de havens van Ajaccio en Propriano voor passagiers volledig substitueerbaar waren. In het inleidingsbesluit stelde de Commissie zich op het voorlopige standpunt dat dit niet het geval lijkt te zijn, gezien de aanzienlijke reistijd en de specifieke topografische kenmerken van de route tussen de twee steden ([256]).

(784) In dit verband hebben de Franse autoriteiten tijdens de formele onderzoeksprocedure verschillende punten aangevoerd waaruit volgens hen blijkt dat de haven van Propriano niet substitueerbaar is door de haven van Ajaccio, en in algemene zin door de andere Corsicaanse havens (punten 2.1, 2.2 en 4.1.3). Sommige belanghebbenden hebben ook informatie over dit punt verstrekt, waarbij Corsica Ferries uitgaat van de substitueerbaarheid van de havens van Ajaccio en Propriano, terwijl Corsica Linea dit betwist.

([255]) Omdat de substitueerbaarheid van de havens van Toulon en Nice in het kader van deze beschikking niet relevant is, gaat de Commissie niet verder in op dit punt, temeer daar de Franse autoriteiten geen bewijsmateriaal hebben verstrekt om deze substitueerbaarheid te beoordelen.

([256]) Inleidingsbesluit, overweging 300.

(785) De Commissie merkt allereerst op dat de haven van Propriano op basis van de aan haar verstrekte informatie op een aanzienlijke afstand van de havens van Bastia en L'Île-Rousse ligt (overwegingen 36 en 37). Bijgevolg kan de haven van Propriano niet als substitueerbaar door deze andere twee havens worden beschouwd.

(786) Wat de havens van Ajaccio en Porto-Vecchio betreft, merkt de Commissie op dat de afstand tussen deze havens en Propriano ongeveer zeventig kilometer bedraagt. In beide gevallen bedraagt de reistijd echter bijna anderhalf uur per auto en een uur en drie kwartier per bus, met relatief weinig dagelijkse verbindingen (overwegingen 36 en 37). Deze lange reistijden sluiten dus in beginsel uit dat de havens van Ajaccio en Porto-Vecchio substitueerbaar zijn door de haven van Propriano.

(787) Net als de Franse autoriteiten (overweging 361) wijst de Commissie er ook op dat de wegen tussen Propriano en Ajaccio/Porto-Vecchio bochtig zijn en een groter risico op verkeersongevallen met zich meebrengen. Dit risico is sowieso bijzonder hoog op Corsica, dat ook een groot percentage verkeersdoden kent (overweging 18). Deze geografische beperkingen leiden ook tot hogere benzinekosten, zoals Corsica Linea in haar opmerkingen terecht opmerkt (overweging 549). Dit terwijl deze kosten sowieso bijzonder hoog zijn op Corsica (overweging 21) en in een context waarin de regio Propriano in 2022 aanzienlijk werd getroffen door hoge inflatie, die leidde tot een stijging van de dagelijkse kosten van levensonderhoud van de inwoners (overweging 23). Deze door de Franse autoriteiten aangevoerde objectieve informatie, waarin overeenkomstig punt 14 van de DAEB-kaderregeling het belang van gebruikers wordt meegenomen, bevestigt de conclusie dat het niet kennelijk onjuist lijkt om aan te nemen dat de havens van Ajaccio en Porto-Vecchio enerzijds en Propriano anderzijds kunnen worden beschouwd als niet-substitueerbaar vanuit het oogpunt van gebruikers.

(788) De Commissie merkt ook op dat bij de gebruikersraadpleging weliswaar geen specifieke vragen over de geografische substitueerbaarheid van de Corsicaanse havens zijn gesteld, maar dat de resultaten van die raadpleging wel enige inzichten op dit punt hebben opgeleverd. Zoals uiteengezet in de overwegingen 113 en 114, zijn passagiers over het algemeen geneigd de beschikbare overtochten vanuit de verschillende continentale havens naar Corsica te vergelijken, maar verschillen de percentages per route. Voor de verbinding Marseille-Propriano blijkt dat een meerderheid van de respondenten die gebruikmaakten van deze route (meer dan 60 %) in 2019 geen gebruik heeft gemaakt van zeevervoersdiensten van/naar andere continentale havens (zoals Toulon-Ajaccio of Toulon-Porto-Vecchio) en dat meer dan 50 % van hen nooit de beschikbare overtochten naar Propriano vanuit andere continentale havens vergelijkt, terwijl dit wel het geval is voor andere routes van/naar Corsica.

(789) Gezien het feit dat de haven van Propriano slechts één verbinding heeft met het vasteland (Marseille), tonen deze resultaten dus aan dat gebruikers de route Marseille-Propriano *a fortiori* niet vergelijken met alternatieve overtochten vanuit andere continentale havens, zoals Toulon-Ajaccio of Toulon-Porto-Vecchio, om van en naar Propriano te reizen.

(790) Op grond van al deze overwegingen is de Commissie van mening dat het niet kennelijk onjuist is dat de Franse autoriteiten in dit geval hebben geoordeeld dat de havens van Propriano en Ajaccio/Porto-Vecchio voor gebruikers niet substitueerbaar zijn ([257]).

(791) De opmerkingen van Corsica Ferries, waarin enkel wordt betwist dat Ajaccio en Propriano niet substitueerbaar zijn, doen geen afbreuk aan deze conclusie.

(792) Allereerst bepaalt Corsica Ferries de substitueerbaarheid van de twee havens alleen op basis van de tussenliggende afstand, door te stellen dat de afstand tussen Propriano en Ajaccio slechts zeventig kilometer bedraagt en dat een dergelijke afstand verwaarloosbaar is voor passagiers die meestal met een voertuig reizen (overweging 420). De afstand tussen de twee havens is echter slechts één van de factoren om vast te stellen in hoeverre ze substitueerbaar zijn.

([257]) Ter herinnering: de vragenlijst die in het kader van de gebruikersraadpleging werd voorgelegd, bevatte vragen over het gebruik van zeevervoersdiensten op alle routes (bijvoorbeeld Marseille-Ajaccio). Op die manier zijn de behoeften en voorkeuren meegenomen van passagiers vanuit en naar de haven van Marseille, en vanuit en naar de Corsicaanse havens. Ook de vragen over de substitueerbaarheid van lucht- en zeevervoer hadden betrekking op passagiers die vertrokken vanaf het vasteland of vanaf Corsica. De vraag over de geografische substitueerbaarheid van de Corsicaanse havens was dus het enige ontbrekende punt in de gebruikersraadpleging en in het Gecodia-rapport. Op basis van de door de Franse autoriteiten overgelegde informatie kan echter niet worden geconcludeerd dat een dergelijke omissie een kennelijke beoordelingsfout inhoudt.

(793) Ten tweede stelt Corsica Ferries dat het onjuist is om aan te nemen dat een reistijd van ongeveer één uur ervoor zou zorgen dat de twee havens niet substitueerbaar zijn (overweging 421). De reistijd tussen de havens van Ajaccio en Propriano bedraagt echter niet ongeveer een uur, maar anderhalf uur per auto en een uur en drie kwartier per bus (overwegingen 36 en 37), wat aanzienlijk langer is ([258]).

(794) Corsica Ferries merkt in dit verband op dat de Franse autoriteiten van mening waren dat langere reistijden tussen Marseille en Nice of Toulon en Nice de substitueerbaarheid van deze havens niet in de weg stonden (overweging 422). De Commissie is evenwel van mening dat de analyse van de geografische substitueerbaarheid van de continentale havens niet relevant is voor het onderzoek van de geografische substitueerbaarheid van de Corsicaanse havens, omdat deze havens moeten worden onderzocht in de context van de specifieke omstandigheden en kenmerken van Corsica. Hoe dan ook is de Commissie van mening dat de analyse van de mate van substitueerbaarheid van de continentale havens in het Gecodia-rapport niet strikt genoeg was, om de in overweging 780 vermelde redenen.

(795) Ten derde geeft Corsica Ferries aan dat inwoners van plaatsen als Grosseto-Prugna, die zich halverwege tussen Ajaccio en Propriano bevinden, de twee havens als substitueerbaar beschouwen (overweging 423). De Commissie merkt echter op dat bij de analyse van het verzorgingsgebied van een haven rekening moet worden gehouden met alle gebruikers binnen dat gebied, en niet alleen met gebruikers aan de rand van dat gebied die zich per definitie op het raakvlak met een ander verzorgingsgebied bevinden. Ieder verzorgingsgebied heeft immers grenzen aan de rand waarvan gebruikers kunnen kiezen voor een of meerdere andere infrastructuren of diensten ([259]). Hoe dan ook toont Corsica Ferries niet aan dat de inwoners van Grosseto-Prugna een meerderheid, of zelfs maar een niet te verwaarlozen minderheid, vormen van de passagiers die gebruikmaken van zeevervoersdiensten in de haven van Propriano.

(796) Ten vierde merkt de Commissie op, zoals zij ook in het inleidingsbesluit heeft aangegeven ([260]) zonder dat Corsica Ferries dit heeft betwist, dat het feit dat passagiers die gewoonlijk in Propriano aan boord zouden gaan, noodzakelijkerwijs via Ajaccio naar het vasteland moeten reizen op dagen waarop er geen retourvaarten plaatsvinden in de haven van Propriano, geen gevolg is van een keuze van passagiers om naar de ene of de andere haven te reizen, maar dat passagiers gedwongen zijn om naar Ajaccio te reizen, omdat er in Propriano geen aanbod is. In tegenstelling tot wat Corsica Ferries stelt (overweging 424), kan dit dus niet worden beschouwd als relevante informatie om de substitueerbaarheid van de twee havens te beoordelen.

(797) Tot slot, wat betreft het feit dat de Franse autoriteiten in 2018 zelf de substitueerbaarheid van de havens van Propriano en Ajaccio voor passagiersvervoer hebben erkend in het kader van een door een nationale rechter bevolen gerechtelijk deskundigenonderzoek (overweging 425), moet worden vastgesteld dat deze situatie irrelevant is, omdat het hierbij gaat om andere maatregelen dan de maatregelen die in dit geval worden onderzocht. Het betreffende gerechtelijke deskundigenonderzoek had betrekking op de substitueerbaarheid van de havens van Propriano en Ajaccio in het licht van de aanvullende dienst die op grond van DOD-overeenkomst 2007-2013 voor de zomerperiode was ingesteld en waarvan de financiering onverenigbare staatssteun vormde (overweging 67).

(798) De argumenten van Corsica Ferries dat dit gerechtelijke deskundigenonderzoek betrekking had op i) de scheepvaartverbinding met Corsica en openbaredienstverplichtingen die vergelijkbaar zijn met de verplichtingen uit de DOD-overeenkomsten, en ii) een recente periode waarin zich op de markt van de scheepvaartverbinding geen wezenlijke veranderingen hebben voorgedaan (overweging 426), zijn dus onjuist. De DOD-overeenkomsten voorzien niet in een aanvullende dienst zoals in DOD-overeenkomst 2007-2013 werd voorzien.

([258]) Corsica Ferries stelt bovendien dat Grosseto-Prugna, dat zich halverwege tussen Ajaccio en Propriano bevindt, 40 minuten van Ajaccio en 45 minuten van Propriano is verwijderd. De totale reistijd wordt daarmee geraamd op 85 minuten, ofwel 1 uur en 25 minuten.

([259]) Stel bijvoorbeeld dat twee voorzieningen bijna 400 km uit elkaar liggen, dan zouden gebruikers die zich halverwege tussen de twee voorzieningen bevinden (dus op 200 km van beide voorzieningen) deze als substitueerbaar kunnen beschouwen, als verder alle andere omstandigheden gelijk zijn. Dit wil op zichzelf echter niet zeggen dat de twee voorzieningen sowieso substitueerbaar zijn.

([260]) Inleidingsbesluit, overweging 301.

(799) Bovendien bevat de brief die Corsica Ferries als bijlage 8 bij haar opmerkingen heeft gevoegd, geen enkel feitelijk of juridisch bewijs met betrekking tot de redenen waarom de deskundige tot de conclusie is gekomen dat de havens van Ajaccio en Propriano substitueerbaar zijn, waardoor de Commissie deze informatie niet in haar analyse kan meenemen. In de brief wordt enkel verwezen naar het feit dat partijen "*het eens waren*" over het bestaan van een dergelijke substitueerbaarheid. In het kader van de onderhavige zaak betwisten de Franse autoriteiten de substitueerbaarheid van de havens van Ajaccio en Propriano (punt 4.1.3) echter en hebben ze een aantal objectieve gegevens overgelegd ter ondersteuning van hun standpunt, waarover de Commissie krachtens artikel 108, lid 3, VWEU een standpunt moet innemen. Geen van de door Corsica Ferries in haar opmerkingen aangevoerde gegevens kan echter aantonen dat de informatie op basis waarvan Frankrijk concludeert dat de havens van Ajaccio en Propriano niet substitueerbaar zijn, kennelijk onjuist is.

e) Conclusies over de kwalitatieve vraag van passagiers

(800) Concluderend blijkt uit al het voorgaande dat de Franse autoriteiten overeenkomstig punt 14 van de DAEB-kaderregeling gebruik hebben gemaakt van passende instrumenten om de kwalitatieve vraag van passagiers tussen Marseille en Propriano vast te stellen.

(801) Met deze instrumenten konden de behoeften van gebruikers ten aanzien van de zeevervoersdiensten in kaart worden gebracht, hoewel de Franse autoriteiten een beoordelingsfout hebben gemaakt door onderscheid te maken tussen ingezetenen en niet-ingezetenen van Corsica, terwijl de vraag van deze twee categorieën passagiers in grote lijnen homogeen leek te zijn. Deze fout heeft echter geen gevolgen voor de analyse van de behoefte aan openbare diensten door de Franse autoriteiten voor de verbinding Marseille-Propriano.

(802) Daarnaast hebben de Franse autoriteiten weliswaar terecht vastgesteld dat de havens van Marseille en Toulon voor gebruikers geografisch substitueerbaar zijn, maar hebben zij de substitueerbaarheid van de havens van Marseille en Nice niet grondig genoeg geanalyseerd. Een dergelijke fout heeft echter geen gevolgen voor de analyse van het bestaan van een behoefte aan een openbare dienst tussen Marseille en Propriano.

(803) Ten slotte zijn de door de Franse autoriteiten overgelegde bewijzen voldoende aannemelijk om elke kennelijke beoordelingsfout uit te sluiten met betrekking tot de conclusie dat de haven van Propriano en de andere Corsicaanse havens niet substitueerbaar zijn.

7.3.2.1.1.1.2. Kwantitatieve vraag

(804) Om de vraag van passagiers voor elk van de scheepvaartroutes tussen Marseille en Corsica, met inbegrip van de route Marseille-Propriano, te kwantificeren, hebben de Franse autoriteiten prognoses opgesteld voor de periode 2023-2030 op basis van de gegevens over 2019, omdat de jaren 2020 en 2021 werden beïnvloed door de COVID-19-crisis (overweging 150) ([261]). Met andere woorden: de Franse autoriteiten hebben gebruikgemaakt van het meest recente jaar waarin de markt voor zeevervoer van passagiers op de scheepvaartverbinding op normale wijze functioneerde. Volgens de Commissie is hier geen sprake van een kennelijke beoordelingsfout.

(805) Om de toekomstige vraag in de analyseperiode te ramen, hebben de Franse autoriteiten bovendien een gemiddeld jaarlijks groeitempo uit officiële bronnen toegepast, namelijk het gemiddelde jaarlijkse groeitempo dat het Ministère de la transition écologique voor de vraag naar vervoer in 2030 heeft gepubliceerd, berekend op basis van de beschikbare gegevens in 2021 (overweging 150). De Commissie merkt op dat dit gemiddelde jaarlijkse groeitempo onder meer is berekend om lokale overheden te voorzien van vervoersprognoses voor plannen die te maken hebben met vervoer, zoals hier ook het geval is. De Franse autoriteiten konden dus gebruikmaken van dit gemiddelde jaarlijkse groeitempo zonder een kennelijke beoordelingsfout te maken, temeer daar de cijfers zijn aangepast aan de specifieke situatie van Corsica, die in het onderzoek van het Ministère de la transition écologique aan de orde kwam.

(806) De belanghebbenden hebben hierover geen opmerkingen gemaakt.

([261]) De Commissie merkt ook op dat de gegevens over 2022 nog niet beschikbaar waren op het moment dat de Franse autoriteiten de behoefte aan openbare diensten analyseerden.

(807) Hieruit volgt dat Frankrijk geen kennelijke beoordelingsfout heeft gemaakt bij de analyse van de kwantitatieve vraag naar passagiersvervoer tussen Marseille en Propriano.

7.3.2.1.1.2. Bestaan van marktfalen

7.3.2.1.1.2.1. Vaststelling van het marktaanbod zonder openbaredienstcontracten

(1) Over het gebruik van passende instrumenten om het marktaanbod vast te stellen door Frankrijk

(808) De Commissie merkt op dat de Franse autoriteiten in het kader van de raadpleging van de exploitanten alle geïnteresseerde scheepvaartmaatschappijen hebben verzocht aan te geven welke diensten zij zonder openbaredienstcontract tussen Corsica en het Franse vasteland zouden aanbieden. De raadpleging van de exploitanten duurde vijf weken en was op de website van de CdC toegankelijk voor alle exploitanten die wensten deel te nemen (overweging 97).

(809) De raadpleging van de exploitanten omvatte een vragenlijst over de kenmerken van de commerciële diensten die exploitanten zouden willen aanbieden. Deze vragenlijst ging vergezeld van verschillende documenten om exploitanten te informeren over i) de belangrijkste kenmerken van de scheepvaartverbinding met Corsica, ii) de aanpak van de Franse autoriteiten om aan te tonen dat er sprake is van een behoefte aan een openbare dienst, iii) de verschillende categorieën gebruikers die door Frankrijk waren vastgesteld, en iv) een korte presentatie van de resultaten van de gebruikersraadpleging (overweging 98). Al deze informatie gaf de exploitanten inzicht in de context waarin ze werden geraadpleegd.

(810) In de vragenlijst die aan de exploitanten werd voorgelegd, werd hun met name gevraagd de kenmerken van de commerciële diensten die zij zouden uitvoeren nader te omschrijven (overwegingen 163 tot en met 165), zodat de Franse autoriteiten inzicht kregen in: het aantal verbindingen dat ze zouden exploiteren; de frequentie; de capaciteit en de kenmerken van de gebruikte schepen; de vertrek- en aankomsttijden; welke diensten aan boord zouden worden aangeboden; de perioden van het jaar waarin de dienst zou worden uitgevoerd; of er wel of geen aanlopen werden voorzien enz. De Commissie merkt op dat deze vragen vergelijkbaar waren met de vragen die werden gesteld in het kader van de gebruikersraadpleging (tijden, frequentie, schepen met cabines en capaciteit van de schepen, perioden van het jaar, havens van vertrek/aankomst enz.).

(811) Zo konden de Franse autoriteiten het aanbod van de exploitanten vergelijken met de kenmerken van de vraag van gebruikers om vast te stellen of er sprake was van een behoefte aan openbare diensten. Hieruit volgt dat het onjuist is om te stellen, zoals Corsica Ferries doet in overweging 461, dat de exploitanten in de vragenlijst alleen werd gevraagd hun diensten te beschrijven waarmee ze zouden kunnen voorzien in de behoeften in het kader van het territorialiteitsbeginsel. Integendeel: de exploitanten werd in de vragenlijst in feite juist gevraagd om een volledige beschrijving te geven van het bestaande en potentiële marktaanbod dat ze zonder openbaredienstcontract verwachtten te kunnen uitvoeren. Bovendien merkt de Commissie op dat Corsica Ferries in haar reactie op de raadpleging van de exploitanten haar ongenoegen uitte over de granulariteit van de vragen (overweging 169).

(812) Hieruit blijkt ook dat Corsica Ferries niet op goede gronden kan stellen dat de Franse autoriteiten geen transparant en objectief nulscenario hebben vastgesteld (overweging 459).

(813) Daarnaast merkt de Commissie op dat de Franse autoriteiten ook gebruik hebben gemaakt van de raadpleging van de havens, waarmee ze relevante informatie hebben verzameld over de capaciteit en de diensten die de havens aan scheepvaartmaatschappijen aanboden (overweging 752).

(814) Hieruit volgt dat de Franse autoriteiten overeenkomstig punt 14 van de DAEB-kaderregeling passende openbare raadplegingen hebben gehouden om de belangen van dienstverrichters mee te nemen.

(2) Over de conclusies van Frankrijk met betrekking tot de vaststelling van het marktaanbod

(815) De Commissie merkt op dat er drie exploitanten op de gebruikersraadpleging hebben gereageerd (overweging 166). Corsica Linea en La Méridionale verklaarden dat zij zonder openbaredienstcontract geen commerciële diensten zouden verrichten (overweging 167). Corsica Ferries diende bij de Franse autoriteiten het commerciële aanbod in dat zij zonder openbaredienstcontract zou aanbieden (overwegingen 170 tot en met 173).

(816) In haar opmerkingen stelt Corsica Ferries eigenlijk dat de antwoorden van Corsica Linea en La Méridionale niet geloofwaardig waren en dat de Franse autoriteiten deze antwoorden derhalve nader hadden moeten onderzoeken (overwegingen 464 en 465).

(817) Allereerst herinnert de Commissie eraan dat de lidstaten op grond van punt 14 van de DAEB-kaderregeling en artikel 4 van de cabotageverordening, zoals uitgelegd in de rechtspraak (arrest *SNCM II*), over een ruime beoordelingsmarge beschikken om de passende instrumenten te kiezen om een eventueel marktfalen te analyseren. Ze kunnen hiervoor een openbare raadpleging houden (overweging 737) om de standpunten van exploitanten te verzamelen met betrekking tot de mogelijkheden van de markt om aan een door de overheid vastgestelde vraag te voldoen. Dit wordt door geen van de belanghebbenden betwist.

(818) De Commissie merkt op dat de Franse autoriteiten in dit geval een openbare raadpleging van de exploitanten hebben gehouden, waarmee ze nauwkeurige en volledige informatie hebben verzameld over het marktaanbod dat zich zou ontwikkelen voor de scheepvaartverbinding met Corsica in het kader van de ODV-regeling 2019, zonder openbaredienstcontract (punt 3.4.2.2.1).

(819) Wanneer een lidstaat een volledige en nauwkeurige openbare raadpleging houdt, staat het de exploitanten vrij om al dan niet deel te nemen. Indien zij besluiten deel te nemen, moeten zij dit doen op basis van het beginsel van goede trouw. Derhalve moeten ze correcte en volledige informatie verstrekken om de lidstaat in staat te stellen het marktaanbod zonder openbaredienstverplichting zo grondig mogelijk te analyseren.

(820) Met betrekking tot *het bestaande marktaanbod* van Corsica Linea en La Méridionale, merkt de Commissie op basis van de door de Franse autoriteiten en de belanghebbenden verstrekte informatie op dat op de datum van toekenning van de DOD-overeenkomsten (20 december 2022) Corsica Linea noch La Méridionale commerciële diensten buiten de openbaredienstcontracten verrichtte op een of meer routes tussen Corsica en het Franse vasteland. De scheepvaartmaatschappijen voerden alleen internationale commerciële zeevervoersdiensten uit tussen Frankrijk en Noord-Afrika. Corsica Ferries levert in haar opmerkingen geen bewijs van het tegendeel. Zij verstrekt alleen informatie over diensten die Corsica Linea en La Méridionale daadwerkelijk hebben aangeboden in 2023 en 2024, dus nadat de DOD-overeenkomsten werden toegekend (overweging 465). Hierdoor konden de Franse autoriteiten zich niet baseren op een analyse van het bestaande particuliere aanbod van Corsica Linea of La Méridionale.

(821) Wat het *potentiële aanbod* van La Méridionale en Corsica Linea betreft, blijkt uit BRG-onderzoek 1 van Corsica Ferries dat Corsica Linea in juni 2022 een vervoersplan bij het OTC had ingediend waarin zij haar voornemen kenbaar maakte om in 2023 negentien retourvaarten tussen Marseille en Propriano, vijf retourvaarten tussen Marseille en Ajaccio en tien retourvaarten tussen Marseille en L'Île-Rousse uit te voeren. Het is echter duidelijk dat i) dit vervoersplan geen betrekking had op La Méridionale; ii) het vervoersplan meer dan drie maanden na de raadpleging van de exploitanten en de vaststelling van de behoefte aan openbare diensten door Frankrijk is ingediend, terwijl de aanbestedingsprocedures voor de DOD-overeenkomsten al op 6 mei 2022 van start is gegaan; iii) het vervoersplan uitsluitend betrekking had op geplande diensten voor 2023, terwijl de raadpleging van de exploitanten was bedoeld om het marktaanbod voor de periode 2023-2028 te analyseren. Gezien deze beperkingen volstaat dit op zichzelf dus niet om aan te tonen dat de antwoorden van Corsica Linea niet geloofwaardig waren. Hoe dan ook toont Corsica Ferries niet aan hoe dit vervoersplan, dat overigens betrekking had op een verwaarloosbaar aantal retourvaarten op ad-hocbasis, de analyse van marktfalen door Frankrijk had kunnen beïnvloeden.

(822) Bovendien kan de Franse autoriteiten niet worden verweten dat zij de reacties op de raadpleging van de exploitanten niet grondig hebben geanalyseerd, omdat zij op dat moment niet over aanwijzingen beschikten dat de betreffende antwoorden kennelijk onjuist waren. De verwijzing van Corsica Ferries naar punt 369 van het advies van de mededingingsautoriteit (overweging 464) is in dit verband irrelevant, omdat dit advies geen enkel bewijs aandraagt met betrekking tot dit onderwerp. Ten eerste had het advies betrekking op de vaststelling van de behoefte aan een openbare dienst in het kader van de DOD-overeenkomsten 2019-2020, en niet op de betreffende steunmaatregelen. Ten tweede werd in het advies voorgesteld om een alternatieve methode te gebruiken voor een openbare raadpleging. Zoals aangegeven in overweging 814, was de raadpleging van de exploitanten in dit geval echter een passend instrument om het marktfalen te analyseren en waren de Franse autoriteiten op grond van de DAEB-kaderregeling niet verplicht om daarvoor andere instrumenten te gebruiken.

(823) Daarnaast kan alleen het feit dat Corsica Linea en La Méridionale identieke antwoorden hebben verstrekt tijdens de raadpleging van de exploitanten, niet aantonen dat er sprake is van een belangenconflict of overleg tussen beide partijen. Ook het feit dat Corsica Linea en La Méridionale de bestaande concessiehouders waren, is op zich geen reden om te twijfelen aan de geloofwaardigheid van de antwoorden die deze exploitanten tijdens de raadpleging van de marktdeelnemers hebben gegeven, noch om hen te beletten aan deze raadpleging deel te nemen (overweging 466). Wat betreft de stelling dat Corsica Linea vanwege haar aandeelhouders niet aan de raadpleging had mogen deelnemen, omdat er sprake zou zijn van een belangenconflict (overwegingen 462 en 463), merkt de Commissie op dat niets in de opmerkingen van Corsica Ferries aantoont dat de aandeelhouders van Corsica Linea "*de belangrijkste klanten van de scheepvaartverbinding met Corsica voor goederenvervoer*" waren. De Commissie merkt voorts op dat het concurrerende exploitanten volgens artikel 14 van Richtlijn 2006/123/EG niet verboden is om deel te nemen aan een openbare raadpleging, zoals hier het geval was. Hoe dan ook toont Corsica Ferries niet aan hoe de Franse autoriteiten tot een andere conclusie zouden kunnen zijn gekomen in hun analyse van marktfalen als Corsica Linea niet had mogen deelnemen aan de raadpleging van de exploitanten.

(824) Tot slot hebben Corsica Linea en La Méridionale, in tegenstelling tot wat Corsica Ferries in overweging 467 beweert, niet enkel algemene en abstracte antwoorden gegeven, zonder enige context of overleg. De Commissie merkt op dat zij in het kader van de raadpleging van de exploitanten zijn gevraagd het marktaanbod te omschrijven dat zij zonder openbaredienstcontract zouden aanbieden. Aangezien Corsica Linea en La Méridionale hebben aangegeven dat zij geen commerciële diensten zouden verrichten, konden zij geen details verstrekken van diensten die zij zonder DOD-overeenkomsten zouden aanbieden.

(825) Uit het voorgaande blijkt dat de Franse autoriteiten geen kennelijke beoordelingsfout hebben gemaakt bij het vaststellen van het marktaanbod dat zonder openbaredienstcontract zou worden aangeboden voor het zeevervoer van passagiers in het kader van de scheepvaartverbinding met Corsica.

7.3.2.1.1.2.2. Analyse van marktfalen

(826) De Commissie merkt op dat de Franse autoriteiten tot de conclusie zijn gekomen dat er sprake was van volledig marktfalen tussen de haven van Propriano en de (substitueerbare) havens van Marseille en Toulon, omdat Corsica Ferries geen commerciële diensten tussen Marseille/Toulon en Propriano zou aanbieden (overwegingen 169 en 174).

(827) De interpretatie van haar commerciële aanbod door de Franse autoriteiten wordt door Corsica Ferries in haar opmerkingen niet betwist. Corsica Ferries meent alleen dat de havens van Ajaccio en Propriano substitueerbaar zijn, wat betekent dat haar aanbod tussen de haven van Ajaccio en het vasteland voldoende is om aan de vraag van/naar Propriano te voldoen. De Commissie verwerpt dit argument echter om de redenen die zijn uiteengezet in de overwegingen 783 tot en met 799.

(828) Hieruit volgt dat de Franse autoriteiten geen kennelijke beoordelingsfout hebben gemaakt door vast te stellen dat er sprake was van marktfalen tussen de haven van Propriano en de haven van Marseille.

7.3.2.1.1.3. Conclusie over de behoefte aan zeevervoer van passagiers tussen Marseille en Propriano

(829) Uit al het voorgaande volgt dat de Franse autoriteiten geen kennelijke beoordelingsfout hebben gemaakt door vast te stellen dat er behoefte was aan een openbare dienst tussen Propriano en Marseille, gezien het feit dat het marktaanbod niet kon voldoen aan de door de Franse autoriteiten gekwantificeerde vraag naar vervoer.

7.3.2.1.2. Behoefte aan zeevervoer van medische passagiers

(830) In dit onderdeel onderzoekt de Commissie of de behoefte aan zeevervoer van medische passagiers op elk van de verbindingen tussen de Corsicaanse havens en de haven van Marseille overeenkomt met i) een vraag van die gebruikers die naar behoren door de Franse autoriteiten is aangetoond en ii) waaraan het marktaanbod niet kon voldoen zonder dat de Franse autoriteiten hiervoor gebruik zouden maken van een openbaredienstcontract.

7.3.2.1.2.1. Bestaan van vraag van gebruikers

7.3.2.1.2.1.1. Kwalitatieve vraag

(1) Over het gebruik van passende instrumenten om de kwalitatieve vraag vast te stellen

(831) De Commissie merkt op dat de Franse autoriteiten aan de hand van verschillende instrumenten hebben getracht de vraag van medische passagiers vast te stellen.

(832) Allereerst hebben de Franse autoriteiten verschillende openbare raadplegingen georganiseerd om informatie te verzamelen over de vraag van deze passagiers.

(833) De eerste raadpleging was een gebruikersraadpleging (overweging 93), waarbij medische passagiers werd gevraagd een vragenlijst in te vullen over hun gebruik van zeevervoersdiensten in het kader van de scheepvaartverbinding met Corsica. Deze vragenlijst had dezelfde kenmerken als de vragenlijst die aan alle passagiers werd voorgelegd (overwegingen 744 tot en met 746) en bevatte daarnaast ook specifiekere vragen over de behoeften en voorkeuren van medische passagiers (overweging 108). Middels de gebruikersraadpleging konden de belangen van medische passagiers goed worden onderzocht, en de Commissie verwijst in dit verband naar haar analyse in de overwegingen 746 tot en met 751. Deze raadpleging is echter niet succesvol gebleken, omdat de Franse autoriteiten slechts een klein aantal reacties op de vragenlijst hebben ontvangen (overweging 111).

(834) Bij de tweede raadpleging, de raadpleging van de havens, werd de havenbeheerders gevraagd hun opmerkingen over de scheepvaartverbinding te maken, met als doel de Franse autoriteiten onder meer inzicht te geven in de mate van concurrentie met betrekking tot de zeevervoersdiensten in het kader van de scheepvaartverbinding en de capaciteit van de havens (overwegingen 116 tot en met 119 en 752).

(835) Tot slot hebben de Franse autoriteiten een onafhankelijk economisch adviesbureau, Gecodia, ingeschakeld om in aanvulling op de openbare raadplegingen een onderzoek naar de vraag van gebruikers uit te voeren (overwegingen 90 en 754). Het Gecodia-rapport bevat de conclusies van dit onderzoek, met name ten aanzien van de vraag van medische passagiers. Omdat de gebruikersraadpleging met betrekking tot de vraag van medische passagiers niet succesvol was, hebben de Franse autoriteiten zich uitsluitend gebaseerd op het Gecodia-rapport om de vraag van deze gebruikers vast te stellen. In het Gecodia-rapport werd de kwalitatieve (en kwantitatieve) vraag geraamd op basis van een groot aantal gegevens die onder meer afkomstig waren van gezondheids- en socialezekerheidsinstanties.

(836) Hieruit volgt dat Frankrijk, om de belangen van gebruikers van de betreffende diensten mee te nemen, verschillende instrumenten heeft ingezet die de Commissie passend acht in de zin van punt 14 van de DAEB-kaderregeling.

(2) Over de conclusies van Frankrijk over de kwalitatieve vraag

(837) De Commissie zal nu de conclusies van Frankrijk onderzoeken met betrekking tot i) het oordeel dat zeevervoer vanuit het oogpunt van medische passagiers niet substitueerbaar is door luchtvervoer; ii) de geografische substitueerbaarheid van de haven van Marseille door de havens van Toulon en Nice; en iii) de geografische substitueerbaarheid van de Corsicaanse havens.

a) Over het oordeel dat zeevervoer niet substitueerbaar is door luchtvervoer

(838) De Commissie merkt op dat de Franse autoriteiten meenden dat aan de vraag van gebruikers naar zeevervoer tussen het vasteland en Corsica niet onder gelijkwaardige voorwaarden door luchtvervoer kon worden voldaan, en dat dit gold voor alle zeeverbindingen. De Franse autoriteiten hebben de substitueerbaarheid van zeevervoer door luchtvervoer uitgesloten op basis van verschillende aspecten, die zijn samengevat in de overwegingen 127 tot en met 131.

(839) De Commissie wijst erop dat een dergelijke substitueerbaarheid is uitgesloten voor het zeevervoer van medische passagiers, omdat de vervoerswijze door de arts wordt voorgeschreven op basis van de toestand en de mate van zelfredzaamheid van de patiënt (overwegingen 141 en 142).

(840) De Commissie is derhalve van mening dat deze analyse geen blijk geeft van een kennelijke beoordelingsfout. De belanghebbenden hebben hierover geen opmerkingen gemaakt.

b) Over het oordeel dat de continentale havens niet geografisch substitueerbaar zijn

(841) Allereerst merkt de Commissie op dat de behoefte van medische passagiers betrekking heeft op i) passagiers die ingezetenen zijn van Corsica, ii) die naar het vasteland moeten reizen om een behandeling te ondergaan die niet voorhanden is op het eiland (overwegingen 143 tot en met 144), iii) door middel van zeevervoer wanneer dit volgens het medisch voorschrift is vereist (overwegingen 141 tot en met 142). De Commissie merkt derhalve op dat er in het geval van medische passagiers sprake is van een noodzakelijke behoefte om naar het Franse vasteland te reizen om daar een passende behandeling te ondergaan.

(842) Vervolgens wijst de Commissie erop dat medische passagiers, om hun vervoerskosten vergoed te krijgen, aan een aantal voorwaarden uit de CSS moeten voldoen (overwegingen 137 tot en met 139). In het bijzonder bepaalt de toepasselijke rechtsregeling (artikel R.310-10-5 van de CSS) dat de vergoeding van de vervoerskosten wordt berekend op basis van de afstand tussen het verpleegadres van de patiënt en de dichtstbijzijnde geschikte voorgeschreven zorginstelling. Met andere woorden: medische passagiers moeten gebruikmaken van de kortste route tussen hun verpleegadres op Corsica en de voorgeschreven zorginstelling op het vasteland. Zoals de Franse autoriteiten opmerken, kan daarom redelijkerwijs worden aangenomen dat medische passagiers veel waarde hechten aan de afstanden tussen deze twee locaties, en dat zij daarom voor hun zeevervoer de voorkeur geven aan de continentale haven die het dichtst bij de zorginstelling ligt. Hierdoor lijken medische passagiers de beschikbare overtochten naar de verschillende continentale havens niet te vergelijken en is geen van de continentale havens vanuit het oogpunt van deze gebruikers dus substitueerbaar.

(843) Tot slot merkt de Commissie op dat uit gegevens van ziektekostenverzekeraars (CPAM) blijkt dat het in veruit de meeste gevallen gaat om zeevervoer naar Marseille, waar zich de meeste zorginstellingen bevinden die door artsen aan medische passagiers worden voorgeschreven (overwegingen 147 en 148). De gegevens van de Franse autoriteiten bevestigen dus dat de vraag van medische passagiers is geconcentreerd op de haven van Marseille.

(844) Op basis hiervan is de Commissie van mening dat de Franse autoriteiten geen kennelijke beoordelingsfout hebben gemaakt door te stellen dat medische passagiers de continentale havens, waaronder Marseille en Toulon, vanwege hun specifieke behoeften niet als substitueerbaar beschouwen.

(845) De opmerkingen van Corsica Ferries doen geen afbreuk aan deze conclusie.

(846) Ten eerste stelt Corsica Ferries dat de door de Franse autoriteiten vastgestelde behoefte aan openbare diensten niet is beperkt tot medische passagiers wier vervoerskosten in aanmerking komen voor vergoeding door het socialezekerheidsstelsel, maar alle medische passagiers omvat, dus ook passagiers wier reizen niet voor vergoeding door het socialezekerheidsstelsel in aanmerking komen en die niet te maken hebben met wettelijke beperkingen ten aanzien van de route waarvan zij gebruik moeten maken (overwegingen 407 tot en met 409). Corsica Ferries wijst erop dat er veel gevallen zijn waarin medische passagiers medische reizen maken die niet in aanmerking komen voor vergoeding door het socialezekerheidsstelsel.

(847) De Commissie merkt evenwel op dat de bewering dat er “veel gevallen” zijn waarin medische reizen worden gemaakt die niet in aanmerking komen voor vergoeding door het socialezekerheidsstelsel, door Corsica Ferries niet wordt gestaafd met documenten of cijfers. Corsica Ferries legt evenmin uit hoe de Franse autoriteiten hadden kunnen vaststellen welke reizen wel en niet in aanmerking kwamen voor vergoeding door het socialezekerheidsstelsel, om op die manier een beeld te krijgen van de vraag van medische passagiers. Deze bewering is dus louter speculatief. Daarom kan de Franse autoriteiten niet worden verweten dat zij een kennelijke beoordelingsfout hebben gemaakt door uit te gaan van het beginsel dat de reizen van medische passagiers voldoen aan de regels van de CSS voor de vergoeding van vervoerskosten.

(848) In de tweede plaats stelt Corsica Ferries, zonder hiervoor enig bewijs aan te voeren, dat artikel R. 322-10-5 CSS, waarop de Franse autoriteiten zich baseren om elke geografische substitueerbaarheid van de continentale havens voor gebruikers uit te sluiten, niet van toepassing is op geregelde scheepvaartverbindingen. Medische passagiers zouden hierdoor niet verplicht zijn naar de dichtstbijzijnde voorgeschreven zorginstelling te gaan (overwegingen 410 tot en met 416). Zij zouden gewoon voor de goedkoopste route moeten kiezen, ongeacht de afstand. Het zou voor deze passagiers dus geen verschil maken of ze via de haven van Marseille of Toulon zouden reizen.

(849) Artikel R. 322-10-5 CSS bepaalt dat "de vergoeding van de vervoerskosten die worden genoemd in artikel R. 322-10, lid 1, punten b) tot en met f), wordt berekend op basis van de afstand tussen het verpleegadres van de patiënt en de dichtstbijzijnde geschikte voorgeschreven zorginstelling". Zoals vermeld in overweging 137, wordt in lid 1 van artikel R. 322-10 CSS onder punt f bepaald dat "de vervoerskosten worden vergoed van verzekerden of begunstigden die moeten reizen […] 1. Om passende zorg te ontvangen of onderzoeken te ondergaan voor hun aandoening in de volgende gevallen: […] d) vervoer naar een plaats op meer dan 150 kilometer afstand, onder de voorwaarden van de artikelen R. 322-10-4 en R. 322-10-5"; In artikel R. 322-10-1 CSS wordt aangegeven: "het vervoer dat door de ziektekostenverzekering wordt vergoed, kan via de volgende vervoermiddelen plaatsvinden: 1. Ambulance; 2. Professioneel zittend vervoer, lichte medische voertuigen en taxi's; 3. Openbaar vervoer te land, geregelde luchtvaart- of scheepvaartverbindingen, individuele vervoermiddelen".

(850) In tegenstelling tot wat Corsica Ferries stelt, blijkt uit deze artikelen dat medische passagiers die van Corsica naar het vasteland reizen (dus naar een plaats op meer dan 150 kilometer afstand) via een van de in artikel R-322-10-1 CSS genoemde vervoermiddelen (waaronder geregelde scheepvaartverbindingen), hun vervoerskosten slechts vergoed kunnen krijgen indien wordt voldaan aan de voorwaarden van artikel R-322-10-5 CSS (met betrekking tot de afstand tussen het verpleegadres van de patiënt en de dichtstbijzijnde geschikte voorgeschreven zorginstelling). Corsica Ferries kan dus niet aanvoeren dat artikel R. 322-10-5 CSS niet van toepassing is op vervoer via geregelde scheepvaartverbindingen. Hieruit volgt dat medische passagiers in beginsel verplicht zijn naar de dichtstbijzijnde voorgeschreven zorginstelling te gaan, ook wanneer zij via een geregelde scheepvaartverbinding reizen. De Franse autoriteiten hebben dus geen kennelijke beoordelingsfout gemaakt door te oordelen dat afstand een belangrijke rol speelt voor medisch passagiers en dat deze passagiers naar continentale havens reizen die het dichtst bij hun eindbestemming liggen.

(851) Het feit dat Corsica Ferries tijdens de COVID-19-lockdown de enige scheepvaartmaatschappij was die passagiers vervoerde (overweging 417), is irrelevant. Zoals Corsica Ferries zelf ook aangeeft, ging het om een uitzonderlijke periode waarin alleen personen die volgens de Franse wetgeving specifiek toestemming hadden om te reizen (zorgverleners, militairen, brandweerlieden, technici) mochten reizen. Hiertoe behoorden niet noodzakelijkerwijs alle medische passagiers. Corsica Ferries toont hierbij niet aan dat zij medische passagiers heeft vervoerd. Hoe dan ook moet worden vastgesteld dat deze situatie niet aantoont dat er voor gebruikers sprake was van geografische substitueerbaarheid tussen de continentale havens, omdat medische passagiers bij een gebrek aan aanbod in Marseille niet konden kiezen voor andere continentale havens. Er kan dan ook niet worden geconcludeerd dat de havens van Toulon en Marseille sowieso substitueerbaar zijn voor gebruikers, wanneer er voor deze passagiers geen aanbod is in de haven van Marseille en zij verplicht zijn gebruik te maken van de haven van Toulon. Integendeel: gezien het feit dat i) medische passagiers naar de dichtstbijzijnde haven (Marseille) moeten reizen om hun vervoerskosten vergoed te krijgen en ii) het overgrote deel van de voorgeschreven behandelingscentra in Marseille is gevestigd, hetgeen Corsica Ferries niet betwist, heeft Frankrijk geen kennelijke beoordelingsfout gemaakt door te oordelen dat er voor deze passagiers sprake is van een specifieke vraag naar vervoer van en naar de continentale haven die zich het dichtst bij hun voorgeschreven behandelingscentrum bevindt.

(852) Ten derde stelt Corsica Ferries dat het voor medische passagiers niet nadelig is om via Toulon naar een behandelingscentrum in Marseille te reizen, omdat de afstand tussen de twee steden per auto slechts 45 minuten bedraagt (overweging 418). De Commissie verwijst in dit verband naar overweging 850. Corsica Ferries gaat er hoe dan ook ten onrechte van uit dat alle medische passagiers i) met een voertuig reizen, terwijl dit niet noodzakelijkerwijs het geval is, en ii) na een reis van twaalf uur per boot probleemloos van de haven van Toulon naar een behandelingscentrum in Marseille kunnen reizen, zonder stil te staan bij de mate van zelfredzaamheid en de gezondheidstoestand van de patiënt, zoals de Franse autoriteiten terecht opmerken (overweging 644). De veronderstellingen van Corsica Ferries lijken dus speculatief te zijn, omdat het hier gaat om medische passagiers met mogelijk een kwetsbare individuele situatie, afhankelijk van hun mate van zelfredzaamheid en gezondheidstoestand.

c) Over het oordeel dat de Corsicaanse havens niet geografisch substitueerbaar zijn

(853) De Commissie merkt op dat de Franse autoriteiten met betrekking tot de keuze van de Corsicaanse haven van vertrek/aankomst van passagiers geen specifieke analyse hebben uitgevoerd van de geografische substitueerbaarheid van de Corsicaanse havens vanuit het oogpunt van gebruikers.

(854) Op basis van de informatie die de Franse autoriteiten tijdens de formele onderzoeksprocedure hebben verstrekt en waarover zij op het moment van de toekenning van de steunmaatregelen beschikten (punt 4.1.3), merkt de Commissie echter op dat deze omissie in dit geval waarschijnlijk niet van invloed was op het door de Franse autoriteiten verrichte onderzoek naar het bestaan van een behoefte aan een openbare dienst.

(855) De Commissie is van oordeel dat de haven van Propriano niet substitueerbaar is door de havens van Ajaccio en Porto-Vecchio om de redenen die zijn uiteengezet in de overwegingen 783 tot en met 790.

(856) De Commissie merkt ook op dat de afstanden en reistijden tussen de overige Corsicaanse havens aanzienlijk langer zijn (overwegingen 36 tot en met 37), onder meer vanwege de kenmerken die worden vermeld in de overwegingen 16 tot en met 18. Dit geldt voor de routes tussen de twee havens in het noorden (L'Île-Rousse en Bastia) en de drie havens in het zuiden van Corsica (Porto-Vecchio, Propriano en Ajaccio), en tussen Ajaccio en Porto-Vecchio. De afstand tussen deze havens bedraagt veel meer dan honderd kilometer en één uur reistijd, ongeacht het gebruikte vervoermiddel. Hoewel Bastia en L'Île-Rousse slechts zeventig kilometer uit elkaar liggen, bedraagt de reistijd ten minste anderhalf uur per auto en een uur en drie kwartier met het openbaar vervoer. De Commissie wijst ook op de hoge mate van congestie in de haven van Bastia, zoals de CCI van Corsica opmerkt (overwegingen 39 en 125). Ook dit kan ertoe bijdragen dat deze twee havens niet substitueerbaar zijn.

(857) Iedere substitueerbaarheid tussen die havens moet dus in beginsel worden uitgesloten. Dit geldt temeer daar medische passagiers bijzonder veel waarde hechten aan de af te leggen afstanden, niet alleen vanwege de vergoeding van de vervoerskosten voor medische reizen, maar ook vanwege hun mogelijk kwetsbare situatie als gevolg van hun gezondheidstoestand of mate van zelfredzaamheid. Hierdoor kunnen ze de voorkeur geven aan de dichtstbijzijnde Corsicaanse havens om de duur en de kosten van het vervoer te beperken.

(858) Dergelijke overwegingen wijzen niet op een kennelijke beoordelingsfout. De belanghebbenden hebben hierover bovendien geen opmerkingen gemaakt.

(859) De Franse autoriteiten hebben dan ook geen kennelijke beoordelingsfout gemaakt door aan te nemen dat geen van de Corsicaanse havens voor medische passagiers substitueerbaar was.

d) Conclusies over de kwalitatieve vraag van medische passagiers

(860) Uit alle informatie die de Franse autoriteiten hebben overgelegd, blijkt dat zij konden aantonen dat er sprake was van een kwalitatieve vraag van medische passagiers naar zeevervoer tussen de haven van Marseille en elk van de Corsicaanse havens, zonder hierbij een kennelijke beoordelingsfout te maken.

7.3.2.1.2.1.2. De kwantitatieve vraag van medische passagiers

(861) De Franse autoriteiten hebben de kwantitatieve vraag geraamd op basis van zowel historische gegevens als prognoses voor de periode 2023-2030.

(862) Om de historische vraag van medische passagiers te kwantificeren, hebben de Franse autoriteiten drie stappen gevolgd.

(863) Ten eerste hebben zij het totale aantal jaarlijkse patiënten berekend dat op Corsica woonde en tussen 2016 en 2019 naar het vasteland is gereisd om een behandeling te ondergaan die op Corsica niet voorhanden was. Bij gebrek aan directe gegevens over deze stromen, is in het Gecodia-rapport een schattig gemaakt op basis van openbare gegevens die afkomstig waren van gezondheidsdiensten van de overheid (overweging 154). De Commissie merkt in dit verband op dat deze schatting gebaseerd was op concrete gegevens en dat de Franse autoriteiten prudente en redelijke hypotheses hebben gehanteerd.

(864) De gemiddelde jaarlijkse vraag omvat ook begeleiders van medische passagiers. De Commissie merkt op dat deze raming in overeenstemming is met gegevens die de Franse autoriteiten van ziektekostenverzekeraars hebben gekregen (overweging 155). Corsica Ferries kan dus niet stellen dat de raming van het aantal begeleiders door de Franse autoriteiten niet is gebaseerd op objectieve gegevens (overweging 429). Bovendien is de aanname van Frankrijk dat personen jonger dan 19 jaar en ouder dan 75 jaar vrijwel altijd worden begeleid, niet kennelijk in strijd met de wettelijke regeling voor de vergoeding van vervoerskosten van begeleiders, in tegenstelling tot wat Corsica Ferries beweert (overweging 430) ([262]).

([262]) In artikel R.322-10-7 van de CSS, waarnaar Corsica Ferries verwijst, wordt namelijk bepaald: "*de kosten van openbaar vervoer die worden gemaakt door een begeleider van een verzekerde of een rechthebbende worden gedekt wanneer vanwege de toestand van de verzekerde of rechthebbende de hulp van een derde is vereist of wanneer deze persoon jonger is dan zestien jaar*". Het is in deze omstandigheden niet kennelijk onjuist om ervan uit te gaan dat personen ouder dan 75 jaar of jonger dan 19 jaar vrijwel altijd worden begeleid, omdat het bijzonder waarschijnlijk is dat personen uit deze twee leeftijdsgroepen hulp van een derde krijgen tijdens hun reis.

(865) De Franse autoriteiten hebben vervolgens getracht een raming te maken van het aantal medische passagiers dat per boot naar het vasteland is gereisd. Hiervoor hanteerden zij twee benaderingen. De eerste benadering bestond uit een empirische vaststelling van het aantal medische passagiers dat gebruikmaakte van zeevervoer, gebaseerd op 15 237 verzoeken om voorafgaande goedkeuring voor medische reizen die tussen 2020 en 2021 door medische passagiers bij ziektekostenverzekeraars werden ingediend. Van deze 15 237 verzoeken had 4 % betrekking op zeevervoer (overweging 157). In de tweede benadering werd het aantal medische passagiers dat per vliegtuig reisde (en voor wie CPAM over gegevens beschikte) afgetrokken van het geschatte totale aantal medische passagiers tussen Corsica en het Franse vasteland (65 000). Op deze manier werd het aantal medische passagiers berekend dat per boot reisde. Aan de hand van deze methode werd geraamd dat 30 % van de medische passagiers per boot was gereisd (overweging 158). De Franse autoriteiten besloten uiteindelijk voor een middenweg tussen de twee benaderingen te kiezen. Zo kwamen ze uit op de schatting dat 10 % van het geraamde totale aantal medische passagiers (65 000) per boot reisde (overweging 159).

(866) In tegenstelling tot wat Corsica Ferries beweert (overweging 431), bevat de definitieve raming van de Franse autoriteiten geen kennelijke beoordelingsfout. Deze raming is immers het resultaat van twee benaderingen, die beide relevant zijn, en gebaseerd op concrete en betrouwbare gegevens. Vanwege het aanzienlijke verschil tussen de ramingen van het aantal medische passagiers, was het gerechtvaardigd dat de Franse autoriteiten redelijkerwijs een prudente en conservatieve aanpak hanteerden door de uiteindelijke raming van het aantal medische passagiers dat per boot reisde vast te stellen op 10 % van het geraamde totale aantal medische passagiers, dus op een percentage dat aanzienlijk lager was dan het gemiddelde van de percentages die met deze twee benaderingen waren vastgesteld (het gemiddelde van 30 % en 4 % zou immers 17 % zijn geweest). Corsica Ferries legt in haar opmerkingen niet uit waarom de tweede benadering van de Franse autoriteiten (die leidde tot de raming van 30 %) onjuist of ongeschikt was. Door te stellen dat de Franse autoriteiten in overeenstemming met de eerste benadering een raming van 4 % hadden moeten hanteren, gaat Corsica Ferries voorbij aan de tweede benadering van de Franse autoriteiten, die even redelijk is als de eerste benadering, en gaat zij uit van een onjuiste interpretatie van de door de Franse autoriteiten gevolgde methode.

(867) Tot slot hebben de Franse autoriteiten de vraag toegewezen aan de verschillende Corsicaanse havens op basis van de verdeling van MCO-zorg over het grondgebied. Dit waren de enige openbare gegevens waarover de Franse autoriteiten beschikten om de vertrekhaven van medische passagiers te ramen (overweging 160). De Commissie merkt voorts op dat deze gegevens aansluiten op de historische spreiding van passagiers over de verschillende Corsicaanse havens (tabel 11). De Franse autoriteiten hebben de vraag ook toegewezen aan de verschillende continentale havens op basis van gegevens van CPAM, die preciezere gegevens per departement (Bouches-du-Rhône, Var, Alpes-Maritimes) en dus per continentale haven hebben verstrekt. Deze redelijke ramingen berusten niet op een kennelijke beoordelingsfout.

(868) Wat de toekomstige vraag betreft, meenden de Franse autoriteiten dat de vraag in de periode 2023-2030 stabiel zou blijven ten opzichte van 2019. Deze raming, waarbij zowel rekening wordt gehouden met de vergrijzing van de bevolking van Corsica (en dus een toename van het aantal medische reizen) als met de ontwikkeling van de gezondheidszorg op Corsica (en dus een afname van het aantal medische reizen), geeft geen blijk van een kennelijke beoordelingsfout, aangezien zij een middenweg vormt tussen deze twee tegenstrijdige veronderstellingen. De belanghebbenden hebben hierover geen opmerkingen gemaakt.

(869) Op basis van het voorgaande is de Commissie van mening dat de Franse autoriteiten de vraag van medische passagiers hebben gekwantificeerd zonder dat er sprake was van een kennelijke beoordelingsfout.

7.3.2.1.2.2. Bestaan van marktfalen

7.3.2.1.2.2.1. Vaststelling van het marktaanbod zonder openbaredienstcontracten

(870) De Commissie verwijst in dit verband naar de argumenten in de overwegingen 815 tot en met 825, die ook gelden voor de vaststelling van het beschikbare marktaanbod met betrekking tot de vraag van medische passagiers.

7.3.2.1.2.2.2. Analyse van marktfalen

(871) De Commissie merkt allereerst op dat de Franse autoriteiten tot de conclusie zijn gekomen dat er sprake was van volledig marktfalen tussen de haven van Propriano en de haven van Marseille, omdat Corsica Ferries geen commerciële diensten tussen Marseille en Propriano zou aanbieden.

(872) De Commissie merkt ook op dat de Franse autoriteiten meenden dat het aanbod van Corsica Ferries tussen Marseille en de vier andere Corsicaanse havens niet zou volstaan, omdat Corsica Ferries slechts drie maandelijkse retourvaarten van/naar L'Île-Rousse en Porto-Vecchio aanbood (terwijl er drie wekelijkse retourvaarten waren vereist) en twee wekelijkse retourvaarten van/naar Ajaccio en Bastia, terwijl er ten minste vijf wekelijkse retourvaarten nodig zouden zijn om aan de vraag van gebruikers te voldoen.

(873) De Commissie merkt op dat de Franse autoriteiten geen kennelijke fout hebben gemaakt in hun analyse van marktfalen, omdat is aangetoond dat het aanbod op de markt niet toereikend was om te voldoen aan de volledige vraag van medische passagiers tussen de haven van Marseille en elk van de Corsicaanse havens.

7.3.2.1.2.3. Conclusie over de behoefte aan een openbare dienst voor het vervoer van medische passagiers tussen Marseille en elk van de Corsicaanse havens

(874) Uit al het voorgaande blijkt dat Frankrijk terecht heeft vastgesteld dat er behoefte was aan een openbare dienst tussen Marseille en elk van de Corsicaanse havens, gezien het feit dat het marktaanbod niet kon voldoen aan de door de Frankrijk gekwantificeerde vraag naar vervoer.

7.3.2.1.3. Behoefte aan aangedreven en niet-aangedreven zeevervoer van goederen

(875) In dit onderdeel onderzoekt de Commissie of de behoefte aan aangedreven en niet-aangedreven zeevervoer van goederen tussen de haven van Marseille en elk van de Corsicaanse havens overeenkomt met i) een vraag van gebruikers die naar behoren door Frankrijk is aangetoond en ii) waaraan het particuliere aanbod niet kon voldoen zonder dat Frankrijk hiervoor gebruik zou maken van een openbaredienstcontract.

7.3.2.1.3.1. Bestaan van vraag van gebruikers

7.3.2.1.3.1.1. Kwalitatieve vraag

(1) Over het gebruik van passende instrumenten om de kwalitatieve vraag van gebruikers vast te stellen

(876) De Commissie merkt op dat de Franse autoriteiten aan de hand van verschillende instrumenten hebben getracht de vraag van gebruikers van aangedreven en niet-aangedreven goederenvervoer vast te stellen.

(877) Allereerst hebben de Franse autoriteiten verschillende openbare raadplegingen georganiseerd om informatie te verzamelen over de vraag van deze gebruikers.

(878) De eerste raadpleging was een gebruikersraadpleging (overweging 93), waarbij alle gebruikers van goederenvervoer werd gevraagd een vragenlijst in te vullen over het gebruik van zeevervoersdiensten tussen het Franse vasteland en Corsica. Voor de algemene kenmerken van deze raadpleging, verwijst de Commissie in dit verband naar haar analyse in overweging 744.

(879) De vragenlijst die werd voorgelegd aan gebruikers van goederenvervoer, bevatte ongeveer twintig vragen om de mate van tevredenheid en de behoeften van deze gebruikers in kaart te brengen met betrekking tot elke zeeverbinding tussen de haven van Marseille en de Corsicaanse havens. Uit de details die in punt 3.4.3.1.1.1.1 zijn uiteengezet, blijkt dat de Franse autoriteiten dankzij deze vragen informatie konden verzamelen over het profiel van de gebruikers en hun reisgewoonten en -voorkeuren op het gebied van vertrek- en aankomsttijden, reisbehoeften, moeilijkheden als gevolg van het gebrek aan beschikbaarheid in havens of op schepen, frequentie van de zeevervoersdiensten en tarieven (overweging 185). Ook bevatte de vragenlijst verschillende vragen over de substitueerbaarheid van de continentale havens (overweging 186).

(880) Om dezelfde redenen als uiteengezet in overweging 746 is de Commissie van mening dat de vragenlijst genoeg mogelijkheden bood om verschillende standpunten kenbaar te maken. De voorgestelde antwoorden waren duidelijk, plausibel en gevarieerd. De opmerkingen van Corsica Ferries hierover (overweging 401) zijn derhalve ongegrond. Ook de opmerkingen over de methodologische vooringenomenheid die van invloed zou zijn geweest op de gebruikersraadpleging zijn niet overtuigend, om de redenen die zijn uiteengezet in de overwegingen 747 tot en met 749.

(881) De Commissie merkt echter op dat de raadpleging door de Franse autoriteiten weliswaar relevant was, maar dat slechts vijf vervoerders op de vragenlijst hebben geantwoord. Hierdoor was de vragenlijst onbruikbaar (overweging 188).

(882) De Franse autoriteiten hebben daarom een rechtstreekse (telefonische) raadpleging gehouden onder een steekproef van ongeveer twintig exploitanten, waarvan het totale marktaandeel in het goederenvervoer tussen Corsica en het Franse vasteland ruimschoots representatief was (overweging 189). Bij deze raadpleging vroegen de Franse autoriteiten de exploitanten naar hun gebruik van zeevervoersdiensten op alle routes vanuit de havens van Marseille, Toulon en Nice, en niet alleen vanuit Marseille, zoals oorspronkelijk gepland in het kader van de gebruikersraadpleging (overweging 189). Deze rechtstreekse raadpleging bood de Franse autoriteiten een oplossing voor het gebrek aan ingediende reacties op de vragenlijst tijdens de gebruikersraadpleging.

(883) In tegenstelling tot wat Corsica Ferries stelt (overweging 402), is er geen reden om de door de Franse autoriteiten gevolgde methode te bekritiseren wegens een gebrek aan transparantie over de gestelde vragen en de identiteit van de ondervraagde exploitanten. Allereerst is het vermeende gebrek aan transparantie niet aangetoond, gezien het feit dat de telefonische vragenlijst gelijk was aan de vragenlijst van de gebruikersraadpleging, die openbaar voor iedereen toegankelijk was. Corsica Ferries had dus kunnen weten wat de vragen inhielden. Wat de identiteit van de ondervraagde exploitanten betreft, moet worden vastgesteld dat deze informatie niet relevant lijkt, gezien het feit dat de ondervraagde exploitanten een aanzienlijk deel van het goederenverkeer tussen Corsica en het vasteland vertegenwoordigden. De (onbewezen) bewering dat sommige exploitanten mogelijk aandeelhouder van een delegatiehouder waren, is op zichzelf in ieder geval niet voldoende om deze exploitanten van elke openbare raadpleging uit te sluiten, aangezien zij alsnog gewoon gebruikers van zeevervoersdiensten voor goederen zijn, en dus vrij zijn om hun behoeften en voorkeuren kenbaar te maken in het kader van een openbare raadpleging.

(884) Bij de tweede raadpleging, de raadpleging van de havens, werd de havenbeheerders gevraagd hun opmerkingen over de scheepvaartverbinding te maken, met als doel de Franse autoriteiten onder meer inzicht te geven in de mate van concurrentie met betrekking tot de zeevervoersdiensten in het kader van de scheepvaartverbinding en de capaciteit van de havens, aan de hand van vragen over aangedreven en niet-aangedreven goederenvervoer (overwegingen 192 tot en met 195). Voor de kenmerken van deze raadpleging, verwijst de Commissie naar haar analyse in overweging 752.

(885) De Franse autoriteiten hebben dus openbare raadplegingen gehouden om de belangen van gebruikers mee te nemen, overeenkomstig punt 14 van de DAEB-kaderregeling.

(886) Daarnaast hebben de Franse autoriteiten een onafhankelijk economisch adviesbureau, Gecodia, ingeschakeld om in aanvulling op de openbare raadplegingen een onderzoek naar de vraag van gebruikers te verrichten (overweging 90). De Commissie is van mening dat een dergelijk onderzoek een passend instrument is om de vraag van gebruikers in kaart te brengen, om de redenen die worden uiteengezet in overweging 754.

(887) Hieruit volgt dat Frankrijk, om de belangen van gebruikers van de betreffende diensten mee te nemen, verschillende instrumenten heeft ingezet die de Commissie passend acht in de zin van punt 14 van de DAEB-kaderregeling.

(2) Over de conclusies van Frankrijk over de kwalitatieve vraag van gebruikers

(888) De Commissie onderzoekt de conclusies van Frankrijk met betrekking tot i) het onderscheid tussen aangedreven en niet-aangedreven goederenvervoer, ii) de geografische substitueerbaarheid van de haven van Marseille door de havens van Toulon en Nice voor gebruikers van niet-aangedreven goederenvervoer en iii) gebruikers van aangedreven goederenvervoer; en iv) de geografische substitueerbaarheid van de Corsicaanse havens voor gebruikers van aangedreven en niet-aangedreven goederenvervoer.

a) Over het onderscheid tussen aangedreven en niet-aangedreven goederenvervoer

(889) De Commissie merkt op dat de Franse autoriteiten een onderscheid maken tussen aangedreven en niet-aangedreven goederenvervoer, met name vanwege de beperkingen op het gebied van handling en logistiek die gelden voor niet-aangedreven goederenvervoer. Hiervoor zijn specifieke havenuitrusting en een specifieke logistieke keten vereist, in tegenstelling tot aangedreven goederen (overwegingen 205 tot en met 207). Deze overwegingen zijn redelijk en dus niet kennelijk onjuist. De Franse autoriteiten stellen daarnaast dat de vraag naar aangedreven goederenvervoer gepaard gaat met een vraag naar vervoer van begeleiders die met hun vrachtwagen als passagier aan boord van het schip gaan.

(890) De Commissie stelt vast dat alle havenbeheerders dit onderscheid onderschrijven (overweging 197).

(891) De Commissie merkt echter op dat Corsica Ferries dit onderscheid betwistte in haar reactie op de raadpleging van de exploitanten, omdat het volgens haar om een kunstmatig onderscheid ging (overweging 236). Corsica Ferries stelde onder meer dat dit onderscheid niet afhankelijk was van het aanbod van de scheepvaartmaatschappijen, maar van de omvang, de organisatie en de keuzes van elke vervoerder. Op basis van de door Corsica Ferries aangevoerde informatie (overweging 889) kan echter worden vastgesteld dat de Franse autoriteiten het bestaan van een dergelijk onderscheid juist hebben aangetoond.

(892) De Franse autoriteiten konden een dergelijk onderscheid dus maken zonder dat er sprake was van een kennelijke beoordelingsfout.

(893) Corsica Ferries stelt in haar opmerkingen (overwegingen 393 en 447 tot en met 450) dat er een ander onderscheid moet worden gemaakt tussen begeleid en onbegeleid aangedreven goederenvervoer. Als een dergelijk onderscheid niet wordt gemaakt, zou dit de raming van het aantal begeleiders van goederenvervoer op de scheepvaartverbinding met Corsica onherstelbaar vertekenen. Ter ondersteuning van haar beweringen verwijst Corsica Ferries naar BRG-onderzoek 1.

(894) De Commissie merkt echter op dat BRG-onderzoek 1 geen concrete gegevens bevat over het bestaan van een dergelijk onderscheid. Zo wordt nergens aangegeven welke methode de Franse autoriteiten hadden moeten gebruiken om een onderscheid te maken tussen begeleid en onbegeleid aangedreven goederenvervoer. BRG-onderzoek 1 bevat ook geen cijfers over de raming van de bijbehorende volumes voor begeleid en onbegeleid aangedreven goederenvervoer. Tot slot wordt in BRG-onderzoek 1 niet verwezen naar andere onderzoeken of instructies waarin een dergelijk onderscheid wordt gemaakt. In het advies van de mededingingsautoriteit wordt bijvoorbeeld alleen onderscheid gemaakt tussen aangedreven en niet-aangedreven goederenvervoer ([263]).

(895) Bij gebrek aan concreet bewijs kan op basis van de conclusies van BRG-onderzoek 1 dus niet worden vastgesteld dat er sprake was van een kennelijke beoordelingsfout door de Franse autoriteiten. De Commissie is bovendien van mening dat Corsica Ferries zowel tijdens de gebruikersraadpleging (door middel van een vrije bijdrage) als tijdens de raadpleging van de exploitanten de gelegenheid heeft gehad om specifieke nuttige informatie te verstrekken om de Franse autoriteiten te wijzen op dit mogelijke onderscheid tussen begeleid en onbegeleid aangedreven goederenvervoer, hetgeen zij niet heeft gedaan (overweging 236).

b) Over de geografische substitueerbaarheid van de continentale havens voor niet-aangedreven zeevervoer van goederen

(896) De Franse autoriteiten hebben vastgesteld dat er sprake was van een vraag naar niet-aangedreven goederenvervoer die uitsluitend gold voor de haven van Marseille.

(897) De Commissie merkt op dat deze conclusie met name is gebaseerd op vier elementen: i) alleen de haven van Marseille beschikt over voldoende uitrusting en oppervlakte aan terreinen om niet-aangedreven goederenvervoer te verwerken, aangezien het enige alternatief, Toulon-Brégaillon, over een veel te beperkte infrastructuur beschikt om al het verkeer of zelfs maar een niet te verwaarlozen deel ervan aan te kunnen; ii) uit de gebruikersraadpleging blijkt duidelijk dat de haven van Marseille en de andere continentale havens niet substitueerbaar zijn; iii) de beheerders van de continentale havens zijn zelf van mening dat de haven van Marseille de enige is die dit verkeer op grote schaal kan verwerken; iv) en een verplaatsing van niet-aangedreven goederenvervoer van de haven van Marseille naar andere continentale havens zou leiden tot aanzienlijke extra kosten en logistieke beperkingen voor de verkeersstromen van niet-aangedreven goederenvervoer (overwegingen 210 tot en met 214).

(898) Volgens de Commissie kan op basis van al deze overwegingen worden gesteld dat de haven van Marseille niet substitueerbaar is door de havens van Toulon en Nice voor niet-aangedreven zeevervoer van goederen.

([263]) Advies van de mededingingsautoriteit zoals vermeld in overweging 20, punt 295.

(899) Uit de informatie van de havenbeheerders blijkt dat de haven van Marseille over ruime capaciteit beschikt om een verkeersstroom naar elk van de Corsicaanse havens te verzorgen (overweging 199). Hoewel de terminal van Toulon-Brégaillon weliswaar ook geschikt is voor een dergelijke verkeersstroom, moet worden vastgesteld dat de capaciteit ervan beperkter is, aangezien deze terminal slechts over één aanlegplaats beschikt. De Commissie merkt ook op dat de beheerder van de haven van Toulon heeft verklaard dat het klantenareaal van die haven is beperkt tot het zeer nabij gelegen hinterland (overweging 198). Uit de gebruikersraadpleging blijkt ook dat de havens van Marseille en Toulon volstrekt niet substitueerbaar zijn (overweging 190). Tot slot wijst de Commissie op de specifieke organisatie van de logistieke keten van niet-aangedreven goederenvervoer, waarbij vervoerders op dezelfde dag geregelde retourritten uitvoeren tussen de haven en hun logistieke bases, waarvan de meeste ten noorden en westen van Marseille zijn gelegen (overweging 206). Als vervoerders hun verkeersstromen zouden verplaatsen naar Toulon, zou dit ongetwijfeld leiden tot aanzienlijke extra kosten, die hoogstwaarschijnlijk worden doorberekend aan de eindverbruikers op Corsica. Een dergelijke situatie zou dus leiden tot een verergering van de economische moeilijkheden die deelnemers aan het economisch verkeer en consumenten op Corsica als gevolg van het insulaire karakter al ondervinden (overwegingen 20 tot en met 23).

(900) De Commissie merkt op dat dit punt door geen van de belanghebbenden wordt aangekaart.

(901) De Commissie concludeert derhalve dat de Franse autoriteiten geen kennelijke beoordelingsfout hebben gemaakt door vast te stellen dat er sprake was van een vraag naar niet-aangedreven zeevervoer van goederen die uitsluitend gold voor de verbindingen tussen elk van de Corsicaanse havens en de haven van Marseille.

c) Over de geografische substitueerbaarheid van de continentale havens voor aangedreven zeevervoer van goederen

(902) De Franse autoriteiten hebben vastgesteld dat de havens van Toulon en Marseille gedeeltelijk substitueerbaar zijn als het gaat om aangedreven goederenvervoer. Zij menen dat sommige gebruikers van aangedreven goederenvervoer geen alternatief zien voor de haven van Marseille. De Franse autoriteiten rechtvaardigen deze conclusie op basis van de volgende informatie.

(903) *In de eerste plaats* bleek uit de raadpleging van de havens dat de havens van Toulon en Nice te maken hadden met capaciteitsbeperkingen (overweging 217). De Commissie merkt in dit verband op dat de drie continentale havens weliswaar aangedreven goederenvervoer kunnen verwerken, maar dat de beheerders van de havens van Toulon en Nice een slag om de arm hielden ten aanzien van de capaciteit van hun havens (overweging 199). De CCI van Var wijst er dan ook op dat Toulon-Port de Commerce de enige terminal in de haven van Toulon is waar aangedreven goederenvervoer kan worden verwerkt ([264]), en dat er in deze terminal al sprake is van een hoge mate van congestie (gemiddeld bijna 80 %). Dit geldt het hele jaar door (als gevolg van lokaal overheidsbeleid), en met name in de zomer (het verkeer is dan beperkt tot circa tien aanhangwagens per dag). De haven van Nice verklaart weliswaar niet te maken te hebben met beperkingen voor aangedreven goederenvervoer, maar dat passagiersstromen prioriteit hebben boven alle andere verkeersstromen.

(904) Uit deze informatie blijkt dat de bewering van Corsica Ferries dat er geen sprake is van congestie in de haven van Toulon (overweging 437) ongegrond is in het licht van de verklaringen die de CCI van Var tijdens de raadpleging van de havens met de Franse autoriteiten heeft gedeeld. De Franse autoriteiten kan niet worden verweten dat zij zich op deze gegevens hebben gebaseerd om de mate van substitueerbaarheid tussen de havens van Toulon en Marseille te analyseren, met name omdat de door de CCI van Var verstrekte informatie duidelijk en ondubbelzinnig was.

(905) Op basis van deze informatie was het niet relevant dat de haven van Toulon in 2014 meer dan tweemaal het huidige verkeer aan aangedreven goederenvervoer kon verwerken. Ook het feit dat Corsica Ferries deze informatie aan de CCI van Var heeft bevestigd, is irrelevant, omdat daaruit niet blijkt dat de Franse autoriteiten de reacties van de CCI van Var bij de raadpleging van de havens onjuist hebben geïnterpreteerd.

(906) *In de tweede plaats* hebben de Franse autoriteiten op basis van de resultaten van de gebruikersraadpleging vastgesteld dat er sprake is van gedeeltelijke substitueerbaarheid (overweging 218). Uit deze resultaten blijkt dat vrijwel alle respondenten elke vergelijking tussen de havens van Marseille en Toulon of Nice uitsluiten (overwegingen 190 en 191).

([264]) De terminals van Brégaillon worden niet gebruikt voor passagiersvervoer en de terminal van Seyne-sur-Mer is uitsluitend bestemd voor cruiseschepen.

(907) Corsica Ferries betwist evenwel de geloofwaardigheid van de ontvangen reacties tijdens de telefonische raadpleging van gebruikers van goederenvervoer, omdat de ondervraagde respondenten aandeelhouders van Corsica Linea waren en in die hoedanigheid dus in een belangenconflict verkeerden ten aanzien van de gebruikersraadpleging (overweging 441). Zij voegt daaraan toe dat het ging om algemene en ongefundeerde beweringen, gebaseerd op uitspraken van respondenten uit een steekproef waarvan de statistische representativiteit onzeker is (overweging 440).

(908) De Commissie merkt allereerst op dat de ondervraagde gebruikers de vragen hebben beantwoord die in het kader van de gebruikersraadpleging aan hen werden gesteld. Corsica Ferries betwist de relevantie van deze gestelde vragen niet ([265]). Derhalve kan niet worden gesteld, zoals Corsica Ferries aangeeft, dat de reacties van de respondenten "*algemene en ongefundeerde beweringen*" waren. Bovendien kon de steekproef van ondervraagde gebruikers niet als niet-representatief worden beschouwd gezien het vrachtvolume dat zij vertegenwoordigden (overweging 189).

(909) Daarnaast is de Commissie van mening dat het feit dat Corsica Linea aandeelhouder van een gebruiker van goederenvervoer over zee kan zijn, op zichzelf geen reden om deze gebruiker uit te sluiten van een openbare raadpleging om de behoeften en voorkeuren van gebruikers van een bepaalde vervoersdienst in kaart te brengen. Alle gebruikers van een bepaalde dienst mogen op een dergelijke openbare raadpleging reageren. Op basis van de door Frankrijk verstrekte informatie merkt de Commissie in dit geval op dat sommige gebruikers aandeelhouders van Corsica Linea waren ([266]) en andere niet ([267]).

(910) Bovendien merkt de Commissie op dat de ondervraagde gebruikers, naast het feit dat zij qua vrachtvolume de belangrijkste vervoerders waren, alle routes tussen Corsica en het Franse vasteland gebruikten, met inbegrip van de routes tussen Toulon/Nice en de Corsicaanse havens waarop Corsica Linea niet vaart. Bovendien had de openbare raadpleging niet alleen betrekking op het gebruik van vervoersdiensten voor goederen die door Corsica Linea werden uitgevoerd, maar op de vervoersdiensten voor goederen van alle zeevervoerders die tussen Corsica en het Franse vasteland actief zijn. De Commissie merkt hierover op dat de behoeften van gebruikers niet noodzakelijkerwijs verband houden met de belangen van de zeevervoerders: zo wilden de meeste ondervraagde gebruikers dat er ro-ro-vervoer zou worden ontwikkeld dat beter aan hun specifieke behoeften zou voldoen, terwijl geen van de drie exploitanten die actief zijn tussen Corsica en het Franse vasteland in een dergelijk aanbod voorzag (overweging 191). De Commissie merkt op dat de gebruikersraadpleging hoe dan ook slechts een van de aanwijzingen is die de Franse autoriteiten hebben gebruikt om vast te stellen dat de havens van Toulon en Marseille gedeeltelijk substitueerbaar zijn voor aangedreven zeevervoer van goederen.

(911) *In de derde plaats* wijzen de Franse autoriteiten erop dat een verplaatsing van het aangedreven goederenvervoer van de haven van Marseille naar andere continentale havens tot aanzienlijke extra kosten zou leiden voor de gebruikers van aangedreven goederenvervoer, waarvan de logistieke bases zich voornamelijk ten westen van Marseille en in de Rhône-corridor bevinden (overweging 219).

(912) De Commissie merkt in dit verband op dat de Franse autoriteiten een aantal elementen hebben verstrekt waaruit blijkt dat de logistieke bases zich voornamelijk ten westen van Marseille en in de Rhône-corridor bevinden (overweging 213). Vanaf deze logistieke bases is de haven van Marseille in beginsel gemakkelijker bereikbaar dan de andere continentale havens. Ook de analyses van Corsica Linea (overweging 544) en La Méridionale (overwegingen 593 tot en met 595) en de klacht van Corsica Ferries (overweging 433) lijken dit te bevestigen. Hieruit volgt dat de bewering van Corsica Ferries dat de Franse autoriteiten geen enkel bewijs hebben aangevoerd ter onderbouwing van hun stelling (overweging 442), ongegrond is.

(913) De Commissie merkt ook op dat de Franse autoriteiten specifieke informatie hebben verstrekt over de kwantificering van de extra kosten die het met zich mee zou brengen als vervoerders die gewoonlijk gebruikmaken van de haven van Marseille in aanzienlijke mate hun toevlucht zouden nemen tot de haven van Toulon. Deze cijfers zijn onder meer gebaseerd op gegevens van het nationale wegencomité. De belanghebbenden verstrekten soortgelijke gegevens, die allemaal uitgaan van het bestaan van dergelijke extra kosten, hoewel de ramingen uiteenlopen van 5 % van de totale kostprijs volgens Corsica Ferries (overweging 443) tot 11 % volgens Corsica Linea (overweging 544). La Méridionale meent dat het voor de overgrote meerderheid van de vervoerders die dichter bij Marseille dan Toulon zijn gevestigd, economisch niet rationeel zou zijn om gebruik te maken van de haven van Toulon, waarmee ook wordt bevestigd dat er sprake is van extra kosten voor vervoer over de weg (overwegingen 595 en 596).

([265]) De kritiek van Corsica Ferries heeft betrekking op het ontbreken van vragenlijsten over de routes vanuit Toulon en Nice.
([266]) […].
([267]) Bijvoorbeeld […].

(914) Hoewel Corsica Ferries erkent dat er sprake is van extra kosten voor vervoer over de weg, stelt zij dat deze extra kosten worden gecompenseerd door het lagere tarief voor zeevervoer van Corsica Ferries in de haven van Toulon ten opzichte van het tarief van haar concurrenten in de haven van Marseille (overweging 443).

(915) De Commissie merkt op dat in BRG-onderzoek 2 voor Toulon wordt uitgegaan van het gemiddelde vrachttarief in 2023 (32,4 EUR per SM), terwijl voor Marseille het vrachttarief van 42,5 EUR per SM wordt gebruikt, wat het maximale tarief is dat in het kader van de ODV-regeling 2019 mag worden gerekend (overweging 62). Een dergelijke analyse lijkt echter om verschillende redenen onjuist. Allereerst is dit onderzoek gebaseerd op gegevens uit 2023, dus na de toekenning van de DOD-overeenkomsten. Ten tweede is het onderzoek gebaseerd op onjuiste parameters: voor de vergelijking wordt enerzijds het markttarief gebruik dat Corsica Ferries in de haven van Toulon daadwerkelijk toepast, en anderzijds het maximumtarief dat voor de haven van Marseille is vastgesteld in het kader van de ODV-regeling 2019. Voor een relevante vergelijking zou de analyse voor beide havens moeten worden gebaseerd op de maximumtarieven voor zeevervoer in het kader van de ODV-regeling 2019, omdat de zeevervoerders dat maximum zouden kunnen bereiken in een hypothetisch scenario waarin de DOD-overeenkomsten niet zouden bestaan. Tot slot is het tarief dat in BRG-onderzoek 2 voor Toulon wordt gebruikt, zoals de Franse autoriteiten opmerken (overweging 650), het tarief exclusief belastingen en handlingkosten, en niet het tarief dat daadwerkelijk door gebruikers wordt betaald.

(916) Op basis van de gegevens die Frankrijk en alle belanghebbenden hebben verstrekt, concludeert de Commissie derhalve dat het voor gebruikers met logistieke bases in de buurt van de haven van Marseille of in de Rhône-corridor tot extra kosten voor vervoer over de weg zou leiden als zij hun aangedreven goederenvervoer naar de haven van Toulon zouden verplaatsen. Er is niet duidelijk aangetoond dat deze extra kosten kunnen worden gecompenseerd door een lager tarief voor zeevervoer in Toulon. De Franse autoriteiten konden derhalve concluderen dat deze factor de mate van substitueerbaarheid van de havens van Marseille en Toulon waarschijnlijk beperkte.

(917) De Commissie merkt ook op dat uit de reacties van de havens van Toulon en Nice blijkt dat hun klantenareaal beperkt is tot hun lokale hinterland, terwijl de haven van Marseille klanten uit heel Frankrijk bedient, hetgeen in overeenstemming is met de conclusies van de Franse autoriteiten (overwegingen 197, 198 en 219). Hierover voert La Méridionale aanvullende informatie aan (overweging 593), die in overeenstemming is met de conclusies van de Franse autoriteiten. De opmerkingen van Corsica Ferries over dit onderwerp (overweging 442) moeten derhalve worden afgewezen.

(918) Tot slot merkt de Commissie op dat het vanwege de belangen van eindgebruikers op Corsica (winkels, particulieren, bedrijven, enz.), die afhankelijk zijn en profiteren van vervoersdiensten voor goederen (expeditieactiviteiten voor ondernemingen, enz.), noodzakelijk is om de kosten van het insulaire karakter te beperken. Dit komt zeer duidelijk naar voren uit de verschillende onderzoeken en statistieken over de kosten van levensonderhoud op Corsica (overwegingen 20 tot en met 23). Ook moet worden opgemerkt dat Corsica aanzienlijk meer goederen invoert dan het uitvoert, waaruit blijkt dat het afhankelijk is van het vasteland (overweging 19). Daarom zou een prijsstijging van ingevoerde goederen op Corsica nog meer invloed kunnen hebben op de economie van het eiland en zijn bewoners. De extra kosten voor vervoer over de weg zouden dus waarschijnlijk een nog groter effect hebben op de prijs van goederen voor eindverbruikers op Corsica.

(919) *Tot slot* stelden de Franse autoriteiten dat uit de analyse van perioden van aanhoudende prijsschok in de haven van Marseille niet naar voren kwam dat een aanzienlijk deel van het verkeer van de haven van Marseille naar de havens van Toulon en Nice was verplaatst (overweging 220). Dit punt lijkt erop te wijzen dat de twee havens niet substitueerbaar zijn en wordt door de betrokken partijen niet betwist.

(920) Uit al het voorgaande blijkt dat de Franse autoriteiten geen kennelijke fout hebben gemaakt door te oordelen dat de havens van Toulon en Marseille voor gebruikers deels substitueerbaar zijn, en dat er dus sprake is van een specifieke vraag van gebruikers van aangedreven goederenvervoer naar de haven van Marseille.

(921) De opmerkingen van Corsica Ferries in de overwegingen 433 en 434 laten deze conclusie onverlet. Corsica Ferries toont niet aan hoe de situatie van begeleiders van aangedreven goederenvervoer identiek is aan die van passagiers die met een auto reizen. Bovendien doet het feit dat Corsica Ferries evenveel begeleiders vanuit de haven van Marseille als vanuit de haven van Toulon vervoert, niet per definitie af aan de gedeeltelijke substitueerbaarheid tussen de twee havens voor aangedreven goederenvervoer, zoals Frankrijk heeft vastgesteld. Frankrijk betwist immers niet dat de havens van Toulon en Marseille elk de helft van het aangedreven goederenvervoer naar Corsica verzorgen: zij stelt alleen dat gebruikers van aangedreven goederenvervoer de voorkeur geven aan havens die het dichtst bij hun logistieke bases liggen, en dat sommige gebruikers met een logistieke basis dicht bij de haven van Marseille, derhalve geen alternatief voor die haven overwegen.

d) Over de geografische substitueerbaarheid van de Corsicaanse havens voor aangedreven en niet-aangedreven zeevervoer van goederen

(922) De Commissie merkt op dat de Franse autoriteiten met betrekking tot de keuze van de Corsicaanse haven van vertrek/aankomst van gebruikers van aangedreven en niet-aangedreven goederenvervoer geen specifieke analyse hebben uitgevoerd van de geografische substitueerbaarheid van de Corsicaanse havens vanuit het oogpunt van gebruikers.

(923) Op basis van de informatie die de Franse autoriteiten tijdens de formele onderzoeksprocedure hebben verstrekt en waarover zij op het moment van de toekenning van de steunmaatregelen beschikten, merkt de Commissie echter op dat deze omissie in dit geval waarschijnlijk niet van invloed was op het door de Franse autoriteiten verrichte onderzoek naar het bestaan van een behoefte aan een openbare dienst.

(924) De Commissie wijst *in de eerste plaats* op de afstanden en routes tussen elk van de Corsicaanse havens, die in beginsel elke geografische substitueerbaarheid lijken uit te sluiten. Zij verwijst in dit verband naar de overwegingen 36, 774, 785 en 856.

(925) *In de tweede plaats* houdt de Commissie ook rekening met de aanzienlijke mate van congestie van de Corsicaanse havens, zoals vermeld door de CCI van Corsica (overweging 201). Zij waarschuwt met name voor de situatie in de havens van Bastia, Ajaccio en Porto-Vecchio, die aan hun maximumcapaciteit zitten of met een hoge mate van congestie te kampen heeft. Hierdoor worden er steeds meer goederen op de kade achtergelaten, moeten er verkeersontheffingen worden verleend om zware vrachtwagens te laten rijden en ontstaan er vertragingen in de leveringen die nadelig zijn voor de gebruikers van de zeevervoersdienst voor goederen (overweging 208). Frankrijk kan dus op goede gronden stellen dat deze beperkingen er waarschijnlijk toe leiden dat er minder verkeer van de ene naar de andere haven (met name de havens van Bastia, Ajaccio en Porto-Vecchio) wordt verplaatst, waardoor het zowel voor de gebruikers van de dienst als voor de overheidsinstanties noodzakelijk is om het zeevervoer van goederen over de verschillende Corsicaanse havens te spreiden.

(926) *In de derde plaats* merkt de Commissie op dat de lange afstanden, de verkeersomstandigheden en de kenmerken van de weginfrastructuur op Corsica (overwegingen 16 tot en met 19) ook extra kosten voor vervoer over de weg met zich meebrengen voor gebruikers van zeevervoer van goederen, hetgeen kan leiden tot hogere invoerkosten voor particulieren en bedrijven op Corsica. De Commissie merkt bovendien op dat het in het belang van de gebruikers en de bewoners van het eiland is om het verkeer van vrachtwagens op Corsica te beperken, met name vanwege de grote risico's op ongevallen en de kosten van het insulaire karakter.

(927) Om al deze redenen is de Commissie van mening dat het niet kennelijk onjuist was om aan te nemen dat de Corsicaanse havens voor gebruikers van goederenvervoer over zee niet onderling substitueerbaar waren. Dit wordt door geen van de belanghebbenden betwist.

7.3.2.1.3.1.2. Kwantitatieve vraag

(928) *In de eerste plaats,* wat betreft de kwantificering van de gedeeltelijke substitueerbaarheid van de havens van Toulon en Marseille voor aangedreven goederenvervoer, merkt de Commissie op dat zij in het inleidingsbesluit twijfels uitte over de bronnen die de Franse autoriteiten hebben gebruikt om vast te stellen dat 80 % van de historische vraag naar aangedreven goederenvervoer tussen Marseille en de Corsicaanse havens, afkomstig was van gebruikers die de haven van Marseille niet als substitueerbaar door de haven van Toulon beschouwden. Zij heeft Frankrijk en de belanghebbenden daarop gevraagd hun opmerkingen hierover kenbaar te maken.

(929) In hun opmerkingen hebben de Franse autoriteiten drie analyses ingediend ter bevestiging van hun aanvankelijke raming van de mate van substitueerbaarheid van de havens van Marseille en Toulon vanuit het oogpunt van de vraag (overwegingen 337 tot en met 346). Alle belanghebbenden die opmerkingen hebben ingediend, hebben ook op dit punt gereageerd (overwegingen 444, 445, 543, 591 tot en met 596).

— de eerste analyse van de Franse autoriteiten was gebaseerd op gegevens over de locatie van het hoofdkantoor, de opslagloodsen en de logistieke bases van de vervoerders. Volgens Frankrijk verklaart de onmiddellijke nabijheid van de haven van Marseille de voorkeur van vervoerders voor de haven van Marseille. 80 % van het totale aangedreven goederenvervoer tussen Marseille en Corsica tussen 2018 en 2021 was echter afkomstig van vervoerders uit de buurt van Marseille. Volgens Frankrijk rechtvaardigt dit derhalve dat de substitueerbaarheid tussen de twee havens is beperkt tot 20 %.

— in het kader van de tweede analyse werd de locatie vastgesteld van de logistieke bases van een groot aantal klanten van Corsica Linea en La Méridionale. Uit deze analyse blijkt dat 83 % van het volume aan aangedreven goederenvervoer van Corsica Linea en 88 % van het volume aan aangedreven goederenvervoer van La Méridionale kan worden herleid tot logistieke bases in de buurt van de haven van Marseille. De resultaten van de eerste analyse worden hierdoor dus bevestigd.

— de derde analyse was gebaseerd op gedetailleerde gegevens over een groot aantal vervoerders die in het verleden gebruik hadden gemaakt van de twee havens voor aangedreven goederenvervoer, waarbij voor elke vervoerder de afstand werd aangegeven tussen de logistieke basis en de haven van Marseille en Toulon en het aandeel aangedreven goederen (in SM) dat via Marseille en/of Toulon was vervoerd in de periode 2017-2019 en 2021.

(930) De Commissie merkt op dat de eerste twee analyses uitsluitend betrekking hebben op het historische aangedreven goederenvervoer tussen Marseille en Corsica. Er wordt alleen gekeken naar de herkomst van het aangedreven goederenvervoer in de haven van Marseille, maar op basis hiervan kan niet worden geconcludeerd dat een vervoerder met een logistieke basis die het dichtst bij de haven van Marseille ligt, uitsluitend gebruik zou maken van de haven van Marseille en niet van de haven van Toulon. Er wordt aangenomen dat vervoerders sowieso gebruikmaken van de haven van Marseille wanneer hun hoofdkantoor, opslagloodsen of logistieke bases dicht bij Marseille zijn gevestigd, zonder dat het daadwerkelijke gebruik van de havens wordt onderzocht, terwijl dit juist de veronderstelling is die de Franse autoriteiten moeten bewijzen. Bijgevolg is de Commissie van mening dat deze twee analyses niet aantonen dat Marseille en Toulon voor aangedreven goederenvervoer een “niet-substitueerbaarheid” van 80 % zouden hebben.

(931) De derde analyse toont het daadwerkelijke gebruik van de twee havens door de vervoerders aan, en kan dus wel worden meegenomen. De Commissie is ook van mening dat de gegevens van die analyse voldoende representatief zijn, gezien het feit dat ze betrekking hebben op circa 65 % van het volume aan aangedreven goederenvervoer tussen Corsica en de havens van Marseille en Toulon over de jaren 2017-2019 en 2021 (overweging 341).

(932) Op basis van deze analyse merkt de Commissie op dat de meeste vervoerders feitelijk alleen gebruikmaken van de haven die dichter bij hun logistieke basis ligt, zoals uiteengezet in overweging 344. Uit deze analyse blijkt met name dat ongeveer 79 % van het historische aangedreven goederenvervoer (in SM) dat afkomstig is van een logistieke basis dicht bij Marseille, alleen via de haven van Marseille verloopt of zou verlopen als er geen sprake zou zijn van capaciteitsbeperkingen. De Commissie is dan ook van mening dat de veronderstelling waarop de Franse autoriteiten de vraag naar aangedreven goederenvervoer hebben gebaseerd, namelijk dat 80 % van de historische vraag is gebonden aan Marseille en Toulon hiervoor niet als substitueerbaar wordt beschouwd, niet kennelijk onjuist lijkt.

(933) Het argument van Corsica Ferries (overweging 444) dat de mate van substitueerbaarheid dat de Franse autoriteiten voor aangedreven goederenvervoer hebben vastgesteld niet op objectieve en verifieerbare gegevens is gebaseerd, moet derhalve worden afgewezen. Dit argument wordt in ieder geval niet gestaafd door middel van een relevante kwantitatieve analyse. Bovendien zijn noch de Commissie, noch de Franse autoriteiten gebonden aan de eerdere conclusies van de CdC met betrekking tot de substitueerbaarheid van deze havens voor aangedreven goederenvervoer, zoals Corsica Ferries aanvoert (overweging 445), indien de Franse autoriteiten op basis van objectieve en verifieerbare gegevens kunnen aantonen dat de aannames die aan de DOD-overeenkomsten ten grondslag liggen, gerechtvaardigd zijn, wat hier het geval is.

(934) *In de tweede plaats*, wat betreft de raming van de vraag naar aangedreven en niet-aangedreven goederenvervoer, merkt de Commissie allereerst op dat het een geldige benadering is om uit te gaan van historische gegevens om de verwachte vraag naar zeevervoer van goederen tussen Marseille en Corsica te ramen (overwegingen 223 en 228). De Franse autoriteiten hebben zich hierbij gebaseerd op historische gegevens over een periode van tien jaar (2010-2019) om de toekomstige ontwikkeling van de vraag tot 2030 te ramen.

(935) De door de Franse autoriteiten gekozen parameters geven dus geen blijk van een kennelijke beoordelingsfout.

(936) *In de derde plaats*, wat betreft de raming van de vraag van begeleiders van aangedreven goederenvervoer, merkt de Commissie op dat Frankrijk ervan uit is gegaan dat de vraag van begeleiders in verhouding stond tot het volume vervoerde aangedreven vracht. Frankrijk heeft de toekomstige vraag tussen 2023 en 2030 berekend op basis van de verhouding begeleiders per SM vervoerde vracht tussen 2018 en 2021 (overweging 230).

(937) In tegenstelling tot wat Corsica Ferries stelt (overwegingen 446 tot en met 454), blijkt uit een dergelijke benadering, die is gebaseerd op concrete, historische en objectieve gegevens, geen kennelijke beoordelingsfout.

(938) Ten eerste hoefden de Franse autoriteiten, vanwege de redenen die zijn uiteengezet in de overwegingen 894 en 895, geen onderscheid te maken tussen begeleid en onbegeleid aangedreven goederenvervoer.

(939) Ten tweede hebben de Franse autoriteiten niet gebruikgemaakt van de verwachte verhouding begeleiders per SM vervoerde vracht in 2030 om de vraag tussen 2023 en 2030 te ramen, maar hebben zij zich gebaseerd op de gemiddelde historische verhouding begeleiders per SM vervoerde vracht die is berekend tussen 2018 en 2021 en op de toekomstige vraag naar aangedreven goederenvervoer om het aantal begeleiders per jaar tussen 2023 en 2030 te ramen.

(940) Ten derde hebben de Franse autoriteiten hierbij geen onjuiste verhouding gehanteerd, maar slechts een verhouding die was afgerond op twee cijfers achter de komma, terwijl Corsica Ferries een verhouding met drie decimalen hanteerde. Er kan Frankrijk echter geen kennelijke beoordelingsfout worden verweten, enkel op basis van het feit dat zij deze verhouding heeft afgerond. De te hoge raming van de vraag (11 % voor Marseille-Ajaccio en 7 % voor Marseille-Bastia) die hieruit voortvloeit, geeft in ieder geval geen blijk van een kennelijke beoordelingsfout.

(941) Tot slot zij eraan herinnerd dat het groeipercentage van 2,3 % dat de Franse autoriteiten hebben gebruikt om de vraag naar aangedreven goederenvervoer vanaf 2019 en voor de periode 2023-2030 te ramen, is gebaseerd op de gemiddelde ontwikkeling van het groeitempo van het goederenvervoer tussen 2010 en 2019 op alle vijf de routes tussen Marseille en Corsica. Hoewel de Franse autoriteiten het groeitempo van het historische verkeer specifiek voor elke route hadden kunnen berekenen, was dit slechts een van de verschillende methoden die er mogelijk waren. Corsica Ferries legt niet uit waarom de door de Franse autoriteiten gebruikte methode kennelijk ongeschikt was om de toekomstige vraag voor elk van de zeeverbindingen te berekenen. Evenmin wordt uitgelegd hoe een alternatieve methode tot een ander resultaat had kunnen leiden.

(942) Corsica Ferries kan evenmin stellen dat het groeitempo van 2,3 % niet is gebaseerd op recente objectieve gegevens, en evenmin kan zij aanvoeren dat uit historische gegevens tussen 2018 en 2023 juist een daling van het verkeer blijkt. Allereerst is dit percentage van 2,3 % gebaseerd op de gemiddelde jaarlijkse groei van het goederenvervoer tussen 2010 en 2019, dus vóór de COVID-19-pandemie (2020-2021) en de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne (2022). De door de Franse autoriteiten gebruikte gegevens hebben dus betrekking op de laatste periode waarin de markt voor zeevervoer tussen Corsica en het vasteland normaal functioneerde. Bovendien is dit argument in tegenspraak met een andere opmerking van Corsica Ferries, waarin zij stelt dat de Franse autoriteiten de gegevens hadden moeten analyseren over het goederenverkeer sinds 2014, voordat Corsica Linea actief werd op de markt (overweging 394). Het argument is ook in tegenspraak met de eigen antwoorden van Corsica Ferries tijdens de raadpleging van de exploitanten, waaruit blijkt dat zij zich voorbereidde om in de periode 2023-2030 aanzienlijk meer capaciteit aan te bieden, niet alleen ten opzichte van de capaciteit waarover zij tussen 2016 en 2019 beschikte, maar ook ten opzichte van de totale vraag naar goederenvervoer in 2019. Hieruit blijkt dat Corsica Ferries de komende jaren een toename van het verkeer verwachtte ([268]).

([268]) Zoals aangegeven in tabel 3 bedroeg het goederenvervoer tussen Corsica en het vasteland 2,2 miljoen SM. Zoals aangegeven in tabel 20 wilde Corsica Ferries tussen 2023 en 2030 (zonder steunmaatregelen) een vervoerscapaciteit van bijna 3,3 miljoen SM aanbieden, wat bevestigt dat Corsica Ferries leek te anticiperen op een toename van het verkeer.

7.3.2.1.3.2. Bestaan van marktfalen

7.3.2.1.3.2.1. Vaststelling van het marktaanbod zonder openbaredienstcontracten

(943) De Commissie verwijst in dit verband naar de argumenten in de overwegingen 815 tot en met 825, die ook gelden voor de vaststelling van het beschikbare marktaanbod met betrekking tot de vraag van gebruikers van aangedreven en niet-aangedreven goederenvervoer.

7.3.2.1.3.2.2. Analyse van marktfalen

(944) De Commissie merkt allereerst op dat de Franse autoriteiten tot de conclusie zijn gekomen dat er sprake was van volledig marktfalen tussen de haven van Propriano en de haven van Marseille, omdat Corsica Ferries geen commerciële diensten voor deze verbinding zou aanbieden.

(945) De Commissie merkt ook op dat de Franse autoriteiten meenden dat het aanbod van Corsica Ferries tussen Marseille en de vier andere Corsicaanse havens niet zou volstaan, omdat Corsica Ferries slechts drie maandelijkse retourvaarten van/naar L'Île-Rousse en Porto-Vecchio aanbood (terwijl er drie wekelijkse retourvaarten waren vereist) en twee wekelijkse retourvaarten van/naar Ajaccio en Bastia, terwijl er ten minste vijf wekelijkse retourvaarten nodig zouden zijn om aan de vraag van gebruikers te voldoen.

(946) De Commissie merkt op dat de Franse autoriteiten geen kennelijke fout hebben gemaakt in hun analyse van marktfalen, omdat is aangetoond dat het aanbod op de markt niet toereikend was om te voldoen aan de volledige vraag van gebruikers van aangedreven en niet-aangedreven goederenvervoer tussen de haven van Marseille en elk van de Corsicaanse havens.

7.3.2.1.3.3. Conclusie over de behoefte aan een openbare dienst voor aangedreven en niet-aangedreven goederenvervoer tussen Marseille en elk van de Corsicaanse havens

(947) Uit al het voorgaande blijkt dat Frankrijk terecht heeft vastgesteld dat er behoefte was aan een openbare dienst voor aangedreven en niet-aangedreven goederenvervoer tussen Marseille en elk van de Corsicaanse havens, gezien het feit dat het marktaanbod niet kon voldoen aan de door de Frankrijk gekwantificeerde vraag naar vervoer.

7.3.2.2. Evenredigheid van de overheidsinterventie

(948) Aangezien de Franse autoriteiten, zonder dat er sprake was van een kennelijke beoordelingsfout, de noodzaak van overheidsmaatregelen hebben aangetoond op grond van verschillende reële behoeften aan openbare diensten voor zeevervoer tussen Corsica en het Franse vasteland, moet thans worden onderzocht of deze interventie evenredig is in het licht van de vrijheden die essentieel zijn voor de goede werking van de interne markt.

7.3.2.2.1. Evenredigheid van het rechtsinstrument voor interventie

(949) De Commissie merkt op dat er volgens de Franse autoriteiten geen ander rechtsinstrument bestond dan een openbaredienstcontract om een dienst te garanderen die voldeed aan de behoeften aan openbare diensten die door de Franse autoriteiten waren vastgesteld (overwegingen 249 tot en met 253). De Franse autoriteiten voeren met name aan dat er onder de ODV-regeling 2019 al sprake was van marktfalen en dat een dergelijke regeling ontoereikend zou zijn om aan de behoefte aan een openbare dienst te voldoen. Zij voeren ook aan dat in het kader van de ODV-regeling 2019 slechts beperkte openbaredienstverplichtingen konden worden opgelegd, met name wat de vertrek- en aankomsttijden betreft, terwijl dit aspect een belangrijke rol speelde in de vraag van zowel passagiers (overweging 112) als gebruikers van goederenvervoer (overwegingen 190 en 191).

(950) De Commissie is van mening dat dergelijke overwegingen niet wijzen op een kennelijke beoordelingsfout. Zoals de Franse autoriteiten terecht opmerken, gold er inderdaad al een ODV-regeling voor zeevervoersdiensten tussen Corsica en het vasteland: de raadpleging van de exploitanten was dan ook bedoeld om het mogelijke aanbod van de markt in het kader van de ODV-regeling 2019 in kaart te brengen. Dit aanbod bleek ontoereikend te zijn, wat betekent dat er een aanvullende regeling nodig was om te waarborgen dat kon worden voldaan aan de behoefte aan openbare diensten ([269]).

(951) De Franse autoriteiten hadden dan ook geen andere keuze dan de ODV-regeling 2019 aan te scherpen met dagelijkse overtochten tussen Marseille en de havens van Ajaccio en Bastia, wekelijks overtochten naar de havens van L'Île-Rousse en Porto-Vecchio, en een verplichte wekelijkse scheepvaartverbinding naar Propriano. Hoewel de Franse autoriteiten in dit verband al hadden vastgesteld dat er sprake was van marktfalen, zouden strengere voorwaarden van de ODV-regeling 2019 noodzakelijkerwijs tot gevolg hebben gehad dat de vrije dienstverrichting voor zeevervoer tussen Corsica en het vasteland voor exploitanten nog moeilijker zou worden. Elke exploitant die diensten tussen Marseille en de Corsicaanse havens wilde aanbieden, zou dan immers moeten voldoen aan de strengere eisen van de ODV-regeling 2019 om dergelijke diensten te mogen exploiteren. De Commissie merkt op dat het gebruik van een openbaredienstcontract dat wordt gegund middels een openbare aanbesteding, in deze omstandigheden juist minder beperkend is voor de vrije dienstverrichting. De beperkingen voor exploitanten onder de ODV-regeling 2019 worden hierdoor namelijk verminderd en er kan concurrentie op de markt ontstaan.

(952) Voorts merkt de Commissie op dat het ook niet mogelijk was om in het kader van de ODV-regeling 2019 te voorzien in compensatie, omdat een dergelijke compensatie niet kon worden beperkt tot de routes tussen Marseille en Corsica, maar had moeten gelden voor alle routes tussen het vasteland en Corsica om het niet-discriminerende karakter van de ODV-regeling 2019 te waarborgen ([270]). Zoals de Franse autoriteiten hebben opgemerkt (overweging 252), zou een dergelijke optie niet alleen een aanzienlijke financiële last op de begroting van de overheid hebben gelegd (terwijl de begroting van de lidstaten niet onbeperkt is), maar zou zij ook niet hebben gegarandeerd dat de diensten die nodig zijn om aan de vastgestelde behoeften aan openbare diensten te voldoen, daadwerkelijk zouden worden uitgevoerd ([271]). De ODV-regeling legt verplichtingen op aan exploitanten die ervoor kiezen om diensten uit te voeren, maar voorziet niet in een verplichting om de diensten daadwerkelijk uit te voeren.

(953) Voorts moet worden opgemerkt dat het volgens de cabotageverordening niet is toegestaan dat een ODV-regeling verplichtingen met betrekking tot vertrek- en aankomsttijden oplegt ([272]), ook al komt een dergelijk vereiste voort uit de vastgestelde kwalitatieve vraag.

(954) Hieruit volgt dat de Franse autoriteiten dus gebruik konden maken van een openbaredienstcontract om aan de verschillende vastgestelde behoeften aan openbare diensten te voldoen. De belanghebbenden hebben hierover geen opmerkingen ingediend.

7.3.2.2.2. Evenredigheid van de openbaredienstverplichtingen om aan de behoefte aan openbare diensten te voldoen

(955) Nu is vastgesteld dat de overheid gebruik kon maken van openbaredienstcontracten, moet thans worden nagegaan of de openbaredienstverplichtingen in de openbaredienstcontracten evenredig zijn aan de door Frankrijk vastgestelde behoefte aan openbare diensten.

(956) *In de eerste plaats* merkt de Commissie op dat het volgens de Franse autoriteiten noodzakelijk was om een openbaredienstcontract te sluiten voor zeevervoer van medische passagiers, aangedreven goederenvervoer met begeleiders (voor het deel van de gebruikers dat geen alternatief voor de haven van Marseille overwoog) en niet-aangedreven goederenvervoer tussen de haven van Marseille en elk van de Corsicaanse havens. Voor de verbinding Marseille-Propriano was Frankrijk van mening dat het openbaredienstcontract ook het zeevervoer van passagiers moest omvatten (overweging 255).

([269]) Zie in die zin het arrest van 20 februari 2001, *Analir*, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, punt 66.
([270]) Idem, punt 38.
([271]) Idem, punt 65.
([272]) Zie punt 5.3.1 van de interpretatieve mededeling bij de cabotageverordening.

(957) De Commissie merkt in dit verband op dat deze verplichtingen strikt voortvloeien uit het marktfalen dat door de Franse autoriteiten is vastgesteld (punten 3.4.3.2.2 en 3.4.2.2.2). Het doel van de DOD-overeenkomsten blijft dus beperkt tot de vastgestelde behoefte aan openbare diensten. De belanghebbenden hebben hierover geen opmerkingen gemaakt.

(958) *In de tweede plaats* hebben de Franse autoriteiten openbaredienstverplichtingen opgelegd voor de aankomst- en vertrektijden voor elke verbinding waarop de DOD-overeenkomsten betrekking hebben. Deze verplichtingen vloeien ook voort uit de door de Franse autoriteiten vastgestelde vraag naar vervoer van passagiers (die bij voorkeur 's nachts reizen) en goederen (waarvoor vroege leveringen op Corsica en voldoende lange aanlopen gedurende de dag nodig zijn, zodat trekkers heen en weer kunnen rijden tussen de haven en de logistieke bases/punten van levering). Daarom lijken de verplichtingen inzake vertrek- en aankomsttijden niet onevenredig. De belanghebbenden hebben hierover geen opmerkingen gemaakt.

(959) *In de derde plaats* merkt de Commissie op dat de Franse autoriteiten een aantal openbaredienstverplichtingen hebben vastgesteld met betrekking tot de frequenties van de diensten die in het kader van de DOD-overeenkomsten moeten worden uitgevoerd (overwegingen 257 tot en met 261).

(960) Allereerst merkt de Commissie op dat de Franse autoriteiten minimale jaarlijkse frequenties hebben opgelegd waaraan moet worden voldaan. Deze frequenties moeten het hele jaar door zorgen voor een regelmatige en toereikende scheepvaartverbinding tussen Corsica en de haven van Marseille. Daarvoor moeten de concessiehouders 365 retourvaarten per jaar uitvoeren op de routes Marseille-Ajaccio en Marseille-Bastia, en 156 retourvaarten op de drie andere routes.

(961) De Commissie merkt op dat met deze frequenties wordt voldaan aan de vastgestelde behoefte aan openbare diensten. Uit de gebruikersraadpleging kwam naar voren dat de gebruikers van passagiers- en goederenvervoer tevreden waren over de geldende frequenties in het kader van de DOD-overeenkomsten 2021-2022. Deze frequenties waren identiek aan de frequenties die de Franse autoriteiten hebben vastgesteld in de DOD-overeenkomsten 2023-2030 (overweging 69). Daarnaast wijst de Commissie er in algemene zin op dat regelmatige frequenties van de scheepvaartverbinding met het vasteland een vereiste zijn vanwege het insulaire karakter van Corsica, met name voor medische passagiers, die afhankelijk van hun gezondheidstoestand op ieder moment behoefte kunnen hebben aan deze diensten. Dit geldt ook voor (aangedreven en niet-aangedreven) goederenvervoer, gezien het feit dat professionele en particuliere gebruikers op Corsica frequent moeten worden bevoorraad vanwege de beperkte opslagcapaciteit van de winkels op het eiland (overweging 22). In die zin zijn de resultaten van de gebruikersraadpleging in overeenstemming met de sociaal-economische situatie van Corsica.

(962) Tot slot merkt de Commissie op dat de frequenties van de scheepvaartverbinding met de havens van Ajaccio en Bastia hoger zijn. Dit zijn qua passagiers- en goederenverkeer de belangrijkste havens (punten 2.3.1 en 2.3.2) met de grootste stedelijke infrastructuur van Corsica. De frequenties met de andere drie havens, die minder verkeer genereren, zijn lager.

(963) De verplichting om een bepaald aantal jaarlijkse retourvaarten uit te voeren, is opgesplitst in twee openbaredienstverplichtingen, die enerzijds betrekking hebben op een minimumaantal vaste retourvaarten per week en anderzijds op flexibele (herprogrammeerbare) retourvaarten in aanvulling op de vaste wekelijkse retourvaarten, maar tot een bepaald maximumaantal per jaar. De Commissie begrijpt dat de herprogrammeerbare retourvaarten, waarover het OTC beslist, een flexibel instrument zijn om het aanbod op de vraag af te stemmen. Als het OTC bijvoorbeeld vaststelt dat er op een bepaalde dag zeer weinig vraag is, kan het besluiten een retourvaart te verplaatsen naar een dag waarop er meer vraag is, mits de exploitant voldoet aan de wekelijkse frequenties in de DOD-overeenkomsten. De Commissie wijst er in dit verband op dat het technisch comité onder leiding van het OTC (overweging 290) wekelijks bijeenkomt om onder meer de vraag naar vervoersdiensten te onderzoeken.

(964) De openbaredienstverplichtingen ten aanzien van de minimumfrequenties hebben dus een tweeledig doel: het waarborgen van regelmatige vervoersdiensten (door middel van de minimale wekelijkse frequenties in elke DOD-overeenkomst) en het optimaliseren van de scheepvaartverbinding met Corsica (door middel van herprogrammeerbare retourvaarten).

(965) De Commissie merkt op dat de minimale wekelijkse frequenties waaraan moet worden voldaan, overeenkomen met de vraag van gebruikers (overwegingen 112, 190 en 191). Als openbaredienstverplichting heeft Frankrijk in het hoogseizoen dagelijkse retourvaarten opgelegd voor de verbindingen Marseille-Ajaccio en Marseille-Bastia (en vrijwel dagelijks in het laagseizoen), en drie retourvaarten per week voor de drie andere verbindingen. Deze frequenties worden dus afgestemd op het seizoen (laag- of hoogseizoen) en de betreffende verbinding (hoge frequenties voor Ajaccio en Bastia, lagere frequenties voor de drie andere Corsicaanse havens).

(966) Uit al deze informatie blijkt dat de Franse autoriteiten geen kennelijke beoordelingsfout hebben gemaakt bij het vaststellen van de vereiste minimumfrequenties in het kader van elke DOD-overeenkomst. De belanghebbenden hebben hierover geen opmerkingen gemaakt.

(967) Daarnaast merkt de Commissie op dat in de DOD-overeenkomsten voor de verbindingen Marseille-Ajaccio, Marseille-Bastia en Marseille-L'Île-Rousse naast het jaarlijkse aantal uit te voeren retourvaarten ook extra retourvaarten worden voorzien. Deze retourvaarten zijn bedoeld om uitzonderlijke pieken in de vraag gedurende het jaar op te vangen en zoveel mogelijk te voorkomen dat er goederen op de kade moeten achterblijven. De Commissie merkt op dat deze extra retourvaarten, die alleen betrekking hebben op goederenvervoer, tegemoetkomen aan een vraag van gebruikers van goederenvervoer, die onder meer hun onvrede uiten over het gebrek aan ruimte voor goederen op schepen in de haven van Marseille (overwegingen 190 en 191), hetgeen ook naar voren komt uit historische gegevens over het verkeer. Daarnaast merkt de Commissie op dat de beheerder van de havens van Corsica heeft aangegeven dat er steeds meer aanhangwagens achterblijven op de kades in de Corsicaanse havens. Daarom heeft de beheerder de overheidsinstanties gevraagd extra retourvaarten in te plannen om het verkeer te spreiden (overweging 201). Voorts merkt de Commissie op dat het aantal extra retourvaarten per jaar relatief klein is en dat deze retourvaarten facultatief zijn en onder vooraf bepaalde voorwaarden (overweging 287) naar eigen goeddunken van het OTC worden ingezet, en dat dit wordt gecontroleerd door het technisch comité van de DOD-overeenkomsten (overweging 290). Deze extra retourvaarten zijn voorzien voor de drie bovengenoemde verbindingen, omdat de kans op dergelijke verkeerspieken hier het grootst is.

(968) Op basis van deze informatie is de Commissie van mening dat de extra retourvaarten, die gepland en gereguleerd worden volgens voorwaarden die vooraf zijn vastgesteld in de DOD-overeenkomsten voor de verbindingen Marseille-Ajaccio, Marseille-Bastia en Marseille-L'Île-Rousse, voldoen aan de vraag van gebruikers en dienstverrichters van zeevervoersdiensten. Hieruit volgt dat Frankrijk geen kennelijke beoordelingsfout heeft gemaakt door deze openbaredienstverplichtingen in te voeren.

(969) De opmerkingen van Corsica Ferries hierover doen geen afbreuk aan deze conclusie. In tegenstelling tot wat in overweging 470 wordt gesteld, is het Frankrijk volgens de cabotageverordening niet verboden om herprogrammeerbare en extra retourvaarten op te nemen in de voorwaarden van de DOD-overeenkomsten. Allereerst vallen de herprogrammeerbare retourvaarten onder de verplichtingen met betrekking tot jaarlijkse frequenties waaraan de exploitanten moeten voldoen. Deze verplichtingen komen juist voort uit de vraag van gebruikers waaraan het aanbod op de markt niet voldoet. Ook met de extra retourvaarten wordt voldaan aan de vraag van gebruikers en dienstverrichters, en deze worden ingezet om te kunnen reageren op uitzonderlijke pieken in de verkeersstroom die naar behoren zijn vastgesteld. Bovendien worden de herprogrammeerbare en extra retourvaarten ingezet volgens vooraf vastgestelde voorwaarden. Deze retourvaarten worden met name ingezet wanneer er wordt vastgesteld dat de behoefte aan openbare diensten uitzonderlijk groot (extra retourvaarten) of juist onvoldoende is (herprogrammeerbare retourvaarten). Ze vormen dus een instrument om het aanbod aan te passen aan veranderende behoeften aan openbare diensten in het kader van de uitvoering van de DOD-overeenkomsten met een looptijd van acht jaar. Er kan dan ook niet worden beweerd dat deze retourvaarten "zonder voorwaarden of rechtvaardiging" worden ingezet. Bovendien is het feit dat in de DOD-overeenkomsten niet wordt bepaald op welke dagen de herprogrammeerbare en extra retourvaarten worden uitgevoerd, irrelevant, omdat deze retourvaarten per definitie flexibel zijn en worden ingezet op basis van de vastgestelde behoefte aan openbare diensten.

(970) Daarnaast is het argument van Corsica Ferries dat deze retourvaarten overbodig lijken, omdat de opgelegde minimumfrequenties per week al toereikend zijn om aan de behoefte aan openbare diensten te voldoen (overweging 471), evenmin relevant. Met dit argument wordt voorbijgegaan aan de vraag van gebruikers, de historische verkeersgegevens en de reden waarom deze retourvaarten überhaupt zijn voorzien. Ook het argument dat de concessiehouders de herprogrammeerbare en extra retourvaarten al van tevoren hadden gepland, doet niet ter zake. Herprogrammeerbare retourvaarten worden per definitie vooraf gepland door de concessiehouder (die zich moet houden aan het aantal jaarlijkse retourvaarten uit de DOD-overeenkomsten), maar kunnen door het OTC worden geherprogrammeerd om het verkeer te optimaliseren. Zoals blijkt uit de opmerkingen van Frankrijk, Corsica Linea en La Méridionale, waren de extra retourvaarten bij wijze van indicatie door de concessiehouders gepland, maar bleef het OTC op ieder moment bevoegd om over de daadwerkelijke inzet ervan te beslissen.

(971) Tot slot doen de twijfels van Corsica Ferries over het vermogen van de concessiehouders om te voldoen aan de door Frankrijk vastgestelde openbaredienstverplichtingen (overweging 472) niet af aan de evenredigheid van de openbaredienstverplichtingen ten opzichte van de vastgestelde behoefte aan openbare diensten.

(972) Uit het voorgaande volgt dat de Franse autoriteiten geen kennelijke beoordelingsfout hebben gemaakt bij de vaststelling van de verplichte jaarlijkse en wekelijkse frequenties, en de extra en herprogrammeerbare retourvaarten.

(973) *Tot slot* merkt de Commissie op dat het volgens de Franse autoriteiten noodzakelijk en evenredig ten opzichte van de behoefte aan openbare diensten was om minimale vervoerscapaciteiten te bepalen voor de schepen die worden ingezet voor de uitvoering van de DOD-overeenkomsten (overwegingen 262 tot en met 263). Deze verplichtingen hebben betrekking op zowel goederen- als personenvervoer.

(974) Voor het goederenvervoer hebben de Franse autoriteiten voor elk van de DOD-overeenkomsten een minimale vervoerscapaciteit vastgesteld op basis van het gemiddelde aantal SM dat werd verwacht voor juli 2030. Dit is de maand waarin het grootste volume aan goederenverkeer wordt verwacht tijdens de uitvoering van de DOD-overeenkomsten (overweging 266). Zoals vermeld in overweging 331, heeft de Commissie in het inleidingsbesluit haar twijfels al geuit over de evenredigheid van die minimumcapaciteit voor goederenvervoer ten opzichte van de vastgestelde behoeften aan openbare diensten.

(975) Corsica Ferries deelt deze twijfels. Zij voert in haar opmerkingen aan dat de minimumcapaciteit voor goederenvervoer om te voldoen aan de vastgestelde behoefte aan openbare diensten had moeten worden berekend op basis van de geraamde gemiddelde vraag tussen 2023 en 2030 (overweging 469) en niet op basis van de verwachte vraag voor juli 2030 ([273]). Frankrijk is daarentegen, net als Corsica Linea en La Méridionale, van mening dat dergelijke twijfels ongegrond zijn (punten 5.2.1.2 en 5.3.1.1.3.1, overwegingen 347 tot en met 357, 546 en 547, en 606 tot en met 611).

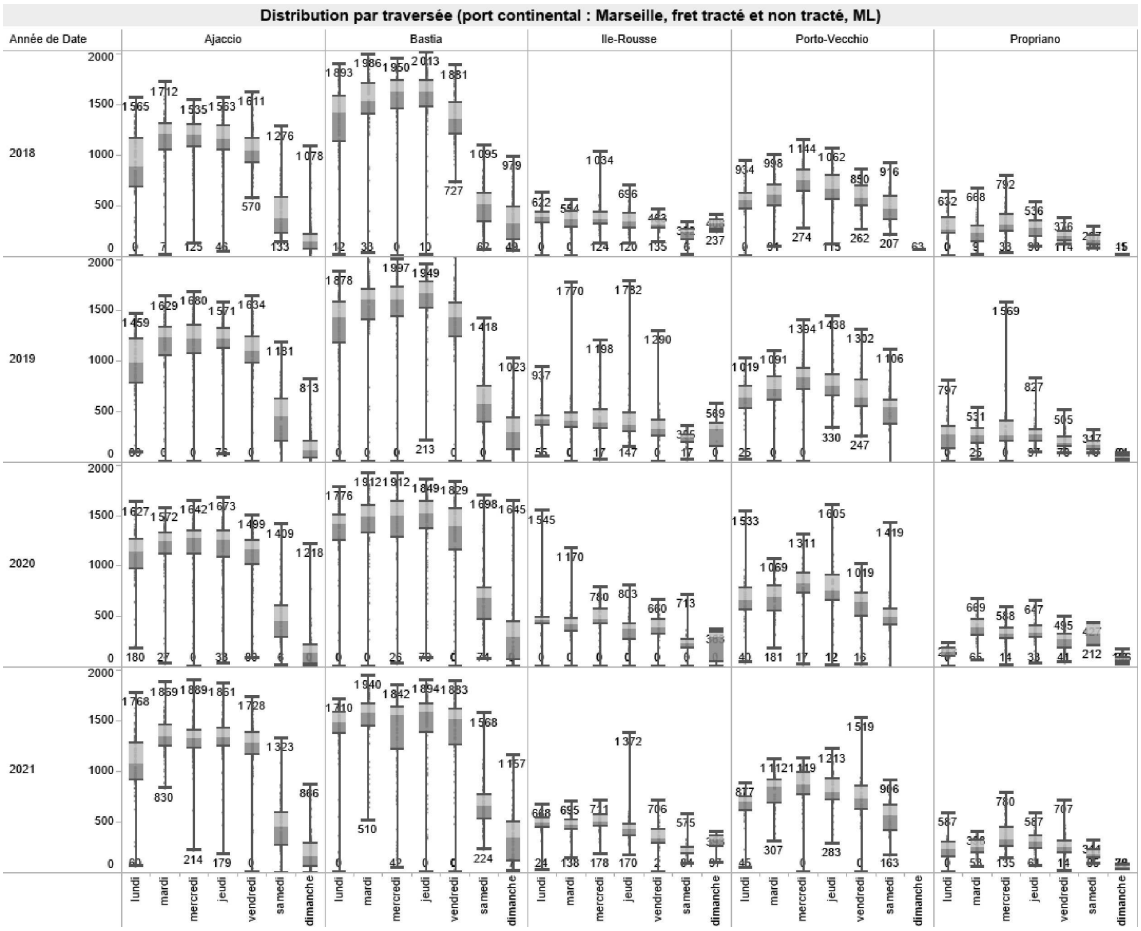
(976) De Commissie merkt allereerst op dat uit de gegevens van de Franse autoriteiten blijkt dat de vraag naar goederenvervoer per overtocht voor alle verbindingen tussen Marseille en Corsica aanzienlijk verschilt per maand en per dag van de week (figuur 3 en figuur 4). Zo kan de vraag naar goederenvervoer per overtocht op de route Marseille-Ajaccio binnen een bepaalde maand uiteenlopen van 20 SM tot 1 680 SM (waarden voor maart 2019). Evenzo kan de vraag naar goederenvervoer voor een bepaalde dag van de week uiteenlopen van 0 SM tot 1 680 SM (waarden voor woensdagen in 2019) ([274]).

([273]) Ter herinnering: de gemiddelde vraag per overtocht die voor de periode 2023-2030 wordt verwacht, wordt berekend door de jaarlijkse behoefte aan een openbare dienst (tabel 21) te delen door het aantal jaarlijkse retourvaarten dat is voorzien in de DOD-overeenkomsten (tabel 23).

([274]) Zoals de Franse autoriteiten hebben toegelicht, weerspiegelen deze schommelingen in de vraag naar goederenvervoer de werkelijke vraag van gebruikers. Dit betekent dat het zeevervoer gewoonlijk plaatsvindt op de datum die door de gebruikers wordt gevraagd, en dat de zeevervoerders weinig speelruimte hebben om de datum van deze vervoersdiensten te wijzigen. Een groot deel van de goederen voor Corsica is bestemd voor de bevoorrading van supermarkten, met name verse producten. Deze producten zijn bederfelijk en moeten daarom op een bepaald tijdstip worden geleverd. Daarom worden plaatsen aan boord van schepen op zeer korte termijn gereserveerd, meestal op de dag van vertrek, en ten vroegste enkele dagen van tevoren. Voor bepaalde goederen (niet-bederfelijke goederen, bovenmaatse industriële machines, verhuizingen) kunnen reserveringen meer dan een week van tevoren worden gedaan, maar dit komt volgens de Franse autoriteiten veel minder vaak voor.

Figuur 3

Niet-aangedreven en aangedreven goederenvervoer op de routes Corsica-Marseille. Spreiding van het verkeer per dag van de week (SM)



Bron: Opmerkingen van de Franse autoriteiten van 27 juli 2023.

Distribution par traversée (port continental :

— *Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* – Verdeling per overtocht (continentale haven: Marseille, aangedreven en niet-aangedreven goederenvervoer, SM)

— *Année de Date* – Jaar

— *Lundi* – Maandag

— *Mardi* – Dinsdag

— *Mercredi* – Woensdag

— *Jeudi* – Donderdag

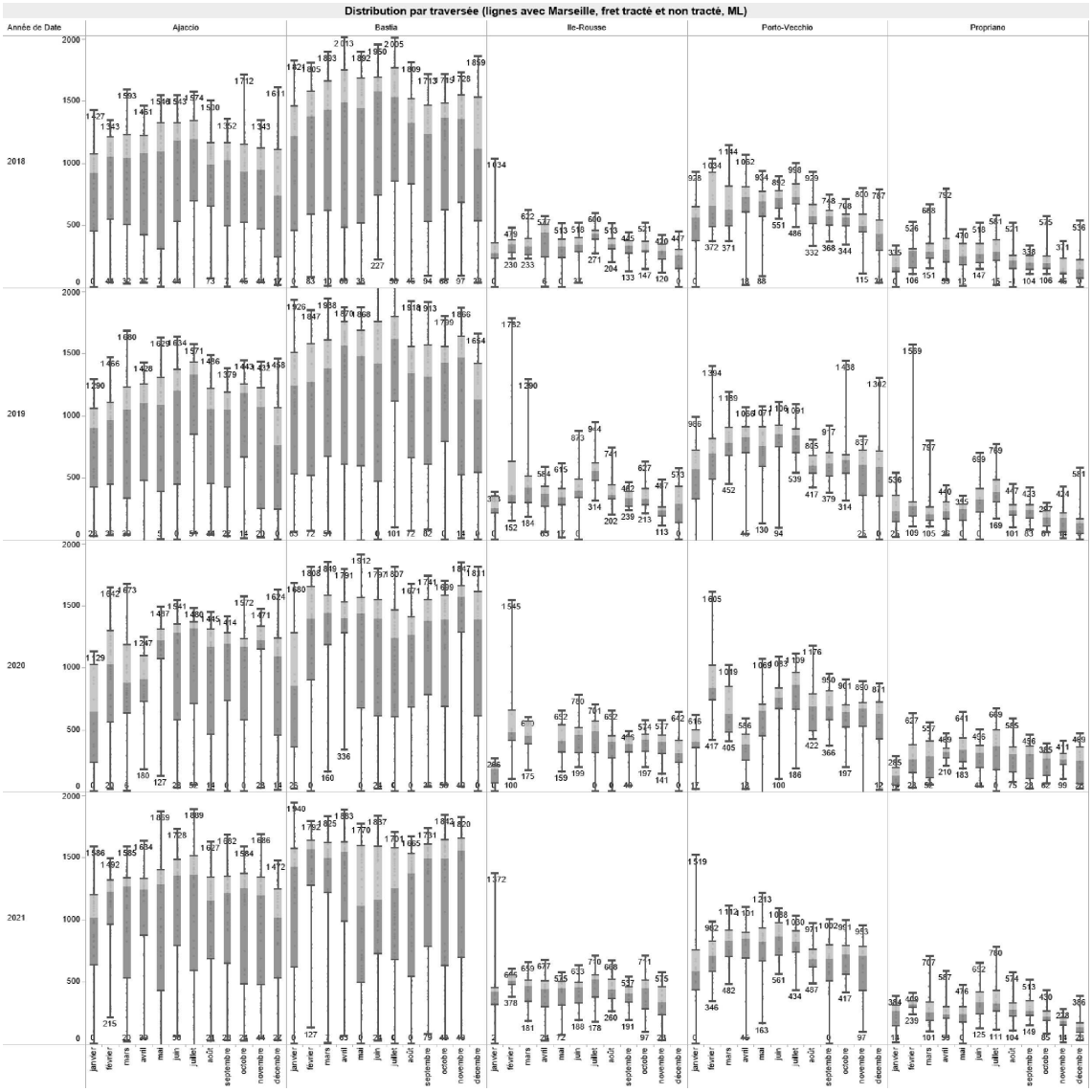
— *Vendredi* – Vrijdag

— *Samedi* – Zaterdag

— *Dimanche* – Zondag

Figuur 4

Niet-aangedreven en aangedreven goederenvervoer (cumulatie van twee segmenten, inclusief substitueerbaar aandeel) op de routes Corsica-Marseille. Spreiding van het verkeer per maand (SM)



Bron: Opmerkingen van de Franse autoriteiten van 27 juli 2023.

Distribution par traversée (lignes avec Marseille, fret tracté et non tracté, ML) –

— Verdeling per overtocht (routes van en naar Marseille, aangedreven en niet-aangedreven goederenvervoer, SM)

— *Année de Date* – Jaar

— *Janvier* – Januari

— *Février* – Februari

— *Mars* – Maart

— *Avril* – April

— *Mai* – Mei

— *Juin* – Juni

— *Juillet* – Juli

— *Août* – Augustus

— *Septembre* – September

— *Octobre* – Oktober

— *Novembre* – November

— *Décembre* – December

(977) Gezien deze grote schommelingen in de vraag naar goederenvervoer zijn de Franse autoriteiten van mening dat de minimumcapaciteit per overtocht in de DOD-overeenkomsten niet onevenredig is. Zoals aangegeven in tabel 31, zou er voor een aanzienlijk aantal overtochten (waaronder de herprogrammeerbare retourvaarten) niet worden voldaan aan de geraamde vraag naar goederenvervoer indien de minimumcapaciteit per overtocht was berekend op basis van de gemiddelde vraag per overtocht die naar voren komt uit historische gegevens, zoals Corsica Ferries voorstelt. Volgens de gegevens van de Franse autoriteiten zou de vraag de minimumcapaciteit overschrijden voor de helft van de overtochten op de routes tussen Marseille en Ajaccio, Bastia en Porto Vecchio (en een kwart van de overtochten op de routes tussen Marseille en Propriano en L'Île-Rousse). Het zou dus gaan om een aanzienlijk aandeel.

(978) De Commissie merkt ook op dat een dergelijke methode zou betekenen dat niet kan worden voldaan aan een aanzienlijk deel van de vastgestelde behoefte aan openbare diensten met betrekking tot goederenvervoer. Op basis van gegevens van de Franse autoriteiten zou aan 17 % tot 25 % van de jaarlijkse behoefte aan goederenvervoer niet kunnen worden voldaan. Dit zou hebben geleid tot een verergering van de bestaande capaciteitsproblemen op de verbindingen tussen Marseille en de Corsicaanse havens die door gebruikers en dienstverrichters werden gemeld (overweging 350).

(979) Bovendien volstaan de minimumcapaciteiten voor goederenvervoer in de DOD-overeenkomsten zelfs niet om onder alle omstandigheden te voldoen aan de door de Franse autoriteiten verwachte vraag. Met name op de routes Marseille-Ajaccio en Marseille-Bastia verwachtten de Franse autoriteiten op basis van historische gegevens over het verkeer (2019) dat de vraag de minimumcapaciteiten voor goederenvervoer in de DOD-overeenkomsten voor een aantal overtochten waarschijnlijk zou overschrijden. Dit risico is overigens een van de redenen waarom de DOD-overeenkomsten moeten voorzien in extra retourvaarten.

(980) Tot slot merkt de Commissie in het algemeen op dat het voor een lidstaat legitiem is om ervoor te zorgen dat openbaredienstverplichtingen zodanig worden vastgesteld dat de openbare dienst aan de verwachte vraag kan voldoen, zelfs op dagelijkse basis, zoals La Méridionale terecht opmerkt (overweging 609). Artikel 14 VWEU bepaalt dat de Europese Unie en de lidstaten er zorg voor dragen dat DAEB's functioneren op basis van beginselen en voorwaarden die hen in staat stellen hun taken te vervullen. De oplossing die door Corsica Ferries wordt voorgesteld, zou echter een aanzienlijk risico met zich meebrengen dat de DAEB's die in het kader van de DOD-overeenkomsten worden opgelegd, hun taken niet kunnen vervullen met betrekking tot de vastgestelde behoeften aan openbare diensten. De Commissie verwijst ook naar de relevante opmerking van La Méridionale over mogelijke operationele beperkingen van exploitanten waarmee de lidstaten rekening moeten houden bij de vaststelling van openbaredienstverplichtingen (overweging 609).

(981) Om deze redenen stelt de Commissie vast dat de verplichtingen inzake minimumcapaciteiten voor goederenvervoer in de DOD-overeenkomsten niet kennelijk onevenredig zijn aan de vastgestelde behoeften aan openbare diensten.

(982) In tegenstelling tot wat Corsica Ferries beweert (overweging 475), was het onjuist geweest om de extra retourvaarten mee te nemen in de berekening van de minimumcapaciteiten voor goederenvervoer per overtocht. De openbaredienstverplichtingen met betrekking tot de minimumcapaciteit voor goederenvervoer zijn immers bedoeld om te zorgen voor voldoende capaciteit in het kader van de jaarlijkse frequenties die worden vereist in de DOD-overeenkomsten (ofwel: het basisverkeer) en de verwachte vraag, waarbij uitzonderlijke pieken in de vraag buiten beschouwing worden gelaten. De extra retourvaarten, die facultatief zijn en mogelijk dus nooit worden ingezet, zijn uitsluitend bedoeld om uitzonderlijke pieken in de vraag op te vangen. Deze extra retourvaarten worden derhalve alleen uitgevoerd in uitzonderlijke omstandigheden en in het kader van een duidelijk vastgelegd proces waarbij vooraf moet worden vastgesteld dat er sprake is van een aanvullende behoefte. De Franse autoriteiten konden dus op goede gronden de minimumcapaciteiten voor goederenvervoer vaststellen om ervoor te zorgen dat de exploitanten konden voldoen aan de basisverkeersbehoeften, zonder afbreuk te doen aan de extra retourvaarten, die een flexibel instrument vormden om bij wijze van uitzondering op onverwachte pieken te reageren.

(983) Voor het passagiersvervoer hebben de Franse autoriteiten in de DOD-overeenkomsten een minimale vervoerscapaciteit bepaald voor elk van de categorieën passagiers waarvoor een behoefte aan een openbare zeevervoersdienst was vastgesteld (ingezetenen en niet-ingezetenen voor de route Marseille-Propriano, medische passagiers en begeleiders van aangedreven goederenvervoer voor alle routes).

(984) Allereerst merkt de Commissie op dat de minimale vervoerscapaciteiten voor ingezeten en niet-ingezeten passagiers per overtocht op de route Marseille-Propriano in de DOD-overeenkomsten is berekend op basis van de totale verwachte vraag naar passagiersvervoer in 2030 (de hoogste vraag tijdens de looptijd van de DOD-overeenkomsten), die iets hoger is dan in 2019 (+ 1 %). Deze vaststelling geeft geen blijk van een kennelijke beoordelingsfout.

(985) Wat de minimumcapaciteit voor het vervoer van medische passagiers per overtocht betreft, meenden de Franse autoriteiten dat de vraag van medische passagiers tussen 2023 en 2030 constant zou blijven op basis van het geraamde verkeer voor 2019 (overweging 161). Deze vaststelling geeft geen blijk van een kennelijke beoordelingsfout, omdat er bij de bepaling van de verplichtingen met betrekking tot de minimale vervoerscapaciteit uit is gegaan van constante aantallen, hetgeen overeenkomt met een prudente raming van de ontwikkeling van het verkeer.

(986) Tot slot zijn de Franse autoriteiten er voor de minimale vervoerscapaciteit voor begeleiders van goederenvervoer per overtocht van uitgegaan dat de verhouding begeleiders per SM aangedreven vracht voor elke scheepvaartroute overeenkwam met de gemiddelde waarde in de periode 2018-2021 (overweging 230). De verwachte vraag van begeleiders in 2030 houdt dus rechtstreeks verband met het geraamde volume aan aangedreven goederenvervoer in 2030.

(987) De Commissie is van mening dat de historische verhouding begeleiders per SM aangedreven vracht een geldige benadering is om het aantal begeleiders te ramen met betrekking tot de openbare dienst voor aangedreven goederenvervoer. Aangezien de Commissie van mening is dat de minimumcapaciteiten voor goederenvervoer in de DOD-overeenkomsten niet onevenredig zijn aan de vastgestelde behoefte aan openbare diensten (overweging 981), geldt hetzelfde noodzakelijkerwijs ook voor de bijbehorende begeleiders.

(988) De opmerkingen van Corsica Ferries met betrekking tot de onevenredige verplichting voor de concessiehouders om vrijwel altijd meer dan twaalf passagiers per overtocht te kunnen vervoeren, waarbij het gebruik van ro-ro-schepen is uitgesloten (overwegingen 476 tot en met 479), moeten worden afgewezen. Zoals aangegeven in de overwegingen 829, 874 en 947, is de Commissie van mening dat de Franse autoriteiten geen kennelijke fout hebben gemaakt door vast te stellen dat er sprake was van een behoefte aan openbare diensten met betrekking tot passagiersvervoer. Bovendien meent de Commissie, zoals uiteengezet in de overwegingen 984 tot en met 986, dat de openbaredienstverplichtingen ten aanzien van de minimumcapaciteiten voor passagiers in verhouding staan tot de behoefte aan openbare diensten waaraan moet worden voldaan. De minimale vervoerscapaciteit werd dus niet bepaald aan de hand van het type schip dat moest worden gebruikt, maar alleen op basis van de behoefte aan de openbare dienst. Bovendien bevatten de DOD-overeenkomsten geen vereisten met betrekking tot het type schip dat moet worden gebruikt. Volgens de DOD-overeenkomsten voor de routes van en naar L'Île-Rousse en Porto-Vecchio zijn er bijvoorbeeld helemaal geen minimale vervoerscapaciteiten van meer dan twaalf passagiers vereist. Er kan dan ook niet worden gesteld dat de DOD-overeenkomsten een onevenredig gebruik van ro-pax- in plaats van ro-ro-schepen opleggen.

7.3.2.2.3. Conclusie over de evenredigheid van de overheidsinterventie en de openbaredienstverplichtingen in de DOD-overeenkomsten

(989) Uit al deze informatie volgt dat het gebruik van DOD-overeenkomsten en de openbaredienstverplichtingen die erin zijn opgenomen niet kennelijk onevenredig zijn ten opzichte van de behoefte aan openbare diensten. Met deze aanpak worden de vrijheden die essentieel zijn voor de goede werking van de interne markt dus zo min mogelijk ondermijnd.

7.3.3. *Bestaan van een toewijzingsbesluit waarin de openbaredienstverplichtingen en de methoden voor het berekenen van de compensatie nader zijn aangegeven*

(990) Volgens de punten 15 en 16 van de DAEB-kaderregeling moet de verantwoordelijkheid voor het beheer van de DAEB aan de betreffende onderneming worden toegewezen door middel van een of meer besluiten, waarvan de vorm door elke lidstaat kan worden bepaald. Deze besluiten moeten met name het volgende vermelden:

— de inhoud en de duur van de openbaredienstverplichtingen;

— de betrokken onderneming en, in voorkomend geval, het betrokken grondgebied;

— de aard van alle uitsluitende of bijzondere rechten die de onderneming door het toewijzende overheidsorgaan zijn verleend;

— de beschrijving van het compensatiemechanisme en de parameters voor berekening, monitoring en herziening van de compensatie; en

— de regelingen om overcompensatie te vermijden en terug te betalen.

(991) In het onderhavige geval merkt de Commissie het volgende op:

— de inhoud van de openbaredienstverplichtingen wordt omschreven in de artikelen 17, 18, 23 van en bijlage 1 bij de DOD-overeenkomsten. De duur ervan bedraagt acht jaar en wordt vermeld in artikel 3 van de DOD-overeenkomsten;

— de onderneming die als concessiehouder is aangewezen, wordt als overeenkomstsluitende partij vermeld op bladzijde 2 van de DOD-overeenkomsten. Het geografische toepassingsgebied van de DOD-overeenkomsten wordt gespecificeerd in artikel 1;

— de DOD-overeenkomsten voorzien niet in bijzondere of uitsluitende rechten;

— de beschrijving van het compensatiemechanisme en de parameters voor de berekening, monitoring en herziening van de compensatie zijn opgenomen in de artikelen 30 tot en met 39 van en bijlage 9 bij de DOD-overeenkomsten;

— de regelingen om overcompensatie te vermijden en terug te betalen, worden uiteengezet in artikel 40 van de DOD-overeenkomsten.

(992) De Commissie is dan ook van mening dat de DOD-overeenkomsten voldoen aan de punten 15 en 16 van de DAEB-kaderregeling. De belanghebbenden hebben hierover geen opmerkingen gemaakt.

7.3.4. *Duur van het mandaat*

(993) In punt 17 van de DAEB-kaderregeling is het volgende bepaald: "De lengte van de periode waarvoor een onderneming met het beheer van de dienst van algemeen economisch belang wordt belast, moet worden verantwoord aan de hand van objectieve criteria zoals de behoefte om niet-overdraagbare vaste activa af te schrijven. In beginsel mag de duur van het mandaat van een DAEB niet langer zijn dan de periode die nodig is om de activa te kunnen afschrijven die voor het verrichten van de dienst van algemeen economisch het meest van belang zijn."

(994) De Commissie merkt allereerst op dat de cabotageverordening, volgens de interpretatieve mededeling bij de cabotageverordening, geen maximumduur voor openbaredienstcontracten voorschrijft. In de mededeling wordt gesteld dat openbaredienstcontracten die langer dan vijf (indien het contract een concessie is in de zin van de concessierichtlijn) of zes jaar duren, voldoen aan de vereiste van evenredigheid mits i) ze door objectieve criteria zijn gerechtvaardigd, zoals de noodzaak om de investeringen in de exploitatie van de zeecabotagedienst onder normale exploitatieomstandigheden (zoals investeringen in schepen of infrastructuur) terug te verdienen, en ii) ze niet leiden tot afscherming van de markt ([275]).

([275]) De Commissie wijst erop dat de looptijd van openbaredienstcontracten op het gebied van cabotage in het zeevervoer moet worden beperkt tot een redelijke periode die niet te lang is, normaliter circa zes jaar, zoals vermeld in de mededeling inzake communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer (Mededeling C(2004) 43 van de Commissie — Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer, PB C 13 van 17.1.2004, blz. 3, punt 9). Niettemin wordt in de interpretatieve mededeling, die betrekking heeft op de toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer, het volgende aangegeven: "*De ervaring van de Commissie sinds 2003 heeft* […] *aangetoond dat de termijn van zes jaar reders in sommige gevallen doet afzien van deelname, aangezien deze de termijn te kort achten om de investeringen in de exploitatie van de dienst terug te verdienen. Op vergelijkbare wijze menen openbare autoriteiten dat contracten van korte duur reders kunnen ontmoedigen om meer inhoudelijke investeringen te doen, hetgeen innovatie en mogelijke verbeteringen van de kwaliteit van de dienst in de weg staat.* […] *Daarom gelooft de Commissie dat openbaredienstcontracten die langer dan vijf (indien het contract een concessie is in de zin van de concessierichtlijn) of zes jaar duren, voldoen aan de vereiste van evenredigheid mits 1) ze door objectieve criteria zijn gerechtvaardigd, zoals de noodzaak om de investeringen in de exploitatie van de zeecabotagedienst onder normale exploitatie-omstandigheden (zoals investeringen in schepen of infrastructuur) terug te verdienen, en 2) ze niet leiden tot afscherming van de markt. Individuele gevallen daargelaten, kunnen contracten met een maximale duur van twaalf jaar op grond van de ervaring van de Commissie en de door de openbare autoriteiten verstrekte informatie worden gerechtvaardigd om een aanzienlijk deel van de kosten van een gemiddelde nieuwe veerpont af te schrijven en onderwijl een correct functioneren van de markt mogelijk te maken*".

(995) Bovendien wordt in artikel 18, lid 2, van de concessierichtlijn betreffende de toewijzing van concessieovereenkomsten het volgende bepaald: "*voor de berekening* [van de looptijd van de concessie] *worden zowel de initiële investeringen als de investeringen tijdens de looptijd van de concessie in aanmerking genomen*".

(996) Volgens de Franse autoriteiten is de looptijd van zeven jaar (en één optioneel jaar) gerechtvaardigd om de concessiehouder in staat te stellen de aanschaf- of leasekosten van de schepen af te schrijven en de schepen in overeenstemming te brengen met de toepasselijke regelgeving, met name op het gebied van veiligheid en de groene transitie. Deze periode zou noodzakelijk zijn om investeringen van de concessiehouders te stimuleren tijdens de looptijd van de concessie.

(997) De Commissie merkt op dat de DOD-overeenkomsten weliswaar niet voorzien in directe investeringen, maar dat de concessiehouders wel (gekochte of gecharterde) schepen moeten inzetten, wat aanzienlijke kapitaalkosten met zich meebrengt. De Commissie merkt ook op dat er aanzienlijke investeringen moeten worden gedaan om de schepen in overeenstemming te brengen met de meest recente milieunormen die bij Richtlijn (EU) 2023/959 ([276]) en Verordening (EU) 2023/1805 ten uitvoer zijn gelegd ([277]). Zoals aangegeven in overweging 571, raamt Corsica Linea de kosten om haar schepen in overeenstemming te brengen met de milieunormen op 12 miljoen EUR.

(998) Met betrekking tot de vraag of er sprake was van afscherming van de markt, merkt de Commissie op dat de CdC heeft besloten gebruik te maken van een openbare gunningsprocedure en afzonderlijke openbaredienstovereenkomsten per route. In plaats van één enkel contract voor zeven jaar (en één optioneel jaar) toe te wijzen, besloot de CdC vijf afzonderlijke contracten met dezelfde looptijd toe te wijzen voor soortgelijke diensten, wat bevorderlijk was voor de diversiteit van de actoren die zeevervoersdiensten tussen continentaal Frankrijk en Corsica kunnen aanbieden. Deze looptijd was ook bedoeld om de aanbesteding aantrekkelijker te maken voor potentiële gegadigden en aldus de mededinging te stimuleren. Zonder deze looptijd zou het voor potentiële gegadigden moeilijk zijn geweest om een economische activiteit te ontwikkelen waarmee de noodzakelijke investeringen konden worden terugverdiend. De Commissie merkt ook op dat de scheepvaartverbinding vanuit Nice en Toulon naar Corsica nog steeds door de klager wordt geëxploiteerd. Tot slot merkt de Commissie op dat er in Europa andere delegaties van openbare zeevaartdiensten met een looptijd van meer dan zes jaar bestaan (bijv. zes jaar plus vier jaar in Kroatië ([278]) en twaalf jaar in Italië ([279])). Op basis van deze informatie is de Commissie van oordeel dat de looptijd van de overeenkomsten in dit geval waarschijnlijk niet leidt tot afscherming van de markt.

(999) In het licht van het bovenstaande is de Commissie van oordeel dat de looptijd van de DOD-overeenkomsten van zeven jaar, die met één jaar kan worden verlengd, voldoet aan de evenredigheidsvereisten, met name vanwege de vereiste investeringen in het kader van de DOD-overeenkomsten en gezien het feit dat deze looptijd waarschijnlijk niet tot afscherming van de markt leidt.

7.3.5. *Naleving van Richtlijn 2006/111/EG*

(1000) Volgens punt 18 van de DAEB-kaderregeling kan steun alleen als verenigbaar met de interne markt op grond van artikel 106, lid 2, VWEU worden beschouwd wanneer de onderneming, in voorkomend geval, Richtlijn 2006/111/EG van de Commissie in acht neemt ("doorzichtigheidsrichtlijn") ([280]). Steun die deze richtlijn niet in acht neemt, wordt geacht de ontwikkeling van het handelsverkeer te beïnvloeden in een mate die strijdig is met het belang van de Unie in de zin van artikel 106, lid 2, VWEU.

(1001) Volgens artikel 2, onder d), van de doorzichtigheidsrichtlijn wordt onder het begrip "tot het voeren van een gescheiden boekhouding verplichte onderneming" onder meer elke onderneming verstaan die overeenkomstig artikel 106, lid 2, VWEU met het beheer van een DAEB is belast en met betrekking tot deze openbare dienst in enigerlei vorm compensatie ontvangt en die andere activiteiten uitoefent.

([276]) Richtlijn (EU) 2023/959, *ibid*.
([277]) Verordening (EU) 2023/1805, *ibid*.
([278]) Besluit van de Commissie van 12 juli 2018 betreffende de zaken SA.48119 (2017/N) en SA.49523 (2017/N) — Kroatië — DAEB – regulier openbaar kustvervoer over veerboten nrs. 431, 432, 632 en 635, C(2018) 4375 final (PB C 339 van 21.9.2018, blz. 1).
([279]) Besluit (EU) 2022/448.
([280]) Richtlijn 2006/111/EG van de Commissie van 16 november 2006 betreffende de doorzichtigheid in de financiële betrekkingen tussen lidstaten en openbare bedrijven en de financiële doorzichtigheid binnen bepaalde ondernemingen (PB L 318 van 17.11.2006, blz. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

(1002) De Commissie merkt op dat Corsica Linea en La Méridionale in dit geval volgens de doorzichtigheidsrichtlijn moeten worden beschouwd als ondernemingen die verplicht zijn tot het voeren van een gescheiden boekhouding.

(1003) De volgende bepalingen van de doorzichtigheidsrichtlijn zijn van toepassing op ondernemingen die verplicht zijn tot het voeren van een gescheiden boekhouding.

(1004) Volgens artikel 1, lid 2, van de doorzichtigheidsrichtlijn dragen de lidstaten ervoor zorg, dat de financiële en organisatorische structuur van elke tot het voeren van een gescheiden boekhouding verplichte onderneming correct in de gescheiden boekhouding wordt weergegeven, zodat daaruit duidelijk blijkt:

— welke kosten en opbrengsten met de verschillende activiteiten verband houden;

— volgens welke methoden, tot in bijzonderheden, de kosten en opbrengsten aan de verschillende activiteiten worden toegerekend.

(1005) In artikel 4(1) van de doorzichtigheidsrichtlijn wordt bovendien vermeld: "[…] nemen de lidstaten de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat voor elke tot het voeren van een gescheiden boekhouding verplichte onderneming:

— de interne rekeningen voor de verschillende activiteiten gescheiden zijn;

— alle kosten en opbrengsten, op grond van consequent toegepaste en objectief te rechtvaardigen beginselen inzake kostprijsadministratie, correct worden toegerekend;

— de beginselen inzake kostprijsadministratie volgens welke de gescheiden boekhouding wordt gevoerd, duidelijk zijn vastgelegd".

(1006) In dit geval merkt de Commissie op dat uit artikel 30 van de DOD-overeenkomsten blijkt dat de interne rekeningen van de delegatiehouders voor DAEB- en niet-DAEB-activiteiten gescheiden zijn en dat deze rekeningen de kosten en opbrengsten in verband met deze verschillende activiteiten weergeven (overweging 293).

(1007) Bovendien, en zoals beschreven in punt 7.3.8, merkt de Commissie op dat de Franse autoriteiten de kosten en inkomsten in verband met de uitvoering van de DAEB en van commerciële activiteiten correct hebben toegerekend op basis van duidelijk omschreven, consequent toegepaste en objectief te rechtvaardigen beginselen inzake kostprijsadministratie. In de DOD-overeenkomsten wordt ook vermeld volgens welke methoden, tot in bijzonderheden, de kosten en opbrengsten aan de verschillende activiteiten worden toegerekend.

(1008) De DOD-overeenkomsten voldoen derhalve aan de doorzichtigheidsrichtlijn. De belanghebbenden hebben hierover geen opmerkingen gemaakt.

7.3.6. *Inachtneming van de Unieregels inzake het plaatsen van overheidsopdrachten*

(1009) Volgens punt 19 van de DAEB-kaderregeling kan steun alleen op grond van artikel 106, lid 2, VWEU met de interne markt als verenigbaar worden beschouwd wanneer het verantwoordelijke overheidsorgaan bij het opdragen van de dienstverrichting aan de betrokken onderneming de Unieregels op het gebied van overheidsopdrachten in acht heeft genomen of toezegt deze in acht te zullen nemen. Dit geldt voor eventuele voorwaarden inzake transparantie, gelijke behandeling en non-discriminatie die rechtstreeks uit het Verdrag of, in voorkomend geval, uit het afgeleide EU-recht voortvloeien. Steun welke deze regels en voorwaarden niet in acht neemt, wordt geacht de ontwikkeling van het handelsverkeer te beïnvloeden in een mate die strijdig is met de belangen van de Unie in de zin van artikel 106, lid 2, VWEU.

(1010) Deze vereiste wordt ook genoemd in de interpretatieve mededeling bij de cabotageverordening ([281]). Bovendien worden in deze mededeling ook voorwaarden vermeld met betrekking tot de keuze van de aanbestedingsprocedure ([282]). Er wordt gesteld dat een openbare aanbestedingsprocedure in beginsel de beste manier is om discriminatie te voorkomen. Een gunningsprocedure waarbij met alle inschrijvers wordt onderhandeld, kan verenigbaar zijn met het beginsel van non-discriminatie, mits de onderhandelingen tussen de aanbestedende dienst en de inschrijvende ondernemingen onpartijdig, eerlijk en transparant verlopen. Zoals vermeld in de interpretatieve mededeling bij de cabotageverordening is de Commissie van mening dat de onderhandse gunning van een opdracht niet in overeenstemming is met de beginselen van non-discriminatie en transparantie in artikel 4 van de cabotageverordening. Ook aanbestedingsprocedures die zo zijn ingericht dat het aantal potentiële inschrijvers onnodig wordt beperkt, voldoen niet aan de beginselen van non-discriminatie en transparantie.

(1011) Om de naleving van bovengenoemde beginselen te waarborgen wordt in de interpretatieve mededeling bij de cabotageverordening ook vermeld dat er een passende en redelijke termijn in acht moet worden genomen tussen de start van de aanbestedingsprocedure en de aanvangsdatum van de exploitatie van de vervoersdienst. Een te korte termijn, waarmee onvoldoende rekening wordt gehouden met de criteria van de cabotagedienst waarop de aanbesteding betrekking heeft (zoals de omvang van de markt, vereisten op het gebied van kwaliteit en frequenties) zou de dominante reder op de markt bevoordelen, hetgeen in strijd is met het beginsel van gelijke behandeling.

(1012) De Commissie heeft dus onderzocht of het verantwoordelijke overheidsorgaan bij het opdragen van de dienstverrichting aan de betrokken ondernemingen de Unieregels op het gebied van overheidsopdrachten in acht heeft genomen (in dit geval de concessierichtlijn).

(1013) Corsica Ferries wijst in haar klacht op twee overtredingen van de concessierichtlijn. Wat het eerste bezwaar betreft, beweert Corsica Ferries dat zij te maken had met belemmeringen waardoor zij geen inschrijving kon indienen, met name de zeer korte termijnen van de procedure (overweging 522) ([283]). Voorts stelt zij dat de Franse autoriteiten de minimumkenmerken van de aanbestedingsprocedure ten onrechte hebben gewijzigd, waardoor inschrijvingen werden geselecteerd die niet voldeden aan de technische vereisten van bijlage 1 bij de DOD-overeenkomsten, met name ten aanzien van de herprogrammeerbare en extra retourvaarten.

(1014) Wat het tweede bezwaar betreft (overweging 523), beweert Corsica Ferries dat de looptijd van de DOD-overeenkomsten niet gerechtvaardigd was, gelet op het gebrek aan investeringen die ten laste kwamen van de concessiehouders. De Commissie verwijst in dit verband naar punt 7.3.4 van het besluit.

7.3.6.1. Over de duur van de aanbestedingsprocedure

(1015) In dit deel gaat de Commissie vanuit twee invalshoeken na of de duur van de aanbestedingsprocedure in overeenstemming is met de concessierichtlijn: i) de periode tussen het begin van de procedure (6 mei 2022) en de daadwerkelijke aanvangsdatum van de DOD-overeenkomsten (1 januari 2023) en ii) de periode tussen de toekenning van de DOD-overeenkomsten (21 december 2022) en de inwerkingtreding ervan (1 januari 2023).

(1016) In de concessierichtlijn wordt ([284]) een minimumperiode van 30 dagen vermeld voor de indiening van inschrijvingen en biedingen, te rekenen vanaf de publicatiedatum van de concessieaankondiging. Deze minimumperiode is in dit geval in acht genomen (de uiterste datum voor het indienen van inschrijvingen was 25 juli 2022).

([281]) Punt 5.4.1.
([282]) Punt 5.4.2.
([283]) Corsica Ferries voert ook aan dat de verplichting om ro-pax-schepen in te zetten een toetredingsdrempel vormde (overweging 517). De Commissie merkt niettemin op dat de maatschappijen die tussen 2015 en 2022 actief waren op de scheepvaartverbinding met Corsica, waaronder Corsica Ferries, beschikken over grote schepen die voldoen aan de bepalingen van de huidige DOD-overeenkomsten. Bovendien is de Commissie van mening dat de vereiste minimumcapaciteiten in de DOD-overeenkomsten gerechtvaardigd zijn vanwege een behoefte aan openbare diensten, zoals vermeld in de punten 7.3.2.1.1.3, 7.3.2.1.2.3 en 7.3.2.1.3.3. Deze voorwaarden kunnen dus geen toetredingsdrempel hebben gevormd.
([284]) Concessierichtlijn, artikel 39.

(1017) De concessierichtlijn voorziet echter niet in een minimum- of maximumperiode tussen de toewijzing van een concessie en de inwerkingtreding van die concessie. Daarom moet worden nagegaan of de perioden van de betreffende procedure in strijd zijn met de beginselen van transparantie, gelijke behandeling en non-discriminatie.

(1018) Hieronder onderzoekt de Commissie de stelling van Corsica Ferries dat de opgelegde perioden van de procedure een toetredingsdrempel voor nieuwkomers vormden. Hiervoor baseert de Commissie zich op bestaande rechtspraak ([285]) en praktijken in de scheepvaartsector.

(1019) De Commissie merkt op dat de DOD-overeenkomsten 2021-2022 op 31 december 2022 zijn verstreken. Het feit dat de nieuwe DOD-overeenkomsten op 1 januari 2023 in werking zouden treden, werd vanaf januari 2022 aangekondigd in het kader van de raadpleging van de exploitanten door de CdC, waaraan Corsica Ferries heeft deelgenomen. De aankondiging van de opdracht werd op 6 mei 2022 door het OTC gepubliceerd, acht maanden voor de ingangsdatum van de DOD-overeenkomsten 2023-2030.

(1020) De Commissie merkt ook op dat geen van de potentiële gegadigden na de publicatie van de aankondiging van de opdracht op 6 mei 2022 om een wijziging van de planning heeft gevraagd, hoewel deze vanaf het begin van de procedure bekend was (zie overweging 374).

(1021) Corsica Ferries is van mening dat de planning een belemmering vormde waardoor zij geen inschrijving kon indienen. Zij wijst er met name op dat reserveringen in de zeevervoerssector minimaal zes maanden van tevoren kunnen worden gemaakt, waardoor het voor nieuwe dienstverrichters onmogelijk was om schepen met een minimumcapaciteit voor het vervoer van passagiers en het vereiste aantal cabines in te zetten binnen de perioden van de aanbesteding. Om haar vloot voor de verbindingen Toulon-Corsica, Nice-Corsica en Italië-Corsica te kunnen herindelen en de schepen in te zetten voor de verbindingen Marseille-Corsica, had zij de reserveringen voor deze routes ten minste zes maanden van tevoren moeten sluiten.

(1022) De Commissie verwijst naar de opmerkingen van La Méridionale en Corsica Linea, waaruit blijkt dat een veel kortere periode dan door Corsica Ferries wordt genoemd, volstaat voor het maken van reserveringen. De begunstigden van de DOD-overeenkomsten geven aan dat voor goederenvervoer (het hoofddoel van de DOD-overeenkomsten) de overgrote meerderheid van de reserveringen voor regelmatige klanten enkele dagen van tevoren of op dezelfde dag wordt gemaakt. Voor passagiersvervoer traden de DOD-overeenkomsten in werking in het laagseizoen, met minder verkeer. La Méridionale geeft bijvoorbeeld aan dat zij op 21 december 2022 reserveringen heeft gemaakt voor de percelen 1 en 3 (Ajaccio en Porto-Vecchio), zonder dat dit een normale aanvang van de exploitatie in de weg stond.

(1023) De Commissie merkt op dat de voorlopige planning van de procedure is aangekondigd in het besluit van de Assemblee van Corsica nr. 22/050 van 28 april 2022. Volgens deze planning was 25 juli 2022 de uiterste datum voor het indienen van inschrijvingen, waren vanaf augustus 2022 de onderhandelingen gepland en zouden in oktober 2022 de DOD-overeenkomsten worden toegewezen, de gegadigde(n) worden geselecteerd en de geselecteerde gegadigde(n) op de hoogte worden gesteld.

(1024) Op basis van deze planning bedroeg de geraamde periode tussen de toewijzing van de DOD-overeenkomsten en de inwerkingtreding ervan (1 januari 2023) iets meer dan twee maanden. Dat is meer dan tweemaal de periode waarop de SNCM II-rechtspraak betrekking had (zie overweging 372).

(1025) De Commissie merkt ook op dat het OTC en de CdC op 25 juli 2022, de ontvangstdatum van de inschrijvingen, hebben vastgesteld dat alleen Corsica Linea en La Méridionale (alleen of in combinatie) een inschrijving hadden ingediend en dat er geen nieuwkomers als gegadigde waren aangemerkt. Hierdoor konden het OTC en de CdC vanaf 25 juli 2022 vaststellen dat het uitstellen van de oorspronkelijke planning en het inkorten van de periode tussen de toewijzing van de DOD-overeenkomsten en de inwerkingtreding ervan geen uitsluitingseffect hadden ten aanzien van potentiële nieuwkomers.

(1026) Gezien het bovenstaande, met name gelet op de planning van de aanbestedingsprocedure, het feit dat er geen verzoek tot wijziging van de planning is ontvangen, en de reserveringspraktijk in de zeevervoerssector, is de Commissie van mening dat alle gegadigden een redelijke periode de tijd hadden om i) hun inschrijving en aanbod voor te bereiden en ii) hun vloot in te zetten op de routes waarop hun inschrijving betrekking had.

([285]) Arresten van 1 maart 2017, *SNCM II*, *ibid*.

7.3.6.2. Over de minimumvereisten en de herprogrammeerbare en extra retourvaarten

(1027) In dit deel gaat de Commissie na of de aanbestedingsprocedure voldeed aan de concessierichtlijn. Hierbij worden de volgende punten onderzocht: i) de reikwijdte van de minimumvereisten, ii) of de DOD-overeenkomsten voldeden aan de minimumvereisten en iii) of werd voldaan aan de beginselen van gelijke behandeling en non-discriminatie met betrekking tot de herprogrammeerbare en extra retourvaarten.

7.3.6.2.1. Reikwijdte van de minimumvereisten

(1028) Wat de minimumvereisten betreft, bepaalt artikel 37 van de concessierichtlijn dat de geselecteerde inschrijving moet voldoen aan de minimumvereisten die zijn vastgesteld door de aanbestedende dienst en dat deze vereisten tijdens de onderhandelingen niet mogen worden gewijzigd. In artikel 2.4 van het raadplegingsreglement (overweging 270) worden de volgende "*minimumkenmerken*" vermeld:

— "[De] *maximumtarieven voor inwoners van Corsica en voor goederenvervoer,*

— [De] *vervoerscapaciteit van vaartuigen,*

— [De] *tijden en frequenties van de retourvaarten,*

— [De] *duur van de overeenkomst,* [en]

— [Het] *maximumbedrag van de door het OTC betaalde financiële compensatie*".

(1029) In bijlage 1 (technische bijlage met de diensten, overweging 285) bij het raadplegingsreglement staat dat de kenmerken van de zeevervoersdiensten "*minimumcapaciteiten*" vormen.

(1030) In zijn opmerkingen over het inleidingsbesluit heeft Frankrijk aangegeven dat de minimumvereisten zijn vastgelegd in artikel 2.4 van het raadplegingsreglement (overweging 379) en dat bijlage 1 alleen de minimumvereisten bevatte met betrekking tot i) de vervoerscapaciteit van vaartuigen en ii) de tijden en frequenties van de retourvaarten (overweging 380).

(1031) De Commissie merkt op dat artikel 2.4 van het raadplegingsreglement slechts een lijst van minimumkenmerken vormt, zonder nadere details over de bijbehorende definitie of minimumwaarden. De precieze draagwijdte van de minimumkenmerken is te vinden in andere documenten in het raadplegingsdossier (zie overweging 379).

(1032) De minimumkenmerken met betrekking tot i) de vervoerscapaciteit van vaartuigen en ii) de tijden en frequenties van de retourvaarten, worden nader omschreven in bijlage 1, "technische bijlage met de diensten", waarin i) de minimale capaciteiten voor passagiers en goederen en ii) de minimumfrequenties en tijden worden vermeld. Volgens Corsica Ferries moesten alle elementen in bijlage 1 worden beschouwd als minimumkenmerken, met name gezien het arrest van de Raad van State van 24 juni 2019 ([286]). Hoewel het aan het Hof van Justitie van de Europese Unie is om het Unierecht uit te leggen, moet in dit verband worden opgemerkt dat met dit arrest de beschikking van de bestuursrechtbank van Bastia van 19 maart 2019 ([287]) werd bevestigd. In het kader van de aanbestedingsprocedure van de DOD-overeenkomst voor zeevervoer van passagiers en goederen tussen Corsica en het vasteland voor de periode 2019-2020 lijkt de bestuursrechtbank hier tot de conclusie te zijn gekomen dat alleen de technische vereisten in een bijlage die betrekking hebben op een minimumkenmerk van de overeenkomst dat in het relevante artikel van het raadplegingsreglement is vermeld, als minimumkenmerken moeten worden beschouwd.

(1033) Volgens Corsica Ferries voldeden de inschrijvingen van de inschrijvers niet aan de minimumvereisten in de zin van de concessierichtlijn met betrekking tot de herprogrammeerbare en extra retourvaarten, zoals bepaald in bijlage 1.

([286]) Raad van State, 24 juni 2019, *La Méridionale*, nr. 429407, punt 3.
([287]) Bestuursrechtbank van Bastia, 19 maart 2019, *La Méridionale*, nr. 1900289, punt 12.

(1034) De herprogrammeerbare retourvaarten worden echter niet genoemd in artikel 2.4 van het raadplegingsreglement of in bijlage 1. Daarom kunnen zij niet worden geacht deel uit te maken van de minimumvereisten in de zin van de concessierichtlijn. Wat de extra retourvaarten betreft, wordt in bijlage 1 alleen het maximumaantal vermeld dat de concessiegever kan inzetten afhankelijk van de behoefte aan de uitvoering van de openbare dienst op bepaalde routes. Bijlage 1 heeft echter geen betrekking op andere kenmerken van de extra retourvaarten, zoals de data. ([288])

(1035) Gezien het bovenstaande is de Commissie van oordeel dat de herprogrammeerbare en extra retourvaarten geen deel uitmaakten van de minimumvereisten in de zin van de concessierichtlijn.

7.3.6.2.2. Overeenstemming van de DOD-overeenkomsten met de minimumvereisten

(1036) Corsica Ferries beweert ook dat de Franse autoriteiten de minimumvereisten hebben gewijzigd.

(1037) De Franse autoriteiten verklaren dat de minimumkenmerken tijdens de onderhandelingen niet zijn gewijzigd. Na verificatie van de ondertekende DOD-overeenkomsten stelt de Commissie vast dat de minimumkenmerken inderdaad identiek zijn aan die in artikel 2.4 van het raadplegingsreglement en in het aanbestedingsdossier.

(1038) Wat de overeenstemming met de minimumvereisten betreft, stelt de Commissie na verificatie ([289]) vast dat de geselecteerde inschrijvingen voldoen aan de kenmerken in artikel 2.4 van het raadplegingsreglement en in het aanbestedingsdossier.

(1039) Bovendien voldeden alle geselecteerde inschrijvingen aan de technische vereisten van bijlage 1. Er was één schip van Corsica Linea, de Paglia Orba, dat over één cabine voor personen met beperkte mobiliteit beschikte in plaats van twee, zoals bepaald in bijlage 1. Zelfs indien ervan uit wordt gegaan dat de technische vereiste met betrekking tot het aantal cabines voor personen met beperkte mobiliteit een minimumvereiste was krachtens de concessierichtlijn, ging het hier slechts om een secundair schip dat was bedoeld als vervanging van een primair schip (overweging 384). Bovendien heeft de gegadigde toegezegd dit schip te vervangen door een van de andere zeven schepen die voor de scheepvaartverbinding konden worden ingezet in het geval dat er twee cabines voor personen met beperkte mobiliteit nodig zouden zijn. Ter herinnering: volgens artikel 20 van de DOD-overeenkomsten mogen schepen tijdens de uitvoering van de overeenkomst worden vervangen. Tegelijkertijd verbond Corsica Linea zich ertoe om werkzaamheden uit te voeren die de inrichting van een tweede cabine voor personen met beperkte mobiliteit mogelijk maken. Deze werkzaamheden zijn afgerond en de Paglia Orba beschikt thans over twee cabines voor personen met beperkte mobiliteit.

7.3.6.2.3. Overeenstemming met de beginselen van gelijke behandeling en non-discriminatie met betrekking tot de herprogrammeerbare en extra retourvaarten

(1040) Corsica Ferries beweert dat de naleving van de vereisten van bijlage 1 ten aanzien van de herprogrammeerbare en extra retourvaarten in economisch opzicht problematisch was. Volgens Corsica Ferries zouden deze vereisten haar dwingen een schip in te zetten dat uitsluitend bestemd was voor deze retourvaarten, omdat de retourvaarten te allen tijde moesten kunnen worden uitgevoerd met een kennisgevingstermijn van ten minste één week.

(1041) De Commissie merkt op dat in de DOD-overeenkomsten en de bijbehorende bijlagen 1 drie categorieën retourvaarten worden vermeld: “basisretourvaarten”, “herprogrammeerbare retourvaarten” en “extra retourvaarten”.

(1042) Op de herprogrammeerbare retourvaarten is artikel 17 van de DOD-overeenkomsten van toepassing, waarin wordt bepaald: “Om de organisatie van de verkeersstroom te optimaliseren, behoudt de CdC zich het recht voor om retourvaarten te herprogrammeren, met inachtneming van het totale aantal retourvaarten per jaar, zoals vermeld in bijlage 1. Deze herprogrammeringen vinden plaats na overleg door het in artikel 10.2 van deze overeenkomst beschreven technisch comité”.

(1043) De Commissie merkt op dat de herprogrammeerbare retourvaarten geen aanvullende retourvaarten zijn die aan het totale aantal retourvaarten per jaar worden toegevoegd, maar al zijn inbegrepen bij dat totale aantal.

([288]) Zoals vermeld in overweging 1055, heeft het feit dat de concessiehouders data voor deze retourvaarten voorstelden, geen invloed op het feit dat de keuze van de daadwerkelijke data uiteindelijk bij de concessiegever ligt.

([289]) Er ontbraken twee pagina’s in de contractuele versie van bijlage 1 voor perceel 4 die de Franse autoriteiten aan de Commissie hebben verstrekt. De Commissie kon de ontbrekende informatie echter in andere aanbestedingsdocumenten (bijlagen 2 en 3) terugvinden en bevestigen.

(1044) De extra retourvaarten worden gedefinieerd in artikel 18 van de DOD-overeenkomsten, waarin het volgende is bepaald: "Afhankelijk van de behoefte aan openbare diensten kan het voorkomen dat de delegatiegever de delegatiehouder verzoekt op ad-hocbasis extra retourvaarten uit te voeren, tot het maximumaantal dat is vastgesteld in bijlage 1 (extra retourvaarten) […]".

(1045) De Commissie merkt op dat voor slechts drie percelen extra retourvaarten zijn voorzien (tien retourvaarten voor perceel 1, dertig voor perceel 2 en tien voor perceel 5).

(1046) De Franse autoriteiten geven aan dat noch uit het raadplegingsdossier, noch uit de antwoorden van de aanbestedende dienst op de vragen van gegadigden tijdens de aanbestedingsprocedure blijkt dat de gegadigden verplicht waren extra schepen in te zetten voor de herprogrammeerbare en extra retourvaarten. Bovendien verklaren de Franse autoriteiten dat, overeenkomstig de artikelen 17 en 18 van de DOD-ontwerpovereenkomsten, het in artikel 10.2 van de DOD-overeenkomsten genoemde technisch comité moet overleggen over de uitvoering van herprogrammeerbare en extra retourvaarten. Dit comité geeft de concessiehouder die deze retourvaarten uitvoert de mogelijkheid om eventuele moeilijkheden te melden die uit die uitvoering kunnen voortvloeien.

(1047) De Commissie merkt op dat de uitvoering van extra retourvaarten geen nieuw fenomeen was, aangezien hetzelfde aantal extra retourvaarten voor de drie percelen ook onderdeel was van de vorige DOD-overeenkomsten (de DOD-overeenkomsten 2021-2022) waarvoor Corsica Ferries een inschrijving had ingediend. Bovendien konden marktdeelnemers die belangstelling hadden om een inschrijving in te dienen, meer informatie raadplegen over perioden met veel vraag waarvoor mogelijk extra retourvaarten nodig waren.

(1048) De Commissie verwijst ook naar de beschikking van de bestuursrechtbank van Bastia van 20 juli 2022 (overweging 274), waarin het Hof het volgende bepaalde ten aanzien van de extra retourvaarten: "[…] *aangezien de informatie over perioden met veel vraag naar zeevervoer die kunnen leiden tot een verzoek om extra retourvaarten, bekend is bij de marktdeelnemers en SAS Corsica Ferries bovendien de gegevens kan raadplegen die openbaar beschikbaar zijn gesteld, met name door het regionaal waarnemingscentrum voor vervoer van Corsica, zoals overigens in punt 4.1 van het raadplegingsreglement is vermeld, blijkt uit de instructie niet dat de informatie in het raadplegingsdossier, die betrekking heeft op herprogrammeerbare en extra retourvaarten, in deze omstandigheden niet volstaat om de gegadigden in staat te stellen om de omvang van de verplichtingen van de delegatiehouders in te schatten en een inschrijving in te dienen. Het is dan ook niet waarschijnlijk dat de vermeende schending van de regels inzake bekendmaking en oproep tot mededinging de verzoekende onderneming schaadt. Hieruit volgt dat het aangevoerde middel niet ter zake dienend is*" ([290]).

(1049) De Commissie merkt op dat de antwoorden op vragen van potentiële gegadigden over retourvaarten geen nadere details bevatten over bepaalde aspecten van het raadplegingsdossier, maar dat de gegadigden in het algemeen werden doorverwezen naar de aanbestedingsdocumenten, die als voldoende duidelijk werden beschouwd ([291]). Desalniettemin hadden alle gegadigden toegang tot dezelfde informatie via het gedeelte "Vragen en antwoorden", wat aansluit op de beginselen van transparantie, non-discriminatie en gelijke behandeling.

(1050) De Commissie is van mening dat uit de aanbestedingsdocumenten niet bleek dat het nodig was om uitsluitend voor de extra of herprogrammeerbare retourvaarten specifieke schepen ter beschikking te stellen. De vorige DOD-overeenkomsten en de ingediende inschrijvingen bevestigen dit. Bovendien was dit vanuit praktisch en economisch oogpunt niet haalbaar, omdat de compensatie voor de openbare dienst geen kosten dekt voor de beschikbaarheid van schepen die voornamelijk stil zouden liggen ([292]).

(1051) Op basis van het bovenstaande concludeert de Commissie dat het raadplegingsreglement op dit punt voldoende duidelijkheid bood voor gegadigden om een inschrijving in te dienen.

(1052) De Commissie merkt voorts op dat herprogrammeerbare en extra retourvaarten zijn bedoeld als instrument om de openbare dienst bij langlopende DOD-overeenkomsten aan te passen aan de werkelijke vraag of de weersomstandigheden, op basis van een mechanisme dat vergelijkbaar is met een optieclausule in de zin van artikel 43, lid 1, onder a), van de concessierichtlijn.

([290]) Bestuursrechtbank van Bastia, beschikking van 20 juli 2022, overweging 12.

([291]) Corsica Ferries is van mening dat het OTC in zijn antwoorden had aangegeven dat bijlage 1 een minimumvereiste vormde (overweging 529). Het OTC heeft echter alleen naar de aanbestedingsdocumenten verwezen.

([292]) Als er specifieke schepen nodig waren geweest die uitsluitend voor herprogrammeerbare en extra retourvaarten zouden worden ingezet, zou dit extra kosten met zich meebrengen die niet verenigbaar zijn met het maximumbedrag voor de compensatie van kosten van openbaredienstverplichtingen.

(1053) De Commissie merkt op dat het de gegadigden volgens de raadplegingsdocumenten niet was verboden om voorstellen te doen en dat de geselecteerde inschrijvingen voldeden aan de bepalingen van het raadplegingsreglement en het ontwerpcontract met betrekking tot de herprogrammeerbare en extra retourvaarten.

(1054) Het feit dat Corsica Linea en Groupement Corsica Linea — La Méridionale data hebben voorgesteld voor de uitvoering van de extra retourvaarten op basis van hun ervaring met de behoeften aan goederenvervoer en de behoeften die door het OTC in het raadplegingsdossier waren vermeld, betekent niet dat de retourvaarten noodzakelijkerwijs op die data zouden worden uitgevoerd en dat het OTC niet om retourvaarten op andere data kon verzoeken. Uiteindelijk is het aan het technisch comité om de data van deze extra retourvaarten vast te stellen, zoals bepaald in artikel 10.2 van de overeenkomst, en worden de data één week van tevoren aan de concessiehouder meegedeeld.

(1055) Het schema dat door de concessiehouder wordt voorgesteld, belet de aanbestedende dienst dus geenszins om zelf over de datum van een retourvaart te beslissen op basis van de behoeften. Dit blijkt ook uit het voorbeeld van de extra retourvaarten die in 2023 daadwerkelijk zijn uitgevoerd op perceel 1, het enige perceel waarvoor extra retourvaarten zijn uitgevoerd (overweging 389). Van de 30 voorgestelde extra retourvaarten werden er 28 uitgevoerd. Drie daarvan vonden plaats op data die niet waren voorgesteld in het voorlopige schema. Bovendien heeft het OTC op vijf van de voorgestelde data geen extra retourvaarten laten uitvoeren. Voorts merkt de Commissie op dat het OTC in 2023 helemaal geen herprogrammeerbare retourvaarten heeft laten uitvoeren.

(1056) Op basis van het bovenstaande concludeert de Commissie dat de geselecteerde inschrijvingen in overeenstemming zijn met de bepalingen van het raadplegingsreglement en de DOD-ontwerpovereenkomst met betrekking tot de herprogrammeerbare en extra retourvaarten, en dat er geen sprake was van een gunstige behandeling ten aanzien van het schema voor retourvaarten dat door Corsica Linea en Groupement Corsica Linea — La Méridionale werd voorgesteld.

7.3.6.3. Conclusie

(1057) Op grond van deze informatie kan de Commissie niet concluderen dat Corsica Ferries te maken had met toetredingsdrempels waardoor zij geen inschrijving kon indienen en discriminerend werd behandeld.

7.3.7. *Geen discriminatie met betrekking tot de methode voor het berekenen van de compensatie*

(1058) In punt 20 van de DAEB-kaderregeling is bepaald dat als een overheidsorgaan de verrichting van een dienst van algemeen economisch belang aan meerdere ondernemingen toewijst, de compensatie ten aanzien van elke onderneming op basis van dezelfde methode moet worden berekend.

(1059) Aangezien de openbare diensten voor elk van de verbindingen werden toegewezen aan één onderneming of groep ondernemingen (namelijk Corsica Linea, La Méridionale of Groupement Corsica Linea — La Méridionale, zie tabel 13), is de Commissie van mening dat er in dit geval geen sprake kan zijn van discriminatie in de zin van punt 20 van de DAEB-kaderregeling. De Commissie merkt op dat de compensatie voor elke DOD-overeenkomst in ieder geval volgens dezelfde beginselen is berekend (punt 3.7.2).

(1060) Bovendien bevat de interpretatieve mededeling bij de cabotageverordening ook specifieke bepalingen over de toepassing van het beginsel van non-discriminatie op cabotage in het zeevervoer. Zo wordt bepaald dat de lidstaten geen specifieke verplichtingen aan een bepaalde scheepvaartmaatschappij mogen opleggen die andere reders uit de Unie van de markt zouden uitsluiten, of andere verplichtingen opleggen die hetzelfde effect zouden hebben ([293]). In de mededeling wordt met name gewezen op twee soorten contractuele bepalingen, namelijk de voorwaarden voor de overname van schepen van vorige exploitanten van openbare diensten ([294]) en de voorwaarden met betrekking tot de bemanning ([295]).

(1061) In dit geval worden met de DOD-overeenkomsten geen verplichtingen opgelegd aan een bepaalde scheepvaartmaatschappij, met name wat betreft de overname van de schepen van de vorige exploitant of wat betreft de bemanning.

([293]) Punt 5.3.2.
([294]) Punt 5.3.2.1.
([295]) Punt 5.3.2.2.

(1062) De belanghebbenden hebben hierover geen opmerkingen gemaakt.

(1063) De DOD-overeenkomsten zijn derhalve in overeenstemming met punt 20 van de DAEB-kaderregeling en artikel 4, lid 1, van de cabotageverordening.

7.3.8. *Bedrag van de compensatie*

(1064) Volgens punt 21 van de DAEB-kaderregeling mag het compensatiebedrag niet hoger zijn dan hetgeen nodig is om de nettokosten van de uitvoering van de openbaredienstverplichtingen, rekening houdende met een redelijke winst, te dekken.

(1065) Volgens punt 22 kan het bedrag van de compensatie worden vastgesteld op basis van ofwel de verwachte kosten en inkomsten, ofwel de daadwerkelijk gemaakte kosten en behaalde inkomsten, ofwel een combinatie van beide, afhankelijk van de doelmatigheidsprikkels die de lidstaat bij de aanvang, overeenkomstig de punten 40 en 41, wil geven.

(1066) In punt 23 wordt bepaald dat wanneer de compensatie geheel of gedeeltelijk op de verwachte kosten en inkomsten is gebaseerd, dit in het toewijzingsbesluit moet worden vermeld. Deze verwachtingen zijn gebaseerd op geloofwaardige en waarneembare parameters met betrekking tot de economische omgeving waarin de dienst van algemeen economisch belang wordt uitgevoerd. Daarbij doen zij, waar passend, een beroep op de deskundigheid van sectorale toezichthouders of andere, van de onderneming onafhankelijke entiteiten. De lidstaten geven aan, op welke bronnen deze verwachtingen zijn gebaseerd. In de kostenraming komen de verwachte efficiëntiewinsten tot uiting die de verrichter van de dienst van algemeen economisch belang behaalt gedurende de volledige periode waarvoor de onderneming met een dienst van algemeen economisch belang wordt belast.

(1067) In artikel 30 van de DOD-overeenkomsten (overweging 293) wordt aangegeven dat de maximale financiële compensatie die het OTC aan de concessiehouder betaalt in ruil voor zijn openbaredienstverplichtingen, niet hoger is dan wat nodig is om de nettokosten van de uitvoering van de DAEB te dekken, rekening houdend met een redelijke winst.

(1068) In dit geval wordt het bedrag van de compensatie voor de DAEB vooraf berekend volgens de kostentoerekeningsmethode, zoals aangegeven in de exploitatieprognose van de concessiehouders voor elk perceel (bijlage 9), die integraal deel uitmaakt van de DOD-overeenkomsten. Het in bijlage 9 vermelde compensatiebedrag kan niet achteraf worden verhoogd, maar is wel onderworpen aan efficiëntiestimulansen (overwegingen 301 en 302) en een controle achteraf (overweging 319), waarmee wordt voorzien in een terugvorderingsmechanisme in geval van overcompensatie.

(1069) Voor de toewijzing van de DOD-overeenkomsten hebben de Franse autoriteiten gecontroleerd of de financiële voorstellen van Corsica Linea en La Méridionale waren gebaseerd op objectieve en geloofwaardige veronderstellingen en voldeden aan de openbaredienstverplichtingen, waaronder de minimumcapaciteiten voor goederen- en personenvervoer en de verplichtingen inzake tarieven voor goederen- en personenvervoer.

(1070) De Commissie is daarom van oordeel dat aan de punten 21 tot en met 23 van de DAEB-kaderregeling is voldaan.

7.3.8.1. Nettokosten nodig voor de uitvoering van de openbaredienstverplichtingen

(1071) In punt 24 van de DAEB-kaderregeling wordt bepaald dat de nettokosten die nodig zijn, of die naar verwachting nodig zijn, om de openbaredienstverplichtingen uit te voeren, moeten worden berekend aan de hand van de methode van vermeden kosten, met name in sectoren waarin dit door Uniewetgeving of nationale wetgeving wordt geëist en in andere gevallen waarin dit mogelijk is.

(1072) Hoewel de Commissie van mening is dat de methode van vermeden kosten inderdaad het nauwkeurigst is om de kosten van een openbaredienstverplichting te bepalen, kunnen er volgens punt 27 van de DAEB-kaderregeling gevallen zijn waarin het gebruik van die methode onmogelijk of ongeschikt is. In dergelijke gevallen, en mits een en ander naar behoren wordt onderbouwd, kan de Commissie accepteren dat alternatieve methoden worden gebruikt voor het berekenen van de voor de uitvoering van de openbaredienstverplichtingen noodzakelijke nettokosten, zoals de methode op basis van kostentoerekening.

(1073) In dit geval hebben de Franse autoriteiten de methode op basis van kostentoerekening gebruikt (zie de overwegingen 307 tot en met 309). Volgens Corsica Ferries is dit niet gerechtvaardigd (overwegingen 493 tot en met 498).

(1074) *In de eerste plaats* moet worden opgemerkt dat volgens de DAEB-kaderregeling beide methoden (de methode van vermeden kosten en de methode op basis van kostentoerekening) geldige methoden zijn om het compensatiebedrag te berekenen, mits deze methoden op de juiste manier worden toegepast. Beide methoden zijn gebaseerd op veronderstelde aanvullende of directe inkomsten en kosten als gevolg van de uitvoering van de DAEB en brengen dus vergelijkbare methodologische beperkingen met zich mee, in tegenstelling tot wat Corsica Ferries beweert.

(1075) *In de tweede plaats* moeten bij de methode van vermeden kosten de kosten en inkomsten van de onderneming worden vastgesteld in een hypothetisch scenario waarin er geen sprake is van een DAEB. De activiteiten van Corsica Linea en La Méridionale op de verbindingen tussen Corsica en het vasteland zouden echter niet worden uitgevoerd als er geen sprake was van een DAEB. In het kader van de raadpleging van de exploitanten hebben zij immers verklaard dat zij zonder openbaredienstcontract geen commerciële diensten tussen Corsica en het Franse vasteland zouden aanbieden (overweging 234). In tegenstelling tot wat Corsica Ferries beweert, is de Commissie op basis van de informatie in de overwegingen 817 tot en met 825 en 870 van mening dat de Franse autoriteiten geen kennelijke fout hebben gemaakt door rekening te houden met de verklaringen van Corsica Linea en La Méridionale tijdens de raadpleging van de exploitanten. Er kon dus geen relevant hypothetisch scenario worden toegepast waarin de exploitanten de routes tussen Corsica en het vasteland op commerciële basis zouden exploiteren zonder DAEB, wat betekent dat de methode van vermeden kosten niet kon worden gebruikt.

(1076) Bijgevolg moeten de argumenten van Corsica Ferries (overwegingen 493 tot en met 498) worden afgewezen.

(1077) Volgens de punten 28 en 29 van de DAEB-kaderregeling worden bij de kostentoerekeningsmethode de nettokosten die nodig zijn voor de uitvoering van de openbaredienstverplichtingen berekend als het verschil tussen de kosten en de inkomsten van de dienstverrichter die verband houden met de openbaredienstverplichtingen, zoals gespecificeerd en geraamd in het toewijzingsbesluit. De in aanmerking te nemen kosten omvatten alle kosten die voor het beheer van de DAEB noodzakelijk zijn.

(1078) In punt 31 van de DAEB-kaderregeling is bepaald dat wanneer een onderneming waaraan een DAEB is toegewezen ook activiteiten verricht die buiten de DAEB vallen, de in aanmerking te nemen kosten alle directe kosten kunnen omvatten die nodig zijn voor de uitvoering van de DAEB, plus een passende bijdrage in de indirecte gemeenschappelijke kosten van de DAEB en de andere activiteiten. De kosten die verband houden met activiteiten die buiten de DAEB vallen, omvatten alle directe kosten, plus een passende bijdrage in de gemeenschappelijke kosten. Om de passende bijdrage in de gemeenschappelijke kosten te bepalen, kunnen, voor zover beschikbaar, marktprijzen voor het gebruik van de middelen als referentie worden gehanteerd. Wanneer deze marktprijzen niet beschikbaar zijn, kan de passende bijdrage in de gemeenschappelijke kosten worden bepaald aan de hand van de hoogte van de redelijke ([296]) winst die de onderneming naar verwachting maakt met de activiteiten die buiten de DAEB vallen, of aan de hand van andere methoden wanneer deze geschikter zijn.

(1079) In dit geval verrichten de exploitanten van openbare diensten ook commerciële activiteiten. Daarom moet overeenkomstig punt 31 van de DAEB-kaderregeling worden gecontroleerd of de berekening van het compensatiebedrag is gebaseerd op alle directe kosten die verband houden met de DAEB, plus een passende bijdrage in de indirecte gemeenschappelijke kosten.

(1080) Ter herinnering: in het arrest *BUPA* verklaarde het Hof onder verwijzing naar de noodzaak en de evenredigheid van de compensatie dat *"wegens de discretionaire bevoegdheid waarover de lidstaat beschikt bij de definitie van een taak van algemeen economisch belang en de voorwaarden voor de uitvoering daarvan, de omvang van de controle die de Commissie mag uitoefenen ten aanzien van de noodzaak en de evenredigheid van de compensatie, beperkt blijft tot de kennelijke fout […]"* en *"[…] de controle van de evenredigheid van de compensatie voor de uitvoering van een taak van algemeen economisch belang […] beperkt zich ertoe na te gaan of de voorziene compensatie noodzakelijk is om de betrokken taak van algemeen economisch belang onder economisch aanvaardbare voorwaarden te kunnen uitvoeren […] of, omgekeerd, of de betrokken maatregel kennelijk ongeschikt is om het nagestreefde doel te bereiken […]"*. ([297])

([296]) De redelijke winst wordt vooraf beoordeeld (op basis van de verwachte winst in plaats van de behaalde winst), om de onderneming niet te ontmoedigen om efficiëntiewinsten te maken bij het uitvoeren van activiteiten die buiten de DAEB vallen.

([297]) Arrest van 12 februari 2008, *BUPA*, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, punten 220 en 222.

(1081) Zoals aangegeven in overweging 308, worden de directe kosten van passagiers- en vrachtactiviteiten aan de DAEB toegewezen op basis van het aantal passagiers of het vrachtvolume (in SM) dat de concessiehouders moeten garanderen in het kader van de verplichte capaciteiten die zijn vastgesteld in de DOD-overeenkomsten, terwijl de gemeenschappelijke kosten, die het grootste deel van de exploitatiekosten van de concessiehouders uitmaken, aan de DAEB worden toegewezen op basis van het gedeelte van de capaciteit (uitgedrukt in m^3 volume) dat op het schip is gereserveerd voor de DAEB-activiteiten. Volgens deze berekening kan op alle routes ongeveer [60-75] % van de totale kosten aan de DAEB worden toegewezen (zie tabel 30), met uitzondering van de openbare dienst tussen Marseille en Propriano, waar 100 % van de totale kosten aan de DAEB wordt toegewezen.

(1082) Omdat de dienst van Corsica Linea op de verbinding tussen Marseille en Propriano volledig als DAEB wordt beschouwd, is het gerechtvaardigd om alle kosten aan de DAEB toe te wijzen. Er is immers vastgesteld dat er sprake was van volledig marktfalen op deze verbinding (overwegingen 170 en 239).

(1083) Voor de andere routes betreffen de kosten die rechtstreeks verband houden met vervoersdiensten voor passagiers en goederen slechts enkele kostenposten (circa [10-25] % van de totale kosten per verbinding). Hiervan hebben de exploitanten van openbare diensten ongeveer [0-20] % van de directe kosten van passagiersvervoer en [80-100] % van de directe kosten van goederenvervoer aan de DAEB toegewezen. De Commissie heeft gecontroleerd of deze specifieke verdeelsleutels gerechtvaardigd waren ten opzichte van de DAEB-verplichtingen door de verhouding te berekenen tussen enerzijds het aantal passagiers en het vrachtvolume (in SM) in verband met de DAEB, zoals aangegeven in de DOD-overeenkomsten, en anderzijds het totale aantal passagiers en het vrachtvolume (in SM) zoals vastgesteld in de exploitatieprognose van concessiehouders Corsica Linea en La Méridionale voor elk perceel (bijlage 9). De Commissie heeft vastgesteld dat deze verhouding overeenkomt met de specifieke verdeelsleutels die zijn toegepast op de directe kosten en concludeert derhalve dat deze sleutels gerechtvaardigd zijn.

(1084) Het grootste deel van de kosten (circa [70-90] % van de totale kosten per verbinding) betreft gemeenschappelijke kosten. De exploitanten van openbare diensten hebben ongeveer [60-75] % van deze kosten aan de DAEB toegewezen. Om na te gaan of deze verdeelsleutel gerechtvaardigd is, heeft de Commissie de volgende factoren in aanmerking genomen.

(1085) *In de eerste plaats* merkt de Commissie op dat de verplichtingen in de DOD-overeenkomsten voornamelijk betrekking hebben op goederenvervoer. Tijdens de formele onderzoeksprocedure hebben de Franse autoriteiten gegevens verstrekt over de capaciteit van de gebruikte schepen (in m^3) op de routes van de DOD-overeenkomsten, uitgesplitst naar capaciteit voor goederen- en passagiersvervoer. Op basis daarvan heeft de Commissie vastgesteld dat op de schepen die door Corsica Linea en La Méridionale worden gebruikt gemiddeld 73 % van de totale capaciteit (in m^3) is bestemd voor goederen.

(1086) Omdat de hoeveelheid goederenverkeer aanzienlijk uiteenloopt, zoals beschreven in overweging 976, is de Commissie van mening dat het redelijk is de gemeenschappelijke kosten van een schip toe te wijzen op basis van de vrachtcapaciteit van het schip dat door de exploitant voor de openbare dienst is gereserveerd teneinde op ieder moment aan de vraag te kunnen voldoen (ook tijdens piekperioden, waarin de vrachtcapaciteit van de schepen over het algemeen bijna volledig wordt benut). ([298]) Om deze redenen is het gerechtvaardigd om voor alle verbindingen ongeveer [60-75] % van de gemeenschappelijke kosten aan de DAEB toe te wijzen (ervan uitgaande dat het aantal plaatsen voor medische passagiers, die slechts een klein deel van het zeevervoer van passagiers vertegenwoordigen, verwaarloosbaar is en er hoe dan ook toe zou leiden dat een groter aandeel van de gemeenschappelijke kosten aan de DAEB zou kunnen worden toegewezen).

(1087) Daarnaast merkt de Commissie op dat de verdeelsleutels worden onderworpen aan een controle achteraf, waarbij wordt gekeken naar het daadwerkelijke gebruik van de schepen voor de DAEB en voor de commerciële diensten (overweging 314). Dit betekent dat als er meer commerciële passagiers of commerciële goederen zijn vervoerd dan de verwachte volumes die zijn aangegeven in de exploitatieprognoses (bijlage 9), de verdeelsleutels, en dus het steunbedrag, worden aangepast (terwijl het steunbedrag achteraf niet kan worden verhoogd (overweging 314).

([298]) De Commissie merkt op dat de schepen die Corsica Linea en La Méridionale inzetten op de verbindingen tussen Marseille en Ajaccio, Bastia, L'Île-Rousse en Porto-Vecchio bijna volledig moeten worden gebruikt op het moment dat er veel vraag is (in piekperioden zou ongeveer 90 % van de vrachtcapaciteit van de schepen worden gebruikt).

(1088) *In de tweede plaats* heeft de Commissie gecontroleerd of de toewijzing van de gemeenschappelijke kosten ook als passend kon worden beschouwd gelet op de hoogte van de redelijke winst die de onderneming naar verwachting maakt met activiteiten die buiten de DAEB vallen (d.w.z. commerciële activiteiten). Op basis van de exploitatieprognoses voor elk perceel (bijlage 9) is de Commissie van oordeel dat de verwachte winst uit commerciële diensten niet hoger is dan een redelijke winst. De verwachte winst uit commerciële diensten (gemeten als exploitatiewinst) is relatief laag (gemiddeld […] %) en ligt niet hoger dan de marktbenchmark van 7,8 % die door de Franse autoriteiten is vastgesteld op basis van een onafhankelijke studie waarin de rentabiliteit van een steekproef van vergelijkbare scheepvaartmaatschappijen werd geanalyseerd (overweging 311).

(1089) Gezien het bovenstaande is de Commissie van oordeel dat de door de Franse autoriteiten vastgestelde beginselen voor de toepassing van de kostentoerekeningsmethode geldig zijn en voldoen aan de punten 28 tot en met 31 van de DAEB-kaderregeling. Op grond van deze beginselen kunnen alle directe kosten die nodig zijn om de openbaredienstverplichtingen uit te voeren, plus een passend gedeelte van de indirecte gemeenschappelijke kosten, aan de DAEB worden toegewezen. Bovendien is de Commissie van mening dat de Franse autoriteiten voldoende bewijs hebben verstrekt om aan te tonen dat de specifieke verdeelsleutels niet kennelijk onjuist zijn, gezien het feit dat de toepassing ervan ertoe leidt dat een passend en gerechtvaardigd deel van de indirecte gemeenschappelijke kosten aan de DAEB wordt toegewezen.

(1090) Concluderend stelt de Commissie dat de kostentoerekeningsmethode door de Franse autoriteiten correct is toegepast en dat de beweringen van Corsica Ferries (overwegingen 484 tot en met 491) dat de verdeelsleutels niet objectief zijn en een onevenredig deel van de kosten aan de DAEB-activiteiten zouden toewijzen, moeten worden afgewezen.

7.3.8.2. Inkomsten

(1091) Volgens punt 32 van de DAEB-kaderregeling moet ten minste rekening worden gehouden met alle inkomsten uit de DAEB, zoals gespecificeerd in het toewijzingsbesluit, alsook met buitensporige winsten die voortvloeien uit bijzondere of exclusieve rechten, zelfs indien deze verband houden met andere activiteiten, zoals bepaald in punt 45 van de DAEB-kaderregeling.

(1092) Volgens punt 32 van de DAEB-kaderregeling moeten bij de berekening van de compensatie voor DOD-overeenkomsten de inkomsten in aanmerking worden genomen die rechtstreeks verband houden met de uitvoering van de DAEB (overweging 293). Deze inkomsten zijn opgenomen in bijlage 9 bij de DOD-overeenkomsten (met de exploitatieprognoses van de concessiehouder) en worden berekend aan de hand van de verplichtingen op het gebied van goederen- en passagiersvervoer in de DOD-overeenkomsten, de geldende tarieven en het aantal retourvaarten dat in de DOD-overeenkomsten wordt voorgeschreven.

(1093) In tegenstelling tot wat Corsica Ferries stelt (overwegingen 499 tot en met 502), verleent de openbare dienst de concessiehouders geen exclusieve rechten. Dit betekent dat de winst uit commerciële diensten niet in aanmerking moet worden genomen bij de berekening van de compensatie, zoals bepaald in punt 45 van de DAEB-kaderregeling. Zoals aangegeven in de overwegingen 728 tot en met 988, is de Commissie van mening dat er sprake is van een echte DAEB voor het zeevervoer van passagiers en goederen tussen Marseille en Frankrijk, zoals vastgesteld door de Franse autoriteiten. Bovendien is het andere exploitanten volgens de DOD-overeenkomsten niet verboden om commerciële diensten aan te bieden tussen Marseille en Corsica in het kader van de eenzijdige ODV-regeling. De DOD-overeenkomsten verlenen dus geen exclusieve of bijzondere rechten aan de concessiehouders.

(1094) Tot slot lijkt Corsica Ferries het standpunt van de Commissie met betrekking tot de vraag of de openbaredienstcontracten exclusieve rechten verlenen aan exploitanten van openbare diensten onjuist te interpreteren (overweging 501). Het feit dat de Franse mededingingsraad en de mededingingsautoriteit in het verleden hebben erkend dat delegatiehouders van eerdere openbaredienstcontracten feitelijk exclusieve rechten op de markt genoten, toont evenmin aan dat de DOD-overeenkomsten per definitie bijzondere of uitsluitende rechten toekennen aan de delegatiehouders van DOD-overeenkomsten. In tegenstelling tot wat Corsica Ferries lijkt te impliceren, heeft de Commissie in haar besluit betreffende de staatssteun die in het kader van de DOD-overeenkomsten 2007-2013 werd verleend, bovendien niet geoordeeld dat de DOD-overeenkomsten de delegatiehouders bijzondere of exclusieve rechten verleenden ([299]).

([299]) Besluit 2013/435/EU.

(1095) Hoe dan ook wordt in punt 45 van de DAEB-kaderregeling alleen het beginsel vermeld dat rekening moet worden gehouden met buitensporige winsten die voortvloeien uit bijzondere of uitsluitende rechten, zelfs wanneer deze verband houden met andere activiteiten, in het geval dat er exclusieve rechten worden toegekend aan de exploitant van een openbare dienst. Zoals vermeld in overweging 1088 is de verwachte winst uit commerciële diensten echter niet hoger dan een redelijke winst.

(1096) Tot slot kunnen exploitanten van openbare diensten, zoals vermeld in artikel 32 van de DOD-overeenkomsten (overweging 296), niet vrij beschikken over de winst die zij genereren met activiteiten buiten de DAEB. Zij moeten deze winst herinvesteren om de milieudoelstellingen van de DAEB te realiseren. Ongebruikte overschotten worden bij afloop van de overeenkomst volledig aan de delegatiegever terugbetaald. Zelfs als de DOD-overeenkomsten al exclusieve rechten aan de concessiehouders zouden hebben verleend (wat niet het geval is) en zelfs als deze exclusieve rechten tot een buitensporige winst zouden hebben geleid (wat ook niet het geval is), is de benadering van de Franse autoriteiten dus in overeenstemming met punt 46 van de DAEB-kaderregeling, waarin is bepaald dat de commerciële winst geheel of gedeeltelijk moet worden toegewezen aan de financiering van de DAEB. Dit wordt gewaarborgd door de verplichtingen in artikel 32 van de DOD-overeenkomsten.

7.3.8.3. Redelijke winst

(1097) De bepalingen inzake redelijke winst zijn uiteengezet in de punten 33 tot en met 38 van de DAEB-kaderregeling.

(1098) In punt 33 wordt redelijke winst gedefinieerd als het rendement op kapitaal dat zou worden verlangd door een gemiddelde onderneming die afweegt of zij de DAEB al dan niet moet verrichten gedurende de hele periode waarvoor zij met het beheer van die dienst zou worden belast, rekening houdende met de omvang van het risico. De omvang van het risico hangt af van de sector, het soort dienst en de kenmerken van het compensatiemechanisme. In punt 34 wordt echter aangegeven dat om te bepalen wat als redelijke winst geldt, in naar behoren gemotiveerde omstandigheden ook van andere winstgevendheidsindicatoren dan het rendement op kapitaal kan worden gebruikgemaakt, zoals het gemiddelde rendement op eigen vermogen gedurende de periode waarvoor de onderneming met het beheer van de dienst van algemeen economisch belang wordt belast, de Return on Capital Employed, de gemiddelde Return on Assets of de Return on Sales.

(1099) In punt 35 van de DAEB-kaderregeling wordt vermeld dat ongeacht de gekozen indicator, de lidstaat de Commissie het nodige bewijsmateriaal verschaft dat de winstprognose niet hoger uitkomt dan hetgeen zou worden verlangd door een gemiddelde onderneming die onderzoekt of zij de dienst moet verrichten, door bijvoorbeeld ter vergelijking het rendement te geven dat wordt behaald met vergelijkbare soorten dienstcontracten die in concurrerende omstandigheden worden toegewezen.

(1100) Zoals vermeld in overweging 310, wordt in artikel 39 van de DOD-overeenkomsten bepaald dat de redelijke winst overeenkomt met de verhouding tussen het courante resultaat vóór aftrek van rente en belastingen, en de omzet uit DAEB-activiteiten inclusief de compensatie, zoals beschreven in bijlage 9 (de exploitatiewinst). Voor elke route mag de redelijke winst gedurende de gehele looptijd van de overeenkomst niet meer dan 2,13 % bedragen.

(1101) Deze maximale winst is gebaseerd op de financiële voorstellen van de delegatiehouders van de DOD-overeenkomsten (bijlage 9) en is door de Franse autoriteiten vergeleken met de gemiddelde exploitatiewinst van andere scheepsvaartmaatschappijen in Europa (overweging 311). Volgens de contractuele bepalingen inzake redelijke winst mag het maximale winstpercentage in geen geval naar boven worden bijgesteld, behalve in geval van verstoring van de markt en indien een verdere onafhankelijke studie een herziening van het percentage rechtvaardigt.

(1102) De Commissie merkt allereerst op dat de exploitatiewinst, in plaats van het rendement op kapitaal, in dit geval een redelijke en naar behoren gemotiveerde indicator is voor de raming van de winst.

(1103) In de DAEB-kaderregeling wordt het rendement op kapitaal gedefinieerd als het interne rendement van een onderneming op haar geïnvesteerde kapitaal gedurende de looptijd van het project. De Franse autoriteiten hebben uitgelegd dat het in dit geval niet mogelijk is om het rendement op kapitaal te berekenen voor scheepsvaartmaatschappijen die schepen leasen of charteren, omdat er geen initiële investering is voor de specifieke diensten in het kader van de DOD-overeenkomsten. De Commissie merkt voorts op dat in eerdere DAEB-besluiten ook gebruik is gemaakt van boekhoudkundige gegevens (bijv. de exploitatiewinst) om de redelijke winst te ramen ([300]).

(1104) Corsica Ferries betwist de berekening van de redelijke winst op basis van de courante inkomsten vóór aftrek van belastingen (of exploitatiewinst), omdat de gegevens met betrekking tot de kosten van de DAEB niet eenvoudig zijn op te maken uit de winst-en-verliesrekening van de begunstigden, maar hiervoor juist een twijfelachtige toewijzing van de verschillende kostenposten tussen DAEB- en niet-DAEB-activiteiten is vereist (overweging 504). De Commissie merkt echter op dat DAEB-exploitanten een gedetailleerde uitsplitsing van hun geraamde en werkelijke kosten moeten verstrekken in bijlage 9. Bovendien is de Commissie van mening dat de beginselen van de kostentoerekening en de specifieke verdeelsleutels (in bijlage 9) om de kosten te ramen die verband houden met de DAEB, gerechtvaardigd en redelijk zijn, zoals uiteengezet in de overwegingen 1079 tot en met 1089.

(1105) Bovendien is een vergelijkende studie een geschikte methode om de redelijke winst te ramen, zoals aangegeven in het inleidingsbesluit ([301]). De Commissie merkt ook op dat Corsica Ferries de relevantie van de resultaten van dit marktonderzoek niet heeft betwist in haar opmerkingen.

(1106) Gezien het feit dat in de DOD-overeenkomsten een maximale winst van 2,13 % is opgenomen (wat aanzienlijk lager is dan de winst die werd geraamd in de vergelijkende studie in opdracht van de Franse autoriteiten) en dit winstbedrag in beginsel niet achteraf kan worden verhoogd, is de Commissie van mening dat de winst die in de DOD-overeenkomsten is vastgesteld niet hoger is dan een redelijke winst en dat de DOD-overeenkomsten derhalve voldoen aan de punten 33 tot en met 38 van de DAEB-kaderregeling.

7.3.8.4. Doelmatigheidsprikkels

(1107) Volgens punt 39 van de DAEB-kaderregeling nemen de lidstaten bij het uitwerken van de compensatiemethode ook prikkels op, met het oog op een doelmatige verrichting van een DAEB van hoge kwaliteit, tenzij zij naar behoren kunnen verantwoorden dat het niet doenbaar of passend is om dat te doen.

(1108) Volgens de punten 40 en 41 beschikken de lidstaten over een beoordelingsmarge ten aanzien van de vorm van dergelijke prikkels. In de punten 42 en 43 is echter bepaald dat elk mechanisme om doelmatigheid te stimuleren, gebaseerd moet zijn op objectieve en meetbare criteria die zijn vastgesteld in het toewijzingsbesluit en zijn onderworpen aan een transparante evaluatie achteraf, uitgevoerd door een entiteit die onafhankelijk is van de dienstverrichter van de DAEB. Bovendien mag het behalen van efficiëntiewinsten niet ten koste gaan van de kwaliteit van de dienstverlening en moeten daarbij de normen uit de Uniewetgeving in acht worden genomen.

(1109) Zoals uiteengezet in overweging 302, is het efficiëntiemechanisme dat van toepassing is op de compensatie van de exploitatiekosten uiteengezet in artikel 35.3 van de DOD-overeenkomsten. In de praktijk is het efficiëntiemechanisme verwerkt in de indexering van de compensatie van de exploitatiekosten, omdat het compensatiebedrag minder stijgt dan de werkelijke inflatie. Bovendien moet het werkelijke compensatiebedrag volgens artikel 35.4 van de DOD-overeenkomsten worden betaald op basis van het jaarlijkse verslag dat de dienstverrichters bij het OTC indienen. Volgens artikel 46 van de DOD-overeenkomsten bevat het jaarlijkse verslag de geactualiseerde

([300]) Zie bijvoorbeeld Besluit 2012/321/EU van de Commissie van 25 januari 2012 in de zaak SA.14588 (C 20/09)— ten uitvoer gelegd door België ten gunste van De Post — La Poste (nu bpost) (PB L 170 van 29.6.2012, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/321/oj); het besluit van 1 augustus 2014 in de zaak SA.35608 — Hellenic Post — Compensatiefonds voor de financiering van de universele postdienst (PB C 348 van 3.10.2014, blz. 48); en het besluit van 29 januari 2016 in de zaak SA.41702 — Ierland — Risico-egalisatieregeling (PB C 104 van 18.3.2016, blz. 2).

([301]) Deze methode is toegepast in Besluit (EU) 2022/348 van de Commissie van 17 juni 2021 betreffende de maatregelen SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) door Italië en de regio Toscane ten uitvoer gelegd ten faveure van Toremar en de overnemer Moby (PB L 64 van 2.3.2022, blz. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/348/oj).

exploitatierekening met dezelfde indeling als de exploitatieprognose (bijlage 9), rekening houdend met de indexering van de kosten, plus een vergelijking en toelichting van de discrepanties tussen de werkelijke en geraamde kosten en opbrengsten. Volgens de Franse autoriteiten wordt de evaluatie uitgevoerd door een onafhankelijke accountant, die door het OTC wordt geselecteerd middels een concurrerende biedprocedure. Het werkelijke compensatiebedrag is dus gebaseerd op een transparante evaluatie achteraf, uitgevoerd door een entiteit die onafhankelijk is van de DAEB-verrichter.

(1110) Voorts merkt de Commissie op dat er ook bepaalde doelmatigheidsprikkels zijn opgenomen in het mechanisme om het compensatiebedrag achteraf te evalueren, zoals bepaald in artikel 35.1 van de delegatieovereenkomst. In artikel 35.1 van de DOD-overeenkomsten wordt bepaald dat in geval van overcompensatie (waaronder wanneer capaciteit op schepen die is gereserveerd voor de DAEB wordt gebruikt voor commerciële diensten), de concessiehouders de helft van de te veel betaalde compensatie mogen inhouden, tot maximaal 5 % van de compensatie. Het feit dat de DAEB-exploitanten in voorkomend geval een deel van de overcompensatie mogen inhouden, stimuleert de exploitanten van openbare diensten om de capaciteit van het schip zo efficiënt mogelijk te benutten. Hierdoor wordt met name gestimuleerd dat capaciteit die in beginsel voor de DAEB was gereserveerd en die anders onbenut zou blijven, wordt ingezet voor commerciële diensten, waardoor de kosten van de DAEB dalen.

(1111) Gezien het bovenstaande is de Commissie van oordeel dat aan de punten 40 tot en met 43 van de DAEB-kaderregeling is voldaan.

(1112) Corsica Ferries voert aan dat het efficiëntiemechanisme, zoals vermeld in artikel 35.3 van de DOD-overeenkomsten, niet voldoet aan zijn doelstelling omdat de berekeningsformule in artikel 35.3 van de DOD-overeenkomsten kennelijk onjuist is (overwegingen 512 en 513). Corsica Ferries stelt met name dat de indexeringsformule ertoe leidt dat aan de delegatiehouders een overheidscompensatie wordt toegekend, waarvan het geïndexeerde bedrag te hoog is ten opzichte van de inflatie. De Commissie is echter van mening dat deze bewering ongegrond is.

(1113) Zoals de Franse autoriteiten hebben uitgelegd, zijn de waarden in de exploitatieprognose van de concessiehouders (bijlage 9) voor elk perceel gebaseerd op de nominale waarden voor 2023. Het nominale bedrag van de compensatie voor de exploitatiekosten wordt elk jaar geactualiseerd om de werkelijke waarden (na inflatiecorrectie) te berekenen, op basis van de formule in artikel 35.3 van de DOD-overeenkomsten. De formule in artikel 35.3 van de DOD-overeenkomsten zorgt er echter voor dat de daadwerkelijk betaalde compensatie in een jaar minder stijgt dan de inflatie.

(1114) Op basis van het bovenstaande concludeert de Commissie dat is voldaan aan de vereisten voor het efficiëntiemechanisme in de punten 39 tot en met 43 van de DAEB-kaderregeling en dat de bewering van Corsica Ferries ongegrond is.

7.3.8.5. Bepalingen met betrekking tot ondernemingen die werkzaam zijn buiten het toepassingsgebied van de dienst van algemeen economisch belang of die meerdere diensten van algemeen economisch belang verrichten

(1115) Volgens punt 44 van de DAEB-kaderregeling moeten de kosten en inkomsten die met de DAEB verband houden, en die welke met de andere diensten verband houden, overeenkomstig de in punt 31 uiteengezette beginselen in de interne boekhouding gescheiden worden aangegeven wanneer een onderneming activiteiten verricht die zowel binnen als buiten het toepassingsgebied van de DAEB vallen. Wanneer een onderneming met het beheer van verscheidene diensten van algemeen economisch belang is belast, omdat het toewijzende overheidsorgaan of de aard van de DAEB verschilt, moet in de interne boekhouding van de onderneming kunnen worden nagegaan of er op het niveau van elk van de diensten van algemeen economisch belang overcompensatie heeft plaatsgevonden.

(1116) Zoals vermeld in overweging 293, moeten volgens artikel 30 van de DOD-overeenkomsten de kosten en opbrengsten die verband houden met de DAEB en die welke met de andere diensten verband houden, afzonderlijk worden vermeld in de interne boekhouding van de delegatiehouder. Hierbij wordt gebruikgemaakt van verdeelsleutels voor de toewijzing van directe kosten die nodig zijn voor de uitvoering van de DAEB, plus een passende bijdrage in de indirecte gemeenschappelijke kosten van de DAEB en de commerciële activiteiten. De Commissie merkt op dat in bijlage 9 bij de DOD-overeenkomsten de verdeelsleutels voor elk van de kostenposten van de delegatiehouders worden vermeld. Daarnaast wordt in artikel 46 van de DOD-overeenkomsten bepaald dat de delegatiehouders elk jaar een jaarlijks activiteitenverslag moeten opstellen (inclusief een geactualiseerde versie van bijlage 9) waarin de werkelijke opbrengsten en kosten van de DAEB en de commerciële activiteiten afzonderlijk worden vermeld. Dit verslag wordt door het OTC onderzocht.

(1117) De Commissie is derhalve van oordeel dat aan punt 44 van de DAEB-kaderregeling is voldaan.

7.3.8.6. Overcompensatie

(1118) Volgens punt 49 van de DAEB-kaderregeling moeten de lidstaten voorkomen dat ondernemingen een compensatie ontvangen die hoger is dan het bedrag dat overeenkomstig de daarin vastgestelde vereisten is bepaald. Zij verschaffen daarvan bewijsmateriaal op verzoek van de Commissie. Zij voeren regelmatige controles uit, of laten deze uitvoeren, aan het einde van de periode waarvoor de onderneming met het beheer van de dienst van algemeen economisch belang is belast, en, in ieder geval, met tussenpozen van maximaal drie jaar.

(1119) Zoals beschreven in de overwegingen 312 tot en met 317, wordt het compensatiebedrag dat aan de delegatiehouders is betaald jaarlijks achteraf door de Franse autoriteiten gecontroleerd om na te gaan of er geen sprake is van overcompensatie als gevolg van het daadwerkelijke gebruik van de schepen.

(1120) Allereerst moet worden opgemerkt dat het vooraf berekende compensatiebedrag voor elk perceel in de exploitatieprognose (bijlage 9) is gebaseerd op het minimumaantal jaarlijkse retourvaarten (basisverkeer) dat is vereist in het kader van de DAEB (dus inclusief herprogrammeerbare retourvaarten, maar exclusief extra retourvaarten).

(1121) Voor het basisverkeer wordt de compensatie berekend op basis van verdeelsleutels die gedurende de gehele looptijd van het contract vaststaan (overweging 307), behalve wanneer uit de controle achteraf een discrepantie blijkt tussen de verdeelsleutel in bijlage 9 en de verdeelsleutel die voortkomt uit de daadwerkelijke exploitatie van de DAEB. Dankzij dit mechanisme kan het bedrag van de compensatie voor exploitatie-, investerings- en brandstofkosten indien nodig achteraf worden verlaagd, in overeenstemming met het daadwerkelijke gebruik van de schepen. Dit betekent dat de verdeelsleutels in bijlage 9, en dus de compensatie, worden aangepast indien voor DAEB-activiteiten gereserveerde capaciteit op het schip in werkelijkheid voor de commerciële dienst wordt gebruikt.

(1122) Bovendien worden niet-uitgevoerde overtochten niet gecompenseerd (overweging 315).

(1123) Het OTC controleert de berekening van de compensatie achteraf op basis van het jaarlijkse verslag van de concessiehouders. Dit verslag bevat de geactualiseerde exploitatierekening met dezelfde indeling als de exploitatieprognose (bijlage 9), plus een vergelijking en toelichting van de discrepanties tussen de werkelijke en geraamde kosten en opbrengsten. De delegatiehouder doet een terugbetaling aan de CdC indien er sprake is van een verschil tussen het compensatiebedrag dat voortvloeit uit de exploitatieprognose en het bedrag dat voortvloeit uit de geactualiseerde exploitatierekening.

(1124) Voor extra retourvaarten worden alle kosten aan de DAEB toegewezen. Zoals aangegeven in overweging 306, wordt in artikel 38.1 van de DOD-overeenkomsten bepaald dat de compensatie voor een eventuele extra retourvaart het laagste bedrag is van i) het verwachte compensatiebedrag per retourvaart zoals vermeld in bijlage 9 (exploitatieprognose) en ii) het bedrag dat voortvloeit uit de geactualiseerde exploitatierekening, waarin de werkelijke nettokosten voor het uitvoeren van een extra retourvaart zijn opgenomen en dat deel uitmaakt van het jaarlijkse verslag. De Commissie meent dat dit een redelijke aanpak is om overcompensatie te voorkomen.

(1125) Op basis van het bovenstaande is de Commissie van mening dat de Franse autoriteiten een passende aanpak hebben gehanteerd om het risico op overcompensatie uit te sluiten.

(1126) Volgens artikel 35.1 van de DOD-overeenkomsten mogen de concessiehouders de helft van een eventuele te veel betaalde compensatie inhouden tot maximaal 5 % van de compensatie. Corsica Ferries stelt dat dit tot overcompensatie zou leiden (overweging 505).

(1127) De Commissie meent dat deze bewering moeten worden afgewezen. Zoals aangegeven in overweging 1110, stimuleert het feit dat de DAEB-exploitanten in voorkomend geval een deel van de overcompensatie mogen inhouden de exploitanten van openbare diensten om de capaciteit van het schip zo efficiënt mogelijk te benutten. Een retourvaart kan alleen door het OTC worden geannuleerd in geval van overmacht of onvoorziene gebeurtenissen, in overleg met de concessiehouders (overweging 291). Daarom kan het feit dat de begunstigden van de steunmaatregelen niet ten minste worden gecompenseerd voor de vaste kosten van een geannuleerde retourvaart, als tamelijk prudent worden beschouwd. Daarbij is het bedrag dat de exploitanten van openbare diensten in geval van overcompensatie mogen inhouden, sowieso beperkt tot 5 % van de compensatie.

(1128) Zoals uiteengezet in de overwegingen 503 tot en met 511, voert Corsica Ferries aanvullende argumenten aan om aan te tonen dat de bepalingen in de DOD-overeenkomsten ontoereikend zijn om elk risico op overcompensatie uit te sluiten. Die argumenten moeten worden afgewezen.

(1129) *In de eerste plaats* wijst Corsica Ferries erop dat de winst die verband houdt met commerciële activiteiten volgens de DAEB-kaderregeling alleen in aanmerking moet worden genomen bij de berekening van het compensatiebedrag indien de DAEB de exploitanten bijzondere of uitsluitende rechten verleent en deze winst hoger is dan een redelijke winst. Zoals uiteengezet in de overwegingen 1016 tot en met 1096, is in dit geval echter niet vastgesteld dat er sprake is van deze twee omstandigheden.

(1130) *Ten tweede* zijn de toegepaste verdeelsleutels voor de kostentoerekening objectief en voldoende gerechtvaardigd om het risico op overcompensatie voor de uitvoering van de DAEB tot een minimum te beperken, zoals uiteengezet in de overwegingen 1079 tot en met 1089.

(1131) *Ten derde* is het begrip *"sleutel die voortvloeit uit de exploitatie"* expliciet en moet dit worden opgevat in het licht van de algemene beginselen van kostentoerekening die door de Franse autoriteiten zijn vastgesteld en aan de inschrijvers zijn voorgelegd in het kader van de aanbestedingsprocedure van de DOD-overeenkomsten (overweging 308). Het begrip wordt in artikel 35.1 en 37.1 van de DOD-overeenkomsten in ieder geval nader omschreven als *"een verdeelsleutel die zou voortvloeien uit de daadwerkelijke exploitatie (werkelijke kosten en opbrengsten, werkelijke exploitatie van de schepen enz.)"*.

(1132) *Ten vierde* vormt de commerciële winst die door de begunstigden van de steunmaatregelen wordt gegenereerd en die volgens artikel 32 van de DOD-overeenkomsten (overweging 296) moet worden geherinvesteerd om de milieudoelstellingen van de DAEB te realiseren, geen onrechtmatige investeringssteun, in tegenstelling tot wat Corsica Ferries beweert. Ten eerste vormen commerciële winsten geen staatsmiddelen. Ten tweede zijn de verdeelsleutels voor de kostentoerekening duidelijk vastgesteld, zoals hierboven vermeld, waardoor een mogelijke kruissubsidiëring van investeringen die met commerciële winsten zijn gefinancierd, kan worden uitgesloten.

(1133) Tot slot moet ook het argument van Corsica Ferries worden verworpen waarin zij stelt dat de delegatiehouders na afloop van de DOD-overeenkomsten profiteren van een stille reserve op de schepen, die het gevolg is van het feit dat de afschrijvings- en leasingkosten die middels de FCI worden gecompenseerd hoger zijn dan de economische waardevermindering van de schepen in dezelfde periode. Hoewel de Commissie erkent dat er in bepaalde gevallen een verschil kan bestaan tussen de economische levensduur van activa en de periode waarin ze door een onderneming worden afgeschreven, is het niet kennelijk onjuist om voor de berekening van het bedrag van de compensatie, zoals in dit geval, gebruik te maken van de afschrijvingstermijn die voortvloeit uit dezelfde beginselen die de onderneming voor boekhoudkundige doeleinden hanteert en die in overeenstemming zijn met de praktijken in de scheepvaartsector.

(1134) De Franse autoriteiten hebben tijdens de formele onderzoeksprocedure bevestigd dat in de definitieve versie van bijlage 9 gebruik is gemaakt van de lineaire methode om de afschrijving van schepen te berekenen. Daarbij is de afschrijvingsperiode door de gegadigden vastgesteld op basis van de levensduur van een schip in de sector van het zeevervoer van goederen en passagiers. Deze levensduur bedraagt gemiddeld dertig jaar.

7.3.8.7. Conclusie over de hoogte van de compensatie

(1135) Op basis van de overwegingen 1071 tot en met 1133 is de Commissie van oordeel dat de Franse autoriteiten hebben voldaan aan de voorwaarden van punt 2.8 van de DAEB-kaderregeling met betrekking tot het compensatiebedrag. Dit punt heeft onder meer betrekking op de nettokosten, de kostentoerekeningsmethode, redelijke winst, doelmatigheidsprikkels en overcompensatie.

7.3.9. *Verdere voorwaarden die nodig kunnen zijn om te garanderen dat de ontwikkeling van het handelsverkeer niet wordt beïnvloed in een mate die strijdig is met het belang van de Unie*

(1136) Volgens punt 51 van de DAEB-kaderregeling zijn de voorwaarden die worden uiteengezet in de punten 2.1 tot en met 2.8 van de DAEB-kaderregeling doorgaans voldoende om te garanderen dat de steun de mededinging niet verstoort in een mate die strijdig is met het belang van de Unie.

(1137) Volgens punt 52 van de DAEB-kaderregeling is het evenwel denkbaar dat er, in sommige uitzonderlijke omstandigheden, voor ernstige concurrentieverstoringen op de interne markt geen oplossing komt en dat de steun de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt, zodanig verandert dat het belang van de Unie daardoor wordt geschaad. In dat geval onderzoekt de Commissie overeenkomstig punt 53 van de DAEB-kaderregeling of het mogelijk is dergelijke verstoringen te beperken door voorwaarden aan de lidstaat op te leggen of toezeggingen van de lidstaat te eisen.

(1138) Volgens punt 54 van de DAEB-kaderregeling zou het slechts in uitzonderlijke omstandigheden moeten voorkomen dat zich ernstige verstoringen van de mededinging voordoen die strijdig zijn met het belang van de Unie. De Commissie moet haar aandacht toespitsen op de gevallen van verstoring waar de steun significant ongunstige effecten heeft voor andere lidstaten en voor het functioneren van de interne markt, bijvoorbeeld omdat ondernemingen in belangrijke economische sectoren de mogelijkheid wordt ontzegd om voor hun activiteiten de schaalgrootte te bereiken die nodig is om doelmatig te kunnen opereren.

(1139) In de punten 55 tot en met 59 van de DAEB-kaderregeling worden vijf situaties beschreven waarin de Commissie een diepgaande analyse van verstoringen van de mededinging moet uitvoeren, zoals bepaald in punt 52 van de DAEB-kaderregeling.

(1140) In punt 55 van de DAEB-kaderregeling is bepaald dat dergelijke verstoringen zich bijvoorbeeld kunnen voordoen wanneer een DAEB wordt toegewezen met een looptijd die niet kan worden gerechtvaardigd op basis van objectieve criteria (zoals de behoefte om niet-overdraagbare vaste activa af te schrijven) of een reeks taken bundelt (die meestal even goed afzonderlijk had kunnen worden toegewezen zonder dat maatschappelijke baten verloren gaan en zonder extra kosten in termen van doelmatigheid en doeltreffendheid van de dienstverlening). In dat geval zou de Commissie onderzoeken of dezelfde openbare dienst niet even goed op een minder verstorende wijze kan worden verricht, bijvoorbeeld doordat een onderneming wordt belast met een dienst van algemeen economisch belang die beperkter is in termen van looptijd of toepassingsbereik, of door middel van afzonderlijke toewijzingen.

(1141) In dit geval is de Commissie van mening dat de looptijd van het toewijzingsbesluit gerechtvaardigd is op basis van objectieve criteria (punt 7.3.4). Bovendien vervullen de DOD-overeenkomsten een duidelijk vastgestelde behoefte aan openbare diensten en zijn de openbaredienstverplichtingen evenredig om aan die behoeften te voldoen. Het toepassingsbereik van de DOD-overeenkomsten had dus niet verder beperkt kunnen worden. Tot slot hebben de Franse autoriteiten gebruikgemaakt van afzonderlijke openbaredienstcontracten voor elke zeeverbinding waarvoor een vastgestelde behoefte aan openbare diensten voor goederen- en personenvervoer bestond. Er is dus voorzien in afzonderlijke toewijzingen. Daarom is het in dit geval niet nodig om op basis van punt 55 van de DAEB-kaderregeling een diepgaande analyse van verstoringen van de mededinging uit te voeren.

(1142) Volgens punt 56 van de DAEB-kaderregeling kan een nadere beoordeling ook noodzakelijk zijn wanneer de lidstaat een openbaredienstverrichter, zonder een aanbestedingsprocedure, belast met het beheer van een DAEB op een niet-gereserveerde markt waar sterk vergelijkbare diensten al worden verricht of waar de verwachting is dat deze daar in de nabije toekomst zullen worden verricht bij gebreke van de DAEB. Die ongunstige gevolgen voor de ontwikkeling van het handelsverkeer kan meer uitgesproken zijn wanneer de dienst van algemeen economisch belang zal worden aangeboden tegen een tarief dat onder de kosten ligt van een daadwerkelijke of potentiële dienstverrichter, zodat de markt dreigt te worden afgeschermd. De Commissie kan dus, weliswaar met respect voor de ruime beoordelingsruimte van de lidstaat om de DAEB te omschrijven, aanpassingen verlangen, bijvoorbeeld bij de toewijzing van de steun, wanneer zij redelijkerwijs kan aantonen dat het mogelijk is dezelfde DAEB te verrichten tegen voor de gebruikers gelijkwaardige prijsvoorwaarden, op een minder verstorende wijze en tegen een lagere kostprijs voor de staat.

(1143) De Commissie merkt op dat de Franse autoriteiten de DOD-overeenkomsten in dit geval niet zonder openbare aanbesteding hebben gegund. Bijgevolg is punt 56 van de DAEB-kaderregeling hier niet van toepassing. De Commissie is hoe dan ook van mening dat de Franse autoriteiten duidelijk verschillende behoeften aan openbare diensten hebben vastgesteld voor de verbindingen tussen Corsica en de haven van Marseille die niet door vergelijkbare commerciële diensten van/naar de havens van Toulon/Nice konden worden vervuld. Zij hebben ook vastgesteld dat er geen alternatieve aanpak beschikbaar was die de mededinging minder zou verstoren tegen een lagere kostprijs voor de staat. Daarom is het in dit geval niet nodig om op basis van punt 55 van de DAEB-kaderregeling een diepgaande analyse van verstoringen van de mededinging uit te voeren.

(1144) De Commissie merkt ook op dat de DOD-overeenkomsten voornamelijk betrekking hebben op niet-aangedreven zeevervoersdiensten van goederen. Er wordt niet betwist dat er sprake was van volledig marktfalen tussen Corsica en het Franse vasteland, en dat alleen de haven van Marseille over voldoende capaciteit beschikt om dit verkeer te verwerken.

(1145) De Commissie merkt ook op dat Frankrijk slechts voor 20 % van de totale vraag naar aangedreven goederenvervoer en 4 % van de totale vraag naar goederenvervoer heeft vastgesteld dat er sprake is van gedeeltelijke substitueerbaarheid van de havens van Toulon en Marseille ([302]). Gezien dit beperkte volume is de verstoring van de markt minimaal en heeft zij geen echt effect op de mededinging.

(1146) Met de DOD-overeenkomst voor de verbinding Marseille-Propriano, die ook passagiersvervoer omvat, wordt eveneens voldaan aan een behoefte die voorkomt uit volledig marktfalen voor de scheepvaartverbinding met Propriano. De DOD-overeenkomst kan derhalve niet leiden tot afscherming of beperking van de markt, of tot discriminerende steunmaatregelen in de zin van de DAEB-kaderregeling en de cabotageverordening.

(1147) Bovendien beschikt de haven van Marseille over voldoende capaciteit om een exploitant, zoals Corsica Ferries, in staat te stellen het aanbod vanuit die haven te ontwikkelen. De informatie die tijdens de formele onderzoeksprocedure aan de Commissie is voorgelegd, leidt geenszins tot een andere conclusie.

(1148) Volgens punt 57 is nader onderzoek ook raadzaam wanneer aan de belasting met een dienstverplichting bijzondere of uitsluitende rechten zijn verbonden die de mededinging op de interne markt zodanig beperken dat het belang van de Unie daardoor wordt geschaad.

(1149) In dit geval meent de Commissie dat er geen bijzondere of uitsluitende rechten worden verleend middels de DOD-overeenkomsten. Bijgevolg is punt 57 niet van toepassing op de onderhavige zaak.

(1150) Volgens punt 58 moet de Commissie ook aandacht besteden aan situaties waarin de onderneming dankzij de steun infrastructuur kan uitbouwen of gebruiken die niet repliceerbaar is, en daardoor de mogelijkheid krijgt tot afscherming van de markt waarop de DAEB wordt verricht, of op aanverwante relevante markten.

(1151) In dit geval is de Commissie van mening dat de DOD-overeenkomsten geen betrekking hebben op niet-repliceerbare infrastructuur en dat de financiering de concessiehouders evenmin in staat stelt om dergelijke infrastructuur uit te bouwen of te gebruiken. Punt 58 is dus niet van toepassing op de onderhavige zaak.

(1152) Tot slot wordt in punt 59 bepaald dat indien de concurrentieverstoringen een gevolg zijn van het feit dat de belasting met de DAEB de daadwerkelijke handhaving van Uniewetgeving om het goede functioneren van de interne markt te waarborgen, verhindert, de Commissie moet nagaan of de openbare dienst even goed, op een minder verstorende wijze kan worden verricht, door bijvoorbeeld de sectorale Uniewetgeving onverkort toe te passen.

(1153) In dit geval merkt de Commissie op dat de DOD-overeenkomsten geen afbreuk doen aan de daadwerkelijke handhaving van geldende wetgeving, omdat de Franse autoriteiten de beginselen van de geldende sectorale wetgeving (de cabotageverordening) strikt in acht hebben genomen.

(1154) Daarom is het in dit geval niet nodig om op basis van punt 55 van de DAEB-kaderregeling een diepgaande analyse van verstoringen van de mededinging uit te voeren.

([302]) De vraag naar goederenvervoer is geraamd op basis van historische gegevens (overweging 224), waaruit blijkt dat aangedreven goederenvervoer slechts circa 20 % uitmaakte van het totale goederenvervoer tussen Marseille en Corsica in de periode 2016-2020 (overweging 54). Omdat Marseille en Toulon als substitueerbaar worden beschouwd voor 20 % van de vraag naar aangedreven goederenvervoer, worden Marseille en Toulon voor slechts 4 % van de totale vraag naar goederenvervoer als substitueerbaar beschouwd.

7.3.10. *Vereisten voor de bekendmaking van bepaalde informatie met betrekking tot de DAEB*

(1155) In punt 60 van de DAEB-kaderregeling is bepaald: "Voor iedere compensatie voor een dienst van algemeen economisch belang die binnen het toepassingsbereik van deze mededeling valt, maakt de betrokken lidstaat de volgende gegevens op internet of met een andere passend middel bekend:

— de uitkomsten van de in punt 14 bedoelde publieke raadpleging of andere passende instrumenten;

— de inhoud en de duur van de openbaredienstverplichtingen;

— de betrokken onderneming en, in voorkomend geval, het betrokken grondgebied;

— de bedragen die de onderneming jaarlijks aan steun ontvangt.".

(1156) De Commissie merkt op dat de Franse autoriteiten de vereiste informatie uit punt 60 van de DAEB-kaderregeling in dit geval hebben bekendgemaakt ([303]), met uitzondering van de bedragen die de begunstigden jaarlijks aan steun ontvangen. Deze bedragen worden bekendgemaakt nadat die informatie is gecontroleerd.

(1157) De Commissie is daarom van oordeel dat aan de voorwaarden van punt 60 van de DAEB-kaderregeling is voldaan.

7.3.11. *Conclusie over de verenigbaarheid van de maatregelen*

(1158) Op basis van het bovenstaande concludeert de Commissie dat de maatregelen in overeenstemming zijn met de DAEB-kaderregeling en de cabotageverordening. De DOD-overeenkomsten zijn dus verenigbaar met de interne markt.

8. **CONCLUSIES**

(1159) De Commissie stelt vast dat Frankrijk in strijd met artikel 108, lid 3, VWEU onrechtmatig uitvoering heeft gegeven aan de DOD-overeenkomsten, die staatssteun vormen in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU. De DOD-overeenkomsten zijn echter wel verenigbaar met de interne markt.

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

1. De financiële compensatie die Frankrijk aan Corsica Linea en La Méridionale (afzonderlijk of gezamenlijk) heeft toegekend in het kader van de vijf openbaredienstcontracten voor de scheepvaartverbinding tussen Corsica en de haven van Marseille voor de periode 2023-2030, voor een totaalbedrag van 853,6 miljoen EUR, vormt staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

2. De in lid 1 bedoelde staatssteun die door Frankrijk onrechtmatig ten uitvoer is gelegd overeenkomstig artikel 108, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, is verenigbaar met de interne markt in de zin van artikel 106, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

([303]) Zie de volgende link voor de resultaten van de openbare raadplegingen: 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 (geraadpleegd op 18 oktober 2024) en de volgende link voor de andere punten: https://www.isula.corsica/assemblea/docs/rapports/2022E6370-.pdf (geraadpleegd op 18 oktober 2024).

Artikel 2

Deze beschikking is gericht tot de Franse Republiek.

Gedaan te Brussel, 26 november 2024.

Voor de Commissie
Margrethe VESTAGER
Uitvoerend vicevoorzitter