DECISÃO (UE) 2025/2453 DA COMISSÃO

de 26 de novembro de 2024

no processo SA.101557 (2023/NN, ex-2022/PN) — França — Ligações marítimas para a Córsega (2023-2030)

[notificada com o número C(2024) 8473]

(Apenas faz fé o texto em língua francesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 108.º, n.º 2, primeiro parágrafo,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, nomeadamente o artigo 62, n.º 1, alínea a),

Após ter convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações em conformidade com os referidos artigos ([1]) e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

1.1. Fase de pré-notificação

(1) Por ofício de 17 de janeiro de 2022, as autoridades francesas informaram a Comissão de que o Office des Transports de la Corse (a seguir «**OTC**») tinha iniciado diligências para determinar a existência de uma necessidade de serviço público relacionada com as ligações marítimas entre a Córsega e a França continental. Em 19 de janeiro de 2022, a Comissão deu início a um procedimento de pré-notificação, registado com a referência SA.101557. As autoridades francesas enviaram as suas primeiras observações à Comissão por ofícios de 19, 25 e 27 de janeiro de 2022.

(2) Por ofícios e mensagens de correio eletrónico de 4 e 15 de fevereiro e de 22 de março de 2022, a Comissão pediu informações adicionais às autoridades francesas. Estas apresentaram as suas respostas em 15 de fevereiro, 7 e 31 de março de 2022.

(3) Por ofícios de 15 de março, 8 de abril e 19 e 20 de maio de 2022, as autoridades francesas informaram a Comissão da sua intenção de adjudicar cinco contratos de serviço público, por um período de oito anos (2023-2030), para a prestação de serviços de transporte marítimo de mercadorias e de passageiros entre o porto de Marselha e cada um dos cinco portos de Ajaccio, Bastia, Porto-Vecchio, Propriano e L'Île-Rousse (a seguir «**CSP**» ou «**medidas**»).

(4) Por ofícios e mensagens de correio eletrónico de 20 de abril, 30 de maio, 12 de julho, 11 de agosto, 3, 18, 21, 23 e 30 de novembro, 1 e 2 de dezembro de 2022, a Comissão pediu informações adicionais às autoridades francesas. Estas apresentaram as suas respostas por ofícios e mensagens de correio eletrónico de 7 e 22 de junho, 22 e 27 de julho, 10, 13 e 14 de outubro, 8, 10, 11, 17, 22, 24, 25 e 30 de novembro, 1 e 2 de dezembro de 2022.

(5) Durante a fase de pré-notificação, a Comissão e as autoridades francesas reuniram-se em 1, 17 e 22 de fevereiro, 18 de março, 5 de abril, 28 de junho, 11 de julho, 15, 21 e 30 de novembro de 2022. Para a preparação ou na sequência destas reuniões, as autoridades francesas forneceram informações adicionais em 21 de fevereiro, 22 de março e 12 de julho de 2022.

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

(6) Paralelamente, a Comissão recebeu informações gerais da parte de um terceiro em 14 de abril, 17, 21, 22 e 30 de junho, 25 de julho, 2 e 30 de setembro, 5 e 26 de outubro e 2 de dezembro de 2022, bem como em 30 e 31 de janeiro de 2023.

1.2. **Notificação das medidas pelas autoridades francesas e denúncia da Corsica Ferries**

(7) Em 27 de dezembro de 2022, as autoridades francesas notificaram os CSP à Comissão por via eletrónica. Uma vez que esta notificação estava incompleta, a Comissão pediu informações adicionais às autoridades francesas em 16 de fevereiro de 2023. As autoridades francesas completaram a sua notificação por mensagens de correio eletrónico de 5 de abril e 2 de maio de 2023.

(8) Em 23 de março de 2023, a Corsica Ferries apresentou à Comissão uma denúncia formal contestando a legalidade e a compatibilidade das medidas no que respeita, nomeadamente, à legislação em matéria de auxílios estatais.

(9) A Comissão transmitiu a denúncia às autoridades francesas e pediu informações adicionais em 11 de abril e 5 de junho de 2023. As autoridades francesas apresentaram as suas observações sobre a denúncia e informações adicionais em 28 de junho, 28 de julho e 27 de outubro de 2023.

(10) A Corsica Ferries forneceu igualmente informações adicionais sobre a sua denúncia por mensagens de correio eletrónico de 13 de outubro e 20 de dezembro de 2023. Em 21 de dezembro de 2023, a Comissão enviou às autoridades francesas essas informações adicionais, às quais estas responderam por mensagem de correio eletrónico de 6 de fevereiro de 2024.

1.3. **Início pela Comissão do procedimento formal de investigação relativamente às medidas**

(11) Por ofício de 23 de fevereiro de 2024, a Comissão informou as autoridades francesas da sua decisão de dar início ao procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia («**TFUE**») relativamente aos CSP («**decisão de início do procedimento**»).

(12) A decisão de início do procedimento foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*. ([2]) A Comissão convidou as autoridades francesas e as partes interessadas a apresentarem as suas observações sobre os CSP.

(13) A Comissão recebeu observações das autoridades francesas em 27 de março de 2024. Após a receção dessas observações, a Comissão enviou pedidos de informações às autoridades francesas em 23 de abril, 13 e 30 de maio, 14 e 21 de junho e 2 e 9 de julho de 2024, aos quais estas responderam, respetivamente, em 23 e 31 de maio, 13 de junho e 9, 11, 12 e 17 de julho de 2024.

(14) A Comissão recebeu observações de várias partes interessadas, nomeadamente da Corsica Ferries (22 de abril de 2024), da Corsica Linea (29 de abril de 2024), da La Méridionale (29 de abril de 2024) e do grupo Stef (29 de abril de 2024) ([3]).

(15) A Comissão transmitiu à França as observações apresentadas pela Corsica Ferries (em 23 de abril de 2024), pela Corsica Linea, pela La Méridionale e pelo grupo Stef (em 30 de abril de 2024), dando-lhe a oportunidade de se pronunciar sobre essas observações. A França respondeu às observações da Corsica Ferries em 25 de junho e 11 de julho de 2024. Não quis comentar as observações das outras partes interessadas.

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

([3]) A Corsica Linea, a La Méridionale e o grupo Stef solicitaram, por mensagens de correio eletrónico de 8, 15 e 16 de abril de 2024, respetivamente, uma prorrogação do prazo para a apresentação de observações. A Comissão concedeu-lhes uma prorrogação do referido prazo até 29 de abril de 2024.

2. LIGAÇÕES MARÍTIMAS ENTRE A CÓRSEGA E O CONTINENTE FRANCÊS

2.1. Características socioeconómicas da Córsega

(16) A Córsega é uma ilha francesa situada no mar Mediterrâneo. Caracteriza-se por um relevo montanhoso, zonas protegidas e zonas rurais particularmente extensas ([4]). A ilha tem uma população de quase 350 000 habitantes, dos quais cerca de 53 % vivem em zonas urbanas e 47 % em zonas rurais ([5]). Esta geografia restritiva faz da Córsega uma das regiões menos densamente povoadas de França, com uma densidade populacional de 39 habitantes por km^2, um valor muito inferior à média francesa de 105 habitantes por km^2 ([6]).

(17) A baixa densidade populacional significa que existem distâncias significativas entre as casas e os locais de trabalho ou de lazer. Na Córsega, realizam-se mais viagens e mais longas em comparação com a média nacional ([7]). Além disso, segundo o INSEE ([8]), a topografia e a natureza rural dos municípios e a escassez de transportes públicos significam que são utilizados mais veículos pessoais para as viagens diárias (86 % contra 72 % na França metropolitana) ([9]).

(18) A Córsega não possui infraestruturas de autoestradas. Possui uma rede rodoviária limitada, composta por cerca de 10 estradas territoriais, bem como estradas secundárias. Estas estradas são bastante sinuosas, o que contribui para tempos de viagem mais longos ([10]), dificulta as condições de circulação ([11]) e aumenta o risco de acidentes rodoviários. A Córsega tem a taxa de mortalidade rodoviária mais elevada de França ([12]). De acordo com o Observatório da Segurança Rodoviária francês, estas características são agravadas pelo turismo. O Observatório estima que, todos os anos, a chegada e a partida de cerca de 500 000 veículos transportados em ligações marítimas regulares quase duplicam o tráfego médio diário nas estradas da Córsega durante o período estival ([13]).

(19) A economia da Córsega assenta essencialmente no setor terciário ([14]). Entre os seus serviços, o turismo ([15]) e o comércio retalhista ([16]) estão entre os principais motores da criação de riqueza e de emprego na ilha. A economia local está fortemente dependente das importações provenientes do território continental francês. Em 2019, as importações provenientes do continente foram quase cinco vezes superiores às exportações ([17]).

([4]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (consultado em 18 de outubro de 2024).
([5]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (consultado em 18 de outubro de 2024). Comparativamente, a média nacional é de 67 % para as zonas urbanas e de 33 % para as zonas rurais. A ilha da Córsega é, assim, muito mais rural do que o resto da França.
([6]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (consultado em 18 de outubro de 2024).
([7]) Ver, por exemplo, o documento de orientação geral 2023-2027 sobre o sul da Córsega (p. 6), elaborado pelo Observatório da Segurança Rodoviária francês, disponível em: 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(consultado em 18 de outubro de 2024).
([8]) Instituto Nacional de Estatística e Estudos Económicos.
([9]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021(consultado em 18 de outubro de 2024).
([10]) O plano da autoridade regional da Córsega para 2015 relativo às infraestruturas e aos serviços de transporte salientou que «a grande cordilheira da Córsega dificulta particularmente as comunicações internas. As redes rodoviárias e ferroviárias são sinuosas e as distâncias são medidas mais em tempo de viagem do que em quilómetros» (https://www.aue.corsica/attachment/619085/, p. 9, consultado em 18 de outubro de 2024). Ver também o documento de orientação geral 2023-2027 sobre o sul da Córsega (p. 6), elaborado pelo Observatório da Segurança Rodoviária francês (ver nota de rodapé n.º 7).
([11]) Ver a série de relatórios elaborados pelo canal público de televisão «France 3 Corse» sobre o estado das estradas na Córsega: https://france3-regions.francetvinfo.fr/corse/dossier-etats-des-lieux-des-routes-de-corse-et-enjeux-2730762.html(consultado em 18 de outubro de 2024).
([12]) Ver a situação particularmente grave em 2022, ano em que se registou uma taxa de mortalidade rodoviária na Córsega 2,5 vezes superior à média nacional: https://www.corsematin.com/articles/le-lourd-bilan-de-2022-sur-les-routes-corses-135750 (consultado em 18 de outubro de 2024). Ver também o documento de orientação geral 2023-2027 sobre o sul da Córsega (p. 6), elaborado pelo Observatório da Segurança Rodoviária francês (ver nota de rodapé n.º 7).
([13]) Ver o documento de orientação geral 2023-2027 sobre o sul da Córsega (p. 6), elaborado pelo Observatório da Segurança Rodoviária francês (ver nota de rodapé n.º 7).
([14]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006425?sommaire=6006454 (consultado em 18 de outubro de 2024).
([15]) Ver análises do INSEE sobre a importância do turismo para o emprego na Córsega: https://www.insee.fr/fr/statistiques/6439057 (consultado em 18 de outubro de 2024).
([16]) Segundo o INSEE, a venda a retalho representa 67 % do comércio insular, ou seja, mais nove pontos do que a média francesa (https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006439?sommaire=6006454, consultado em 18 de outubro de 2024).
([17]) Observações das autoridades francesas apresentadas em 5 de abril de 2023.

(20) No seu parecer de 17 de novembro de 2020 sobre a concentração dos mercados na Córsega e o respetivo impacto na concorrência local (a seguir «**parecer da Autoridade da Concorrência**») ([18]), a Autoridade da Concorrência francesa afirma que «a insularidade é a principal restrição específica ao desenvolvimento da economia da ilha, uma vez que o acesso aos mercados pode ser reduzido por sobrecustos gerados pelo isolamento geográfico» ([19]). A Autoridade da Concorrência considera, assim, que «a insularidade e o afastamento geográfico em relação à França continental aumentam os custos do aprovisionamento, uma vez que a utilização do transporte marítimo é estruturalmente mais dispendiosa». Por conseguinte, «os operadores económicos são condicionados por uma cadeia de abastecimento mais complexa do que no continente» ([20]).

(21) Por exemplo, no setor da distribuição de combustíveis, a Autoridade da Concorrência observa uma diferença significativa entre o preço do combustível pago pelos consumidores na Córsega e o preço pago no continente ([21]). Segundo a Autoridade da Concorrência, esta diferença explica-se, em parte, pelo facto de a Córsega apenas ser abastecida por via marítima, o que aumenta o preço final do produto. O transporte rodoviário dos combustíveis para as estações de serviço é também mais dispendioso, uma vez que o terreno montanhoso aumenta os tempos de transporte. Por último, a sazonalidade da procura, associada à época turística de verão, implica que as existências têm de ser geridas «just-in-time», o que acarreta o risco de quotas, o que pode gerar custos adicionais significativos, dado que os depósitos de combustível da Córsega têm uma capacidade de armazenamento limitada ([22]).

(22) Do mesmo modo, os produtos alimentares e de consumo são muito mais caros na Córsega do que no resto da França, com diferenças de 14 % e 11 %, respetivamente ([23]). O parecer da Autoridade da Concorrência considera que tal se deve, em parte, a fatores estruturais relacionados com a insularidade e a sazonalidade. O recurso obrigatório ao transporte marítimo faz também aumentar a cadeia de abastecimento a partir das centrais de compras do sul de França ([24]). A capacidade limitada de armazenamento das lojas da Córsega requer, além disso, que os bens sejam entregues com maior frequência do que no continente e não lhes permite beneficiar dos mesmos descontos nos centros de compra que as lojas situadas no continente ([25]).

(23) Em geral, o INSEE observa que a Córsega é a região mais pobre da França metropolitana: em 2018, 18,5 % dos residentes da Córsega viviam abaixo do limiar de pobreza, contra 14 % a nível nacional. Esta situação económica e social também se deteriorou em resultado da pandemia de COVID-19 em 2020 e 2021 ([26]) e da elevada inflação resultante principalmente dos aumentos dos preços da energia e dos produtos alimentares a partir de 2022 ([27]).

([18]) Parecer 20-A-11 de 17 de novembro de 2020. A Autoridade da Concorrência afirma que o seu parecer foi pedido pelo ministro da Economia. Este pedido de parecer tinha por objetivo informar as autoridades públicas de várias questões de concorrência, nomeadamente no que se refere ao poder de compra dos residentes.

([19]) Id., n.º 25.

([20]) Id., n.º 26.

([21]) A Autoridade da Concorrência observa que, devido à geografia da Córsega e ao subdesenvolvimento dos transportes públicos, os agregados familiares da Córsega são altamente dependentes do automóvel. No entanto, apesar de a taxa do IVA ser inferior em 7 pontos percentuais na ilha, existe na Córsega um diferencial muito significativo de preços dos combustíveis em comparação com o continente, de cerca de +6,7 % para o gasóleo e de +5,3 % para a gasolina sem chumbo 95. Este ponto foi igualmente confirmado pelo INSEE (https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8, consultado em 18 de outubro de 2024).

([22]) Para mais informações, ver o foco setorial n.º 2 do parecer da Autoridade da Concorrência.

([23]) Ver inquérito do INSEE sobre os níveis de preços de 2022 na Córsega em comparação com a França continental: https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8 (consultado em 18 de outubro de 2024). Globalmente, os preços são 7 % mais elevados na Córsega e a diferença aumentou desde 2015, apesar de a Córsega beneficiar de uma taxa de IVA muito reduzida sobre os produtos destinados ao consumo humano (2,1 % em vez de 5,5 % ou 20 % no continente, consoante a família de produtos).

([24]) Parecer da Autoridade da Concorrência, n.ºs 590-594. A Autoridade da Concorrência observa que o custo do transporte marítimo é um dos principais sobrecustos suportados pelos grandes e médios supermercados: contrariamente à prática comercial comum, segundo a qual os preços de compra incluem os custos de entrega até ao destino previsto das mercadorias, as despesas de transporte marítimo não são sistematicamente incluídas no preço de compra. Por conseguinte, as lojas da Córsega suportam o custo do transporte marítimo de mercadorias entre o continente e a Córsega.

([25]) Parecer da Autoridade da Concorrência, n.ºs 595-598. Segundo a Autoridade da Concorrência, as entregas de mercadorias à Córsega demoram mais tempo do que as entregas a qualquer outro lugar na França metropolitana. Normalmente demoram três dias, ou seja, em média, mais um dia do que para uma loja no continente. Além disso, as lojas no continente dispõem de melhores sistemas logísticos para as suas mercadorias, enquanto as lojas da Córsega são limitadas pelo tempo necessário para o transporte marítimo (descarga de navios e transporte rodoviário). Por último, a Córsega carece de infraestruturas logísticas locais (existem poucas zonas de armazenamento disponíveis). Estes três fatores têm duas consequências para as lojas da Córsega. Em primeiro lugar, são necessárias rotações frequentes de e para o continente para garantir a reposição dos produtos nas lojas, aumentando assim os custos de abastecimento. Em segundo lugar, as centrais de compras no continente oferecem descontos mais reduzidos às lojas da Córsega, devido aos baixos volumes encomendados por estas, associados sobretudo ao espaço de armazenamento limitado.

([26]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/5386057(consultado em 18 de outubro de 2024).

([27]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021#tableau-figure3(consultado em 18 de outubro de 2024). A figura 4 do ficheiro do INSEE mostra que muitas associações de municípios da Córsega estão excessivamente expostas à inflação, sobretudo quase toda a metade setentrional da ilha e a associação de municípios de Sartenais-Valinco-Taravo no sul da ilha, onde o principal município é Propriano.

2.2. **Infraestruturas portuárias utilizadas para os serviços de transporte marítimo entre o continente francês e a Córsega**

2.2.1. *Os portos continentais*

(24) Os portos continentais utilizados para os serviços de transporte marítimo entre a Córsega e a França continental são os portos de Marselha, Toulon e Nice (a seguir «**portos continentais**»).

(25) Marselha situa-se a mais de 60 km de Toulon (cerca de 45 minutos pela autoestrada A50 e menos de uma hora de comboio ([28])) e a quase 200 km de Nice (cerca de 2 horas e 30 minutos pela autoestrada A8). Toulon situa-se a 150 km de Nice (cerca de 1 hora e 45 minutos pelas autoestradas A57 e A8 e 1 hora e 45 minutos de comboio ([29])).

Figura 1

Os portos continentais e os portos da Córsega



Fonte: Gecodia.

2.2.1.1. O porto de Marselha

(26) O porto de Marselha é um dos maiores de França. Assegura um grande número de ligações marítimas nacionais e internacionais e está localizado perto da cidade de Marselha, a segunda mais populosa do país.

(27) A autoridade portuária de Marselha, denominada Grand Port Maritime de Marselha, é uma agência industrial e comercial pública.

([28]) Ver o sítio Web da empresa ferroviária SNCF, disponível em: https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-toulon-marseille(consultado em 18 de outubro de 2024). Todos os dias são efetuados quase 20 serviços entre Marselha e Toulon, com um tempo médio de viagem de uma hora.

([29]) Ver o sítio Web da SNCF, disponível em: https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-nice-toulon(consultado em 18 de outubro de 2024). Todos os dias são efetuados cerca de 15 serviços entre Toulon e Nice, com um tempo médio de viagem de duas horas.

(28) O porto de Marselha é um porto global com infraestruturas que permitem gerir todos os tipos de tráfego. Tem duas docas principais:

— as docas orientais (oeste de Marselha), com 10 terminais marítimos, são principalmente utilizadas por *ferries*, navios mistos de carga e passageiros e navios de cruzeiro, e possuem um estaleiro de reparação naval,

— as docas ocidentais (Fos-sur-Mer) são dedicadas a grandes movimentos intercontinentais de mercadorias (energia, automóveis, contentores, bens especiais, etc.).

(29) As docas orientais têm quatro terminais marítimos que lidam com *ferries* e navios mistos de carga e passageiros, incluindo os dois terminais nacionais de Joliette e Arenc, que asseguram, nomeadamente, o atual tráfego marítimo para a Córsega (com mais de 10 atracadouros disponíveis). Estes dois terminais estão diretamente ligados a três autoestradas: a A7, que atravessa todo o corredor do Ródano entre Lyon e Marselha; a A50, que liga Marselha a Toulon, a leste; e a A55, que liga Marselha a Martigues, a oeste.

2.2.1.2. O porto de Toulon

(30) O porto de Toulon assegura ligações marítimas nacionais e internacionais (Espanha, Itália). Tem quatro terminais em torno da baía de Toulon: dois terminais em Brégaillon e dois terminais situados no centro das cidades de Toulon e La Seyne-sur-Mer, respetivamente. O porto de Toulon é gerido pela Câmara de Comércio e Indústria do Var (a seguir «**CCI do Var**»).

(31) O terminal sul de Brégaillon é inteiramente dedicado ao transporte de embalagens pesadas, enquanto o terminal norte (a seguir «**Toulon-Brégaillon**») está equipado com um atracadouro exclusivo para o transporte de mercadorias. O terminal de La Seyne-sur-Mer é utilizado exclusivamente para navios de cruzeiro, enquanto o terminal do centro da cidade (a seguir «**Toulon-Port de Commerce**»), com três atracadouros, é utilizado para *ferries*, navios de cruzeiro e navios mistos de carga e passageiros. O terminal de Toulon-Port de Commerce assegura atualmente todos os serviços de transporte marítimo entre Toulon e a Córsega. O porto de Toulon está relativamente próximo da autoestrada A50 e da estação ferroviária de Toulon.

2.2.1.3. O porto de Nice

(32) O porto de Nice situa-se no centro da cidade. É gerido pela Câmara de Comércio e Indústria de Nice Côte d'Azur (**CCI de Nice Côte d'Azur**). Possui dois terminais, cada um com dois atracadouros que podem receber *ferries* e navios mistos de carga e passageiros. Ambos os terminais são principalmente utilizados para o tráfego de navios de cruzeiro e de passageiros e, em menor medida, para o tráfego de mercadorias. O porto de Nice está relativamente distante das infraestruturas de autoestradas (cerca de 10 quilómetros), enquanto a estação ferroviária está bastante próxima.

2.2.2. *Os portos da Córsega*

(33) Os portos da Córsega com ligações marítimas à França continental são Bastia, Ajaccio, L'Île-Rousse, Porto-Vecchio e Propriano (a seguir «**portos da Córsega**»).

(34) Propriano é o único porto da Córsega com apenas uma rota que o liga à França continental (para Marselha). Os outros portos da Córsega têm ligações com os três portos continentais (Marselha, Toulon, Nice).

(35) Os portos da Córsega são todos geridos pela Câmara de Comércio e Indústria da Córsega (a seguir «**CCI da Córsega**»).

(36) A cidade de Bastia situa-se no nordeste da Córsega. Situa-se a cerca de 70 km de L'Île-Rousse (1 hora e 40 minutos de automóvel e quase 2 horas de transporte público), situada no norte da Córsega; a 145 km de Porto-Vecchio, no sudeste da ilha, e a 150 km de Ajaccio. A cidade de Ajaccio, situada na zona centro-ocidental da Córsega, situa-se a cerca de 70 km de Propriano (cerca de 1 hora 30 minutos de automóvel e 2 horas de transporte público), situada no sudoeste da Córsega, e a 140 km de Porto-Vecchio. Propriano e Porto-Vecchio estão a 70 km de distância entre si (cerca de 1 hora e 30 minutos de automóvel e 2 horas de transporte público).

(37) Apenas Bastia, Ajaccio e L'Île-Rousse possuem uma estação ferroviária. Existem serviços intercidades de autocarro de Porto-Vecchio para Ajaccio, Propriano e Bastia, enquanto, a partir de Propriano, existem serviços intercidades de autocarro para Ajaccio e Porto-Vecchio. O quadro 1 e o quadro 2 mostram as distâncias estimadas entre os locais por transporte público e a frequência dos serviços:

Quadro 1

Ligações ferroviárias da Córsega

	Número de rotações ([1]) por dia	Duração do trajeto
Ajaccio-Bastia	5	4h
Ajaccio-L'Île-Rousse	2	4h45-5h
Bastia-L'Île-Rousse	3	3h15

([1]) Uma rotação corresponde a duas viagens.
Fonte: Caminhos de ferro da Córsega.

Quadro 2

Ligações intercidades da Córsega (autocarros)

	Número de rotações por dia	Duração do trajeto
Ajaccio-Propriano	5	1h45
Ajaccio-Porto-Vecchio	4	3h30
Propriano-Porto-Vecchio	3	1h45
Bastia-L'Île-Rousse	2	1h30

Fonte: Autoridade regional da Córsega.

2.2.2.1. O porto de Bastia

(38) Bastia é o maior porto da Córsega em termos de volume de passageiros e de mercadorias, representando quase 60 % do tráfego total entre a Córsega e o continente. Trata-se de um porto internacional, uma vez que, para além dos serviços de Marselha, Toulon e Nice, também assegura rotas com a Itália.

(39) O porto de Bastia possui um terminal marítimo com oito atracadouros que podem receber *ferries* e navios mistos de carga e passageiros. Estão atualmente a ser estudados planos para expandir o porto ou construir um porto de maior dimensão, uma vez que o porto existente está sujeito a grandes congestionamentos ([30]). Situado no centro da cidade, o porto é servido pela estrada territorial 20 de Bastia para Ajaccio.

2.2.2.2. O porto de Ajaccio

(40) Ajaccio é o segundo maior porto da Córsega em termos de volume de passageiros e de mercadoria Para além das ligações marítimas regulares com Marselha, Toulon e Nice, o porto de Ajaccio também alberga rotas sazonais até Porto Torres (Sardenha), Calvi e Propriano.

(41) O porto de Ajaccio possui um terminal marítimo com seis atracadouros que podem receber *ferries* e navios mistos de carga e passageiros. Localizado no centro da cidade, é servido pela estrada territorial 20 até Bastia, a nordeste, e pela estrada territorial 40 até Bonifacio, na ponta sul da ilha.

([30]) http://www.bastia.port.fr/developpement/(consultado em 18 de outubro de 2024).

2.2.2.3. O porto de L'Île-Rousse

(42) O porto de L'Île-Rousse, situado no centro da cidade, possui um terminal marítimo com dois atracadouros para *ferries* e navios mistos de carga e passageiros. É o único porto da Córsega autorizado a movimentar mercadorias perigosas da classe 1 (matérias e objetos explosivos). Tem acesso rápido à estrada territorial 30 que liga Calvi (25 km a oeste) a Ponte-Leccia, no centro da Córsega.

2.2.2.4. O Porto de Porto-Vecchio

(43) O porto de Porto-Vecchio, situado no centro da cidade, possui um terminal marítimo com dois atracadouros para *ferries* e navios mistos de carga e passageiros. Tem acesso relativamente rápido à estrada territorial 10 para Bonifacio, a sul, e Bastia, a norte.

2.2.2.5. O Porto de Propriano

(44) O porto de Propriano, situado no centro da cidade, possui um terminal marítimo com dois atracadouros para *ferries* e navios mistos de carga e passageiros. Tem acesso relativamente rápido à estrada territorial 40 para Bonifacio, a sul, e Ajaccio, a norte.

2.3. **Serviços de transporte marítimo entre a Córsega e a França continental**

(45) As autoridades francesas disponibilizaram uma descrição dos serviços de transporte marítimo explorados entre 2016 e 2020 ([31]). Entre 2016 e 2020, três operadores marítimos efetuaram serviços de transporte marítimo entre a Córsega e a França continental: a Corsica Ferries (a partir de Toulon e de Nice), a Corsica Linea e a La Méridionale (a partir de Marselha). Um quarto operador, a Moby Line, também operou ligações marítimas entre Nice e a Córsega entre 2016 e 2019.

2.3.1. *Transporte marítimo de mercadorias*

(46) O transporte marítimo é o modo dominante de transporte de mercadorias entre a França continental e a Córsega. Em termos gerais, o nível de transporte marítimo de mercadorias entre a Córsega e o continente é relativamente estável ao longo do ano. Não diminuiu significativamente durante a crise sanitária da COVID-19.

2.3.1.1. Dados sobre o transporte marítimo de mercadorias entre a Córsega e a França continental

(47) O transporte marítimo de mercadorias para a Córsega só é efetuado a partir da França continental nas rotas entre o continente e os portos da Córsega.

(48) No que diz respeito aos portos continentais, a maior parte do transporte de mercadorias concentra-se nas rotas de/ /para Marselha (quadro 3 e quadro 4). O porto de Marselha detém uma quota de mercado relativamente estável de cerca de 80 % do tráfego total de mercadorias entre a França continental e a Córsega (quadro 4).

Quadro 3

Transporte de mercadorias entre a França continental e a Córsega por porto continental (importações/ /exportações, em metros lineares ([1]))

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

([1]) O metro linear (ou «**ML**») é uma unidade de medida utilizada para medir os produtos vendidos por metro com uma secção transversal constante. É também utilizado para indicar o comprimento de elementos constantes (por exemplo, reboques), independentemente das suas outras dimensões.

Fonte: observações das autoridades francesas apresentadas em 5 de abril de 2023.

([31]) Os dados de tráfego apresentados na presente decisão não têm em conta os anos de 2021 nem 2022, uma vez que a identificação das necessidades de serviço público efetuada pelas autoridades francesas só foi iniciada no final de 2021.

Quadro 4

Transporte de mercadorias entre a França continental e a Córsega por porto continental (importações/ /exportações, %)

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

Fonte: observações das autoridades francesas apresentadas em 5 de abril de 2023.

(49) No que diz respeito aos portos da Córsega, os fluxos centram-se principalmente nos portos de Ajaccio e Bastia (quadro 5 e quadro 6). Como demonstrado no quadro 6, estes dois portos tinham uma quota de mercado relativamente estável entre 2016 e 2020, de cerca de 35 % (Ajaccio) e 50 % (Bastia) do tráfego total de mercadorias entre a França continental e a Córsega.

Quadro 5

Transporte de mercadorias entre a França continental e a Córsega por porto da Córsega (importações/ /exportações, ML)

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

Fonte: observações das autoridades francesas apresentadas em 5 de abril de 2023.

Quadro 6

Transporte de mercadorias entre a França continental e a Córsega por porto da Córsega (importações/ /exportações, %)

	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 %
Total	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Fonte: observações das autoridades francesas apresentadas em 5 de abril de 2023.

2.3.1.2. Tipos de transporte marítimo de mercadorias

(50) O transporte marítimo de mercadorias entre a França continental e a Córsega só é efetuado através de transporte ro-ro ([32]), utilizando os navios adequados, a saber, os navios «**ro-pax**» (navios mistos de carga e passageiros) ([33]) e os navios ro-ro puros («**ro-ro**») (que transportam apenas mercadorias). Para além de certas mercadorias especiais (cimento, embalagens pesadas, etc.), o transporte entre a Córsega e o continente só é efetuado através de ro-pax.

(51) Segundo as autoridades francesas ([34]), o transporte ro-ro de mercadorias divide-se em «carga rolante» e «carga inerte».

(52) A carga rolante é definida como o transporte de mercadorias com recurso a um veículo rodoviário de comprimento superior a seis metros que possui o seu próprio meio de propulsão (furgões, camiões e veículos semelhantes, bem como semirreboques acoplados a um trator). Estes veículos podem, por isso, ser diretamente embarcados e desembarcados sobre rodas pelo próprio motorista, sem necessidade de manutenção portuária. Os três portos continentais e os portos da Córsega lidam todos com carga rolante.

(53) A carga inerte é definida como o transporte de mercadorias com recurso a um semirreboque ([35]). Durante o embarque, o semirreboque é desacoplado do trator no cais de partida e, em seguida, acoplado a um veículo de tração portuário especial, antes de ser submetido à operação inversa no porto de chegada, onde outro trator o leva até ao seu destino. O transporte de carga inerte representa a maior parte do transporte marítimo de mercadorias entre a Córsega e a França continental (64 % do total de ML transportados, em média, entre 2016 e 2020, contra 36 % de carga rolante).

2.3.1.2.1. Carga rolante

(54) No que diz respeito aos portos continentais, o transporte de carga rolante é essencialmente partilhado entre os portos de Marselha e de Toulon (quadro 7 e quadro 8). No porto de Marselha, a carga rolante representou, em média, cerca de 20 % das mercadorias totais transportadas de/para a Córsega entre 2016 e 2020.

Quadro 7

Transporte de carga rolante por porto continental (importações/exportações, ML)

	2016	2017	2018	2019	2020
Marselha	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
Total	**875 516**	**781 402**	**768 130**	**775 416**	**693 469**

Fonte: observações das autoridades francesas apresentadas em 5 de abril de 2023.

([32]) O transporte ro-ro é o transporte de mercadorias (automóveis, veículos pesados de mercadorias, reboques, máquinas de construção e equipamento com dimensões excecionais) por navios especiais designados navios «ro-ro».

([33]) Nos termos do artigo 2.º, ponto 1, da Diretiva (UE) 2017/2110 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de novembro de 2017, relativa a um sistema de inspeções para a segurança da exploração de navios ro-ro de passageiros e de embarcações de passageiros de alta velocidade em serviços regulares, e que altera a Diretiva 2009/16/CE e revoga a Diretiva 1999/35/CE do Conselho (JO L 315 de 30.11.2017, p. 61, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj), um navio ro-ro de passageiros (ou ro-pax) é um navio equipado de forma a permitir o embarque e o desembarque diretos em marcha de veículos rodoviários ou ferroviários, que transporta mais de 12 passageiros.

([34]) Observações das autoridades francesas apresentadas em 5 de abril de 2023.

([35]) Os semirreboques são veículos sem motor, com rodas apenas na retaguarda. A parte dianteira não tem rodas e é concebida para se acoplar ao dispositivo de tração dos tratores. A combinação de um trator com um semirreboque forma um veículo articulado.

Quadro 8

Transporte de carga rolante por porto continental (importações/exportações, %)

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

Fonte: observações das autoridades francesas apresentadas em 5 de abril de 2023.

2.3.1.2.2. Carga inerte

(55) O porto de Marselha é o único porto continental que movimentou carga inerte de/para a Córsega entre 2016 e 2020. Todos os portos da Córsega movimentam carga inerte. Este tipo de transporte é efetuado exclusivamente entre Marselha e os portos da Córsega.

2.3.2. *Transporte marítimo de passageiros*

(56) Os serviços de transporte marítimo de passageiros operam entre a Córsega e França/Itália. As ligações com a França continental representaram, em média, cerca de 65 % do total do transporte marítimo de passageiros entre 2014 e 2019, com mais de 2,7 milhões de passageiros em 2017 e 2018, diminuindo para 2,52 milhões em 2019. Em 2020, na sequência da crise sanitária da COVID-19, o transporte marítimo de passageiros diminuiu 32 %.

(57) Ao contrário do transporte marítimo de mercadorias, o transporte marítimo de passageiros é sazonal e a procura durante a época alta (ou seja, de abril a outubro) é mais elevada do que durante o resto do ano.

(58) A maior parte do transporte marítimo de passageiros nos portos continentais está concentrada em Toulon (quadro 9 e quadro 10). Entre 2016 e 2020, os portos de Marselha e Toulon aumentaram ligeiramente as suas quotas de mercado, enquanto a de Nice diminuiu consideravelmente (quadro 10).

Quadro 9

Transporte marítimo de passageiros entre a França continental e a Córsega por porto continental (número de passageiros)

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

Fonte: observações das autoridades francesas apresentadas em 5 de abril de 2023.

Quadro 10

Transporte marítimo de passageiros entre a França continental e a Córsega por porto continental (%)

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

Fonte: observações das autoridades francesas apresentadas em 5 de abril de 2023.

(59) A maior parte do transporte marítimo de passageiros nos portos da Córsega está concentrada em Bastia e Ajaccio. Como se pode observar no quadro 11 e no quadro 12, a distribuição do tráfego de passageiros entre os portos da Córsega manteve-se relativamente estável.

Quadro 11

Transporte marítimo de passageiros entre a França continental e a Córsega por porto da Córsega (número de passageiros)

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

Fonte: observações das autoridades francesas apresentadas em 5 de abril de 2023.

Quadro 12

Transporte marítimo de passageiros entre a França continental e a Córsega por porto da Córsega (%)

	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 %
Total	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Fonte: observações das autoridades francesas apresentadas em 5 de abril de 2023.

2.4. Quadro jurídico que rege a prestação de serviços de transporte marítimo entre a Córsega e o continente francês

(60) O transporte marítimo foi liberalizado na União Europeia em 1992, quando o Regulamento relativo à cabotagem marítima («**Regulamento Cabotagem**») ([36]) foi adotado. No entanto, as autoridades francesas nunca procederam à liberalização total dos serviços de transporte marítimo no caso das ligações marítimas com destino à Córsega, devido à existência de necessidades de serviço público que requerem uma restrição geral à livre prestação desses serviços.

(61) Por conseguinte, não existe atualmente nenhum transporte puramente comercial entre a França continental e a Córsega. Os serviços de transporte marítimo são prestados ao abrigo de um regime de obrigações de serviço público (a seguir «**regime de OSP**»), tal como definidas no artigo 2.º, n.º 4, e no artigo 4.º, n.º 2, do Regulamento Cabotagem, ou ao abrigo de um contrato de serviço público que corresponda à definição estabelecida no artigo 2.º, n.º 3, e no artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento Cabotagem.

2.4.1. *O regime de OSP*

(62) Pela deliberação n.º 13/263 da Assembleia da Córsega, de 20 de dezembro de 2013, conforme alterada pela Assembleia nas suas deliberações n.º 18/266, de 27 de julho de 2018, e n.º 19/128, de 25 de abril de 2019, a autoridade regional da Córsega (a seguir «**CdC**») estabeleceu um regime de OSP que define as obrigações de serviço público a cumprir por qualquer operador que pretenda oferecer serviços de transporte marítimo entre a Córsega e a França continental (a seguir «**regime de OSP de 2019**») ([37]).

(63) O regime de OSP de 2019 aplica-se a todos os serviços de transporte marítimo efetuados entre os portos da Córsega e os três portos continentais a partir de 1 de outubro de 2019, por um período de 10 anos — ou seja, até 30 de setembro de 2029. Prevê um certo número de obrigações a cumprir, incluindo um número mínimo de rotações a realizar em cada rota marítima ao longo do ano e tarifas máximas para o transporte de mercadorias/ /passageiros que os operadores não devem exceder. O regime de OSP de 2019 não prevê qualquer compensação financeira para os operadores de transporte marítimo pelo cumprimento das obrigações de serviço público impostas.

2.4.2. *Historial dos contratos de serviço público celebrados entre 1976 e 2022*

(64) Historicamente, e até à data, apenas os serviços de transporte marítimo entre Marselha e os portos da Córsega foram objeto de um contrato de serviço público. Os serviços de transporte marítimo a partir dos portos de Toulon e de Nice foram explorados ao abrigo de um regime de OSP.

(65) Uma primeira concessão de serviço público entre a empresa pública Société Nationale Corse Méditerranée (a seguir «**SNCM**») e a empresa privada Compagnie Méridionale de Navigation (atualmente La Méridionale), por um lado, e o Estado francês, por outro, foi assinada em 1976 para assegurar a continuidade territorial entre a Córsega e o continente por um período de 25 anos, ou seja, até 2001.

(66) A partir de 1 de janeiro de 2002, a SNCM prestou um serviço, por intermédio da La Méridionale, entre Marselha e a Córsega, ao abrigo de um contrato de serviço público celebrado com a CdC por um período de cinco anos.

(67) De 1 de julho de 2007 a 31 de dezembro de 2013, a SNCM e a La Méridionale prestaram esse serviço no âmbito de um novo contrato de serviço público celebrado em 7 de junho de 2007 (a seguir «**CSP 2007-2013**»), abrangendo as cinco rotas entre o porto de Marselha e os portos da Córsega. A Comissão declarou que parte da compensação concedida ao abrigo do CSP 2007-2013 constituía um auxílio estatal incompatível com o mercado interno ([38]).

([36]) Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho, de 7 de dezembro de 1992, relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima) (JO L 364 de 12.12.1992, p. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1992/3577/oj).

([37]) A Deliberação n.º 19/128, de 25 de abril de 2019, que especifica o conteúdo do regime de OSP de 2019, está disponível em: https://www.isula.corsica/assemblea/downloads/Deliberations-AC-2019_t21928.html(consultado em 18 de outubro de 2024).

([38]) Decisão da Comissão 2013/435/UE, de 2 de maio de 2013, relativa ao auxílio estatal SA.22843 (2012/C) (ex-2012/NN) concedido pela França a favor da Société Nationale Corse Méditerranée e da Compagnie Méridionale de Navigation (JO L 220 de 17.8.2013, p. 20, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2013/435/oj). Nessa decisão, a Comissão considerou que o financiamento do serviço público de transporte marítimo de passageiros e de mercadorias durante todo o ano (serviço de base) era compatível com o mercado interno. No entanto, declarou incompatível a compensação paga pela CdC para o financiamento de um serviço complementar de passageiros entre Marselha e cada um dos cinco portos da Córsega no período de verão.

(68) Por decisão da Assembleia da Córsega, de 6 de setembro de 2013, a CdC decidiu adjudicar cinco contratos de serviço público distintos para cada uma das cinco rotas entre o porto de Marselha e os portos da Córsega para o período de 2014-2023. A CdC adjudicou esses contratos à SNCM e à La Méridionale. No entanto, na sequência de um processo administrativo instaurado contra ela em 28 de novembro de 2014 e concluído em 20 de novembro de 2015 por acórdão do Tribunal de Comércio de Marselha, a SNCM retirou-se do contrato em dezembro de 2015. A maior parte dos seus ativos foram adquiridos em 2016 pelo consórcio Corsica Maritima e integrados na nova companhia marítima Corsica Linea, lançada em 10 de dezembro de 2015. A Corsica Linea tornou-se subcontratante dos contratos de serviço público de 2014-2023 até 1 de outubro de 2016, data em que os contratos foram rescindidos por acórdão do Tribunal Administrativo de Bastia, proferido em 7 de abril de 2015.

(69) Foram então adjudicados ao consórcio Corsica Linea — La Méridionale vários contratos «temporários» de serviços públicos de transporte marítimo de passageiros e de mercadorias entre 2016 e 2022:

— cinco contratos de serviço público celebrados para o período compreendido entre 1 de outubro de 2016 e 30 de setembro de 2017, que abrangiam as rotas entre o porto de Marselha e cada um dos portos da Córsega;

— cinco contratos de serviço público para o período compreendido entre 1 de outubro de 2017 e 31 de maio de 2019, prorrogados até 30 de setembro de 2019, que abrangiam as rotas entre o porto de Marselha e cada um dos portos da Córsega;

— cinco contratos de serviço público celebrados para o período compreendido entre 1 de outubro de 2019 e 31 de dezembro de 2020, prorrogados até 28 de fevereiro de 2021, que abrangiam as rotas entre o porto de Marselha e cada um dos portos da Córsega (a seguir «**CSP 2019-2020**») ([39]).

— cinco contratos de serviço público celebrados para o período compreendido entre 1 de março de 2021 e 31 de dezembro de 2022, que abrangiam as rotas entre o porto de Marselha e cada um dos portos da Córsega (a seguir «**CSP 2021-2022**») ([40]).

(70) Os CSP 2019-2020 são objeto de uma investigação separada em matéria de auxílios estatais pela Comissão (registada com a referência SA.49207).

3. DESCRIÇÃO DOS CSP

3.1. Objetivo dos CSP

(71) As medidas objeto do presente procedimento dizem respeito à compensação financeira concedida pelo OTC ao abrigo de cada um dos cinco CSP relativos às ligações marítimas para a Córsega para o período compreendido entre 1 de janeiro de 2023 e 31 de dezembro de 2030. Os CSP dizem respeito à prestação de serviços de transporte marítimo de mercadorias e de passageiros para cada uma das ligações marítimas entre o porto de Marselha e cada um dos portos da Córsega (considerando 33). O montante total do auxílio é estimado em 853 600 000 EUR.

(72) Os CSP têm como objetivo satisfazer as necessidades de serviço público em matéria de transporte marítimo de mercadorias e de passageiros identificadas pelas autoridades francesas em cada uma dessas rotas.

3.2. Beneficiários dos CSP

(73) Os beneficiários dos CSP são a Corsica Linea e a La Méridionale (a seguir «**beneficiários dos CSP**» ou «**concessionários**»), separadamente ou em conjunto (quadro 13).

([39]) Os CSP 2019-2020 diziam respeito ao transporte marítimo de passageiros (passageiros que viajam por razões médicas, estudantes, motoristas que acompanham carga rolante e, apenas para a rota entre Marselha e Propriano, todos os passageiros) e de mercadorias (carga rolante e carga inerte).

([40]) Os CSP 2021-2022 tinham o mesmo objetivo que os CSP 2019-2020.

Quadro 13

Beneficiários dos CSP

Lotes	Rotas	Concessionários
1	Marselha-Ajaccio	Consórcio Corsica Linea — La Méridionale
2	Marselha-Bastia	Corsica Linea
3	Marselha-Porto-Vecchio	La Méridionale
4	Marselha-Propriano	Corsica Linea
5	Marselha-L'Île-Rousse	Corsica Linea

Fonte: notificação das autoridades francesas de 27 de dezembro de 2022.

3.2.1. *Corsica Linea*

(74) A Corsica Linea é uma sociedade por ações simplificada especializada no transporte marítimo de passageiros e de mercadorias ([41]).

(75) A Corsica Linea é uma filial do grupo CM Holding, que é composto por 150 empresas e tem 15 acionistas principais. Emprega mais de 1 000 pessoas e dispõe de uma frota de nove navios.

(76) A sociedade opera atualmente, sob pavilhão francês, ligações marítimas entre a Córsega e o porto de Marselha ao abrigo dos CSP, bem como ligações marítimas entre o porto de Marselha e a Tunísia e a Argélia ([42]).

3.2.2. *La Méridionale*

(77) La Méridionale é uma sociedade anónima especializada no transporte marítimo de passageiros e de mercadorias ([43]).

(78) Desde 1 de junho de 2023, La Méridionale é uma filial do grupo CMA CGM, depois de ter sido adquirida ao grupo STEF, que detinha a empresa desde 2009. La Méridionale emprega mais de 650 pessoas e dispõe de uma frota de quatro navios ([44]).

(79) A sociedade opera atualmente, sob pavilhão francês, ligações marítimas entre a Córsega e o porto de Marselha ao abrigo dos CSP e, desde 2024, uma ligação marítima regular entre Toulon e L'Île-Rousse ao abrigo do regime de OSP de 2019. Além disso, explora ligações marítimas a partir do porto de Marselha para Marrocos.

3.3. **Autoridade administrativa que concede as medidas**

(80) As autoridades francesas indicaram, na sua notificação, que o OTC é a autoridade responsável pela concessão das medidas.

(81) O OTC é uma agência industrial e comercial pública a nível regional criada pela Lei n.º 91-428, de 13 de maio de 1991, que estabelece o estatuto da autoridade regional da Córsega.

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

(82) O artigo L. 4420-20 do Código Geral das Autoridades Locais e Regionais (a seguir «**CGCT**») define as atribuições e as prerrogativas do OTC e salienta que este está sob tutela da CdC (que é, por sua vez, uma autoridade pública, nos termos do artigo L. 4421-1 da CGCT ([45])) ([46]). Nos termos do artigo L. 4420-20 da CGCT, o OTC é presidido por um conselheiro executivo nomeado pelo presidente do conselho executivo da CdC. O representante estatal na CdC participa automaticamente nas reuniões do conselho de administração do OTC e é destinatário das suas deliberações. O OTC é gerido por um diretor nomeado sob proposta do presidente do OTC por despacho do conselho executivo. O conselho de administração do OTC é composto por representantes de organizações socioprofissionais e, principalmente, por representantes eleitos da Assembleia da Córsega, que é um dos órgãos da CdC nos termos do artigo L. 4422-1 da CGCT.

(83) De acordo com as orientações definidas pela CdC ([47]), o OTC é responsável pelo desenvolvimento, pela coordenação e pela aplicação da política regional dos transportes aéreos e marítimos entre a Córsega e a França continental. Nos termos do artigo L. 4420-20 da CGCT, o OTC celebra, com as empresas designadas para explorar as rotas aéreas e marítimas necessárias para assegurar a continuidade territorial, contratos de serviço público que definem as tarifas, as condições de desempenho, a qualidade do serviço e os procedimentos de monitorização.

(84) O artigo L. 4420-20 da CGCT dispõe, a este respeito, que o OTC financia os contratos através da dotação de continuidade territorial prevista no artigo L. 4425-26 da CGCT, que lhe é paga pela CdC. Esta dotação é paga pelo Estado aa CdC nos termos do artigo L. 4425-23 da CGCT. No montante de 187 milhões de EUR por ano, a dotação de continuidade territorial financia o dispositivo de continuidade territorial aérea e marítima entre a Córsega e o continente ([48]).

3.4. Caracterização da existência de uma necessidade de serviço público em matéria de transporte marítimo entre a Córsega e o continente francês

(85) A presente secção descreve, em primeiro lugar, i) os procedimentos iniciados pelas autoridades francesas para caracterizar a existência de uma necessidade de serviço público. Em seguida, descreve as conclusões das autoridades francesas quanto à existência dessa necessidade de ii) transporte marítimo de passageiros e iii) transporte marítimo de mercadorias.

3.4.1. *Apresentação dos procedimentos iniciados pelas autoridades francesas para caracterizar uma necessidade de serviço público*

(86) Tendo em conta o término, em 31 de dezembro de 2022, dos CSP 2021-2022 (considerando 69), as autoridades francesas analisaram, a partir de dezembro de 2021, se existia ainda uma necessidade de serviço público entre os utilizadores de serviços de transporte marítimo entre a Córsega e a França continental, mais concretamente entre Marselha e os cinco portos da Córsega.

(87) As autoridades francesas indicaram que o método para determinar se ainda existia essa necessidade de transporte marítimo de mercadorias e de passageiros tinha de ser levado a cabo em três fases.

(88) A primeira fase consistia em identificar e quantificar a procura de serviços de transporte marítimo por parte dos utilizadores. Para o efeito, as autoridades francesas organizaram duas consultas públicas.

(89) O objetivo da segunda fase era determinar se o mercado podia satisfazer total ou parcialmente a procura dos utilizadores identificada. As autoridades francesas organizaram igualmente uma consulta pública a este respeito.

([45]) https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000033463146/2023-01-01 (consultado em 18 de outubro de 2024).
([46]) Id.
([47]) Nos termos do artigo L. 4424-18 da CGCT, a CdC estabelece, com base no princípio da continuidade territorial e com vista a atenuar os constrangimentos da insularidade, as modalidades de organização do transporte marítimo entre a Córsega e qualquer destino na França continental, nomeadamente no que respeita aos serviços e às tarifas.
([48]) Relatório do Tribunal Regional de Contas da Córsega, 2 de novembro de 2021, secção 2.1, publicado no sítio Web do Tribunal de Contas francês: https://www.ccomptes.fr/fr/documents/57539 (consultado em 18 de outubro de 2024).

(90) As autoridades francesas encarregaram a empresa de consultoria económica Gecodia de realizar estas duas primeiras fases. A Gecodia era responsável, nomeadamente, pela recolha e pelo tratamento das informações recolhidas junto dos utilizadores e operadores, bem como pela compilação de um resumo das respostas recebidas na sequência das consultas públicas realizadas pelo OTC. A empresa era igualmente responsável pela realização de estudos complementares para determinar se havia necessidade de um serviço público em relação ao transporte marítimo entre a Córsega e a França continental.

(91) No final da segunda fase, a Gecodia apresentou ao OTC o seu relatório final de 14 de março de 2022 (a seguir «**relatório da Gecodia**»). O relatório da Gecodia analisa a procura e a oferta do mercado e tira conclusões sobre a existência de uma necessidade de serviço público em matéria de transporte marítimo entre a Córsega e o continente.

(92) A terceira fase foi concebida para ajudar a determinar a abordagem para satisfazer as necessidades de serviço público identificadas que seja menos prejudicial ao bom funcionamento do mercado interno. O objetivo desta fase final era assegurar que as decisões da CdC sobre a forma de satisfazer as necessidades de serviço público identificadas eram as menos restritivas da concorrência. A terceira fase será descrita na secção 3.5.

3.4.1.1. Procedimentos iniciados para identificar a existência de procura dos utilizadores

(93) Com vista a completar a primeira fase referida no considerando 88, as autoridades francesas lançaram, em 7 de dezembro de 2021, uma consulta pública entre os utilizadores do transporte marítimo de mercadorias e de passageiros nas rotas entre o porto de Marselha e os cinco portos da Córsega (a seguir «**consulta dos utilizadores**»).

(94) A consulta, que durou um mês, convidou todos esses utilizadores e quaisquer outras pessoas interessadas a apresentarem as suas observações sobre os serviços de transporte marítimo em causa. A consulta dos utilizadores foi publicada no sítio Web do OTC e mencionada na imprensa local e regional.

(95) Envolveu vários questionários, cada um constituído por cerca de 20 perguntas, dirigidos a várias categorias de utilizadores. A consulta foi igualmente acompanhada de um documento de apoio ao inquérito público, que indicava as características gerais dos serviços de transporte marítimo entre a Córsega e a França continental ([49]) e apresentava uma descrição sucinta e preliminar das diferentes categorias de utilizadores do transporte marítimo de mercadorias e de passageiros entre a Córsega e a França continental.

(96) As autoridades francesas lançaram igualmente, em 22 de janeiro de 2022, uma consulta dos portos continentais (Marselha, Toulon e Nice) por um período de um mês (a seguir «**consulta dos portos**»). Essa consulta incluiu um questionário destinado essencialmente às autoridades portuárias sobre as características das suas infraestruturas, tanto para o transporte de mercadorias como para o transporte de passageiros.

3.4.1.2. Procedimentos iniciados para determinar a oferta no mercado disponível para satisfazer a procura dos utilizadores

(97) Com vista a completar a segunda fase referida no considerando 89, as autoridades francesas lançaram, em 19 de janeiro de 2022, uma consulta dos operadores de serviços de transporte marítimo por um período de cinco semanas (a seguir «**consulta dos operadores**»). Esta consulta estava disponível e acessível no sítio Web da CdC.

(98) Na página introdutória da consulta dos operadores, as autoridades francesas pediam às companhias marítimas em causa que esclarecessem as suas intenções relativamente aos serviços regulares com destino à Córsega a partir de 1 de janeiro de 2023. A consulta dos operadores incluía igualmente um questionário a preencher pelos operadores. Existia também um documento de acompanhamento, que continha na íntegra o conteúdo do documento de apoio à consulta dos utilizadores de 7 de dezembro de 2021 (considerando 95) e uma breve apresentação dos resultados da consulta dos utilizadores. Por último, a consulta convidava as companhias de navegação interessadas a fornecerem informações sobre a capacidade e o volume de passageiros e de carga que poderiam transportar na ausência de um contrato de serviço público entre 2023 e 2028.

([49]) Estas características gerais são descritas na secção 2.3 da presente decisão.

3.4.2. *Caracterização de uma necessidade de serviço público em matéria de transporte marítimo de passageiros*

(99) A presente subsecção descreve as conclusões tiradas pelas autoridades francesas quanto i) à existência de procura dos utilizadores do transporte marítimo de passageiros entre a Córsega e o continente e ii) à identificação da incapacidade do mercado para satisfazer essa procura.

3.4.2.1. Identificação da procura por parte dos passageiros

(100) As subsecções seguintes descrevem as análises realizadas pelas autoridades francesas no que diz respeito à procura *qualitativa* por parte dos passageiros dos transportes marítimos entre a Córsega e o continente e à procura *quantitativa* por parte desses utilizadores.

3.4.2.1.1. Identificação da procura qualitativa por parte dos passageiros

(101) A presente subsecção apresenta, em primeiro lugar, os resultados da consulta dos utilizadores; em segundo lugar, os resultados da consulta dos portos; e, por último, as conclusões do relatório da Gecodia que complementam os resultados das consultas públicas.

3.4.2.1.1.1. Resultados da consulta dos utilizadores

3.4.2.1.1.1.1. Perguntas colocadas aos utilizadores

(102) No documento de apoio à consulta dos utilizadores (considerando 95), as autoridades francesas explicaram, em primeiro lugar, que, no que respeita ao transporte marítimo de passageiros ([50]), era necessário distinguir entre os passageiros residentes na Córsega ([51]) e os passageiros não residentes ([52]). Consideraram igualmente que, entre os passageiros residentes na Córsega, existia uma procura específica de transporte marítimo por parte de uma determinada categoria de utilizadores, a saber, os **passageiros que viajam por razões médicas**, distinta da procura geral de passageiros. O documento de apoio à consulta dos utilizadores referia igualmente que o OTC tinha identificado a necessidade de um serviço público de transporte marítimo para estas categorias de utilizadores no âmbito dos CSP 2021-2022.

(103) Por conseguinte, a consulta dos utilizadores pedia aos utilizadores que respondessem a dois questionários: um destinado a todos os passageiros (residentes e não residentes da Córsega), e outro, mais específico, dirigido apenas aos passageiros que viajavam por razões médicas ([53]).

(104) O questionário enviado a todos os passageiros (residentes/não residentes da Córsega) continha cerca de 20 perguntas, com sugestões de respostas (em alguns casos, com possibilidade de seleção de respostas múltiplas) e com um tempo previsto de preenchimento de cinco minutos.

(105) A primeira pergunta pedia aos utilizadores que fornecessem informações sobre a(s) rota(s) marítima(s) com destino à Córsega que utilizavam entre o porto de Marselha e os cinco portos da Córsega ([54]). As perguntas 2 a 6 procuraram obter informações sobre o perfil de utilizador (categoria socioprofissional, residente/não residente da

([50]) O documento de apoio à consulta dos utilizadores excluía uma eventual concorrência intermodal entre o transporte marítimo e o transporte aéreo nas viagens entre a Córsega e a França continental, na medida em que «a avaliação das companhias e a análise dos tempos de viagem, das frequências, dos preços e da fiabilidade dos modos de transporte levam a que o transporte aéreo de passageiros não seja incluído na totalidade ou em parte do mercado em causa».

([51]) O estatuto de passageiro «residente na Córsega» é atribuído pelo OTC a qualquer pessoa que comprove ter a sua residência principal na Córsega.

([52]) Segundo o documento de apoio à consulta pública, vários fatores justificaram esta distinção, entre os quais o facto de os residentes da Córsega beneficiarem de uma tarifa especial e de viajarem de forma mais regular do que os outros passageiros.

([53]) Foi igualmente enviado um terceiro questionário aos estudantes que viajavam entre a Córsega e a França continental. No entanto, uma vez que a França não concluiu pela existência de uma necessidade de serviço público para esta categoria de utilizadores, a presente decisão não incluirá uma análise a este respeito.

([54]) Se os utilizadores utilizassem mais do que uma rota, tinham de preencher um questionário para cada rota utilizada.

Córsega, motivo(s) da viagem ([55]), frequência das viagens ([56]) e necessidades de viagem ([57])). As perguntas 7 a 9 questionavam os utilizadores sobre a sua satisfação com os horários de partida e de chegada à Córsega (satisfatórios ou insatisfatórios; se os considerassem insatisfatórios, os passageiros pretendiam uma partida ou chegada mais cedo ou mais tarde?) e a frequência dos serviços de transporte marítimo oferecidos nas rotas marítimas utilizadas. As questões 10 a 14 diziam respeito à tarifa dos serviços em causa para os residentes na Córsega e pretendiam, nomeadamente, permitir compreender se essa tarifa era adequada ou se devia ser alterada.

(106) As perguntas 15 a 19 convidavam os utilizadores a comentar as alternativas ao porto de Marselha que poderiam utilizar. Estas perguntas destinavam-se a determinar, nomeadamente:

— se, no momento da reserva de uma das rotas a partir de Marselha, os utilizadores também ponderavam as travessias disponíveis nos outros portos continentais ([58]),

— a principal razão para a escolha do porto de Marselha em comparação com os outros portos continentais ([59]),

— se, em caso de hipotético aumento da tarifa em 5-10 % para o transporte marítimo no porto de Marselha, os utilizadores estavam dispostos a utilizar serviços de transporte marítimo noutro porto continental (Toulon, Nice ou ambos) para viajar de ou para a Córsega,

— se os utilizadores já tinham utilizado rotas de Toulon ou de Nice para a Córsega desde 2019 (sim ou não), especificando, em caso afirmativo, a principal razão para escolherem outro porto continental (Toulon ou Nice) em vez do porto de Marselha ([60]).

(107) As questões 20 a 22 diziam respeito à substituibilidade entre o transporte marítimo e o transporte aéreo. Mais especificamente, as questões visavam saber, respetivamente, a frequência com que os utilizadores compararam os voos e as travessias marítimas no momento da reserva ([61]), a principal razão para optar por viajar por barco e não por avião ([62]) e se, em caso de aumento de 5 a 10 % das tarifas, estavam dispostos a utilizar serviços de transporte aéreo (sim ou não).

(108) O questionário destinado aos passageiros que viajavam por razões médicas incluía perguntas específicas e perguntas idênticas às do questionário geral (considerando 103) ([63]). Entre as perguntas específicas, a pergunta 3 dizia respeito ao grupo etário dos utilizadores; a pergunta 4 dizia respeito ao número de rotações realizadas anualmente pelos utilizadores; a pergunta 5 dizia respeito à presença ou ausência de um acompanhante; a pergunta 6 dizia respeito à necessidade de uma cabina e de um lugar de estacionamento a bordo do navio; a questão 7 dizia respeito ao tratamento médico realizado; e a pergunta 12 dizia respeito ao nível de cobertura do seguro de saúde para os custos relacionados com tratamentos médicos.

(109) Em geral, os questionários permitiam aos utilizadores enviar contributos em texto livre para consultationpublique@ofc-corse.fr.

3.4.2.1.1.1.2. Síntese das respostas recebidas

(110) As autoridades francesas afirmam ter recebido mais de 1 000 respostas à consulta dos utilizadores, das quais 987 eram utilizáveis (686 de residentes na Córsega e 301 de passageiros não residentes).

(111) Em contrapartida, apenas foram recebidas 42 respostas ao questionário dirigido aos passageiros que viajavam por razões médicas. Tendo em conta o reduzido número de respostas recebidas, as autoridades francesas não tiveram em conta os resultados dessa consulta.

([55]) As respostas propostas (várias respostas possíveis) eram as seguintes: visita a familiares ou amigos; viagem turística/de lazer; viagem de negócios; viagem por razões médicas; viagens por motivo de estudos; outros motivos (a especificar).
([56]) As respostas propostas eram as seguintes: nunca; uma vez por ano; duas a cinco vezes por ano; seis a nove vezes por ano; mais de 10 vezes por ano.
([57]) As respostas propostas eram as seguintes: viagem com cabina e automóvel; viagem sem cabina nem automóvel; com automóvel e sem cabina; com cabina e sem automóvel.
([58]) As respostas propostas eram as seguintes: não tenho escolha (reserva imposta); sistematicamente; para algumas viagens não (especificar o tipo de viagem para a qual não é feita qualquer comparação); nunca.
([59]) As respostas propostas eram as seguintes: tem a tarifa mais baixa; horário; a melhor qualidade dos serviços: proximidade do porto ao meu destino; título de transporte sazonal para esta rota; tipo de viagem; outro (especificar).
([60]) As respostas propostas eram as seguintes: tem a tarifa mais baixa; um horário mais adequado; o meu destino estava mais próximo do porto escolhido; não sei; outro (especificar).
([61]) As respostas propostas eram as seguintes: sistematicamente; regularmente; esporadicamente; nunca.
([62]) As respostas propostas eram as seguintes: uma tarifa mais baixa; necessidade de viajar com um veículo; opção de travessia noturna com uma cabina; impossibilidade de voar; outro (especificar).
([63]) As perguntas 1-2 e 8-24 (com exceção da pergunta 12) do questionário aos passageiros que viajavam por razões médicas eram idênticas às do questionário dirigido a todos os passageiros.

(112) As respostas ao questionário enviado pelas autoridades francesas a todos os passageiros podem resumir-se do seguinte modo:

— a maioria dos residentes e não residentes (quase 60 %) viajam de barco entre a Córsega e o continente duas a cinco vezes por ano ([64]),

— 95 % dos residentes e 93 % dos não residentes afirmam que precisam de uma cabina e de um automóvel para viajar em todas as rotas,

— as principais razões pelas quais os residentes viajam são visitas familiares (72 %), turismo (56 %), negócios (29 %) e razões médicas (23 %). Os passageiros não residentes viajam exclusivamente para fins de turismo (56 %) e visitas familiares (52 %) ([65]),

— a maioria dos residentes e não residentes é favorável aos horários de partida e de chegada em vigor no momento da consulta dos utilizadores (mais de 80 % de parecer favorável em ambos os casos, em todas as rotas),

— a frequência das travessias marítimas entre Marselha e a Córsega em vigor no momento da consulta dos utilizadores responde em grande medida às necessidades dos passageiros residentes (57 %) e dos passageiros não residentes (65 %) ([66]).

(113) O resumo mostra igualmente que 54 % dos passageiros residentes (41 % dos não residentes) comparam sistematicamente as travessias disponíveis no porto de Marselha com as dos outros portos continentais ([67]). No entanto, as taxas de comparação variam de rota para rota: para certas rotas, como Marselha-L'Île-Rousse ou Marselha-Porto-Vecchio, os inquiridos residentes comparam-nas sistematicamente com outras travessias disponíveis nos portos continentais (70 % e 60 %, respetivamente, para os residentes, e 66 % e 35 %, respetivamente, para os não residentes), enquanto as taxas de comparação para a rota Marselha-Propriano são baixas ([68]).

(114) Além disso, independentemente da rota, a principal razão para os passageiros residentes e não residentes escolherem o porto de Marselha é a proximidade do destino final (53 % e 50 %, respetivamente). No caso de um hipotético aumento das tarifas de 5-10 % para a travessia marítima a partir de Marselha, pelo menos 60 % dos inquiridos (residentes e não residentes) afirmam estar dispostos a mudar para Toulon e 35 % também para Nice ([69]). Por último, quase 70 % dos inquiridos residentes utilizaram os portos de Toulon ou de Nice em 2019 para as suas viagens de/para a Córsega (em comparação com 52 % dos inquiridos não residentes) ([70]). A principal razão para a utilização destes dois outros portos são as tarifas mais baixas via Toulon ou Nice (57 % dos residentes, 56 % dos não residentes) ([71]).

([64]) 59 % dos passageiros residentes (57 % dos não residentes) afirmam viajar duas a cinco vezes por ano, em média. Dos passageiros residentes, 29 % viajam uma vez por ano (38 % dos não residentes). Os passageiros que viajam mais de seis vezes por ano são minoritários (12 % dos residentes, 5 % dos não residentes). As estatísticas são bastante semelhantes para a rota Marselha-Propriano.

([65]) As estatísticas são bastante semelhantes para a rota Marselha-Propriano, embora o turismo seja menos importante no caso dos passageiros residentes (46 %), enquanto as visitas familiares (80 %), as viagens por razões médicas (27 %) e as viagens de negócios (26 %) sejam superiores à média. No que diz respeito aos passageiros não residentes, o turismo é superior à média (63 %) e as visitas familiares são inferiores (44 %).

([66]) As estatísticas relativas à rota Marselha-Propriano são, em geral, semelhantes à média.

([67]) Em contrapartida, 20 % dos inquiridos residentes (35 % dos não residentes) nunca comparam e viajam apenas de/para Marselha. Para 20 % dos residentes (21 % dos não residentes), a comparação não é uma opção (reserva imposta) e 5 % dos residentes (3 % dos não residentes) comparam apenas para algumas viagens.

([68]) 31 % dos inquiridos residentes (27 % dos não residentes) comparam sistematicamente, enquanto 44 % (50 %) nunca o fazem.

([69]) Estas tarifas são mais baixas para a rota Marselha-Propriano, mais de metade de cujos inquiridos não mudaria para os outros portos continentais.

([70]) Esta percentagem é válida para todas as rotas com destino à Córsega, com exceção de Propriano, com mais de 60 % dos inquiridos que utilizam a rota Marselha-Propriano a afirmarem não ter utilizado os outros portos continentais para viajar de e para Propriano em 2019.

([71]) Esta percentagem é muito inferior para a rota Marselha-Propriano, em que apenas 40 % dos inquiridos ponderam uma tarifa mais baixa nos outros portos, sendo a proximidade do porto ao destino final outra razão principal para a utilização de travessias de/para outros portos continentais (25 % dos inquiridos).

(115) Por último, no que diz respeito à substituibilidade entre os transportes aéreos e os transportes marítimos, a consulta dos utilizadores revelou que 56 % dos passageiros residentes (79 % dos não residentes) não compararam os voos com as viagens de barco no momento da reserva ([72]). Estas percentagens são maiores para certas rotas, como Marselha-Propriano ([73]). No que diz respeito à pergunta 21 (considerando 107), a principal razão para que tanto os residentes da Córsega (83 % dos inquiridos) como os não residentes (76 %) escolham uma travessia marítima em vez de uma viagem aérea em todas as rotas é a necessidade de viajar com um veículo. No que diz respeito à possibilidade de mudar para o transporte aéreo em caso de um hipotético aumento de 5-10 % do preço do transporte marítimo, apenas pouco mais de metade dos inquiridos afirmam que não mudariam ([74]).

3.4.2.1.1.2. Resultados das consultas dos portos

3.4.2.1.1.2.1. Perguntas colocadas

(116) O questionário que acompanhava a consulta dos portos incluía três partes sobre o tráfego de passageiros.

(117) A primeira parte do questionário (perguntas 1.1 a 1.5) convidava as autoridades portuárias a comentar as características da procura dos utilizadores, tal como identificadas e apresentadas no documento de apoio à consulta dos utilizadores (considerando 95). Concretamente, a primeira parte solicitava às autoridades que:

— comentassem a distinção entre passageiros residentes, não residentes e passageiros que viajam por razões médicas,

— indicassem a dimensão da zona de influência do seu porto, com base nos seus conhecimentos sobre o mercado,

— indicassem se consideravam que as suas infraestruturas portuárias não eram substituíveis por outros portos para a totalidade ou parte do tráfego de passageiros entre a Córsega e o continente,

— comentassem o nível de concorrência, atual e ao longo de um período de sete anos, entre portos para o transporte de passageiros.

(118) A segunda parte do questionário solicitava às autoridades portuárias que fizessem uma descrição completa das infraestruturas portuárias que seriam suscetíveis de afetar aos serviços de transporte marítimo entre a Córsega e o continente.

(119) A terceira parte (questões 4.1 a 4.8) questionava essencialmente as autoridades portuárias sobre a capacidade da sua infraestrutura para lidar com o tráfego de passageiros. Concretamente, pedia-lhes que indicassem:

— se as suas infraestruturas dispunham de zonas dedicadas ao tráfego regular de passageiros ([75]),

— o tipo de navios que podem receber ([76]),

— se as suas infraestruturas geriam atualmente o tráfego regular de passageiros ([77]),

([72]) Mais especificamente, de acordo com o resumo da consulta do utilizador, 33 % dos residentes nunca comparam o transporte aéreo com o transporte marítimo, 23 % fazem-no ocasionalmente, 13 % fazem-no regularmente e 31 % fazem-no sistematicamente. Entre os não residentes, 64 % nunca comparam, 15 % fazem-no ocasionalmente, 7 % fazem-no regularmente e 14 % fazem-no sistematicamente.

([73]) Quase 80 % dos inquiridos na rota Marselha-Propriano não comparam ou raramente comparam uma viagem marítima com uma viagem aérea.

([74]) Mais de 60 % dos inquiridos na rota Marselha-Propriano não mudariam para o transporte aéreo.

([75]) A pergunta pedia às autoridades portuárias que especificassem i) a dimensão das zonas de movimentação, ii) a disponibilidade de zonas de movimentação para o tráfego regular com a Córsega, iii) a possibilidade de dedicar, diária ou semanalmente, zonas de movimentação ao tráfego regular com a Córsega, e iv) se os terminais estavam disponíveis para o tráfego regular com a Córsega.

([76]) A pergunta pedia às autoridades portuárias que especificassem i) o número de cais disponíveis, ii) as horas de receção, em função da capacidade do navio, iii) as medidas ambientais aplicadas.

([77]) A pergunta pedia às autoridades portuárias que especificassem i) a capacidade diária de receção de passageiros, ii) o horário de receção dos passageiros, iii) o número de passageiros, para embarque ou desembarque, que podem ser processados por hora.

— se as suas infraestruturas podem dar resposta a rotações diárias ([78]) e não diárias ([79]) para o tráfego de passageiros,

— se as autoridades portuárias conseguiam garantir um certo número de rotações diárias e/ou semanais para os serviços de transporte de passageiros para a Córsega ([80]).

3.4.2.1.1.2.2. Síntese das respostas recebidas

(120) As autoridades francesas recolheram contributos das autoridades portuárias de Toulon (CCI do Var) e de Nice (CCI de Nice Côte d'Azur). As autoridades francesas explicaram igualmente, durante o procedimento formal de investigação, que a autoridade portuária de Marselha (Grand Port Maritime de Marseille) já tinha dado um contributo em texto livre em 21 de dezembro de 2021, no âmbito da consulta dos utilizadores, e que apresentou o mesmo contributo em resposta à consulta dos portos, sem responder especificamente ao questionário previsto na consulta dos portos. No entanto, as autoridades francesas explicaram que o contributo do porto de Marselha continha as informações pertinentes solicitadas no questionário dirigido aos portos ([81]).

(121) Quanto à primeira parte do questionário, nenhum dos três portos contestou a distinção entre as diferentes categorias de passageiros identificadas pela França. No que diz respeito à sua zona de influência, os portos de Marselha e de Toulon consideram que atraem clientes de toda a França e não só, enquanto o porto de Nice indica que a sua zona de influência é essencialmente regional.

(122) Os três portos consideram que as suas infraestruturas portuárias são substituíveis entre si no que respeita ao transporte de passageiros. No que diz respeito à concorrência entre os portos continentais, Toulon e Marselha afirmam que concorrem abertamente entre si, alegando que o porto de Toulon é o «líder incontestável em transporte de passageiros». Salientam, tal como a própria autoridade portuária de Nice, que o porto de Nice está atrasado em relação a Marselha e Toulon, devido a uma diminuição significativa do tráfego de passageiros nos últimos anos.

(123) Relativamente à terceira parte do questionário:

— *a autoridade portuária de Marselha* indica que dispõe de 13 atracadouros capazes de gerir o tráfego de passageiros com destino à Córsega. Cinco deles já estão totalmente dedicados ao tráfego para a Córsega ao abrigo dos CSP de 2021-2022, podendo ser atribuídos mais oito. O porto pode assim dar resposta ao tráfego regular de passageiros. Além disso, o porto de Marselha explica no seu contributo que o acesso aos navios é fácil tanto para os passageiros com veículos como para os passageiros a pé ([82]). Por último, o porto de Marselha indica que está em condições de oferecer um serviço de reparação naval para intervenção técnica imediata,

([78]) A pergunta pedia às autoridades portuárias que especificassem i) o número de escalas possíveis por dia, ii) a duração mínima e máxima das escalas, iii) as regras de atribuição dos atracadouros.

([79]) A pergunta pedia às autoridades portuárias que especificassem i) o número de escalas possíveis por semana, ii) a duração mínima e máxima dessas escalas e iii) as regras de atribuição dos atracadouros.

([80]) A pergunta pedia às autoridades portuárias que especificassem o número de escalas garantidas.

([81]) O contributo do Grand Port Maritime de Marseille descreve: as ligações do porto ao interior para o tráfego de mercadorias e de passageiros, as rotas marítimas e a cadeia logística do transporte de mercadorias entre a Córsega e o continente, as infraestruturas portuárias, marítimas e terrestres do porto de Marselha, a pegada ambiental do trânsito portuário, serviços conexos e segurança das instalações portuárias, a segurança jurídica dos terminais de companhias de navegação dedicados ao tráfego da Córsega.

([82]) Os passageiros com veículos têm acesso ao porto através de uma porta situada na proximidade imediata dos atracadouros destinados aos serviços da Córsega — todo o circuito entre a porta de entrada e o acesso ao navio demora menos de meia hora. O porto de Marselha tem uma área de embarque de quase 30 500 m² para os veículos, parcialmente coberta. A taxa de ocupação dos parques de estacionamento é de 50 % na época baixa e chega aos 90 % durante os picos do verão. No entanto, o porto de Marselha explica que, uma vez que os serviços regulares internacionais foram transferidos para outro terminal do porto, os parques de estacionamento para o tráfego para a Córsega podem ser alargados. O porto de Marselha especifica que, para os passageiros a pé, os terminais marítimos de Joliette e Arenc estão situados na proximidade imediata do centro da cidade e são bem servidos por transportes públicos.

— *a autoridade portuária de Toulon* afirma que a sua infraestrutura portuária lhe permite gerir o tráfego regular de passageiros, mas apenas no terminal de Toulon-Port de Commerce, uma vez que o tráfego de passageiros é proibido nos dois terminais de Brégaillon. Afirma que Toulon-Port de Commerce dispõe de áreas específicas para este tráfego, com uma zona de movimentação de 24 000 m². No entanto, a autoridade portuária adverte que, tendo em conta a atual taxa de ocupação destas áreas pela Corsica Ferries (80 %), não pode garantir a sua atribuição diária ao tráfego regular com a Córsega ([83]). Toulon-Port de Commerce dispõe de três atracadouros para navios de passageiros. Este terminal é capaz de assegurar o embarque/desembarque de 2 000 passageiros por hora e de receber até três escalas longas por dia. A autoridade portuária declara que não pode garantir um serviço diário de rotações de transporte de passageiros para a Córsega,

— *a autoridade portuária de Nice* afirma que a sua infraestrutura portuária tem capacidade para gerir o tráfico regular de passageiros. Esta infraestrutura tem uma zona de movimentação de 25 900 m². Estão disponíveis quatro atracadouros. A autoridade portuária indica igualmente que o porto pode receber até oito escalas curtas por dia. O porto de Nice afirma poder garantir até quatro rotações diárias de serviço de passageiros para a Córsega.

(124) Além disso, as autoridades francesas explicaram igualmente, durante o procedimento formal de investigação, que a autoridade portuária da Córsega, a CCI da Córsega, também tinha feito um contributo em texto livre em 7 de janeiro de 2022, no âmbito da consulta dos utilizadores. Este contributo em texto livre continha informações sobre as características dos cinco portos da Córsega utilizados para as ligações marítimas para a Córsega.

(125) A CCI da Córsega não aponta para quaisquer restrições especiais ao transporte de passageiros. No entanto, menciona um congestionamento considerável nos portos da Córsega, nomeadamente de Bastia (situação crítica durante todo o ano) e Ajaccio e Porto-Vecchio (elevados níveis de congestionamento no verão).

3.4.2.1.1.3. Conclusões do relatório da Gecodia sobre a procura qualitativa por parte dos passageiros

(126) Para além das consultas públicas, as autoridades francesas encarregaram a Gecodia de realizar análises complementares da procura de ligações marítimas para a Córsega por parte dos passageiros. As conclusões destas análises são descritas nas subsecções *infra*.

3.4.2.1.1.3.1. Procura de transporte marítimo não satisfeita pelo transporte aéreo

(127) Em primeiro lugar, o relatório da Gecodia analisou se, do ponto de vista dos passageiros, uma viagem por via aérea podia substituir uma viagem de barco para satisfazer as necessidades de transporte entre a Córsega e a França continental. O relatório conclui que não é esse o caso.

(128) O relatório da Gecodia baseia esta conclusão, *em primeiro lugar*, na prática decisória da Comissão Europeia ([84]), que indica que a substituibilidade mútua é praticamente inexistente no caso de passageiros que viajam com o seu próprio veículo ou com uma quantidade substancial de bagagem. É o que acontece na Córsega, uma vez que a relação entre o número de passageiros e o número de veículos ligeiros de todos os tipos nos navios é de cerca de 0,7 para os passageiros residentes e de 0,4 para os passageiros não residentes ([85]).

(129) *Em segundo lugar*, o relatório da Gecodia remete para os resultados da consulta dos utilizadores, que tendem, em grande medida, a demonstrar que os transportes aéreos e marítimos não são substituíveis entre si do ponto de vista dos utilizadores (considerando 115).

([83]) Na sua resposta, a CCI do Var afirma que «dado que a Corsica Ferries já movimenta mais de 1,3 milhões de passageiros para a Córsega através do seu serviço não abrangido por um CSP e mais de 400 000 passageiros para outros destinos insulares europeus através dos seus outros serviços no terminal [Toulon-Port de Commerce], e uma vez que os representantes eleitos locais apelaram a que estes números sejam limitados aos volumes movimentados entre 2019 e 2021 (ou seja, um máximo de 2 milhões de passageiros), parece muito difícil imaginar que se possa acrescentar a esta atividade existente e bem estabelecida uma atividade suplementar em conformidade com as obrigações dos CSP (concretamente, a possibilidade de movimentação de carga ao longo do ano)».

([84]) As autoridades francesas remetem para a decisão da Comissão Europeia, de 9 de outubro de 2013, no processo COMP/M.6796 — *Aegean/Olympic II* (JO C 25 de 24.1.2015), ponto 85.

([85]) Isto significa que, em média, existe um automóvel por passageiro residente e quase um automóvel por cada dois passageiros não residentes, o que, segundo a França, corresponde à viagem média de um casal com um veículo.

(130) *Em terceiro lugar*, o relatório da Gecodia refere que as viagens de barco são muito mais longas do que as viagens de avião (entre 6 e 12 horas, consoante os portos, principalmente à noite, em comparação com uma hora de avião) ([86]). O mesmo se aplica às frequências, sendo as ligações aéreas muito mais frequentes do que as ligações marítimas ([87]). Segundo o relatório da Gecodia, uma viagem de barco não pode, portanto, ser considerada uma alternativa para os passageiros com limitações de tempo.

(131) Com base no relatório da Gecodia, as autoridades francesas concluíram que existia uma procura qualitativa de transporte *marítimo* entre residentes e não residentes da Córsega que viajam entre a Córsega e a França continental.

3.4.2.1.1.3.2. Procura separada de transporte marítimo em função do local de residência do passageiro (residente/não residente da Córsega)

(132) O relatório da Gecodia analisou se existia uma diferença substancial na procura de transporte marítimo de passageiros em função do perfil do utilizador ou da sua escolha do porto continental de chegada.

(133) O relatório da Gecodia conclui, em primeiro lugar, que, no que respeita ao transporte marítimo de passageiros entre a Córsega e a França continental, deve ser feita uma distinção entre os passageiros residentes na Córsega e os passageiros não residentes. De acordo com o relatório:

— o princípio da continuidade territorial exige que seja oferecido um serviço de transporte aos residentes da Córsega para atenuar os condicionalismos de insularidade e permitir-lhes viajar para o continente. Os passageiros residentes beneficiam, assim, de uma tarifa especial imposta pelo regime de OSP de 2019 ([88]),

— as tarifas oferecidas pelas companhias de navegação diferem consideravelmente entre as duas categorias de passageiros (residentes e não residentes). Segundo o relatório da Gecodia, o preço do bilhete cobrado aos passageiros não residentes varia consideravelmente em função da época, ao passo que o preço do bilhete residente é estável durante todo o ano. Além disso, algumas companhias marítimas, como a Corsica Ferries, aplicam por sua própria iniciativa tarifas para residentes, fora do âmbito das suas obrigações legais, nomeadamente nas rotas entre a Itália e a Córsega. Por conseguinte, as próprias companhias de navegação distinguem entre passageiros residentes e não residentes,

— os passageiros residentes têm comportamentos e preferências diferentes, tal como confirmado, segundo as autoridades francesas, pelos resultados da consulta dos utilizadores. A procura de transporte marítimo por parte de residentes continua ao longo do ano: 30-39 % do tráfego de passageiros residentes regista-se entre novembro e março, ou seja, na época baixa, enquanto os não residentes viajam principalmente durante a época turística (80-94 % do tráfego não residente). Além disso, quase todos os residentes preferem partidas noturnas, contra apenas dois terços dos não residentes ([89]).

(134) Por estas razões, de um modo geral, a procura de transporte marítimo entre residentes na Córsega é diferente da procura entre os não residentes.

([86]) Segundo o relatório da Gecodia, 82 % dos serviços entre a Córsega e a França continental são realizados à noite, com um tempo de viagem de 10 a 12 horas. No caso das travessias diurnas, que constituem a exceção para Toulon e a regra para Nice, os tempos de viagem são geralmente de 5 a 8 horas.

([87]) Segundo o relatório da Gecodia, existem três voos de ida e volta por dia, de Marselha para Ajaccio e Bastia, e dois a partir de Nice (até três na época alta). Existem dois voos de ida e volta por dia, de Marselha para Calvi e Figari, e um com partida de Nice. No que diz respeito ao transporte marítimo, na época alta e baixa, apenas os portos de Ajaccio e Bastia são servidos com uma frequência mínima diária a partir de Marselha ou de Toulon.

([88]) As autoridades francesas afirmam que a introdução do regime de OSP de 2019 veio satisfazer uma necessidade de serviço público previamente identificada pela CdC entre os utilizadores (residentes na Córsega) que o mercado não estava em condições de satisfazer na ausência de obrigações de serviço público.

([89]) Segundo o relatório da Gecodia, esta conclusão aplica-se apenas às rotas entre Toulon e os portos da Córsega: 91 % dos residentes viajam à noite entre Toulon e os portos da Córsega, em comparação com 67 % dos passageiros não residentes. No porto de Marselha, as partidas são fixas e realizam-se apenas às 19h, pelo que não há partidas durante o dia. No porto de Nice, 19 % dos residentes viajam à noite, contra 15 % dos não residentes.

(135) Além disso, o relatório da Gecodia considera que, do ponto de vista geográfico:

— os passageiros *não residentes* não fazem qualquer distinção entre os portos continentais de Marselha, Nice e Toulon na escolha de uma travessia marítima entre a Córsega e a França continental. Por conseguinte, os passageiros não residentes consideram estes três portos substituíveis entre si no que respeita às suas necessidades de transporte marítimo,

— os passageiros *residentes* consideram os portos de Marselha e Toulon substituíveis entre si no que respeita às suas necessidades de transporte marítimo, tal como os portos de Toulon e de Nice. No entanto, os portos de Marselha e de Nice não são, do seu ponto de vista, substituíveis entre si, uma vez que a distância entre eles é superior a 200 km.

3.4.2.1.1.3.3. Procura específica de transporte marítimo por passageiros que viajam por razões médicas

(136) As autoridades francesas enviaram um questionário específico aos passageiros que viajam por razões médicas para identificar as eventuais características da procura desta categoria de utilizadores. Receberam poucas respostas a este questionário (considerando 111). Por essa razão, solicitaram uma análise complementar à Gecodia para verificar se existia uma procura específica por parte dos passageiros que viajam por razões médicas.

(137) O relatório da Gecodia relembra, em primeiro lugar, o quadro jurídico que rege as deslocações por razões médicas entre a Córsega e o continente. Explica que o transporte médico entre a Córsega e o continente é objeto de uma política coordenada das autoridades públicas. A CdC, o Estado (através da Agência Regional de Saúde da Córsega) e os organismos de seguro de saúde (através das caixas primárias de seguro de saúde da Corse-du-Sud (2A) e Haute-Corse (2B) — «**CPAM**») tomaram medidas concertadas para reduzir os obstáculos ao acesso aos cuidados de saúde para os habitantes da Córsega que precisem de receber ou continuar tratamentos que não estão disponíveis na Córsega.

(138) Segundo o relatório Gecodia, as regras relativas à cobertura das despesas de transporte baseiam-se nos artigos R. 322-10 a R. 322-10-9 do Código da Segurança Social (a seguir «**CSS**»). O artigo R. 322-10 do CSS enumera os casos em que as despesas de transporte de um segurado obrigado a deslocar-se para receber um tratamento ou para se submeter a exames apropriados ao seu estado de saúde podem ser cobertas pelo seguro de saúde ([90]). Entre estes casos figuram as situações em que a pessoa segurada utiliza o transporte para se deslocar até um local a mais de 150 km de distância, o que é o caso de uma pessoa segurada que se desloca da Córsega para o continente para receber tratamento. O artigo R. 322-10-2 do CSS precisa que, em todos os casos, a cobertura das despesas de transporte pelo seguro de saúde «está subordinada à apresentação, pelo segurado, de uma receita médica para o transporte e de uma fatura emitida pelo transportador ou de uma prova de transporte. A receita médica tem de indicar o motivo do transporte e o modo de transporte utilizado [...]».

([90]) O artigo R. 310-10 do CSS dispõe que «[e]stão cobertas as despesas de transporte de um segurado ou beneficiário obrigado a viajar:
1. Para receber tratamento ou submeter-se a exames adequados ao seu estado de saúde, nos seguintes casos:
   a) Transporte no âmbito da hospitalização;
   b) Transporte no âmbito de tratamentos ou exames prescritos nos termos do artigo L. 324-1 para doentes reconhecidos como sofrendo de uma doença prolongada e que apresentem um dos comprometimentos ou incapacidades previstos nas instruções de prescrição referidas no artigo R. 322-10-1;
   c) Transporte em ambulância justificado pelo estado de saúde do doente nas condições previstas na ordem referida no artigo R. 322-10-1;
   d) Transporte para um local a mais de 150 quilómetros de distância, nas condições estabelecidas nos artigos R. 322-10-4 e R. 322-10-5;
   e) Viagens múltiplas, em que são prescritas pelo menos quatro viagens para o mesmo tratamento durante um período de dois meses e cada viagem é efetuada para um local a mais de 50 quilómetros de distância;
   f) Transporte relacionado com cuidados ou tratamentos nos centros referidos no artigo L. 312-1, ponto I(3), do Código da Ação Social e das Famílias ou nos centros médicos/psicológicos/pedagógicos referidos no artigo L. 160-14, n.º 19, do presente código. [...]».

(139) O relatório da Gecodia conclui que é o médico que determina o modo de transporte mais adequado para o doente, em função do seu estado de saúde e do seu nível de autonomia (artigo L. 322-5 do CSS), e que essa escolha está sujeita a autorização prévia das CPAM. Além disso, o artigo R. 322-10-4 do CSS exige a realização de um exame médico para verificar se o tratamento não pode ser prestado num estabelecimento situado a menos de 150 km de distância. Por outras palavras, segundo o relatório da Gecodia, apenas são cobertas as despesas de transporte para especialidades ou tratamentos não disponíveis na Córsega. Por último, o artigo R. 322-10-5 do CSS prevê que o reembolso das despesas de transporte é calculado com base na distância entre o local inicial de prestação de cuidados ao doente e o estabelecimento de tratamento prescrito mais próximo.

(140) Com base nestas informações, as autoridades francesas retiraram duas conclusões.

(141) *Em primeiro lugar*, o modo de transporte utilizado, isto é, barco ou avião, é prescrito pelo médico e sujeito ao acordo das CPAM para o reembolso das despesas de transporte. Por conseguinte, os passageiros que viajam por razões médicas não podem escolher o modo de transporte se pretenderem que as suas despesas de transporte sejam reembolsadas.

(142) As autoridades francesas consideram que tal demonstra a inexistência de substituibilidade entre o transporte aéreo e o transporte marítimo do ponto de vista dos passageiros que viajam por razões médicas. A escolha de um ou outro modo de transporte é-lhes imposta pelo quadro jurídico nacional que rege o reembolso das despesas médicas.

(143) *Em segundo lugar*, as viagens médicas cobertas pelo seguro de saúde dizem respeito a doentes que não encontram tratamento adequado na Córsega e que, por conseguinte, têm uma necessidade urgente de viajar para o continente para aí receberem um tratamento adequado. O relatório da Gecodia refere que a lei deve prever um tratamento adequado no centro médico geograficamente mais próximo do local onde o doente recebe cuidados médicos na Córsega. Assim, o relatório da Gecodia parte do princípio de que os passageiros que viajam por razões médicas são muito sensíveis à distância e tendem a favorecer os portos situados nos locais com o estabelecimento prescrito para a realização do tratamento mais próximo, a fim de evitar que as suas despesas de viagem não sejam reembolsadas, ou sejam apenas parcialmente reembolsadas, pelas CPAM.

(144) O relatório da Gecodia refere que não estão disponíveis na Córsega vários serviços de cuidados médicos relacionados com atividades hospitalares em Medicina, Cirurgia e Obstetrícia (a seguir «**MCO**»), Cuidados de Seguimento e Reabilitação («**CSR**») e Psiquiatria («**PSI**»). Com base nos dados recolhidos pela Agência Técnica de Informação sobre Hospitalização («**ATIH**») para o período de 2015-2020, as autoridades francesas confirmaram a existência de um fluxo para o continente de doentes que vivem na Córsega e que recebem esses cuidados. Os dados fornecidos no relatório da Gecodia mostram que, em média, os residentes na Córsega representaram cerca de 15 000 estadias hospitalares (MCO) por ano na França continental, dois terços das quais no departamento de Bouches-du-Rhône (Marselha); Os residentes da Córsega passaram quase 34 000 dias por ano em CSR na França continental, metade dos quais no departamento de Bouches-du-Rhône e receberam quase 1 700 tratamentos de PSI por ano, quase metade dos quais no departamento de Bouches-du-Rhône.

(145) Com base nestes dados, o relatório da Gecodia conclui que existe uma procura específica de transporte marítimo entre a Córsega e a França continental por parte dos passageiros que viajam por razões médicas, tendo em conta, nomeadamente, as condições de reembolso das despesas de transporte e a localização de centros de tratamento adequados que não estão disponíveis na Córsega.

(146) O relatório da Gecodia analisou igualmente as necessidades dos passageiros que viajam por razões médicas em termos de destino na França continental.

(147) Neste contexto, as autoridades francesas solicitaram às CPAM que lhes fornecessem dados sobre o número de pedidos de autorização prévia que aceitaram para a cobertura das despesas de transporte pelo seguro de saúde. De acordo com os dados obtidos junto da CPAM 2A (mais de 15 000 autorizações concedidas) ([91]), mais de 80 % dos pedidos diziam respeito a uma ou mais viagens com destino a Marselha, contra menos de 14 % para Nice, 1,1 % para Paris e menos de 0,3 % para Toulon ([92]).

([91]) Contrariamente ao que a Comissão indicou no considerando 79 da decisão de início do procedimento, a CPAM 2A informou as autoridades francesas de 15 237 pedidos de aprovação prévia que tinha validado entre 17 de setembro de 2020 e 31 de dezembro de 2021 (e não 8 000).

([92]) O relatório da Gecodia refere-se igualmente a dados obtidos da CPAM 2B recolhidos em [...] (*) [(*): informações confidenciais], que revelam que mais de 75 % das viagens por razões médicas realizadas por via aérea foram efetuadas para Marselha, em comparação com menos de 25 % para Nice.

(148) O relatório da Gecodia concluiu, assim, que é provável que a procura por parte dos passageiros que viajam por razões médicas seja apenas para os portos continentais próximos do seu destino final no continente (estabelecimentos de saúde prescritos). A grande maioria dos passageiros que viajam por razões médicas viaja para Marselha.

3.4.2.1.2. Identificação da procura quantitativa de passageiros por transporte marítimo

3.4.2.1.2.1. Identificação da procura quantitativa entre passageiros residentes e não residentes na Córsega

(149) Para quantificar a procura por parte dos passageiros (residentes e não residentes da Córsega), as autoridades francesas basearam-se tanto em dados históricos como em projeções para o período de 2023-2030.

(150) As autoridades francesas analisaram a procura histórica entre os passageiros residentes na Córsega e os passageiros não residentes com base nos dados disponíveis de 2016 a 2021. No que diz respeito à procura prevista para o período de 2023-2030, as autoridades francesas realizaram projeções com base na procura observada em 2019 (os anos de 2020 e 2021 foram afetados pela crise da COVID-19). Estimaram a variação da procura de transporte marítimo de passageiros residentes e não residentes com base na taxa de crescimento média anual da procura de transportes a longo prazo (2015-2030), publicada pelo Ministério da Transição Ecológica em julho de 2016 ([93]) e atualizada em outubro de 2021 ([94]).

(151) A procura prevista de transporte marítimo em 2030 é apresentada no quadro 14.

Quadro 14

Procura dos passageiros por rota em 2030

	2030 Passageiros não residentes (zona de Marselha, Toulon e Nice)	2030 Passageiros residentes (Zona de Marselha e Toulon)	2030 Total
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**

Fonte: Relatório da Gecodia, quadros 43-44.

3.4.2.1.2.2. Identificação da procura quantitativa por parte dos passageiros que viajam por razões médicas

(152) No que diz respeito aos passageiros que viajam por razões médicas, as autoridades francesas não dispunham de dados diretos sobre o número de doentes e acompanhantes transportados, o seu destino ou o modo de transporte utilizado. A este respeito, o relatório da Gecodia refere que a Agência Regional de Saúde da Córsega e as CPAM foram questionadas sobre estes dados. A Agência Regional de Saúde da Córsega afirmou que não dispunha destas informações. As CPAM esclareceram que o seu sistema de informação não fornecia dados fiáveis e completos.

([93]) Ver o estudo do Ministério da Transição Ecológica, de julho de 2016, sobre a previsão da procura de transportes a longo prazo, disponível em: https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Th %C3 %A9ma %20- %20Projections %20de %20la %20demande %20de %20transport %20sur %20le %20long %20terme.pdf (consultado em 18 de outubro de 2024). O estudo indica que os resultados globais da evolução da procura de transportes e do tráfego calculados se destinam a servir de base às projeções do tráfego local, a elaborar pelos serviços descentralizados do Ministério pelos ou gestores de infraestruturas, a fim de analisar o futuro nas regiões e avaliar as políticas públicas e os projetos de infraestruturas de transportes. O estudo apresenta projeções para 2030 e para 2050.

([94]) Ver o estudo de outubro de 2021 que atualiza o estudo de 2016, tendo especialmente em conta o impacto da adoção de nova legislação ambiental. A atualização está disponível em: https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/document_travail_52_projection_transport_snbc2_oct2021.pdf(consultado em 18 de outubro de 2024).

(153) Por conseguinte, as autoridades francesas reconstruíram uma estimativa destas viagens com base em dados indiretos.

(154) As autoridades francesas basearam-se, em primeiro lugar, nos dados da ATIH (considerando 144) sobre o número de tratamentos médicos ou de estadias (para tratamentos não disponíveis na Córsega) registados para os residentes da Córsega na França continental (e, mais especificamente, na região de Provence-Alpes-Côte-d'Azur, onde se situam as cidades de Marselha, Toulon e Nice). As autoridades francesas estimaram o número de passageiros que viajam por razões médicas e acompanhantes com base no número de tratamentos médicos ou de estadias registados para as atividades de CSR, MCO e PSI para residentes na Córsega em toda a região de Provence-Alpes--Côte-d'Azur ([95]). No total, chegaram a uma estimativa de 65 000 passageiros que viajam por razões médicas por ano, em média, para todos os tratamentos médicos relacionados com atividades de CSR, MCO e PSI. O departamento de Bouches-du-Rhône (Marselha) representa, por si só, cerca de 53 000 passageiros por ano, em média, no período de 2015-2019.

(155) Esta estimativa inclui também os acompanhantes. As autoridades francesas estimaram que estava sistematicamente presente um acompanhante para os passageiros que viajam por razões médicas com idade inferior a 19 anos e superior a 75 anos e que, entre os outros grupos etários, um em cada dois estava acompanhado. Consequentemente, determinaram que uma viagem por razões médicas (de ida e volta) de um doente da Córsega gera uma necessidade efetiva de transporte de 1,4 passageiros (viagem de ida e volta), tendo em conta a necessidade de acompanhantes. Segundo a França, este pressuposto era coerente com os dados empíricos recolhidos junto da CPAM 2A, uma vez que, dos 15 237 pedidos de aprovação prévia aceites pela CPAM 2A, 41,5 % (6 318) envolveram um acompanhante e desses 6 318 pedidos, 7,5 % também envolveram um segundo acompanhante.

(156) Em seguida, as autoridades francesas estimaram o número de viagens por mar de duas maneiras.

(157) A primeira abordagem consistiu em obter o número de passageiros que viajam por razões médicas deduzindo o número destes passageiros que viajaram de avião do número total estimado de passageiros que viajam por razões médicas. Os dados relativos aos passageiros que viajaram por razões médicas de avião entre a Córsega e o departamento de Bouches-du-Rhône (Marselha), à disposição das autoridades francesas para o período de 2016-2019 ([96]), revelam que as viagens aéreas representaram, em média, cerca de 38 000 passageiros por ano (cerca de 70 % do total estimado de 53 000 passageiros que viajam por razões médicas, considerando 154). Com base nestes cálculos, as autoridades francesas concluíram que o transporte marítimo podia representar até 30 % das viagens de passageiros que viajam por razões médicas para o departamento de Bouches-du-Rhône.

(158) A segunda abordagem consistiu em analisar os 15 237 pedidos de aprovação prévia enviados à CPAM 2A por residentes na Córsega entre 2020 e 2021 para reembolso das despesas de transporte relacionadas com viagens médicas. A análise destes pedidos de autorização prévia, que têm de incluir a prescrição médica que indica o modo de transporte prescrito pelo médico em função do estado do doente (considerandos 136 a 148), revelou que cerca de 4 % desses pedidos referiam o transporte marítimo.

(159) Com base nestas duas abordagens, a percentagem de passageiros que viajam por razões médicas de barco em relação ao número total de passageiros que viajam por razões médicas para Marselha varia entre 4 % e 30 %. Para conciliar as duas abordagens e assegurar uma avaliação prudente da procura destes passageiros, as autoridades francesas estimaram finalmente que 10 % dos passageiros que viajam por razões médicas viajam de barco (cerca de 5 400 passageiros que viajam por razões médicas por ano, num total de 53 000 passageiros que viajam por razões médicas por ano, estimados pelas autoridades francesas para o departamento de Bouches-du-Rhône em 2019).

([95]) No que diz respeito à atividade de MCO, a procura de viagens por parte dos doentes da Córsega (viagem de ida e volta, excluindo acompanhantes) foi avaliada em relação ao número de estadias registadas (1 estadia = 1 passageiro ida e volta = 2 viagens). No que diz respeito às atividades de CSR, expressas em dias de hospitalização, as autoridades francesas estimaram o número de viagens em relação ao número de estadias registadas (1 estadia = 1 passageiro ida e volta = 2 viagens), tendo em conta que, independentemente do local de assistência, uma estadia corresponde a uma média de 45 dias de hospitalização. Por último, no que respeita às atividades de PSI, o número de passageiros foi calculado com base no número de tratamentos registados (1 tratamento = 1 passageiro ida e volta = 2 viagens).

([96]) Os dados recolhidos pelas autoridades francesas provêm de acordos de transporte celebrados [...] [com] as CPAM.

(160) Por último, as autoridades francesas atribuíram o número de passageiros que viajam por razões médicas aos diferentes portos da Córsega com base na repartição da atividade de MCO por região (cujo mapa está disponível no sítio Web da ATIH).

(161) Para estimar a procura anual de passageiros que viajam por razões médicas a satisfazer entre 2023 e 2030, as autoridades francesas consideraram que, para ter em conta o aumento previsto da população e o envelhecimento da população, por um lado, e a evolução da prestação de cuidados de saúde na Córsega, por outro, a procura prevista entre 2023 e 2030 permaneceria estável com base nas viagens de passageiros por razões médicas estimadas para 2019. O quadro 15 mostra a estimativa das viagens médicas de barco entre os portos da Córsega e o porto de Marselha.

Quadro 15

Estimativa das viagens médicas por barco de doentes residentes na Córsega e acompanhantes (passageiros anuais) entre a Córsega e Marselha

	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**

Fonte: observações das autoridades francesas apresentadas em 27 de julho de 2023.

3.4.2.2. Determinação da capacidade do mercado para satisfazer a procura dos utilizadores

(162) Após terem estimado a procura qualitativa e quantitativa das diferentes categorias de utilizadores do transporte marítimo de passageiros entre a Córsega e a França continental, as autoridades francesas tentaram determinar em que medida a oferta no mercado podia satisfazer essa procura.

3.4.2.2.1. Consulta dos operadores

3.4.2.2.1.1. Perguntas colocadas

(163) A consulta dos operadores incluía, em primeiro lugar, um questionário com quatro perguntas gerais sobre o transporte de passageiros:

— uma primeira pergunta pedia aos transportadores marítimos que comentassem as características da procura dos utilizadores identificadas e apresentadas no documento de apoio à consulta dos utilizadores (considerando 95),

— uma segunda pergunta convidava os operadores a descrever a frota que provavelmente utilizariam para as ligações marítimas entre a Córsega e a França continental,

— uma terceira pergunta questionava se, ao abrigo do regime de OSP de 2019, os operadores planeavam introduzir um serviço numa ou mais rotas a partir de 2023. Esta questão propunha igualmente uma lista de rotas que abrangem todas as ligações marítimas entre Marselha e os portos da Córsega, entre Toulon e a Córsega e entre Nice e os portos da Córsega. Para cada rota, os operadores tinham de indicar se iriam ou não explorar a rota ao abrigo do regime de OSP de 2019. O questionário permitiu igualmente que os operadores apresentassem observações sobre a exploração da rota em questão.

(164) Se a resposta à terceira questão fosse afirmativa para uma ou mais rotas, o questionário propunha então uma lista de perguntas mais específicas sobre o serviço que o operador iria introduzir. Os operadores tinham de fornecer estas informações para cada rota para a qual afirmassem ser capazes de propor um serviço comercial ao abrigo do regime de OSP de 2019.

(165) Por exemplo, um que operador afirmasse estar em condições de prestar um serviço comercial na rota Marselha--Ajaccio devia responder às seguintes perguntas:

— Já tinha prestado um serviço de transporte marítimo para o período de 2015-2022 na rota em questão? ([97])

— Em que altura do ano o operador prestaria o seu serviço? ([98])

— Que tipo de navios utilizaria o operador para prestar o seu serviço comercial? ([99])

3.4.2.2.1.2. Síntese das respostas recebidas

(166) Três operadores responderam à consulta dos operadores: Corsica Linea, La Méridionale e Corsica Ferries.

(167) A Corsica Linea e a La Méridionale declararam que não ofereceriam qualquer serviço comercial entre a Córsega e a França continental ao abrigo do regime de OSP de 2019.

(168) A Corsica Ferries apresentou o serviço comercial que prestaria na ausência de um contrato de serviço público para o transporte de passageiros. Em justificação das suas respostas ao questionário, a Corsica Ferries apresentou vários ficheiros Excel que especificavam, nomeadamente, as capacidades dos seus navios e o serviço comercial que prestaria.

(169) Em resposta à pergunta 1 da consulta dos operadores, a Corsica Ferries salientou que as suas respostas ao questionário, bem como o ficheiro Excel de dados relativos ao seu serviço de transporte, tinham sido elaborados na ausência de qualquer indicação nos documentos fornecidos pela CdC sobre as necessidades e exigências de continuidade territorial. Tendo em conta estas incertezas, a Corsica Ferries não tinha modelizado, no seu ficheiro Excel sobre a capacidade dos seus navios, qualquer aumento ou diminuição da capacidade oferecida durante o período de 2023-2028: por conseguinte, a capacidade comunicada era idêntica ao longo do período em análise.

(170) Em resposta à pergunta 4, a Corsica Ferries afirmou que, na ausência de um contrato de serviço público, a partir de 1 de janeiro de 2023 exploraria serviços de transporte de passageiros entre todos os portos continentais (Marselha, Nice, Toulon) e todos os portos da Córsega, com exceção do porto de Propriano. Concretamente, ofereceria serviços comerciais diurnos e noturnos (de mercadorias e de passageiros), incluindo:

— uma rotação diária entre a França continental (pelo menos cinco vezes por semana a partir de Toulon e duas vezes por semana a partir de Marselha) e os portos de Ajaccio e de Bastia,

— duas rotações mensais a partir de Marselha e pelo menos três rotações semanais a partir de Toulon, para os portos de Porto-Vecchio e L'Île-Rousse,

— nenhum serviço comercial para Propriano, uma vez que, segundo a Corsica Ferries, este porto era substituível pelo de Ajaccio, que já propunha servir pelo menos uma vez por dia a partir de Marselha e Toulon,

— serviços suplementares de transporte marítimo entre o porto de Nice e a Córsega de julho a setembro.

(171) A Corsica Ferries informou as autoridades francesas de que dispunha de uma frota de 13 navios que não estavam afetos a uma rota específica. A companhia indicou ainda que 15 % das suas travessias, em todas as rotas, se realizariam durante o dia (partida entre as 6h e as 16h para chegada entre as 14h e a meia-noite em ambos os sentidos).

([97]) Se a resposta fosse negativa, o operador devia indicar o motivo da ausência de um serviço.

([98]) O operador também tinha de especificar: i) na ausência de um serviço durante todo o ano, qual seria o período específico do ano previsto, ii) se o serviço proposto era um serviço direto, iii) a frequência das travessias, iv) as horas de partida e de chegada previstas, e v) o número total de travessias diretas previstas anualmente.

([99]) O operador tinha de especificar i) de que forma o navio utilizado satisfaria as necessidades de continuidade territorial, ii) o número previsto de navios, iii) a capacidade dos navios, iv) as suas características, v) as medidas ambientais aplicadas, e vi) os serviços oferecidos a bordo dos navios.

(172) No que diz respeito à capacidade dos seus navios de transporte de passageiros, a Corsica Ferries forneceu às autoridades francesas as informações indicadas no quadro 16.

Quadro 16

Serviço potencial da Corsica Ferries ao abrigo do regime de OSP de 2019 (passageiros anuais) na ausência de CSP

	2023-2028 Passageiros não residentes (Zona de Marselha, Toulon e Nice)	2023-2028 Passageiros residentes (Zona de Marselha e Toulon)	2023-2028 Total
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**

Fonte: resposta da Corsica Ferries ao teste de mercado sobre as ligações marítimas entre a Córsega e o continente francês (22 de fevereiro de 2022).

(173) A Corsica Ferries declarou igualmente que a sua oferta (a partir do porto de Marselha) só seria válida na ausência de um contrato de serviço público entre a Córsega e o continente.

3.4.2.2.2. Análise da deficiência do mercado

(174) Após análise da capacidade que a Corsica Ferries implantaria, as autoridades francesas concluíram que, na ausência de CSP, o mercado poderia satisfazer a procura prevista para o período 2023-2028 por parte de passageiros residentes (exceto passageiros que viajam por razões médicas) e não residentes de ligações marítimas entre os portos de Ajaccio, Bastia, L'Île-Rousse e Porto-Vecchio e os portos continentais franceses.

(175) No entanto, as autoridades francesas observam que Corsica Ferries não serviria o porto de Propriano. Concluem, assim, que existe uma deficiência total do mercado dos transportes marítimos entre o porto de Propriano e os portos continentais franceses, tanto para os passageiros residentes como para os não residentes.

(176) Além disso, no que respeita à procura de passageiros que viajam por razões médicas, as autoridades francesas consideram que Corsica Ferries só serviria o porto de Marselha duas vezes por semana a partir dos portos de Ajaccio e de Bastia e três vezes por mês a partir dos portos de Porto-Vecchio e L'Île-Rousse. Além disso, como indicado no considerando 170, a Corsica Ferries não serviria o porto de Propriano. Consideram, portanto, que o serviço oferecido pela Corsica Ferries não era suficientemente regular para o porto de Marselha, que é o porto preferido dos passageiros que viajam por razões médicas.

3.4.2.3. Conclusão sobre a existência de uma necessidade de serviço público em relação ao transporte marítimo de passageiros

(177) Tendo em conta a deficiência do mercado entre o porto de Propriano e os portos continentais franceses para o transporte marítimo de passageiros residentes e não residentes, as autoridades francesas concluíram que existia uma necessidade de serviço público que cobria a totalidade da procura quantitativa estimada entre 2023 e 2030 de/para o porto de Propriano, como indicado no quadro 14.

(178) Tendo em conta a deficiência do mercado entre cada um dos portos da Córsega e o porto de Marselha para o transporte marítimo de passageiros que viajam por razões médicas devido à insuficiência dos serviços de transporte que seriam prestados pela Corsica Ferries, as autoridades francesas concluíram que existia uma necessidade de serviço público que cobria a totalidade da procura dos passageiros que viajam por razões médicas para Marselha entre 2023 e 2030, como indicado no quadro 15.

3.4.3. *Caracterização de uma necessidade de serviço público em matéria de transporte marítimo de mercadorias*

(179) A presente subsecção descreve as conclusões tiradas pelas autoridades francesas quanto (i) à existência de procura dos utilizadores do transporte marítimo de mercadorias entre a Córsega e o continente e (ii) à identificação da incapacidade do mercado para satisfazer essa procura.

3.4.3.1. Identificação da procura dos utilizadores

(180) As subsecções seguintes descrevem as análises realizadas pelas autoridades francesas no que diz respeito à procura qualitativa por parte dos utilizadores dos transportes marítimos de mercadorias entre a Córsega e o continente e à procura quantitativa por parte desses utilizadores.

3.4.3.1.1. Identificação da procura qualitativa

(181) A presente subsecção apresenta, em primeiro lugar, os resultados da consulta dos utilizadores; em segundo lugar, os resultados da consulta dos portos; e, por último, as conclusões do relatório da Gecodia que complementam os resultados das consultas públicas.

3.4.3.1.1.1. Resultados da consulta dos utilizadores

3.4.3.1.1.1.1. Perguntas colocadas

(182) No documento de apoio à consulta dos utilizadores (considerando 95), as autoridades francesas fizeram uma distinção preliminar entre o transporte de carga rolante e o transporte de carga inerte ([100]).

(183) A consulta dos utilizadores incluiu um questionário dirigido a todos os utilizadores do transporte marítimo de mercadorias. O questionário continha uma lista de cerca de 20 perguntas, com propostas de resposta (em alguns casos, os utilizadores podiam assinalar várias respostas) e um tempo de preenchimento estimado de cinco minutos.

(184) As três primeiras perguntas visavam obter informações gerais sobre os perfis dos utilizadores. A primeira pergunta pedia aos utilizadores que fornecessem informações sobre a(s) rota(s) marítima(s) com destino à Córsega que utilizavam entre o porto de Marselha e os cinco portos da Córsega ([101]). A segunda pergunta pretendia obter informações sobre o setor de atividade dos utilizadores e o código postal da respetiva sede. A terceira pergunta pedia aos utilizadores que se pronunciassem sobre a distinção entre o transporte de carga rolante e o transporte de carga inerte, convidando-os a fornecer informações sobre o volume de carga rolante e/ou inerte transportada na rota em causa em 2019.

(185) As perguntas 4 a 13 questionavam os utilizadores sobre a sua satisfação com os serviços de transporte marítimo oferecidos na(s) rota(s) em causa. Mais concretamente, perguntavam:

— se o serviço oferecido na rota em questão satisfazia as necessidades do utilizador (resposta: sim ou não),

— se os utilizadores deparavam com dificuldades em termos de capacidade disponível ([102]),

— qual o tipo de mercadorias para o qual os utilizadores deparavam com essas dificuldades e se tinham mudado o seu transporte de mercadorias para outras rotas devido a essas dificuldades ([103]),

— se os utilizadores estavam satisfeitos com os horários de partida e de chegada com a Córsega (satisfatórios ou insatisfatórios, e, se os considerassem insatisfatórios, os utilizadores pretendiam uma partida ou chegada mais cedo ou mais tarde?) e a frequência dos serviços de transporte marítimo oferecidos nas rotas marítimas utilizadas,

— se a tarifa máxima de transporte de mercadorias ao abrigo do regime de OSP de 2019 deve ser alterada.

([100]) O documento de apoio à consulta dos utilizadores explica que, ao contrário da carga rolante, a carga inerte requer uma movimentação portuária significativa (equipamento portuário, mão de obra).

([101]) Se os utilizadores utilizassem várias rotas, tinham de preencher um questionário para cada uma delas.

([102]) As respostas propostas eram as seguintes: sistematicamente; regularmente; esporadicamente; nunca.

([103]) As respostas propostas eram as seguintes: a mesma rota, outras rotas via Marselha, outras rotas via Toulon, outras rotas via Nice, outro (especificar).

(186) As perguntas 14 a 20 convidavam os utilizadores a avaliar a escolha do porto continental para o serviço. Concretamente, estas perguntas incidiam sobre:

— se, no momento da reserva de uma das rotas a partir de Marselha, os utilizadores também ponderavam as travessias disponíveis a partir dos outros portos continentais ([104]),

— a principal razão para a escolha do porto de Marselha em comparação com os outros portos continentais ([105]),

— se, em caso de hipotético aumento de 5-10 % na tarifa de transporte marítimo no porto de Marselha, o utilizador estava disposto a utilizar serviços de transporte marítimo noutro porto continental (Toulon, Nice ou ambos) para viajar de ou para a Córsega,

— se o utilizador já tinha utilizado rotas de Toulon ou de Nice para a Córsega desde 2019 (sim ou não) e, em caso afirmativo, especificar a razão principal para a escolha de um porto continental (Toulon ou Nice) diferente do porto de Marselha ([106]).

(187) Por último, a pergunta 21 questionava os utilizadores sobre a adequação de um serviço de transporte que utilizasse navios exclusivamente dedicados ao transporte de mercadorias (ro-ro) em comparação com o serviço atual (ro-pax).

3.4.3.1.1.1.2. Síntese das respostas recebidas

(188) No final do período de consulta, as autoridades francesas apenas tinham recebido cinco respostas ao questionário. Tendo em conta este número reduzido, a Gecodia contactou diretamente várias empresas de transporte e logística que utilizavam serviços de transporte marítimo de mercadorias entre a Córsega e o continente, a fim de obter as suas respostas ao questionário diretamente por telefone.

(189) As autoridades francesas afirmam que a Gecodia contactou 21 empresas de transporte que representam cerca de 90 % do tráfego total de carga inerte e 70 % do transporte de carga rolante entre a Córsega e o continente. As transportadoras inquiridas utilizavam principalmente rotas a partir de Marselha, enquanto mais de metade também utilizavam rotas a partir de Toulon. Os transportadores responderam para cada uma das rotas que utilizavam entre a Córsega (cada um dos portos da Córsega) e o continente (cada um dos portos continentais), bem como para cada tipo de carga (rolante e inerte).

(190) No que diz respeito à carga inerte ([107]), as respostas ao questionário podem resumir-se do seguinte modo:

— pouco mais de metade dos inquiridos considera que, de um modo geral, o atual serviço de transporte marítimo não satisfaz as suas necessidades. Estes resultados variam em função da rota: embora quase todos os utilizadores de serviços de transporte entre o continente e Propriano e L'Île-Rousse estejam satisfeitos com a oferta atual, os que utilizam serviços de transporte de/para Ajaccio e Bastia estão quase todos insatisfeitos ([108]),

— a maioria dos utilizadores enfrenta dificuldades em termos de capacidade disponível, em especial nas rotas entre o continente e Bastia (100 % com dificuldades regulares ou sistemáticas), Ajaccio e Porto-Vecchio (mais de 50 % enfrentam dificuldades regulares ou sistemáticas),

— os inquiridos apreciam, em grande medida, os horários de partida e de chegada na Córsega e as frequências das rotações em vigor no momento da consulta dos utilizadores,

([104]) As respostas propostas eram as seguintes: não tenho escolha (reserva imposta); sistematicamente; apenas para alguns fluxos (especificar o tipo de fluxos para os quais não é feita qualquer comparação); nunca.

([105]) As respostas propostas eram as seguintes: tem a tarifa mais baixa; infraestrutura portuária; horário; a melhor qualidade dos serviços: proximidade do porto ao meu destino; tipo de viagem; outro (especificar).

([106]) As respostas propostas eram as seguintes: tem a tarifa mais baixa; um horário mais adequado; o meu destino estava mais próximo do porto escolhido; serviços em Marselha esgotados; outro (especificar).

([107]) Para recapitular, a carga inerte é transportada exclusivamente entre os portos da Córsega e o porto de Marselha.

([108]) A situação é mais heterogénea no caso de Porto-Vecchio, com 64 % dos inquiridos a considerarem o serviço insatisfatório.

— nenhum dos inquiridos compara as travessias disponíveis no porto de Marselha com as travessias disponíveis noutros portos. A proximidade do porto de Marselha é quase a única razão para a escolha desse porto. Mesmo no caso de um hipotético aumento dos preços do transporte marítimo a partir de Marselha, nenhum dos inquiridos mudaria para os outros portos continentais,

— quase todos os inquiridos prefeririam um serviço com navios exclusivamente de carga (ro-ro) em vez de um serviço de transporte misto de carga e passageiros.

(191) No que diz respeito à carga rolante, as respostas ao questionário podem resumir-se do seguinte modo:

— pouco mais de metade das respostas indicam que o atual serviço de transporte marítimo oferecido de/para Marselha satisfaz geralmente as necessidades, ao passo que o serviço de Toulon é considerado insatisfatório (77 % das respostas). Estes resultados variam em função da rota: quase todos os utilizadores se queixam da rota de/para Bastia (para os inquiridos que utilizam Marselha e Toulon). Metade deles também estão insatisfeitos com o serviço de/para Ajaccio e Porto-Vecchio (para os inquiridos que utilizam Marselha e Toulon), ao mesmo tempo que manifestam satisfação geral com as rotas de/para Propriano e L'Île-Rousse,

— a maioria dos utilizadores enfrenta dificuldades em termos de capacidade disponível, em especial nas rotas para Bastia (100 % com dificuldades regulares ou sistemáticas, tanto em Marselha como em Toulon) e para Ajaccio e Porto-Vecchio (50 % com dificuldades regulares ou sistemáticas a partir de Marselha e 100 % a partir de Toulon),

— os inquiridos apreciam, em grande medida, os horários de partida e de chegada e a frequência das rotações em vigor no momento da consulta dos utilizadores, tanto em Toulon como em Marselha,

— quase nenhum dos inquiridos compara as travessias disponíveis no porto de Marselha com as travessias disponíveis nos outros portos. A proximidade do porto de Marselha é quase a única razão para a escolha desse porto. Mesmo no caso de um aumento dos preços do transporte marítimo a partir de Marselha, nenhum dos inquiridos mudaria para outros portos continentais,

— em 2019, menos de 40 % dos inquiridos utilizaram portos continentais que não Marselha. Os resultados variam em função da rota: 80 % e 50 % (respetivamente) dos inquiridos que viajam de/para Bastia e Ajaccio utilizaram Toulon, em comparação com praticamente nenhum dos que viajam de/para outros portos da Córsega. A única razão para a utilização do porto de Toulon é o facto de os serviços estarem esgotados no porto de Marselha. Mesmo no caso de um aumento dos preços do transporte marítimo a partir de Marselha, nenhum dos inquiridos mudaria para outros portos continentais,

— a maioria dos inquiridos preferiria um serviço com navios exclusivamente de carga (ro-ro) em vez de um serviço ro-pax.

3.4.3.1.1.2. Consulta dos portos

3.4.3.1.1.2.1. Perguntas colocadas

(192) O questionário que acompanhava a consulta dos portos incluía três partes sobre o tráfego de mercadorias.

(193) A primeira parte do questionário convidava as autoridades portuárias a comentar as características da procura dos utilizadores, tal como identificadas e apresentadas no documento de apoio à consulta dos utilizadores (considerando 95). Concretamente, a primeira parte solicitava às autoridades portuárias que:

— comentassem a distinção entre carga rolante e carga inerte,

— indicassem a dimensão da zona de influência do seu porto, com base nos seus conhecimentos sobre o mercado,

— indicassem se consideraram a sua infraestrutura portuária não substituível por outros portos para a totalidade ou parte da carga rolante e inerte entre a Córsega e o continente,

— comentassem o nível de concorrência, atual e ao longo de um período de sete anos, entre portos para o transporte de mercadorias.

(194) A segunda parte do questionário solicitava às autoridades portuárias que fizessem uma descrição completa das infraestruturas portuárias que seriam suscetíveis de utilizar para os serviços de transporte marítimo entre a Córsega e a França continental.

(195) A terceira parte (perguntas 5.1 a 5.8 para a carga inerte e perguntas 6.1 a 6.8 para a carga rolante) questionava essencialmente as autoridades portuárias sobre a capacidade da sua infraestrutura para lidar com o tráfego de mercadorias. Concretamente, pedia-lhes que indicassem:

— se as suas infraestruturas incluem zonas de movimentação de carga inerte e rolante (resposta: sim ou não) ([109]),

— o tipo de navios que podem receber ([110]),

— se as suas infraestruturas portuárias processavam atualmente carga rolante e/ou inerte ([111]),

— se as suas infraestruturas podem dar resposta a rotações diárias ([112]) e não diárias ([113]) para o tráfego de mercadorias (resposta: sim ou não),

— se as autoridades portuárias conseguiam garantir um certo número de rotações diárias e semanais para os serviços de transporte de mercadorias para a Córsega (resposta: sim ou não) ([114]).

3.4.3.1.1.2.2. Síntese das respostas recebidas

(196) Como indicado no considerando 120, as autoridades francesas recolheram contributos junto das autoridades portuárias de Toulon, Marselha e Nice.

(197) No que respeita à primeira parte do questionário, os três portos consideram adequada a abordagem adotada pelas autoridades francesas na distinção entre carga rolante e carga inerte. No que diz respeito à sua zona de influência para o transporte de mercadorias, os portos de Nice e de Toulon consideram que a sua zona de influência é apenas local e limitada ao interior imediato, ao passo que o porto de Marselha considera que atrai o transporte de mercadorias provenientes de todo o território francês e, em especial, o transporte de mercadorias que atravessam o vale do Ródano.

(198) No que diz respeito às condições de concorrência, o porto de Nice considera que a sua infraestrutura, situada no centro da cidade, e o fraco tecido industrial e comercial em torno de Nice não lhe permitem, e não lhe permitirão durante um período de sete anos, satisfazer a procura de transporte de mercadorias entre a Córsega e o continente. O porto de Toulon afirma igualmente que o porto de Marselha é o líder incontestável do mercado do transporte de mercadorias e que só se pode posicionar como porto complementar ao de Marselha. O porto de Toulon salienta que o nível de concorrência entre Marselha e Toulon é «saudável, apesar da fraca capacidade de Toulon, o que significa que não consegue realmente competir neste mercado». O porto de Marselha considera que a sua localização geográfica, no centro dos nós rodoviários e ferroviários e perto das principais plataformas logísticas e de transporte, bem como o acesso muito fácil às suas infraestruturas a partir de três autoestradas, lhe conferem uma grande vantagem no que diz respeito ao transporte de mercadorias.

([109]) O questionário pedia aos portos que especificassem a dimensão das zonas de movimentação, a sua disponibilidade para o tráfego com destino à Córsega e a sua capacidade para processar mercadorias perigosas das classes 1 e 2.

([110]) As autoridades portuárias também tinham de especificar i) o número de cais disponíveis, ii) a capacidade máxima, em metros lineares, dos navios que podem ser recebidos, iii) as medidas ambientais aplicadas.

([111]) As autoridades portuárias tinham ainda de especificar i) a capacidade diária para acolher semirreboques/camiões, ii) as horas de receção de semirreboques/camiões, iii) o tempo médio de estacionamento de semirreboques/camiões, iv) o número de semirreboques/ /camiões que podem ser processados por hora para embarque ou desembarque.

([112]) As autoridades portuárias também tinham de especificar i) o número de escalas possíveis por dia, ii) a duração mínima e máxima das escalas, iii) as regras de atribuição dos atracadouros.

([113]) As autoridades portuárias também tinham de especificar i) o número de escalas possíveis por semana, ii) a duração mínima e máxima dessas escalas e iii) as regras de atribuição dos atracadouros.

([114]) As perguntas pediam às autoridades portuárias que especificassem o número de escalas garantidas.

(199) Relativamente à terceira parte do questionário:

— *A autoridade portuária de Marselha* declara dispor de 13 atracadouros capazes de receber carga rolante e carga inerte para a Córsega. Cinco deles já estão totalmente dedicados ao tráfego para a Córsega ao abrigo dos CSP de 2021-2022, podendo ser atribuídos mais oito. O porto de Marselha possui 120 000 m² de zonas de movimentação, que podem ser inteiramente dedicadas ao tráfego de carga rolante e carga inerte para a Córsega. Podem ser disponibilizados quase 30 000 m² de espaço adicional, dependendo das condições meteorológicas ou para lidar com mercadorias perigosas. Por último, um projeto de ampliação de terminais implica a criação de mais de 60 000 m² de zonas de movimentação suplementares, que o porto pode utilizar para as ligações marítimas para a Córsega. Além disso, o porto de Marselha afirma, no seu contributo, que o acesso dos camiões aos navios é fácil ([115]). O porto de Marselha também é capaz de embarcar/desembarcar 35 reboques por hora, em média, e de movimentar quase 240 reboques por dia. Por último, o porto de Marselha indica que está em condições de oferecer um serviço de reparação naval de ro-pax para garantir intervenção técnica imediata.

— *A autoridade portuária de Toulon* afirma que a sua infraestrutura portuária tem capacidade para gerir o tráfego de carga rolante e carga inerte. Salienta que o porto de Toulon-Port de Commerce dispõe de zonas de movimentação (3 400 m²) e de três atracadouros para navios ro-pax, que podem assegurar duas rotações por dia ([116]). A autoridade portuária afirma que consegue assegurar o embarque ou desembarque de 80 reboques por dia (mas apenas cerca de 10 no período de verão) neste terminal. No entanto, a autoridade portuária adverte que, tendo em conta a atual taxa de ocupação destas áreas pela Corsica Ferries (80 %), não pode garantir a sua atribuição diária ao tráfego regular com a Córsega ([117]). Toulon-Port de Commerce pode receber carga rolante, com exceção de mercadorias perigosas. Toulon-Brégaillon, por seu lado, dispõe de 30 000 m² de zonas de movimentação que pode utilizar para o tráfego de carga inerte, incluindo mercadorias perigosas. No entanto, dispõe apenas de um atracadouro, apenas para navios ro-ro. Pode movimentar 120 reboques por dia. A CCI do Var afirma que Toulon-Brégaillon se presta melhor ao tráfego de mercadorias, uma vez que não pode receber tráfego de passageiros devido ao facto de o terminal se encontrar numa zona onde são movimentados explosivos.

— *A autoridade portuária de Nice* afirma que as suas infraestruturas portuárias não podem dar resposta ao tráfego de carga inerte. Podem contudo, assegurar a movimentação de carga rolante. Esta infraestrutura tem uma zona de movimentação de 25 900 m², mas o porto especifica que o tráfego de passageiros tem prioridade sobre qualquer outra atividade. Estão disponíveis quatro atracadouros. A autoridade portuária afirma poder garantir até quatro rotações diárias de serviços de carga rolante para a Córsega.

(200) Tal como indicado no considerando 124, a CCI da Córsega também deu um contributo em texto livre durante a consulta dos utilizadores. A CCI da Córsega forneceu várias informações relativas ao transporte de mercadorias nos portos da Córsega.

(201) De um modo geral, a CCI da Córsega destaca os problemas de capacidade enfrentados por todos os portos da Córsega, com exceção do porto de Propriano. Esta situação exige regularmente isenções prefeitorais durante o período estival, a fim de permitir que os veículos pesados de mercadorias circulem em dias de tráfego rodoviário pesado (dias «vermelhos»). Mais especificamente, a CCI da Córsega observa que:

— *o porto de Bastia* registou um forte aumento do tráfego de mercadorias desde 2010, que nem a pandemia de COVID-19 conseguiu travar. No entanto, a capacidade do porto de Bastia atingiu o ponto de saturação, com zonas de movimentação sobrelotadas, operações cada vez mais concentradas num espaço e período de tempo reduzidos e congestionamento de veículos que impede os transportadores de cumprirem regularmente os prazos de entrega. Embora disponha de oito atracadouros, o porto de Bastia não consegue

([115]) A autoridade portuária de Marselha afirma que a transferência de um camião da entrada do porto para o terminal marítimo demora menos de cinco minutos. Além disso, o porto declara que os procedimentos de trânsito e registo portuários estão totalmente digitalizados, assegurando assim o bom fluxo de tráfego.

([116]) A autoridade portuária de Toulon refere que um dos três atracadouros, o cais de Fournel, está reservado prioritariamente a navios de cruzeiro entre as 8h30 e as 18h30.

([117]) Na sua resposta, a CCI do Var afirma que «dado que a Corsica Ferries já movimenta mais de 1,3 milhões de passageiros para a Córsega através do seu serviço não abrangido por um CSP e mais de 400 000 passageiros para outros destinos insulares europeus (Sardenha, Minorca, Maiorca) através dos seus outros serviços no terminal [Toulon-Port de Commerce], e uma vez que os representantes eleitos locais apelaram a que estes números sejam limitados aos volumes movimentados entre 2019 e 2021 (ou seja, um máximo de 2 milhões de passageiros), parece muito difícil imaginar que se possa acrescentar a esta atividade existente e bem estabelecida uma atividade suplementar em conformidade com as obrigações dos CSP (concretamente, a possibilidade de movimentação de carga ao longo do ano)».

receber simultaneamente oito navios, nomeadamente devido às limitações técnicas dos seus atracadouros (comprimento e calado). No seu contributo, a CCI da Córsega solicita, por conseguinte, a manutenção das rotações diárias entre Bastia e Marselha, bem como a inclusão de rotações adicionais, a fim de dispersar o tráfego e evitar congestionamentos ou que se deixem mercadorias no cais,

— *os portos de Ajaccio e Porto-Vecchio* também têm registado aumentos acentuados do tráfego de mercadorias, com cada vez mais mercadorias a serem deixadas no cais devido à falta de espaço a bordo dos navios. A CCI da Córsega solicita a manutenção de rotações diárias e semanais para ambos os portos, com rotações adicionais para dispersar o tráfego e evitar congestionamentos ou que as mercadorias sejam deixadas no cais,

— segundo a CCI da Córsega, o *porto de L'Île-Rousse* regista um desequilíbrio em relação aos outros portos da Córsega, na medida em que uma em cada três rotações semanais é dedicada ao transporte de mercadorias perigosas, o que coloca um problema em termos de vitalidade económica da zona de influência do porto (Balagne), o segundo destino turístico mais popular a seguir a Porto-Vecchio. Além disso, o porto de L'Île--Rousse dispõe de dois atracadouros que não podem ser ocupados simultaneamente, devido à largura do único quebra-mar utilizado para ambos os atracadouros e ao comprimento do cais. Segundo a CCI da Córsega, as rotações semanais devem ser aumentadas para três, mais uma rotação específica para o transporte de mercadorias perigosas,

— não há congestionamento significativo no *porto de Propriano*.

3.4.3.1.1.3. As conclusões do relatório da Gecodia sobre a procura qualitativa por parte dos utilizadores de transporte de mercadorias

(202) Para além das consultas públicas, as autoridades francesas solicitaram à Gecodia que realizasse análises complementares da procura de ligações marítimas para a Córsega por parte dos utilizadores de transportes de mercadorias.

(203) Como indicado no considerando 95, as autoridades francesas tinham salientado, no documento de apoio à consulta dos utilizadores, que devia ser feita uma distinção entre o transporte de carga rolante e o transporte de carga inerte, devido, nomeadamente, às diferentes limitações de movimentação que esse tráfego implica.

(204) O estudo realizado pela Gecodia confirma esta distinção entre carga rolante e carga inerte. A Gecodia procedeu igualmente a uma análise do alcance geográfico da procura de transporte marítimo de mercadorias sob a forma de carga rolante e de carga inerte, a fim de determinar se existia procura, por parte dos utilizadores, de um ou vários portos continentais para transportar as suas mercadorias entre a Córsega e o continente. Concretamente, a análise teve em conta os seguintes parâmetros:

— a capacidade dos portos para receber o tráfego,

— as observações recolhidas durante as consultas públicas,

— os custos suplementares de passagem por um ou outro porto em função do ponto de partida das mercadorias do continente para a Córsega ou do ponto de destino das mercadorias da Córsega para o continente, e

— a observação de um choque de preços permanente e significativo (apenas para a carga rolante).

3.4.3.1.1.3.1. procura dos utilizadores discriminada em função do tipo de transporte de mercadorias (carga rolante e carga inerte)

(205) O relatório da Gecodia considera que existe uma diferença substancial entre carga rolante e carga inerte. Em primeiro lugar, a carga inerte significa que o semirreboque tem de ser desacoplado do camião para ser carregado no navio, o que requer equipamento especializado e intervenção dos trabalhadores portuários. Em segundo lugar, o porto tem de ter capacidade suficiente (zonas de movimentação) para armazenar os semirreboques antes do carregamento. Por último, o carregamento dos semirreboques não pode ser efetuado ao mesmo tempo que o embarque de passageiros e camiões, o que implica escalas longas para o navio. No entanto, uma escala longa limita a utilização do cais, pelo que o porto tem de dispor de vários cais que sirvam simultaneamente vários destinos. O relatório da Gecodia baseia-se nos resultados das consultas aos utilizadores e aos portos para justificar a pertinência desta distinção.

(206) Além disso, o relatório da Gecodia salienta que, do ponto de vista dos transportadores, as carga rolante e carga inerte têm características diferentes. Enquanto o transporte de carga rolante requer uma grande frota de tratores de semirreboque para assegurar o transporte diário de vários reboques ([118]), o transporte de carga inerte permite otimizar a frota de tratores em relação ao número de semirreboques, permitindo ao transportador efetuar várias rotações com um único trator entre o porto e a sua base logística num único dia. O relatório da Gecodia indica que, durante a consulta dos utilizadores, os transportadores afirmaram geralmente terem efetuado entre quatro e seis rotações num dia com um trator para carga inerte.

(207) O relatório da Gecodia conclui, assim, que, para um transportador, a passagem de carga inerte para carga rolante implica custos significativos em termos de pessoal e de aquisição de tratores de semirreboque adicionais. O transporte de carga rolante e carga inerte envolve, portanto, dois tipos diferentes de procura.

(208) No entanto, o relatório da Gecodia salienta que existem algumas semelhanças entre carga rolante e carga inerte. Concretamente, refere que as entregas (carga rolante ou carga inerte) têm de ser realizadas de manhã, antes de uma determinada hora imposta pelo cliente do transportador, sob risco de penalização por atraso ou de reagendamento da entrega. O relatório sublinha, assim, a importância de uma receção portuária o mais cedo possível (entre as 6 e as 7 horas da manhã), permitindo a entrega atempada aos destinatários, independentemente do expedidor (supermercados, construção, estafetas ou transporte a granel). No caso de carga inerte, é igualmente necessário que a receção portuária dos semirreboques vazios (que regressam ao continente) ocorra logo de manhã cedo, devido ao tempo necessário para devolver os semirreboques desembarcados às bases logísticas (de retalhistas ou transportadores), carregá-los e trazê-los novamente para o porto. Além disso, em ambos os casos, devem ser asseguradas ligações marítimas regulares para garantir o fornecimento de bens à Córsega e o regresso dos semirreboques/camiões ao continente.

3.4.3.1.1.3.2. Procura de transporte marítimo de carga inerte exclusivamente no porto de Marselha

(209) O relatório da Gecodia considera que os utilizadores do transporte de carga inerte utilizam exclusivamente o porto de Marselha e que, por conseguinte, este porto não é substituível pelos outros portos continentais de Toulon e Nice.

(210) *Em primeiro lugar*, o relatório da Gecodia refere que apenas os portos de Marselha ([119]) e Toulon-Brégaillon dispõem das infraestruturas necessárias para receber este tipo de tráfego, o que não é o caso dos portos de Toulon-Port de Commerce e de Nice. Toulon-Brégaillon tem igualmente uma capacidade limitada a um único atracadouro, o que não lhe permitiria assegurar mais do que uma travessia diária para a Córsega, devido aos constrangimentos de tempo de escala e de hora de partida associados à carga inerte ([120]). Assim, a substituibilidade entre os portos de Marselha e de Toulon-Brégaillon para este tipo de tráfego só poderia existir, no máximo, numa única rota.

(211) *Em segundo lugar*, de acordo com o relatório da Gecodia, a consulta dos utilizadores confirma largamente que, para o transporte de carga inerte, os transportadores nunca ou muito raramente ponderam uma alternativa ao porto de Marselha quando planeiam os seus trajetos. Nenhum dos inquiridos indicou que um aumento de preços de 5 a 10 % no porto de Marselha os levaria a mudar para os portos de Toulon, uma vez que a passagem por Toulon não lhes permitiria otimizar as suas operações quotidianas.

([118]) Para recapitular, a carga rolante implica o transporte do camião na sua totalidade (trator + semirreboque) com o motorista, ao passo que a carga inerte envolve apenas o transporte do semirreboque.

([119]) O relatório da Gecodia observa que o porto de Marselha afirma, no seu contributo, que dispõe de quase 210 000 metros quadrados de superfície disponível, com 13 atracadouros que podem ser dedicados ao tráfego entre a Córsega e o continente, todos eles equipados com instalações modernas e digitalizadas para assegurar um fluxo contínuo de tráfego.

([120]) O relatório da Gecodia indica que o ritmo médio de carregamento de reboques em navios no porto de Toulon-Brégaillon se situou entre 15 e 20 reboques por hora, muito abaixo do de Marselha (35 reboques), e que a capacidade disponível por dia é estimada em 120 reboques. Em comparação, o número mediano de reboques carregados no porto de Marselha com destino aos portos da Córsega foi de 237 em 2021, ou seja, o dobro desse número.

(212) No que diz respeito às autoridades portuárias, a CCI de Nice Côte d'Azur indicou que a zona de influência do porto é apenas local e que «o porto de Nice, com as suas infraestruturas na cidade e o seu fraco tecido industrial e comercial, está em desvantagem e nunca poderá satisfazer a procura de transporte de mercadoria para a Córsega, uma vez que Toulon e Marselha estão mais adaptadas às necessidades». Além disso, o relatório da Gecodia destaca a declaração do porto de Toulon durante a consulta ao porto, segundo a qual este porto só se pode posicionar como complemento ao porto de Marselha, tendo em conta a sua zona de influência limitada no interior de Toulon e os níveis de capacidade limitados dos seus terminais marítimos.

(213) *Em terceiro lugar*, o relatório da Gecodia observa que, para garantir as entregas às lojas, as grandes unidades de distribuição dependem principalmente de armazéns regionais ou nacionais. No caso da Córsega, mais de 90 % dos fornecimentos aos grandes armazéns da Córsega são efetuados através destas bases logísticas, pelo que a maior parte das mercadorias importadas para a Córsega provêm dos centros logísticos da região de Provence--Alpes-Côte d'Azur (a seguir, «PACA») ([121]). O relatório da Gecodia explica que os armazéns e as plataformas logísticas se concentram principalmente no noroeste e nas imediações de Marselha, bem como no corredor do Ródano. A este respeito, as autoridades francesas remetem para o estudo conjunto realizado em outubro de 2021 pela agência de planeamento urbano da área metropolitana de Marselha e pela agência de planeamento urbano da região de Aix-Durance, que define a localização geográfica destes armazéns e plataformas ([122]). Este estudo mostra a concentração muito elevada dos fluxos logísticos para Marselha. Por conseguinte, o relatório da Gecodia considera que a escolha do porto de Marselha se justifica, em grande medida, pela proximidade do porto aos locais de carga e pela existência das infraestruturas necessárias.

(214) Segundo o relatório da Gecodia, a proximidade da maioria das bases e armazéns logísticos ao porto de Marselha tem duas implicações. Em primeiro lugar, com base no simulador de custos publicado pela comissão nacional rodoviária, a utilização do porto de Toulon-Brégaillon por todos os transportadores com base em Marselha ou no corredor do Ródano resultaria num sobrecusto médio de 11 EUR/ML por trajeto de semirreboque em comparação com o porto de Marselha ([123]). Em segundo lugar, para além deste sobrecusto rodoviário, haveria um aumento dos custos de produção para os transportadores. Com efeito, tendo em conta a maior distância a percorrer, os transportadores seriam forçados a reduzir para metade o número de rotações por trator que poderiam efetuar num dia entre a sua base logística e o porto de partida/chegada, o que os obrigaria a adquirir tratores adicionais para manter o mesmo volume de atividade.

(215) O relatório da Gecodia conclui que, do ponto de vista dos utilizadores do transporte marítimo de carga inerte, o porto de Marselha não é substituível pelos portos de Toulon ou de Nice para as ligações marítimas para a Córsega.

3.4.3.1.1.3.3. Procura específica de transporte marítimo de carga rolante no porto de Marselha

(216) O relatório da Gecodia considera que, do ponto de vista dos utilizadores do transporte marítimo de carga rolante, o porto de Marselha só é substituível pelo terminal de Toulon-Port de Commerce (excluindo a substituibilidade com os terminais de Nice e os outros terminais de Toulon) e apenas em parte, na medida em que alguns utilizadores do transporte marítimo de carga rolante não consideram este terminal como uma alternativa ao porto de Marselha.

([121]) Segundo o relatório da Gecodia, este ponto é igualmente confirmado pelo parecer da Autoridade da Concorrência francesa (parecer n.º 20-A-11, n.ºs 337 a 345), segundo o qual «o porto de Marselha está próximo dos principais centros logísticos do sul de França, o que o torna mais atrativo para o transporte marítimo de mercadorias para a Córsega, nomeadamente em relação a Toulon, que está mais afastado desses centros».

([122]) Estudo sobre as ligações entre a área metropolitana de Aix-Marselha-Provence e as áreas vizinhas, outubro de 2021, p. 32, disponível, nomeadamente, em: https://www.agam.org/relations-de-voisinage-metropole/ (consultado em 18 de outubro de 2024).

([123]) Para recapitular, Toulon fica a cerca de 70 km de Marselha.

(217) *Em primeiro lugar*, o relatório da Gecodia refere que a carga rolante não requer nenhuma infraestrutura portuária específica, uma vez que o semirreboque é carregado pelo seu motorista diretamente no navio como um único veículo. Cada um dos três portos continentais pode, assim, acolher carga rolante sem restrições especiais ([124]). O relatório da Gecodia salienta, no entanto, que, durante a consulta dos portos, o porto de Toulon afirmou que teria dificuldade em acolher um maior volume de tráfego de carga rolante ao longo do ano, uma vez que as capacidades do porto já estão ocupadas em 80 % pelo tráfego existente da Corsica Ferries, ao passo que o porto de Nice declarou que pretendia dar prioridade ao tráfego de passageiros.

(218) *Em segundo lugar*, o relatório da Gecodia observa que nenhum dos inquiridos na consulta dos utilizadores indicou que um aumento de preços de 5 a 10 % em Marselha os levaria a desviar a sua carga rolante para Toulon (e ainda menos para Nice). Resulta, assim, desta consulta que os transportadores não ponderam um itinerário alternativo quando planeiam os seus trajetos. A escolha do porto de Marselha justifica-se, em grande medida, pela sua proximidade aos locais de carga dos transportadores e às infraestruturas portuárias disponíveis.

(219) *Em terceiro lugar*, tal como para a carga inerte, o relatório da Gecodia explica que, devido à proximidade das bases logísticas da maioria dos transportadores ao porto de Marselha (considerando 213), a transferência de alguns utilizadores, cujas bases logísticas estão próximas de Marselha, para o porto de Toulon implicaria trajetos mais longos e despesas de transporte adicionais (4,5 EUR/ML). Estes custos adicionais poderiam aumentar em até 17 % os custos de produção de um transportador ([125]). O relatório da Gecodia refere ainda que estas conclusões são compatíveis com as declarações dos portos de Nice e de Toulon durante a consulta dos portos, segundo as quais estes dois portos atraem apenas tráfego local, limitado ao território interior adjacente. As autoridades francesas recordam igualmente que a tarifa marítima paga pelos transportadores é totalmente repercutida nos clientes e que, por conseguinte, a variação da tarifa de transporte marítimo entre portos continentais não afeta os custos de produção dos transportadores.

(220) *Por último*, o relatório da Gecodia apresenta uma análise quantitativa que demonstra que o aumento da tarifa mensal por metro linear de carga rolante em Marselha não conduziu a uma transferência do tráfego de carga rolante para os portos de Toulon. Mais especificamente, o relatório investigou dois episódios recentes de choques persistentes de preços nas rotas de Marselha ([126]), enquanto a tarifa mensal por metro linear permaneceu globalmente estável em Toulon ([127]). O relatório da Gecodia explica que, entre julho de 2018 e maio de 2019, o choque ascendente de preços não conduziu a uma reação por parte dos transportadores, uma vez que a quota de mercado do porto de Toulon permaneceu estável durante esse período.

(221) O relatório da Gecodia conclui, assim, que os portos de Toulon e de Marselha são apenas parcialmente substituíveis entre si no que respeita ao transporte marítimo de carga rolante entre a Córsega e a França continental.

([124]) No entanto, existe uma exceção para o transporte de matérias perigosas da classe 1 (explosivos) e de matérias perigosas da classe 2 (gases comprimidos, liquefeitos ou dissolvidos), que são proibidos no terminal de Toulon-Port de Commerce e no porto de Nice.

([125]) Valor de referência dos custos de produção para o transporte rodoviário (transportes regionais, dados nacionais de dezembro de 2021 com base numa viagem de 360 km, que é a distância diária média percorrida no transporte regional, tendo em conta os trajetos até ao local de carga e de regresso até à base do transportador). Estes custos adicionais têm em conta os custos por quilómetro com portagens, a tarifa horária e a tarifa diária (custos de propriedade dos veículos, impostos/dia, seguros/dia, etc.). As autoridades francesas salientam que o custo logístico adicional médio é inversamente proporcional à distância rodoviária total do trajeto. Assim, quanto mais próximo for o ponto de partida em relação a Marselha, mais elevado será o custo logístico adicional total.

([126]) Os dois episódios correspondem aos seguintes períodos:

— entre outubro de 2017 e outubro de 2018, um aumento médio anual de 6 % da tarifa mensal por metro linear de carga rolante,

— entre outubro de 2019 e outubro de 2020, uma redução média anual de 16 % da tarifa mensal por metro linear de carga rolante.

([127]) Com base nas informações sobre as tarifas cobradas pela Corsica Ferries recolhidas para o relatório da Gecodia no sítio Web da Corsica Ferries em 2020.

3.4.3.1.2. Identificação da procura quantitativa de transporte marítimo de mercadorias

3.4.3.1.2.1. A procura quantitativa de transporte marítimo de carga inerte

(222) O relatório da Gecodia estimou a futura procura anual de transporte marítimo de carga rolante e carga inerte durante o período de 2023-2030 para cada uma das rotas entre o porto de Marselha e os portos da Córsega.

(223) A procura histórica de carga inerte foi apurada com base nos dados recolhidos junto das companhias de navegação. Para avaliar a procura projetada para 2023-2030, aplicou-se o crescimento anual observado entre 2010 e 2019 (2,3 % ao ano) ao tráfego de 2019. A procura projetada foi apurada do seguinte modo:

Quadro 17

Procura de carga inerte por rota marítima (em ML) a partir de Marselha observada no período de 2018-2020 e estimada para o período de 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

Fonte: observações das autoridades francesas apresentadas em 5 de abril de 2023 (relatório da Gecodia, quadro 56).

3.4.3.1.2.2. A procura quantitativa de transporte marítimo de carga rolante

(224) A procura quantitativa de transporte marítimo de carga rolante foi estimada com base nos mesmos parâmetros que a procura quantitativa de transporte marítimo de carga inerte (considerandos 222 e 223).

(225) Como explicado na secção 3.4.2.1.1.3.3, o relatório da Gecodia concluiu que o porto de Marselha e o porto de Nice não são substituíveis entre si no que respeita ao transporte marítimo de carga rolante e que os portos de Marselha e de Toulon apenas são parcialmente substituíveis entre si a este respeito.

(226) As autoridades francesas consideraram, com base no relatório da Gecodia, que a parte da procura dos utilizadores do transporte de carga rolante que consideram que o porto de Marselha não é substituível pelo porto de Toulon representa 80 % da procura histórica de carga rolante entre Marselha e a Córsega em 2019, enquanto os restantes 20 % consideram Toulon uma alternativa ao porto de Marselha.

(227) As autoridades francesas explicaram que esta estimativa de 80 % resultou de declarações do sindicato dos transportadores da Córsega e da Corsica Linea, feitas no contexto de uma consulta de mercado de 2020. Concretamente, o sindicato (que representa [20-50] % do volume de ML de carga rolante transportados entre a Córsega e o continente) e a Corsica Linea indicaram, respetivamente, que 84/85 % da carga rolante tinha por origem ou destino o departamento de Bouches-du-Rhône (de que Marselha é o principal porto de base).

(228) Tendo determinado a procura específica estimada de carga rolante no porto de Marselha, as autoridades francesas quantificaram essa procura para os próximos anos. A procura quantitativa de carga rolante por parte do grupo de utilizadores que não ponderam qualquer alternativa ao porto de Marselha (ou seja, 80 % da procura estimada para 2023-2030 entre Marselha e a Córsega) é apresentada no quadro 18.

Quadro 18

Procura de carga rolante por rota marítima (em ML) a partir de Marselha observada no período de 2018-2020 e estimada para o período de 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

Fonte: observações das autoridades francesas apresentadas em 5 de abril de 2023 (relatório da Gecodia, quadro 57 para 2018-2020 e quadro 60 para 2023, 2025 e 2030).

(229) Além disso, uma vez que o transporte de carga rolante também requer o transporte de motoristas (que constituem uma categoria de passageiros), as autoridades francesas identificaram igualmente uma procura de transporte de motoristas. As autoridades francesas consideraram que a procura de motoristas era proporcional ao volume de carga rolante transportada e que esta proporção era constante ao longo do tempo.

(230) Para estimar, para cada rota marítima, o rácio de motoristas para ML de carga rolante, as autoridades francesas basearam-se no valor médio observado para o período de 2018-2021. Este rácio foi aplicado à procura estimada de carga rolante para 2030. Por conseguinte, segundo as autoridades francesas, a procura de transporte de motoristas é a seguinte:

Quadro 19

Tráfego marítimo de motoristas (número de motoristas) a partir de Marselha observado no período de 2018-2021 e estimado para o período de 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

Fonte: observações das autoridades francesas apresentadas em 27 de julho de 2023.

3.4.3.2. Determinação da capacidade do mercado para satisfazer a procura dos utilizadores

(231) Após terem estimado a procura qualitativa e quantitativa das diferentes categorias de utilizadores do transporte marítimo de mercadorias entre a Córsega e a França continental, as autoridades francesas procuraram determinar em que medida a oferta no mercado podia satisfazer essa procura.

3.4.3.2.1. Resultados da consulta dos operadores

3.4.3.2.1.1. Perguntas colocadas

(232) Os operadores de transporte marítimo tiveram de responder às mesmas perguntas enunciadas nos considerandos 163 a 165 quanto ao serviço de transporte de mercadorias que implantariam na ausência de um contrato de serviço público. Concretamente, pediu-se aos operadores de transporte marítimo que preenchessem um ficheiro Excel com informações distintas sobre os volumes de carga rolante e carga inerte que transportariam.

3.4.3.2.1.2. Síntese das respostas recebidas

(233) Três operadores responderam à consulta dos operadores: Corsica Linea, La Méridionale e Corsica Ferries.

(234) A Corsica Linea e a La Méridionale declararam que, na ausência de um contrato de serviço público, não ofereceriam quaisquer serviços comerciais entre a Córsega e a França continental.

(235) A Corsica Ferries apresentou a oferta comercial que faria na ausência de um contrato de serviço público para o transporte de mercadorias. Em justificação das suas respostas ao questionário, a Corsica Ferries apresentou vários ficheiros Excel que especificavam, nomeadamente, as capacidades dos seus navios e a oferta comercial que implementaria.

(236) Em resposta à pergunta 2 da consulta dos operadores, que pedia aos operadores que se pronunciassem sobre a pertinência da distinção entre carga rolante e carga inerte, a Corsica Ferries salientou o caráter artificial e ineficaz da distinção sistemática feita pelo OTC entre carga rolante e carga inerte, que dependia da dimensão, da organização e das escolhas de cada transportador e não do serviço prestado pelas companhias de navegação. A Corsica Ferries sublinhou igualmente que, segundo as autoridades francesas, a carga rolante implicava a presença de um motorista a bordo do navio, ao passo que, no caso da carga rolante, existia uma distinção entre carga rolante acompanhada (com motorista) e carga rolante não acompanhada (sem motorista).

(237) A Corsica Ferries afirmou, na sua resposta, que o serviço que prestaria na ausência de um contrato de serviço público não estabeleceria uma distinção entre as capacidades de transporte oferecidas em função do tipo de carga prevista. O ficheiro de dados Excel que apresentou mostrava, assim, as capacidades cumulativas de transporte de mercadorias da empresa, ou seja, incluindo carga inerte e carga rolante, sem distinguir entre ambas.

(238) A Corsica Ferries também formulou as mesmas críticas mencionadas no considerando 169.

(239) Em resposta à pergunta 4, a Corsica Ferries afirmou que, na ausência de um contrato de serviço público, a partir de 1 de janeiro de 2023 exploraria serviços de transporte de mercadorias entre todos os portos continentais (Marselha, Ajaccio, Toulon) e todos os portos da Córsega, com exceção do porto de Propriano. Concretamente, ofereceria serviços comerciais diurnos e noturnos (de mercadorias e de passageiros), incluindo:

— uma rotação diária entre a França continental (pelo menos cinco vezes por semana a partir de Toulon e duas vezes por semana a partir de Marselha) e cada um dos portos de Ajaccio e de Bastia,

— duas rotações mensais a partir de Marselha e pelo menos três rotações semanais a partir de Toulon, para cada um dos portos de Porto-Vecchio e L'Île-Rousse,

— nenhum serviço comercial para Propriano, tendo em conta, segundo a Corsica Ferries, a substituibilidade deste porto pelo de Ajaccio, que propôs servir pelo menos uma vez por dia a partir de Marselha e Toulon,

— serviços suplementares de transporte marítimo entre o porto de Nice e a Córsega de julho a setembro.

(240) A Corsica Ferries informou as autoridades francesas de que dispunha de uma frota de 13 navios que não estão afetos a uma rota específica. A companhia indicou ainda que 15 % das suas travessias, em todas as rotas, se realizariam durante o dia (partida entre as 6h e as 16h para chegada entre as 14h e a meia-noite em ambos os sentidos).

(241) No que diz respeito à capacidade dos seus navios de transporte de mercadorias, a Corsica Ferries forneceu às autoridades francesas as informações indicadas no quadro 20.

Quadro 20

Transporte marítimo de mercadorias da Corsica Ferries por rota marítima (em ML) a partir de Marselha e de Toulon, observado para o período de 2016-2019 e estimado para o período de 2023-2028 na ausência de CSP

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

Fonte: resposta da Corsica Ferries ao teste de mercado sobre as ligações marítimas entre a Córsega e o continente francês (22 de fevereiro de 2022).

(242) A Corsica Ferries declarou igualmente que a oferta proposta só seria válida na ausência de qualquer contrato de serviço público entre a Córsega e o continente.

3.4.3.2.2. Análise da deficiência do mercado

(243) Após análise da capacidade (retrospetiva e prospetiva) implantada pela Corsica Ferries, o relatório final concluiu que, na ausência de CSP, a oferta no mercado não daria resposta a toda a procura dos utilizadores de carga inerte e carga rolante.

(244) *No que respeita à carga inerte*, o relatório da Gecodia considerou que a oferta da Corsica Ferries contradizia certas conclusões do relatório, na medida em que esta companhia propunha transportar carga inerte em navios mistos de carga e passageiros (ro-pax) a partir do porto de Toulon cinco vezes por semana nas rotas Marselha-Ajaccio e Marselha-Bastia e três vezes por semana para os portos secundários da Córsega. No entanto, apenas i) Toulon--Brégaillon (e não Toulon-Port de Commerce) dispõe das infraestruturas necessárias para acolher carga inerte e ii) Toulon-Brégaillon só pode receber navios ro-ro e, no máximo, para uma única rota (considerando 210).

(245) Além disso, o relatório da Gecodia considerou que a oferta proposta pela Corsica Ferries era insuficiente para satisfazer a procura dos utilizadores de transporte marítimo de carga inerte devido ao número insuficiente de frequências semanais oferecidas entre Marselha e a Córsega. Segundo o relatório da Gecodia, a Corsica Ferries limitou-se inicialmente a oferecer duas rotações semanais entre o porto de Marselha e os portos de Ajaccio e de Bastia, ao passo que os utilizadores precisavam de rotações quase diárias para transportar a sua carga inerte. Além disso, o relatório da Gecodia observou que as frequências propostas entre o porto de Marselha e os portos de L'Île-Rousse e Porto-Vecchio se limitavam a três rotações mensais, quando os utilizadores precisavam de transporte marítimo semanal. Por último, o relatório da Gecodia concluiu que a Corsica Ferries não propôs qualquer serviço comercial entre o porto de Marselha e o porto de Propriano, apesar de os utilizadores precisarem de transporte marítimo semanal.

(246) *No que respeita à carga rolante*, o relatório da Gecodia considerou, pelas mesmas razões expostas nos considerandos 244 e 245, que a Corsica Ferries tinha proposto frequências insuficientes entre o porto de Marselha e os portos da Córsega para satisfazer a procura de carga rolante por parte de utilizadores que não ponderam qualquer alternativa ao porto de Marselha (ou seja, 80 % do tráfego total de carga rolante entre Marselha e a Córsega). As autoridades francesas salientaram igualmente que, tendo em conta as declarações da CCI do Var relativas ao nível de saturação das suas infraestruturas e à dificuldade do terminal de Toulon-Port de Commerce de aumentar o seu atual tráfego de carga rolante, a oferta da Corsica Ferries, que previa igualmente um aumento da sua capacidade a partir de Toulon, se afigura irrealista.

3.4.3.3. Conclusão sobre a existência de uma necessidade de serviço público em matéria de transporte marítimo de mercadorias

(247) Tendo em conta o que precede, as autoridades francesas concluíram que é necessário um serviço público de transporte marítimo de carga rolante e carga inerte correspondente à procura estimada entre 2023 e 2030 entre Marselha e cada um dos cinco portos da Córsega, tal como apresentado no quadro 21.

Quadro 21

Necessidade de serviço público em matéria de transporte marítimo de mercadorias (em ML) a partir de Marselha estimada para o período de 2023-2030

	Carga inerte (ML anuais)		Carga rolante — Área de Marselha (não substituível) (ML anuais)		Carga total (ML anuais)	
	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**
Total	**1 627 197**	**1 907 961**	**322 587**	**378 247**	**1 949 784**	**2 286 208**

Fonte: observações das autoridades francesas apresentadas em 5 de abril de 2023.

3.5. **Necessidade e proporcionalidade dos CSP**

(248) Tendo apurado a existência de várias necessidades de serviço público no domínio do transporte marítimo de mercadorias e de passageiros, as autoridades francesas procuraram determinar o instrumento jurídico necessário e as obrigações de serviço público pertinentes para responder a essas necessidades que menos afetassem as liberdades essenciais ao bom funcionamento do mercado interno (considerando 92).

3.5.1. *Necessidade e proporcionalidade do contrato de serviço público*

(249) As autoridades francesas examinaram, em primeiro lugar, a possibilidade de reforçar o regime de OSP de 2019 (considerando 62) para as rotas ou os utilizadores para os quais tinha sido identificada a necessidade de um serviço público de transporte marítimo. No entanto, consideraram que tal abordagem apresentava várias limitações.

(250) *Em primeiro lugar*, as autoridades francesas consideraram que o regime de OSP de 2019 não compensava a falta de oferta privada para satisfazer a procura identificada. Consideraram que, na ausência de um contrato de serviço público, a proposta da Corsica Ferries ao abrigo do regime de OSP de 2019 a partir do porto de Marselha já era insuficiente para satisfazer todas as necessidades identificadas pela França (secções 3.4.2.3 e 3.4.3.3) e que, por conseguinte, um reforço do regime de OSP de 2019 não teria qualquer efeito.

(251) *Em segundo lugar*, as autoridades francesas constataram que os horários de partida e de chegada dos navios entre a França continental e a Córsega eram características importantes da procura de transporte marítimo de mercadorias e de passageiros (considerandos 112, 190, 191 e 208). Segundo a França, o Regulamento Cabotagem não permitia aos Estados-Membros fixar as horas de chegada e de partida dos navios no âmbito de um regime de OSP. Nos termos do artigo 4.º, n.º 2, do regulamento, ao impor obrigações de serviço público, os Estados-Membros limitam-se aos requisitos relativos aos portos a escalar, à regularidade, à continuidade, à frequência, à capacidade de prestação do serviço, às taxas a cobrar e à tripulação do navio.

(252) *Por último*, as autoridades francesas consideraram que tal regime, se fosse acompanhado de uma compensação, não permitiria à CdC controlar os custos associados ao serviço público, uma vez que esta não estaria em condições de estimar esses custos (que são compensados após a prestação do serviço) devido ao número incerto de travessias que seriam efetuadas.

(253) Por todas estas razões, as autoridades francesas consideraram que a celebração dos CSP se afigurava necessária para apurar as exigências adequadas em matéria de serviço público de transporte marítimo para satisfazer as necessidades de serviço público identificadas para cada rota marítima entre o porto de Marselha e os portos da Córsega.

3.5.2. *Necessidade e proporcionalidade das obrigações de serviço público impostas no âmbito dos CSP*

(254) As autoridades francesas consideraram que as necessidades de serviço público identificadas exigiam a celebração de CSP que estabelecessem as seguintes obrigações de serviço público.

(255) *Em primeiro lugar*, as autoridades francesas decidiram adjudicar um contrato de serviço público para cada rota marítima abrangida por uma necessidade de serviço público identificada. Cada contrato de serviço público tinha de incluir a obrigação de explorar serviços de transporte marítimo de carga rolante e de carga inerte, bem como o transporte de passageiros (motoristas e passageiros que viajam por razões médicas) entre o porto de Marselha e cada um dos portos da Córsega, sem escalas intermédias. Além disso, o contrato de serviço público para a rota Marselha-L'Île-Rousse também tinha de incluir a obrigação de transporte de mercadorias perigosas (sendo L'Île-Rousse o único porto da Córsega autorizado a receber essas mercadorias), ao passo que a rota Marselha-Propriano tinha de incluir a obrigação de transporte de passageiros residentes e não residentes, bem como de passageiros que viajam por razões médicas e motoristas. As autoridades francesas explicaram que estas obrigações resultavam estritamente das deficiências do mercado identificadas durante a consulta dos operadores.

(256) *Em segundo lugar*, as autoridades francesas consideraram necessário impor horários específicos em cada CSP, com partidas à noite de/para os portos da Córsega e chegadas de manhã cedo à Córsega ou a Marselha. Estes horários corresponderiam plenamente à procura dos utilizadores determinada através da consulta dos utilizadores (passageiros/mercadoria) e às conclusões do relatório da Gecodia sobre a organização da cadeia logística entre a Córsega e a França continental (considerando 208). Estas obrigações são apresentadas para cada rota no quadro 22.

Quadro 22

Obrigações em matéria de horário aplicáveis ao tráfego de mercadorias e de passageiros nos CSP nos dois sentidos (Marselha-Córsega e Córsega-Marselha)

Marselha	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Horário de partida	Entre as 18h30 e as 20h				
Horário de chegada (dia seguinte)	Entre as 6h e as 8h	Entre as 6h e as 8h	Entre as 7h e as 8h	Entre as 7h e as 8h	Entre as 6h e as 8h

Fonte: observações das autoridades francesas apresentadas em 28 de junho de 2023.

(257) *Em terceiro lugar*, as autoridades francesas consideraram necessário estabelecer obrigações de frequência, cujo objetivo é assegurar a regularidade dos serviços em função das necessidades identificadas (considerandos 112 e 208) e flexibilidade suficiente na prestação do serviço público, tendo em conta as flutuações significativas da procura. As autoridades francesas consideraram que os CSP deveriam incluir três obrigações de frequência para cada rota marítima em causa:

— a obrigação de assegurar um número mínimo de rotações semanais,

— a obrigação de assegurar um número mínimo de rotações anuais,

— a obrigação de, em certos casos e para determinadas rotas marítimas, assegurar rotações adicionais dentro de um limite fixado pelos CSP.

(258) Estas obrigações de frequência para cada CSP são descritas no quadro 23. Estas frequências são, nomeadamente, mais exigentes para as rotas marítimas de Bastia e Ajaccio, uma vez que estes dois portos representam uma parte significativa do tráfego de passageiros e de mercadorias para a Córsega (considerandos 54, 55 e 59).

Quadro 23

Obrigações de frequência para o tráfego de mercadorias e de passageiros nos CSP

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Número mínimo de rotações semanais na época baixa ([1]) (tráfego de base)	6	6	2-3	2-3	3
Número mínimo de rotações semanais na época alta ([2]) (tráfego de base)	7	7	3	3	3
Número mínimo de rotações anuais (tráfego de base)	365	365	156	156	156
Número de rotações anuais adicionais	10	30	-	-	10

([1]) Definida como de novembro a março.
([2]) Definida como de abril a outubro.
Fonte: observações das autoridades francesas apresentadas em 28 de junho de 2023.

(259) O funcionamento destas obrigações de frequência pode ser ilustrado pelo exemplo seguinte. Como demonstrado no quadro 23, o concessionário é obrigado a realizar seis rotações semanais na rota Marselha-Ajaccio na época baixa e sete na época alta. A frequência mínima das rotações semanais a cumprir envolve, assim, 130 rotações na época baixa e 214 rotações na época alta, perfazendo um total de 344 rotações. O operador tem de realizar 365 rotações por ano: a diferença entre as 365 rotações exigidas por ano e as 344 rotações exigidas semanalmente é o número de rotações (19 rotações) a realizar pelo operador durante o ano (para além do número mínimo de rotações semanais exigidas), mas que o operador é livre de agendar para os dias do ano que desejar. No entanto, a particularidade destas 19 rotações é o facto de poderem ser reagendadas a pedido das autoridades francesas («**rotações reagendáveis**»). O reagendamento poderá, por exemplo, ocorrer se as autoridades considerarem que, num determinado dia, a procura seria muito baixa e seria pertinente adiar o serviço para outro dia. Estas rotações reagendáveis caracterizam-se, assim, pela sua flexibilidade e proporcionam às autoridades francesas um instrumento flexível para adaptar a oferta de serviço público às flutuações da procura ou a acontecimentos imprevistos.

(260) Por outras palavras, as autoridades francesas fixaram um número mínimo de rotações anuais a efetuar para satisfazer as necessidades quantitativas e qualitativas de um serviço público (passageiros e mercadorias), incluindo a obrigação de o operador (i) efetuar rotações fixas e semanais mínimas para assegurar a regularidade dos serviços de transporte marítimo e (ii) rotações reagendáveis para assegurar a flexibilidade dos serviços a fim de satisfazer as necessidades de serviço público.

(261) Além disso, para completar o sistema, as autoridades francesas consideraram necessário introduzir obrigações de rotações adicionais para determinadas rotas marítimas. Estas rotações correspondem ao número de rotações que podem ser realizadas para além do número mínimo de rotações por ano. O objetivo das rotações adicionais é responder a um pico excecional de tráfego. Seriam organizadas a pedido exclusivo das autoridades francesas se estas constatassem que a procura de transporte de mercadorias num determinado dia (e apenas de mercadoria — as rotações adicionais não abrangem passageiros) excedia a capacidade máxima de carga dos navios disponibilizados nesse dia. O objetivo das rotações adicionais é, assim, evitar que as mercadorias sejam deixadas no cais, o que provocaria atrasos nas entregas à Córsega. Como demonstrado no quadro 23, as autoridades francesas planearam rotações adicionais para três rotas (Ajaccio, Bastia e L'Île-Rousse), onde a probabilidade de organizar essas rotações é a mais elevada.

(262) *Por último*, as autoridades francesas consideraram necessário impor capacidades mínimas de carga para os navios por travessia. Estas obrigações correspondem à capacidade mínima por travessia que o operador deve transportar para satisfazer a necessidade diária quantitativa de serviço público estimada pelas autoridades francesas para o transporte de passageiros (residentes e não residentes para a rota marítima Marselha-Propriano e passageiros que viajam por razões médicas para todas as rotas) e de mercadorias (carga rolante e carga inerte, incluindo motoristas).

(263) Para obter as capacidades mínimas de passageiros por travessia, as autoridades francesas basearam-se na procura anual prevista para 2030 para cada categoria de passageiros e para cada rota (quadro 14 e quadro 19), tendo em conta o número de travessias necessárias por ano (quadro 23). Além disso, no que respeita ao transporte de passageiros que viajam por razões médicas e motoristas, as autoridades francesas consideraram que a viagem é realizada todos os dias, exceto fins de semana, para os portos principais de Ajaccio e Bastia, e três dias por semana para os outros portos da Córsega. O resultado final (número de passageiros por travessia) é apresentado no quadro 24.

Quadro 24

Obrigações de capacidade mínima para o tráfego de passageiros nos CSP

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse	Total
Passageiros que viajam por razões médicas por travessia (tráfego de base)	4	5	1	1	2	**13**
Motoristas por travessia (tráfego de base)	14	19	10	4	7	**54**
Passageiros (excluindo passageiros que viajam por razões médicas e motoristas) por travessia (tráfego de base)	—	—	—	186	—	**186**

Fonte: observações das autoridades francesas apresentadas em 28 de junho e 28 de julho de 2023.

(264) Por último, a fim de obter a procura dos passageiros que viajam por razões médicas por travessia (incluindo acompanhantes), consideraram que a viagem era realizada todos os dias, exceto fins de semana, para os portos principais de Ajaccio e Bastia, e três dias por semana para os outros portos da Córsega. O nível escolhido é ajustado para ter em conta o arredondamento. O resultado final (número de passageiros que viajam por razões médicas por travessia e rota marítima) é apresentado no quadro 25.

Quadro 25

Procura estimada de passageiros que viajam por razões médicas e respetivos acompanhantes que viajam de barco entre a Córsega e Marselha (passageiros por travessia)

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

Fonte: observações das autoridades francesas apresentadas em 27 de julho de 2023.

(265) No que diz respeito à capacidade mínima de carga para *mercadorias* por travessia, as autoridades francesas indicaram que a tinham fixado da seguinte forma.

(266) Para calcular as capacidades de transporte de mercadorias necessárias por semana, as autoridades francesas tomaram como referência a necessidade semanal de serviço público de transporte de mercadorias estimada para o mês de julho de 2030 (que constitui o pico da necessidade de serviço público identificada durante o período abrangido pelas medidas em causa). Para as rotas com destino a Ajaccio e Bastia, as autoridades francesas partiram do princípio de que 90 % do transporte de mercadorias é efetuado em dias úteis durante a semana, um número que passa para 100 % nas rotas com destino aos outros três portos da Córsega. Ao combinar o volume semanal necessário de transporte de mercadorias com o número de rotações semanais mínimas impostas (ou seja, seis rotações por semana durante o período de inverno nas rotas Marselha-Ajaccio e Marselha-Bastia, e três rotações semanais para os outros portos), as autoridades francesas obtiveram a capacidade mínima necessária por travessia para mercadorias, conforme indicado no quadro 26.

Quadro 26

Obrigações de capacidade mínima para o tráfego de mercadorias nos CSP

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Volume mínimo de mercadorias (ML) por travessia (tráfego de base)	1 470	1 860	1 040	520	700

Fonte: observações das autoridades francesas apresentadas em 28 de junho e 28 de julho de 2023.

3.6. Processo de adjudicação dos CSP

3.6.1. *Deliberação n.º 22/050, de 28 de abril de 2022*

(267) Na sequência da identificação de uma necessidade de serviço público e dada a necessidade de utilizar um contrato de serviço público para a cumprir corretamente, a CdC lançou o procedimento de adjudicação dos CSP em 28 de abril de 2022.

(268) No caso em apreço, mediante a deliberação n.º 22/050 da Assembleia da Córsega, de 28 de abril de 2022, a CdC decidiu recorrer a CSP «por rota» para a exploração de serviços de transporte marítimo de mercadorias (incluindo mercadorias perigosas) e passageiros entre o porto de Marselha e os portos de Ajaccio (Lote 1), Bastia (Lote 2), Porto-Vecchio (Lote 3), Propriano (Lote 4) e L'Île-Rousse (Lote 5) por um período de sete anos (com a opção de um máximo de 12 meses adicionais, ou seja, um período máximo de oito anos) entre 1 de janeiro de 2023 e 31 de dezembro de 2030.

(269) O âmbito de aplicação dos CSP incluía todas as obrigações de serviço público estabelecidas na secção 3.5.2 da presente decisão.

(270) O artigo 2.º, n.º 4, do regulamento do concurso ([128]) estipulava que «as características mínimas de cada contrato são as seguintes: tarifas máximas aplicáveis aos residentes da Córsega e transporte de mercadorias, capacidade de carga dos navios, horários e frequências de serviço, duração do contrato, montante máximo da compensação financeira paga pelo OTC».

(271) O artigo 9.º, n.º 2, do regulamento do concurso previa que «cada proposta será examinada com base em critérios que permitam determinar a melhor proposta em termos de benefício económico global para a [CdC]. Estas capacidades serão avaliadas no seu conjunto para os consórcios».

Critérios	Elementos de análise por critério	Ponderação
Critério 1: Valor técnico da proposta		60 %
Subcritério 1	Qualidade técnica dos navios: adequação da frota proposta pelo candidato no que diz respeito a: — apresentação da frota (número, atribuição, certificação e controlo dos navios, classificação, Estado de pavilhão, cumprimento dos vários códigos e convenções). Quaisquer convénios de fretamento têm de ser notificados, — adequação às condições do mar e de navegação e aos constrangimentos portuários (ano de entrega, tipo, número de conveses e motores, potência unitária, velocidade, velocidade em modo degradado).	20 %

([128]) O regulamento do concurso fazia parte da documentação relativa ao concurso público publicada em 6 de maio de 2022 (considerando 272).

Critérios	Elementos de análise por critério	Ponderação
Subcritério 2	Frequências e horários: adequação da frota do candidato às frequências e aos horários no que respeita às especificações do anexo 1: — frequências mínimas (passageiros, motoristas, mercadorias), — rotações adicionais, — horários de partida e de chegada.	15 %
Subcritério 3	Adaptação da frota às necessidades dos utilizadores (metros lineares de mercadorias, comprimento, altura, resistência do convés, número de saídas para contentores com temperatura controlada para todas as rotas e número de cabinas e lugares), cabinas e ascensores para pessoas com mobilidade reduzida (PMR)	15 %
Subcritério 4	Qualidade dos serviços para utilizadores profissionais e privados: — serviços para os utilizadores (restauração, serviços hoteleiros, espaços de lazer, condições para as pessoas com mobilidade reduzida e, de um modo mais geral, para as pessoas que viajam por razões médicas, serviço de informação para os utilizadores, etc.), — serviços de mercadorias (processamento e gestão, comunicação), — segurança a bordo da frota (instruções de segurança, emergências), — continuidade do serviço público (incluindo o serviço social e solidário[(1)]): plano de informação em caso de perturbação, gestão de reclamações, modalidades de indemnização, etc.).	10 %
Critério 2: Montante da compensação financeira e solidez do plano de negócios		30 %
Subcritério 1: Montante total da compensação financeira	Este subcritério é analisado em termos do montante total da compensação financeira proposta pelo candidato pela prestação do serviço durante a vigência do contrato. Esta compensação é dividida numa componente para os custos de exploração, numa componente para os custos de investimento e numa componente para os custos de combustível.	20 %
Subcritério 2: Solidez do plano de atividades provisório do candidato	Coerência dos custos e receitas apresentados na conta de exploração provisória (anexo 9 do projeto de contrato) com os pressupostos de exploração utilizados pelo candidato, que este terá explicado na demonstração financeira.	10 %
Critério 3: Responsabilidade social das empresas (RSE) Serão apresentadas as ações e o nível de empenho do candidato, bem como os meios de os controlar em matéria de responsabilidade social das empresas: desempenho ético, social e ambiental.		10 %

(1) O serviço social e solidário, que diz respeito à rota para Bastia, é definido no artigo 25.º, n.º 3, dos CSP relativo a essa rota como garantindo «o transporte marítimo de até 1 300 metros lineares de mercadorias por dia» e por travessia única (observações das autoridades francesas de 7 de junho de 2022).

3.6.2. *Processo de adjudicação*

(272) O anúncio de concurso público foi publicado em 6 de maio de 2022 ([129]), com uma data-limite para a receção das candidaturas e das propostas de 25 de julho de 2022.

(273) Antes do termo do prazo para a apresentação das propostas, a Corsica Ferries colocou várias perguntas à CdC com vista a obter esclarecimentos sobre diversos pontos do regulamento do concurso. Uma vez que a CdC não respondeu, ou não respondeu de forma satisfatória, às suas perguntas, a Corsica Ferries apresentou ao juiz competente em matéria de providências cautelares pré-contratuais do Tribunal Administrativo de Bastia um pedido de anulação do procedimento de adjudicação dos CSP, com fundamento na violação, por parte da CdC, das obrigações de publicidade e de concorrência impostas à entidade adjudicante ([130]).

(274) Por despacho n.º 2200797, de 20 de julho de 2022, o juiz competente em matéria de providências cautelares do Tribunal Administrativo de Bastia considerou, no essencial, que as dificuldades mencionadas pela Corsica Ferries não eram da competência do tribunal. Quanto ao restante, o juiz rejeitou as violações invocadas pela Corsica Ferries, entendendo que os candidatos interessados podiam apresentar uma proposta que respeitasse todos os requisitos técnicos previstos nos documentos do concurso. A Corsica Ferries acabou por recorrer da decisão em causa para o Conselho de Estado. Por acórdão de 25 de novembro de 2022, o Conselho de Estado declarou o recurso inadmissível (*Société Corsica Ferries*, n.º 466415).

(275) Por fim, a Corsica Ferries decidiu não participar no procedimento de adjudicação dos CSP, tendo nomeadamente considerado que não dispunha de navios que satisfizessem todos os requisitos técnicos impostos pela CdC nos CSP.

(276) A CdC recebeu três candidaturas:

— consórcio Corsica Linea — La Méridionale: Lote 1;

— Corsica Linea: Lotes 2, 3, 4 e 5;

— La Méridionale: Lotes 3 e 4.

(277) A comissão de delegação de serviço público abriu as propostas em 26 de julho de 2022. Com base no parecer desta comissão, datado de 2 de agosto de 2022, os três candidatos foram admitidos a apresentar uma proposta. Em 31 de agosto de 2022, após a análise das propostas, a comissão recomendou a abertura do processo por negociação com esses candidatos.

(278) Segundo a França, a CdC conduziu as negociações com os candidatos do seguinte modo:

— a primeira ronda de negociações teve lugar em 6 e 7 de setembro de 2022: os candidatos foram então convidados a melhorar de forma global os aspetos financeiros das suas propostas,

— a segunda ronda teve lugar em 4, 5 e 6 de outubro de 2022: os candidatos foram então convidados a identificar formas adicionais de otimizar os aspetos financeiros,

— a terceira ronda teve lugar em 18 e 19 de outubro de 2022 e tinha por objetivo a consolidação da proposta financeira dos candidatos e a revisão das propostas de alteração do contrato,

— a quarta ronda teve lugar em 7 de novembro de 2022 e tinha por objetivo finalizar o projeto de contrato e consolidar o progresso financeiro com vista à apresentação das propostas finais pelos candidatos,

— em 10 de novembro de 2022, os candidatos apresentaram as suas propostas finais.

([129]) Anúncio n.º 22-63447 no Boletim Oficial dos Anúncios de Contratos Públicos (BOAMP), publicado em 6 de maio de 2022, https://www.boamp.fr/pages/avis/?q=idweb: %2222-63447 %22 e no TED com a referência 2022/S 089-246001 na mesma data, https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:246001-2022:TEXT:FR:HTML.

([130]) A Corsica Ferries alegou, nomeadamente, que os documentos de concurso continham numerosas imprecisões e contradições quanto à duração dos CSP, à natureza dos investimentos a suportar pelo futuro concessionário e à natureza exata dos navios afetos pelos candidatos. A Corsica Ferries criticou igualmente a imprevisibilidade e a falta de equilíbrio económico das rotações reagendáveis e adicionais, que exigiam a mobilização injustificada de dois a três navios por rota. Por último, alegou que os critérios de seleção das propostas eram imprecisos e irrelevantes.

(279) A comissão da delegação de serviço público responsável pela apresentação das propostas finais reuniu-se em 23 de novembro de 2022.

3.6.3. *Deliberação n.º 22/188, de 20 de dezembro de 2022*

(280) Pela Deliberação n.º 22/188, de 20 de dezembro de 2022, a Assembleia da Córsega aprovou a escolha do consórcio Corsica Linea — La Méridionale para o Lote 1, da Corsica Linea para os Lotes 2, 4 e 5 e da La Méridionale para o Lote 3. O quadro v 27 apresenta o montante da compensação financeira por lote.

Quadro 27

Montante total da compensação financeira por lote dos CSP (em milhões de EUR)

Portos da Córsega	Compensação financeira para 2023-2030	Compensação financeira anual (média)
Lote 1: Ajaccio	245,9	30,7
Lote 2: Bastia	251,1	31,4
Lote 3: Porto-Vecchio	132,2	16,5
Lote 4: Propriano	122,6	15,3
Lote 5: L'Île-Rousse	101,8	12,7
Total	**853,6**	**106,6**

Fonte: notificação das autoridades francesas de 27 de dezembro de 2022.

3.7. **Disposições pertinentes dos CSP**

(281) O objetivo da presente secção é descrever as cláusulas contratuais dos CSP. Estas cláusulas são, de um modo geral, comuns aos cinco CSP.

3.7.1. *Disposições relativas às obrigações de serviço público e respetiva duração*

3.7.1.1. Conteúdo das obrigações de serviço público

(282) Os artigos 1.º e 2.º dos cinco CSP especificam que, no âmbito da continuidade territorial entre os portos da Córsega e o porto de Marselha, o concessionário está encarregado da execução das obrigações de serviço de interesse económico geral («**SIEG**») relativas a:

— transporte de mercadorias (incluindo mercadorias perigosas para a ligação a L'Île-Rousse) sob a forma de carga inerte e carga rolante, e

— transporte de i) passageiros que viajam por razões médicas ([131]), ii) passageiros que viajam como motoristas de carga rolante e iii) apenas para a rota entre Marselha e Propriano, passageiros residentes na Córsega e passageiros não residentes.

(283) O artigo 1.º prevê igualmente que qualquer serviço de transporte de mercadorias ou de passageiros prestado pelo concessionário que não seja abrangido pelo SIEG é abrangido pelo «serviço comercial ou não SIEG».

(284) O artigo 4.º especifica que os documentos contratuais que vinculam as partes são o contrato e os seus anexos (e, com base no artigo 1.º, quaisquer alterações aos mesmos). Em caso de contradição, o contrato prevalece sobre os anexos.

([131]) O artigo 26.º, n.º 1, dos CSP especifica que esses passageiros são residentes na Córsega que viajam por razões médicas.

3.7.1.2. Modalidades de execução das obrigações de serviço público

(285) O anexo 1 dos cinco CSP especifica as características dos serviços marítimos associados. Estas são descritas na secção 3.5.2 da presente decisão.

(286) O artigo 17.º dos CSP dispõe que, no que respeita ao transporte de mercadorias e para cada travessia, o concessionário não pode deixar reboques no cais, salvo a pedido do transportador ou em caso de saturação excecional da capacidade do navio, a fim de assegurar que a procura dos utilizadores profissionais é satisfeita e de garantir a continuidade territorial. Esta disposição acrescenta que «para otimizar a organização do tráfego, a entidade adjudicante pode reagendar rotações, respeitando o número total de rotações anuais previsto no anexo 1 do contrato. Este reagendamento terá lugar no contexto do comité técnico referido no artigo 10.º, n.º 2» (ver também considerando 290).

(287) O artigo 18.º dos contratos relativos às ligações de Ajaccio, Bastia e L'Île-Rousse dispõe que «tendo em conta a necessidade de prestar o serviço público, a entidade adjudicante pode solicitar ao concessionário que realize pontualmente rotações adicionais, cujo número máximo e modalidades são fixados no anexo 1. A realização destas rotações adicionais será examinada pelo comité técnico previsto no artigo 10.º, n.º 2». Na prática, segundo as autoridades francesas, estas rotações só serão organizadas se, na reunião semanal do comité técnico, as autoridades francesas constatarem que os navios estão saturados e que existe uma procura adicional de, pelo menos, 40 reboques. Na sequência da reunião do comité técnico, o concessionário formalizará por carta as suas propostas de rotações adicionais, em conformidade com as necessidades expressas pela entidade adjudicante, e receberá confirmação por via postal de quaisquer rotações adicionais acordadas. O prazo mínimo de pré-aviso dado pela entidade adjudicante ao adjudicatário é estimado «por semana», de forma a seguir de perto a programação dos compromissos assumidos; as autoridades francesas indicaram que, na prática, a procura de transporte de mercadorias é geralmente conhecida com, pelo menos, 15 dias de antecedência.

(288) O artigo 20.º dos CSP estabelece que o concessionário pode, sob reserva de aceitação pela entidade adjudicante, substituir um navio por outro navio disponibilizado pelo concessionário para executar o contrato, desde que o navio de substituição cumpra o disposto no anexo 1.

(289) O artigo 22.º dos CSP exige que os navios utilizados para executar o contrato, bem como os serviços prestados pelo concessionário, cumpram as normas de acessibilidade para PMR. As condições de receção destas pessoas estão fixadas no anexo 5 dos CSP.

3.7.1.3. Controlo do cumprimento das obrigações de serviço público

(290) O artigo 10.º, n.º 2, dos CSP prevê que um comité de acompanhamento técnico, composto nomeadamente por representantes do OTC, do concessionário, do gestor das infraestruturas portuárias e dos transportadores de mercadorias, se reúna semanalmente para acompanhar a execução do serviço e as adaptações que possam ser necessárias.

(291) O artigo 11.º, n.º 1, dos CSP prevê que, em caso de força maior ou de acontecimentos imprevistos, as partes colaborarão para identificar as medidas destinadas a restabelecer o equilíbrio económico dos CSP.

3.7.1.4. Duração dos CSP

(292) O artigo 3.º dos CSP dispõe que o contrato entra em vigor em 1 de janeiro de 2023 e caduca em 31 de dezembro de 2029. Acrescenta que as partes podem acordar numa eventual prorrogação por um período máximo de 12 meses, nomeadamente na ausência de adjudicação de um novo contrato de concessão no termo do contrato. A duração máxima possível do contrato é, por conseguinte, de oito anos.

3.7.2. *Disposições relativas à compensação concedida aos beneficiários dos CSP*

3.7.2.1. Parâmetros gerais

(293) O artigo 30.º dos CSP estabelece os princípios gerais relativos à compensação das obrigações SIEG. Prevê, em especial, que:

— o concessionário é pago a partir das receitas geradas pela exploração do SIEG e suporta os respetivos custos. Está autorizado a oferecer serviços de transporte marítimo de mercadorias ou de passageiros numa base comercial, na medida em que estejam preenchidas as condições para a execução do SIEG. As receitas provenientes da exploração do serviço comercial são retidas pelo concessionário,

— a compensação financeira máxima paga pelo OTC ao concessionário pelas suas obrigações SIEG não pode exceder o necessário para cobrir o custo líquido da execução do SIEG, tendo em conta um lucro razoável (em conformidade com as regras do Enquadramento da União Europeia aplicável aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público ([132]) — «**Enquadramento SIEG**»),

— a compensação financeira é calculada com base na metodologia da imputação de custos e consiste na diferença entre os custos e as receitas esperados do concessionário relacionados com a execução do SIEG (como estabelecido no anexo 9 dos CSP, que contêm a conta de exploração prevista do concessionário), sob reserva do disposto no artigo 35.º, n.º 1, no artigo 37.º, n.º 1, e no artigo 40.º sobre a verificação de eventuais sobrecompensações,

— os custos do SIEG a ter em conta para o cálculo da compensação incluem todos os custos diretos necessários à execução do SIEG e uma contribuição adequada para os custos indiretos comuns tanto ao SIEG como às atividades comerciais,

— a estimativa dos custos e das receitas baseia-se em parâmetros plausíveis e observáveis,

— a contabilidade interna do concessionário deve indicar separadamente os custos e as receitas associados ao SIEG e os associados aos outros serviços. O recurso à contabilidade analítica e a chaves de imputação é necessário para identificar:

  — os custos relacionados com a atividade SIEG e os relacionados com a atividade comercial;

  — uma vez que a natureza do tráfego não exclui a utilização de navios ro-pax, a repartição, no âmbito da atividade SIEG, entre as atividades de transporte de mercadorias e de passageiros para as rotas em causa.

(294) O artigo 31.º dos CSP exige que o equilíbrio económico de cada rota seja estabelecido no anexo 9 apresentado pelo concessionário, que determina as previsões de execução dos CSP, por conta e risco do concessionário.

3.7.2.2. Parâmetros relativos às receitas e aos custos associados à execução do SIEG

3.7.2.2.1. Receitas

(295) O artigo 32.º dos CSP dispõe que o concessionário recebe diretamente a totalidade das receitas resultantes da execução do SIEG, nomeadamente:

— as receitas provenientes do transporte de mercadorias em conformidade com a grelha tarifária definida no artigo 33.º, n.º 2, dos CSP,

([132]) Comunicação da Comissão — Enquadramento da União Europeia aplicável aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público (2011) (JO C 8 de 11.1.2012, p. 15).

— as receitas ligadas ao transporte de passageiros residentes na Córsega que viajem por razões médicas, em conformidade com a grelha tarifária definida no artigo 33.º, n.º 3, dos CSP ([133]),

— receitas acessórias provenientes, nomeadamente, dos serviços especiais prestados pelo concessionário por sua própria iniciativa aos motoristas de cargas ou aos residentes da Córsega que viajam por razões médicas (restauração, bagagem, jogos, etc.).

(296) Além disso, o artigo 32.º dos CSP prevê igualmente que, para o período de 2023-2028, o excedente do resultado comercial não SIEG em comparação com o anexo 9 deve ser prioritariamente utilizado pelo concessionário para financiar investimentos que favoreçam soluções técnicas que permitam reduzir as emissões de gases com efeito de estufa e, de um modo mais geral, prosseguir os objetivos de melhoria da qualidade ambiental do SIEG, como previsto no artigo 11.º, n.º 2, dos CSP. Os excedentes não utilizados num exercício específico serão capitalizados até à realização dos investimentos ou até ao termo do contrato. Os excedentes não utilizados serão reembolsados na íntegra à entidade adjudicante no termo normal ou antecipado do contrato. A utilização destes excedentes será examinada pelo comité ambiental, económico e jurídico a que se refere o artigo 10.º, n.º 1, dos CSP.

(297) O artigo 33.º, n.º 2, dos CSP especifica que a grelha tarifária em matéria de transporte de mercadorias ao abrigo do SIEG é estabelecida no anexo 8, que define as seguintes tarifas e prevê que, para a carga rolante, a travessia do primeiro motorista seja incluída na grelha tarifária:

Quadro 28

Tarifas máximas aplicáveis ao transporte de mercadorias ao abrigo dos CSP

Para um trajeto	Tarifas de mercadorias (em EUR, excluindo impostos)
Metro linear de carga ro-ro ou convencional	40
Metro linear «Export» ou «Matérias-primas»	20
Metro linear «Export +»	15
Outro tipo de mercadorias	A tarifa é determinada livremente pelo concessionário em conformidade com o regime de OSP de 2 019.

Fonte: observações das autoridades francesas apresentadas em 28 de junho de 2023.

(298) O artigo 33.º, n.º 3, dos CSP prevê que a grelha tarifária em matéria de transporte de residentes na Córsega ao abrigo do SIEG é a resultante da aplicação do regime de OSP de 2019. Além disso, as tarifas aplicadas aos passageiros não residentes da Córsega no âmbito do SIEG são livremente determinadas pelo concessionário, mas não devem exceder as tarifas máximas previstas nesse regime.

([133]) Todavia, nas suas observações de 28 de julho de 2023, as autoridades francesas indicaram, como já foi referido, que, na rota de Propriano, os residentes e os não residentes da Córsega também estão incluídos no âmbito de aplicação do serviço público. Por conseguinte, o adjudicatário também recebe receitas provenientes de serviços relacionados com o transporte desses passageiros. Além disso, o adjudicatário recebe também receitas provenientes de serviços relacionados com o transporte dos motoristas de carga rolante.

Quadro 29

Tarifas aplicáveis ao transporte de passageiros ao abrigo dos CSP

Viagem de ida por pessoa (ou unidade)	Tarifas máximas para residentes na Córsega (em EUR, excluindo impostos)		Tarifas para não residentes na Córsega
Passageiro	Adulto Criança	35 20	As tarifas são livremente determinadas pelo concessionário (mas não devem exceder as tarifas máximas estabelecidas na Deliberação n.º 19/128) ([1]).
Instalação	Cabina exterior Cabina interior Cadeira de braços	51 46 7	
Veículo	Inferior ou igual a 4,5 m Entre 4,5 m e 5 m Superior a 5 m	46 51 56	

([1]) Ver nota de rodapé 138.
Fonte: observações das autoridades francesas apresentadas em 28 de junho de 2023.

3.7.2.2.2. Custos e compensação financeira

(299) O artigo 34.º, n.º 1, dos CSP prevê que o concessionário suporta todos os custos de exploração exceto combustível (incluindo pessoal, taxas portuárias, géneros alimentícios a vender) e que deve ser aplicada uma margem a esses custos de exploração, tal como estabelecido no anexo 9.

(300) O artigo 34.º, n.º 2, dos CSP prevê que os custos de investimento associados aos navios são estabelecidos com base na frota atribuída pelo concessionário para explorar as rotas abrangidas pelos CSP.

(301) O artigo 35.º, n.º 1, dos CSP prevê que a compensação financeira pela exploração e pelo investimento (a seguir «**CFEI**») paga anualmente pelo OTC ao concessionário é constituída por duas componentes:

— uma componente relativa aos custos de exploração («**CFE**»), correspondente aos custos de exploração resultantes da realização do SIEG (excluindo os custos de combustível e de investimento), líquida das receitas geradas pela realização do SIEG previstas no artigo 31.º e no anexo 9. A CFE tem em conta os ganhos de eficiência esperados pelo concessionário durante a vigência do contrato. Na prática, o mecanismo de eficiência garante que o montante da CFE é calculado de modo que os aumentos dos custos resultantes da inflação real não sejam totalmente compensados,

— uma componente relativa aos custos de investimento («**CFI**») correspondente aos encargos de depreciação e/ /ou locação financeira e/ou ao custo do fretamento do navio afeto à execução do SIEG, tal como calculado no anexo 9.

(302) O artigo 35.º, n.º 3, dos CSP prevê que o anexo 9 seja atualizado anualmente, a fim de ter em conta as variações da inflação real, e descreve o método de cálculo dessa atualização, tendo em conta, nomeadamente, os ganhos de eficiência.

(303) O artigo 36.º, n.º 2, dos CSP prevê que o custo do combustível necessário para a prestação de serviços de transporte marítimo (excluindo rotações adicionais) está sujeito a um mecanismo de cobertura de combustível por um período máximo de 24 meses. Para além deste período, o concessionário será responsável pela negociação de um novo contrato de cobertura, solicitando pelo menos três orçamentos. O concessionário envia as propostas à entidade adjudicante e indica o prestador de serviços que pretende utilizar. A título de derrogação, o OTC pode, no termo do contrato inicial de cobertura de combustível, decidir aplicar um mecanismo que permita a partilha dos custos do combustível (nas condições referidas no artigo 11.º, n.º 1, dos CSP). Este mecanismo substituirá o novo contrato de cobertura a celebrar pelo concessionário. Além disso, as variações nos custos de combustível não se refletem nas grelhas tarifárias. O custo unitário do combustível incluído na conta de exploração provisória (anexo 9) para o período correspondente e o mecanismo associado são descritos no anexo 10.

(304) O artigo 37.º, n.º 1, dos CSP estabelece que, todos os anos, o OTC tem de pagar ao concessionário uma compensação financeira pelos custos de combustível associados à realização do SIEG («**CFC**»). O montante máximo da compensação financeira CFC é estabelecido no anexo 9.

(305) O artigo 38.º, n.º 1, dos CSP prevê a compensação forfetária máxima para as rotações adicionais (a seguir «**CFsup**»). Esta compensação é constituída por três componentes:

— uma componente de custos de exploração («**CFEsup**»), correspondente aos custos de exploração resultantes da realização de uma rotação adicional (excluindo as taxas de combustível), líquida das receitas geradas por uma rotação adicional. Tem em conta os custos de exploração e as receitas no âmbito do SIEG, tendo em conta um lucro razoável, tal como estabelecido no anexo 9,

— uma componente de custos de investimento («**CFIsup**»), correspondente aos encargos de depreciação e/ou locação financeira e/ou ao custo do fretamento do navio utilizado para a realização das rotações adicionais (como calculado no anexo 9),

— uma componente de custos de combustível («**CFCsup**»), correspondente aos custos de combustível suportados pelo concessionário para a realização de uma rotação adicional (o montante da CFCsup é fixado no anexo 9 para 2023 e será ajustado para os anos seguintes em função do preço do combustível).

(306) Além disso, o artigo 38.º, n.º 1, dos CSP especifica que a compensação por uma rotação adicional, se realizada, é a mais baixa entre i) o montante previsto da compensação por rotação indicado no anexo 9 (conta de exploração provisória) e ii) o montante resultante da conta de exploração atualizada, que inclui os custos líquidos reais incorridos com a realização de uma rotação adicional e faz parte do relatório anual apresentado pelos adjudicatários ao OTC (referido no artigo 46.º dos CSP).

3.7.2.3. Parâmetros relativos à imputação dos custos associados à execução do SIEG

(307) O artigo 35.º, n.º 1, e o artigo 37.º, n.º 1, dos CSP preveem igualmente que, na medida em que o concessionário utilize os navios para oferecer atividades comerciais fora do âmbito do SIEG, a chave de repartição referida no anexo 9 é utilizada para estabelecer a contabilidade analítica e fixar o montante da compensação financeira forfetária. Esta chave de repartição é fixada para a duração do contrato e é vinculativa para as partes.

(308) De acordo com as informações fornecidas pelas autoridades francesas ([134]), a imputação dos custos ao SIEG e ao serviço comercial foi efetuada (e apresentada aos proponentes no âmbito do procedimento de adjudicação dos CSP) com base nos seguintes princípios, que, segundo a França, já foram reconhecidos pela Comissão em casos anteriores ([135]):

— os custos diretamente relacionados com o transporte de passageiros ou de mercadorias são imputados ao SIEG com base no número de passageiros ou no volume de mercadorias (em ML) que os concessionários são obrigados a garantir ao abrigo das obrigações de capacidade estabelecidas nos CSP,

— os custos comuns (por exemplo, pessoal, manutenção, combustível, custos de fretamento de navios, depreciação, etc.), que representam a maioria dos custos de exploração dos concessionários, são imputados ao SIEG proporcionalmente à capacidade (expressa em m^3 de volume) reservada no navio para as atividades SIEG ([136]).

([134]) Observações das autoridades francesas apresentadas em 5 de abril de 2023.

([135]) Decisão da Comissão 2011/98/CE, de 28 de outubro de 2009, relativa ao auxílio estatal C 16/08 (ex NN 105/05 e NN 35/07) concedido pelo Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte — Subsídios à *CalMac* e à *NorthLink* para a prestação de serviços de transporte marítimo na Escócia (JO L 45 de 18.2.2011, p. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2011/98(1)/oj); e Decisão do Órgão de Fiscalização da EFTA n.º 70/17/COL, de 29 de março de 2017, sobre o Acordo Costeiro relativo aos Serviços Marítimos da Hurtigruten 2012-2019 (Noruega) [2018/887] (JO L 158 de 21.6.2018, p. 19, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2018/887/oj).

([136]) Para estimar o montante da compensação *ex ante*, os custos serão imputados com base na capacidade reservada. Serão efetuados controlos *ex post* da capacidade efetivamente utilizada. Isto significa que, se a capacidade de SIEG reservada for utilizada para transportes não relacionados com o SIEG, o montante da compensação será reduzido em conformidade. No entanto, se a capacidade do SIEG não for utilizada, o operador continuará a receber uma compensação pela respetiva disponibilização.

(309) Como indicado no quadro 30, no contexto dos CSP, os concessionários imputaram, em média, [60-75] % dos custos de exploração às atividades SIEG, com exceção do CSP relativo à rota Marselha-Propriano, em que 100 % dos custos foram imputados ao SIEG.

Quadro 30

Percentagem dos custos imputados ao SIEG nos CSP

Custos	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Tripulação ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Pessoal em terra ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Custos comerciais — passageiros ([1])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Custos comerciais — automóveis ([4])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Custos comerciais — mercadoria ([2])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Movimentação ([2]) ([5])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Despesas portuárias ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Gestão de passageiros ([1])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Géneros alimentícios (a vender) ([1])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Géneros alimentícios para a tripulação ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Aprovisionamentos ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Comunicação ([4])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Seguros ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Informática[3]	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Direitos e imposições ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Custos estruturais da empresa concessionária ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Manutenção e assistência ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Custo da disponibilização dos navios ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Custos de fretamento dos navios ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Custos de combustível ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Média ponderada	[...] %	[...] %	[...] %	**100 %**	[...] %

([1]) Custos diretamente relacionados com o transporte de passageiros.
([2]) Custos diretamente relacionados com o transporte de mercadorias.
([3]) Cuustos comuns.
([4]) Custos diretamente relacionados com o serviço comercial (com exceção da rota Marselha-Propriano).
([5]) As despesas de movimentação correspondem às despesas dos trabalhadores portuários responsáveis pela movimentação dos reboques à partida e à chegada durante as escalas. Pela sua natureza, estes custos são integralmente imputados à atividade de transporte de mercadorias.

Fonte: observações das autoridades francesas apresentadas em 28 de junho de 2023.

3.7.2.4. Parâmetros relativos ao cálculo do lucro razoável

(310) O artigo 39.º dos CSP prevê que o lucro razoável seja determinado em conformidade com o Enquadramento SIEG e que corresponda ao seguinte rácio (calculado no anexo 9 dos CSP): resultados correntes do SIEG antes de impostos e juros/volume de negócios SIEG (incluindo a compensação financeira recebida pelo adjudicatário). Para cada rota, o lucro razoável não pode exceder 2,13 % durante o período de vigência do contrato, salvo se um estudo complementar independente, realizado em caso de perturbação do mercado, justificar uma revisão desta taxa.

(311) A taxa de 2,13 % resulta das propostas financeiras apresentadas pela Corsica Linea e pela La Méridionale, que estimaram, para todas as rotas, com base nas contas de ganhos e perdas previstas, uma margem de exploração para as atividades relacionadas com o SIEG situada entre 0,69 % (Lote 4: Propriano) e 2,13 % (Lote 3: Porto-Vecchio). Além disso, as autoridades francesas disponibilizaram à Comissão os resultados de um estudo externo encomendado pela França ([137]), que estimava, com base numa amostra de companhias marítimas comparáveis à Corsica Linea e à La Méridionale ([138]), uma margem de exploração de referência de 7,8 %.

3.7.2.5. Parâmetros relativos ao controlo da ausência de sobrecompensação

(312) O artigo 7.º dos CSP prevê que a entidade adjudicante (ou seja, o OTC e a CdC) verifique se o montante da compensação paga ao concessionário ao abrigo do contrato não conduz a qualquer sobrecompensação e ordene ao concessionário o reembolso de qualquer sobrecompensação, acrescido de juros de mora, em conformidade com o artigo 35.º, n.º 1, o artigo 37.º, n.º 1, e o artigo 40.º.

(313) Em conformidade com o artigo 46.º dos CSP, o concessionário deve apresentar ao OTC, no seu relatório anual, uma conta de exploração no mesmo formato que a conta de exploração provisória. A comparação das contas provisórias e definitivas deve ser acompanhada de uma nota explicativa sobre as diferenças constatadas. A compensação efetivamente paga deve ser reembolsada pelo concessionário se a análise efetuada pelo OTC demonstrar que é superior ao necessário para cobrir o custo líquido das obrigações de serviço público, tendo em conta um lucro razoável, em conformidade com o artigo 35.º, n.º 1, o artigo 37.º, n.º 1, o artigo 39.º e o artigo 40.º dos CSP.

(314) O artigo 35.º, n.º 1, o artigo 37.º, n.º 1, e o artigo 40.º dos CSP preveem que, para evitar o risco de sobrecompensação, o OTC realize uma verificação anual do cálculo da compensação com base num relatório anual sobre os serviços, a fim de avaliar qualquer diferença entre o cálculo baseado na chave de repartição referida no anexo 9 e o cálculo baseado numa chave de repartição que resultaria da exploração real (custos e receitas reais, exploração real dos navios, etc.). Em caso de diferença entre o cálculo resultante da exploração real e o referido na conta de exploração provisória (anexo 9), o concessionário pode reter metade do eventual excedente da compensação pago até um máximo de 5 % da compensação, sendo o excedente devolvido ao OTC de acordo com as modalidades por ele decididas, acrescido de juros de mora. Em qualquer caso, a compensação não pode exceder o montante resultante do anexo 9.

(315) O artigo 35.º, n.º 2, e o artigo 37.º, n.º 2, dos CSP referem que a não realização de uma travessia, independentemente da causa, resulta numa redução da compensação correspondente às poupanças realizadas pelo concessionário sobre as CFEI e as CFC em resultado da não realização do SIEG. O montante da redução não pode ser negativo.

(316) Se a substituição de um navio prevista no artigo 20.º dos CSP (considerando 288) conduzir a um aumento dos custos inicialmente determinados na conta de exploração provisória que constitui o anexo 9, esse aumento será suportado pelo concessionário. Se a substituição conduzir a uma redução desses custos, a entidade adjudicante e o concessionário efetuarão os ajustamentos financeiros necessários após a apresentação do relatório anual referido no artigo 46.º dos CSP.

([137]) Observações das autoridades francesas apresentadas em 5 de abril de 2023 («Valor de referência da rentabilidade do transporte marítimo produzido no âmbito do procedimento de adjudicação do CSP marítimo entre a Córsega e a França continental», OTC, 20 de novembro de 2022).

([138]) A amostra é constituída pelas seguintes empresas: Brittany Ferries, Condor Ferries, Corsica Ferries, DFDS, Irish Ferries, P&O Ferries, Stena Lines, Grimaldi Group, Finnlines, Fjord Line, Tallink e Viking Line. Nos casos em que estavam disponíveis dados, o estudo comparativo abrange o período de 2017-2019.

(317) O artigo 38.º dos CSP acrescenta que, no seu relatório anual, o concessionário «deve indicar o custo real de cada rotação adicional, correspondente à diferença entre os custos e as receitas reais dessa rotação. A entidade adjudicante pagará uma indemnização denominada compensação real pela travessia i (**"Cri"**) correspondente ao montante mínimo entre o custo real dessa rotação adicional e a compensação máxima por rotação adicional no período de realização da travessia».

3.8. Denúncia da Corsica Ferries

(318) Em 23 de março de 2023, a Corsica Ferries apresentou à Comissão uma denúncia contra as medidas concedidas à la Méridionale e à Corsica Linea.

(319) Na sua denúncia, a Corsica Ferries alegava que as medidas em causa constituíam um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. A denúncia destacava, em especial, o facto de as medidas em causa conferirem uma vantagem a essas empresas, na medida em que não cumpriam nenhum dos quatro critérios estabelecidos pela jurisprudência Altmark ([139]). A Corsica Ferries alegava ainda que as medidas eram incompatíveis com o mercado interno, uma vez que violavam as disposições da Diretiva 2014/23/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ([140]) relativa à adjudicação de contratos de concessão («**Diretiva Concessões**»), «em conjugação com os artigos 49.º e 56.º do TFUE».

(320) Por cartas de 13 de outubro e 20 de dezembro de 2023, a Corsica Ferries forneceu informações adicionais sobre a denúncia que demonstravam, em seu entender, a ausência de uma necessidade de serviço público e a desproporcionalidade das obrigações de serviço impostas no âmbito dos CSP. Estas informações adicionais, em conjunto com a denúncia de 23 de março de 2023, serão designadas na presente decisão como «a denúncia».

(321) A carta de 13 de outubro de 2023 refere-se às informações relativas às travessias efetuadas pela Corsica Linea, no âmbito e fora do âmbito dos CSP, no verão de 2023.

(322) Na sua carta de 20 de dezembro de 2023, a Corsica Ferries forneceu os resultados de um estudo de 14 de dezembro de 2023, que encomendou ao Berkeley Research Group (a seguir «**estudo BRG 1**»).

(323) O estudo BRG 1 indica que tem por objetivo avaliar a pertinência de incluir no âmbito de aplicação dos CSP, nas rotas para Ajaccio e Bastia, uma necessidade de serviço público para o transporte de mais de 12 passageiros por travessia. O estudo analisa apenas a necessidade de transporte de motoristas avaliada pela França, excluindo quaisquer outras necessidades de serviço público identificadas pela França.

(324) Além disso, o estudo BRG 1 indica que, tendo em conta a falta de informações fornecidas pelas autoridades francesas sobre a avaliação da necessidade de serviço público no contexto dos CSP, baseou-se em relatórios e estudos relativos a CSP anteriores para reconstruir a metodologia que parecia ter sido utilizada pela França.

(325) Nas suas observações apresentadas à Comissão no âmbito do procedimento formal de investigação, a Corsica Ferries reiterou em grande medida o conteúdo da denúncia. O conteúdo da denúncia é, por conseguinte, apresentado na secção que apresenta essas observações (secção 5.1).

3.9. Motivos para dar início ao procedimento formal de investigação

(326) Em primeiro lugar, a Comissão considerou, a título preliminar, que os CSP constituíam um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

(327) A Comissão considerou que os CSP conferiam aos concessionários, nomeadamente, uma vantagem que estes não teriam obtido em condições normais de mercado. Mais especificamente, os CSP em causa não preenchiam todos os critérios estabelecidos pela jurisprudência Altmark para excluir uma tal vantagem.

([139]) Acórdão do Tribunal de Justiça de 24 de julho de 2003, Altmark Trans GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([140]) Diretiva 2014/23/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa à adjudicação de contratos de concessão (JO L 94 de 28.3.2014, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/23/oj).

(328) Em primeiro lugar, a Comissão manifestou dúvidas quanto à questão de saber se os CSP satisfazem uma verdadeira necessidade de serviço público em relação ao transporte marítimo de carga rolante (primeiro critério Altmark).

(329) A Comissão considerou que as autoridades francesas não tinham demonstrado suficientemente, *a priori*, que os portos de Marselha e Toulon eram apenas parcialmente substituíveis entre si no que respeita ao transporte marítimo de carga rolante (considerandos 310 a 312 da decisão de início do procedimento).

(330) A Comissão observou que as autoridades francesas se tinham baseado unicamente em declarações gerais dos participantes no mercado para quantificar essa substituibilidade parcial (considerando 227). Na sua decisão de início do procedimento, a Comissão manifestou dúvidas quanto a esta apreciação, uma vez que as autoridades francesas não tinham verificado os dados subjacentes que a fundamentavam. A Comissão solicitou às autoridades francesas que apresentassem elementos de prova mais conclusivos que justificassem a avaliação desta procura específica do porto de Marselha por parte de alguns dos utilizadores do transporte marítimo de carga rolante.

(331) Além disso, a Comissão manifestou dúvidas quanto à proporcionalidade e à necessidade de determinadas obrigações de serviço público impostas pelos CSP para satisfazer as necessidades de serviço público identificadas (considerandos 337 a 340 da decisão de início do procedimento). A Comissão considerou que a capacidade mínima de transporte de mercadorias (carga rolante e carga inerte) exigida pelas autoridades francesas e a obrigação de os beneficiários das medidas realizarem um número mínimo de rotações anuais não se afiguravam suficientemente justificadas tendo em conta as necessidades de serviço público identificadas no relatório da Gecodia. A Comissão receava que estas obrigações pudessem levar a que a capacidade de transporte de mercadorias oferecida pelos concessionários fosse significativamente superior à necessidade quantitativa de serviço público.

(332) A Comissão considerou igualmente, a título preliminar, que as medidas preenchiam o quarto critério Altmark. Considerou que o procedimento de adjudicação dos CSP conduzido pelas autoridades francesas não era suficientemente competitivo para garantir que a compensação concedida aos beneficiários dos CSP constituía o menor custo para a coletividade. Considerou igualmente que o montante dessa compensação não tinha sido fixado em função dos custos suportados por uma empresa média, bem gerida e equipada de forma adequada para cumprir as obrigações de serviço público atribuídas.

(333) A Comissão considerou igualmente, a título preliminar, que as medidas eram imputáveis ao Estado e financiadas através de recursos estatais. Por outro lado, as medidas eram seletivas a favor dos beneficiários e constituíam um obstáculo às trocas comerciais intra-UE e uma distorção da concorrência num mercado liberalizado.

(334) *Em segundo lugar*, a Comissão observou que as autoridades francesas não tinham apresentado elementos de prova suficientes para demonstrar a compatibilidade dos CSP com o Enquadramento SIEG. Para além das dúvidas manifestadas pela Comissão sobre o âmbito de aplicação dos CSP, a Comissão questionou igualmente a conformidade do procedimento de adjudicação dos CSP com o direito da UE em matéria de concessões.

4. **OBSERVAÇÕES DA FRANÇA**

(335) As autoridades francesas enviaram as suas observações por ofício de 27 de março de 2024. As observações dizem respeito i) à apreciação da existência de uma necessidade de serviço público e ii) à conformidade com a Diretiva Concessões.

4.1. **Existência de uma necessidade de serviço público**

(336) Em resposta à análise preliminar da Comissão sobre a existência de uma verdadeira necessidade de serviço público, as autoridades francesas pronunciaram-se sobre cinco pontos.

4.1.1. *A França estimou corretamente a procura quantitativa específica dos utilizadores de carga rolante para o porto de Marselha*

(337) Como indicado no considerando 227, as autoridades francesas estimaram que a parte dos utilizadores dos transportes de carga rolante que não ponderam qualquer alternativa ao porto de Marselha para viajar para a Córsega representava 80 % da procura histórica total de carga rolante entre Marselha e a Córsega.

(338) Tendo em conta as dúvidas expressas pela Comissão no considerando 329 da decisão de início do procedimento, as autoridades francesas realizaram análises mais pormenorizadas, levadas a cabo pela empresa Gecodia, para apresentar provas quantitativas do nível de substituibilidade entre os portos de Marselha e de Toulon no que respeita à procura de transporte marítimo de carga rolante.

(339) *Em primeiro lugar*, segundo as autoridades francesas, uma análise da localização das sedes, armazéns e bases logísticas dos transportadores que representam 80,8 % do volume de carga rolante transportada nas rotas entre Marselha e a Córsega revela que as suas instalações se situam na proximidade imediata do porto de Marselha, o que justifica a sua preferência por esse porto.

(340) *Em segundo lugar*, a Gecodia analisou os fluxos de carga rolante de 122 clientes da Corsica Linea (que representam 85 % do seu tráfego de carga rolante) e de 62 dos clientes da La Méridionale (que representam 78 % do seu tráfego de carga rolante). A análise revela que 83 % (Corsica Linea) e 88 % (La Méridionale) destes fluxos têm origem em bases logísticas próximas do porto de Marselha, o que justifica a preferência por esse porto.

(341) *Em terceiro lugar*, a Gecodia analisou as operações efetuadas por 32 transportadores de carga rolante (alguns dos quais possuem várias bases logísticas perto de Marselha ou de Toulon) entre a Córsega e a França continental que utilizaram o porto de Marselha e/ou o porto de Toulon, representando cerca de 65 % do volume de carga rolante entre a Córsega e os portos de Marselha e de Toulon em 2017-2019 e 2021 ([141]).

(342) Para obter estes dados, as autoridades francesas enviaram às companhias de navegação um pedido de informações sobre a lista dos seus principais clientes e os volumes associados de carga rolante (em ML). Estes dados foram agregados para obter um número representativo dos principais transportadores em toda a zona de Marselha e Toulon. Para ligar os fluxos o mais fielmente possível a uma base logística de partida, as autoridades francesas utilizaram as informações recolhidas durante as entrevistas realizadas no âmbito da consulta dos utilizadores.

(343) A lista assim elaborada mostra, para cada cliente, a localização da base logística, a distância entre a base logística e os portos de Toulon e de Marselha, bem como o volume anual de carga rolante (em ML) transportado em cada porto durante o período de 2017-2021. O tipo de mercadorias transportadas é também especificado para alguns clientes (por exemplo, transporte de equipamento militar, produtos perecíveis, materiais de construção ou mercadorias perigosas). As autoridades francesas recolheram igualmente informações qualitativas adicionais específicas de cada transportador e pertinentes para a avaliação da substituibilidade entre os dois portos. Por exemplo, alguns utilizadores indicaram que tinham utilizado o porto de Toulon no passado devido a limitações de capacidade no porto de Marselha.

(344) A análise destes dados revela, segundo as autoridades francesas, que a maioria dos transportadores utiliza apenas o porto mais próximo da sua base logística (22 em 32 transportadores). A análise mostra que, apesar de disporem de uma base logística mais próxima de Marselha, os outros 10 transportadores utilizaram, de forma exclusiva ou muito frequentemente, o porto de Toulon. As autoridades francesas explicaram que alguns transportadores afirmaram utilizar o porto de Toulon porque tinham ligações de autoestrada a Toulon que lhes permitiam evitar a zona metropolitana de Marselha (desvio norte), enquanto outros tinham transferido a sua base/armazém da região de Marselha para a região de Toulon, o que resultou numa transferência dos fluxos de transporte para o porto de Toulon.

(345) Segundo as autoridades francesas, a análise das informações recolhidas mostra que a escolha do porto pelo utilizador é muito influenciada pela proximidade do porto à base logística do transportador por via rodoviária. Segundo as autoridades, são sobretudo as restrições da oferta que levam os utilizadores com bases mais próximas de Marselha a transferirem o seu tráfego para Toulon.

(346) Segundo as autoridades francesas, todas estas informações confirmam i) que o porto de transporte de carga rolante é escolhido principalmente com base na localização das bases logísticas dos transportadores e ii) que mais de 80 % do volume de carga rolante transportada pelas empresas adjudicatárias tem origem numa base logística situada na zona de Marselha. Os utilizadores têm, pois, uma verdadeira preferência pelo porto de Marselha e, para eles, este porto não é substituível pelo de Toulon.

([141]) Excluindo 2020, devido ao impacto da pandemia de COVID-19 nos fluxos comerciais.

4.1.2. *As obrigações de serviço público relativas ao volume mínimo de mercadorias a transportar eram proporcionais à necessidade de serviço público identificada pela França*

(347) As autoridades francesas afirmam que a capacidade mínima imposta nos CSP para o transporte de mercadorias não é desproporcionada em relação à necessidade de serviço público identificada. Apresentam três razões para tal.

(348) *Em primeiro lugar*, segundo a França, não é possível utilizar uma abordagem baseada em médias de tráfego, dada a elevada volatilidade da procura.

(349) As autoridades francesas salientam que a capacidade mínima de carga por travessia estabelecida nos CSP tem em conta i) as observações da consulta dos utilizadores (saturação regular em determinadas rotas), ii) a distribuição da necessidade de serviço público por travessia, dias e meses (registadas com base nos dados históricos relativos a 2019 e nas previsões para 2023-2030) e iii) a repartição prevista da necessidade de serviço público por mês (utilizada para calcular a capacidade semanal mínima e a capacidade mínima por travessia para absorver o tráfego de forma satisfatória). A França salienta igualmente que a satisfação da necessidade de serviço público é obrigatória para que os reboques não fiquem retidos no cais, garantindo assim a fluidez do tráfego (sem saturação), a qualidade (ausência de penalizações para o transportador em caso de atrasos ou de perturbações no abastecimento das empresas da Córsega) e a segurança (não sejam deixadas no cais mercadorias que possam ser roubadas ou que se possam estragar).

(350) A este respeito, as autoridades francesas observaram, durante a consulta dos utilizadores, que as dificuldades encontradas pelos utilizadores do transporte de mercadorias em relação à capacidade saturada dos navios tinham vindo a aumentar nos últimos anos, especialmente nas rotas para Bastia e Ajaccio. Segundo a França, esta saturação significa que nem toda a procura dos transportadores pode ser satisfeita em todas as travessias. A este respeito, as autoridades francesas observam que os dados de reserva dos concessionários para os CSP 2021-2022 confirmaram que havia mercadorias que ficavam no cais. O carregamento foi recusado para mais de 35 % das mercadorias na rota Marselha-Bastia e para mais de 20 % das mercadorias na rota Marselha-Ajaccio.

(351) A abordagem adotada pelas autoridades francesas destina-se, por conseguinte, a garantir que os serviços criados podem absorver a procura de transporte de mercadorias de forma aceitável e proporcionada.

(352) A este respeito, as autoridades francesas sublinham que, contrariamente ao que se afirma no considerando 338 da decisão de início do procedimento, a capacidade mínima exigida para cada travessia não foi estabelecida «de maneira a que o serviço público possa responder, a todo o momento, ao pico de procura observado nos dados históricos (no contexto dos CSP anteriores)».

(353) Pelo contrário, segundo as autoridades francesas, as informações transmitidas à Comissão revelam que, quase todos os meses, o pico histórico de tráfego observado excede a capacidade mínima imposta nos CSP. Por exemplo, na rota Marselha-Bastia, a capacidade mínima é fixada em 1 860 ML por travessia. No entanto, uma análise dos dados históricos de 2019 mostra que este volume é excedido pelo menos uma vez por mês durante oito meses do ano, enquanto as projeções mostram que esta capacidade seria sistematicamente excedida em 2025. Além disso, as autoridades francesas explicam que, em 2023, no primeiro ano de execução dos CSP, o volume exigido em termos de capacidade mínima foi excedido pelo menos uma vez por mês, exceto em dezembro.

(354) Segundo a França, a distribuição do tráfego ao longo do ano impede, assim, que a capacidade mínima seja determinada com base nos volumes médios anuais previstos para o período 2023-2030 no estudo Gecodia. Esta abordagem poderia conduzir a uma situação em que os navios teriam, de forma recorrente, uma capacidade insuficiente para responder à procura de transporte de mercadorias.

(355) O quadro 31 apresenta o número de travessias em que a procura teria excedido a capacidade mínima média em 2019 e 2030, caso essa capacidade tivesse sido estabelecida com base nos volumes médios anuais previstos para o período de 2023-2030 no relatório da Gecodia. Conclui-se que, nas rotas entre Marselha e Ajaccio, Bastia e Porto Vecchio, a procura excederia a capacidade mínima necessária numa em cada duas travessias, onde se registaria uma procura superior à capacidade mínima necessária (e numa em cada quatro travessias nas rotas entre Marselha e Propriano e L'Île-Rousse).

Quadro 31

Número de travessias com procura acima da capacidade mínima média apurada com base nos volumes médios anuais previstos para o período de 2023-2030 no estudo Gecodia

	Número de travessias anuais previstas nos CSP	Capacidade mínima média por travessia (ML) [1]	Número de travessias com procura acima da capacidade mínima média			
			2019		2030	
			Número de travessias	% das travessias anuais	Número de travessias	% das travessias anuais
Bastia	730	1 420	299	41 %	414	57 %
Ajaccio	730	1 069	301	41 %	402	55 %
Porto Vecchio	312	784	79	25 %	143	46 %
Propriano	312	282	79	25 %	125	40 %
L'Île-Rousse	312	439	62	20 %	112	36 %

[1] A capacidade mínima média por travessia, prevista para o período de 2023-2030, é calculada dividindo a necessidade anual de serviço público (quadro 21) pelas rotações anuais previstas nos CSP (quadro 23).
Fonte: observações das autoridades francesas apresentadas em 4 de fevereiro de 2024.

(356) *Em segundo lugar*, a mobilização de uma frota com uma capacidade superior ao tráfego médio observado durante o ano constitui uma prática normal de mercado, segundo a França [142]. As autoridades francesas afirmam ter procedido a uma análise da organização das frotas que asseguram ligações marítimas regulares na Europa. Na Sardenha e nas ilhas Baleares, a capacidade nominal dos navios varia entre 1 500 ML e 1 900 ML, o que é perfeitamente compatível com a capacidade dos navios que exploram serviços para a Córsega no âmbito dos CSP.

(357) *Em terceiro lugar*, tanto quanto é do conhecimento das autoridades francesas, não existem casos no Mediterrâneo Ocidental em que dois navios mais pequenos sejam mobilizados para a mesma rotação em vez de um navio maior, quer no âmbito das delegações de serviço público, quer do mercado livre.

4.1.3. *Os portos de Ajaccio e Propriano não são substituíveis*

(358) As autoridades francesas consideram que a Corsica Ferries não apresenta, na sua denúncia, nenhum elemento sério para fundamentar a sua alegação de que os portos de Propriano e de Ajaccio são substituíveis. Segundo a França, os seguintes elementos demonstram o contrário.

(359) Em primeiro lugar, a mera distância rodoviária entre os dois portos não constitui um indicador suficiente de substituibilidade: dada a ausência de vias rápidas e a topografia do itinerário entre Ajaccio e Propriano, a duração do trajeto rodoviário entre os dois portos é de quase 1 hora e 30 minutos e de mais de 2 horas em caso de congestionamento. A França remete, a este respeito, para os dados que forneceu sobre as distâncias e os tempos de viagem entre os portos da Córsega, apresentados na secção 2.2.

[142] As autoridades francesas referem, nomeadamente, exemplos de contratos de serviço público celebrados em Itália e na Noruega.

(360) Além disso, as infraestruturas do porto de Ajaccio já se encontram perto do ponto de saturação e não existem zonas de movimentação suficientemente grandes para centralizar fluxos de mercadorias superiores aos previstos para o período de 2023-2029.

(361) Em todo o caso, as autoridades francesas salientam que as infraestruturas rodoviárias da Córsega estão muito saturadas, nomeadamente nas horas de ponta e durante a época turística, e que a Córsega regista um elevado nível de mortalidade rodoviária (ver secção 2.1). Uma organização do serviço público de transporte marítimo que aumentasse o tráfego rodoviário seria contrária ao mandato de segurança imposto à CdC.

4.1.4. *Os serviços oferecidos pela Corsica Linea e pela La Méridionale fora do âmbito dos CSP estão em conformidade com o regime das OSP e não põem em causa a necessidade de serviço público identificada pela França*

(362) As autoridades francesas afirmam que, contrariamente ao que alega a Corsica Ferries na sua denúncia, é necessário distinguir entre rotações adicionais, cujo princípio e termos estão definidos nos CSP, e as travessias comerciais livremente oferecidas (fora do âmbito dos CSP) por um ou outro dos concessionários ao abrigo do regime de OSP de 2019.

(363) Segundo a França, as travessias comerciais em causa não estão abrangidas pelos CSP nem são por eles proibidas e não põem em causa a apreciação do serviço público efetuada pela França.

(364) A França afirma que as travessias comerciais operadas pela Corsica Linea em 2023 e 2024 a partir do porto de Marselha foram i) travessias sazonais oferecidas durante as pausas escolares da primavera e do verão; ii) travessias apenas de transporte de passageiros, excluindo mercadorias; e iii) não compensadas, uma vez que foram feitas fora do âmbito dos CSP. No que respeita às travessias operadas pela La Méridionale a partir do porto de Toulon em 2024, a França salienta que essas travessias i) foram propostas na sequência da alteração na participação acionista da empresa em 2023; ii) transportavam apenas passageiros, excluindo mercadorias; e iii) não foram compensadas, uma vez que foram feitas fora do âmbito dos CSP.

4.1.5. *Não houve qualquer distorção metodológica na consulta dos utilizadores*

(365) As autoridades francesas consideram que, contrariamente ao que a Comissão sugere na decisão de início do procedimento, não houve qualquer distorção metodológica na consulta pública dos utilizadores.

(366) Salientam, antes de mais, que a consulta dos utilizadores foi amplamente publicitada na imprensa local e especializada (jornal *Le Marin*), no sítio Web da CdC e nas redes sociais.

(367) Consideram igualmente que as perguntas colocadas não criaram uma distorção a favor do porto de Marselha.

(368) No que diz respeito à consulta dos utilizadores relativamente ao transporte marítimo de passageiros, as perguntas colocadas centraram-se no objetivo de identificar a possível substituibilidade mútua entre os portos continentais do ponto de vista dos utilizadores. O relatório da Gecodia concluiu igualmente que os portos de Marselha e de Toulon eram substituíveis entre si do ponto de vista da procura de passageiros residentes e não residentes na Córsega.

(369) No que diz respeito à consulta dos utilizadores em relação ao transporte marítimo de mercadorias, as perguntas colocadas abrangeram sistematicamente todas as rotas a partir de Marselha *e* de Toulon.

4.2. **Os CSP cumprem o disposto na Diretiva Concessões**

4.2.1. *O tempo decorrido entre a adjudicação dos diferentes lotes aos concessionários e a entrada em vigor dos CSP não teve qualquer efeito de exclusão*

(370) A título preliminar, as autoridades francesas sublinham que nem a Diretiva Concessões nem o direito francês preveem um prazo estrito entre a adjudicação de uma concessão e a sua entrada em vigor.

(371) Em todo o caso, consideram que o curto período em causa não teve qualquer efeito de exclusão por três razões.

(372) *Em primeiro lugar*, o calendário inicial estabelecido pela França, publicado no anúncio de concurso de 6 de maio de 2022 relativo à adjudicação dos CSP, previa um período de dois meses entre a adjudicação e a entrada em vigor ([143]). Este prazo era, portanto, superior ao fixado para a adjudicação dos CSP pela jurisprudência no acórdão *SNCM II* (23 dias) ([144]).

(373) *Em segundo lugar*, após receção das candidaturas e das propostas, em 25 de julho de 2022, as autoridades francesas constataram que os candidatos que tinham apresentado uma candidatura e uma proposta dentro dos prazos previstos eram os concessionários cessantes dos CSP 2021-2022, a saber, a La Méridionale e a Corsica Linea. Uma vez que nenhum novo operador se tinha candidatado aos CSP, um período inferior aos dois meses (inicialmente previstos no anúncio de concurso) entre a adjudicação dos CSP e o início da atividade não podia ter um efeito de exclusão.

(374) *Em terceiro lugar*, uma vez que a entrada em vigor dos CSP se seguiu imediatamente ao termo dos CSP 2021-2022, esses prazos foram levados ao conhecimento de todos os operadores económicos interessados logo que o procedimento foi lançado, através dos documentos de concurso para utilizadores e operadores. Por conseguinte, todos os operadores tinham conhecimento da data prevista para o início das medidas. Além disso, as autoridades francesas observam que, na sequência da publicação do anúncio de concurso em 6 de maio de 2022, nenhum dos potenciais candidatos se manifestou a solicitar uma alteração do calendário, apesar de, em seu entender, tal ser prática corrente na adjudicação de contratos de concessão.

4.2.2. *A duração do procedimento de adjudicação não resultou numa desigualdade de tratamento entre os candidatos*

(375) Em resposta às dúvidas manifestadas pela Comissão no considerando 424 da decisão de início do procedimento ([145]), as autoridades francesas formularam as seguintes observações.

(376) Em primeiro lugar, o artigo 39.º, n.os 3 e 5, da Diretiva Concessões prevê um prazo mínimo para a receção das candidaturas e das propostas de 30 dias a contar da data de envio do anúncio de concessão; este prazo pode ser reduzido para 25 dias, caso as propostas possam ser apresentadas por via eletrónica. Sob reserva do respeito destes prazos mínimos, a entidade adjudicante é livre de fixar os prazos para a apresentação de candidaturas e propostas.

(377) Em segundo lugar, as autoridades francesas salientam que, na sequência da publicação do anúncio de concurso em 6 de maio de 2022, nenhum dos potenciais candidatos pediu uma alteração do calendário.

4.2.3. *Os requisitos mínimos não foram alterados durante o processo de concurso e os CSP assinados cumprem os requisitos mínimos*

(378) Em primeiro lugar, as autoridades francesas pretendiam clarificar o âmbito de aplicação dos requisitos mínimos aplicáveis no caso em apreço aos CSP. Em segundo lugar, explicaram que os requisitos mínimos estabelecidos não foram alterados durante o processo de concurso. Em terceiro lugar, reiteraram que os CSP assinados cumprem os requisitos mínimos.

([143]) A adjudicação dos CSP estava inicialmente prevista para 28 de outubro de 2022.

([144]) Acórdão de 1 de março de 2017, SNCM II, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134.

([145]) Para recapitular, o considerando 424 da decisão de início do procedimento enuncia o seguinte: «[...] A Comissão considera que as autoridades francesas não forneceram todos os esclarecimentos necessários para concluir que os CSP respeitam os princípios da igualdade de tratamento, da não discriminação e da transparência. Convida todas as partes interessadas a apresentarem as suas observações a este respeito, nomeadamente para esclarecer se a obrigação de mobilizar navios com uma capacidade mínima de transporte de passageiros e de cabina dentro dos prazos do concurso constitui uma violação da igualdade de tratamento.»

4.2.3.1. Âmbito de aplicação dos requisitos mínimos

(379) As autoridades francesas afirmam que, no caso em apreço, os requisitos mínimos foram estabelecidos no artigo 2.º, n.º 4, do regulamento do concurso (considerando 270). Na sua opinião, o conteúdo dos requisitos mínimos era o seguinte:

a) «Tarifas máximas para residentes na Córsega e para o transporte de mercadorias: refere-se às tarifas apresentadas no âmbito da Deliberação AC n.º 19-128 da Assembleia da Córsega que altera o sistema de obrigações de serviço público para o transporte marítimo de passageiros e mercadorias entre os portos de Marselha, Toulon e Nice e os portos da Córsega;

b) Capacidade de carga dos navios: refere-se à capacidade de carregamento dos navios;

c) Horários e frequências de serviço: refere-se aos horários programados pela CdC e pelo OTC e às frequências mínimas impostas aos operadores pela CdC e pelo OTC;

d) Duração do contrato: refere-se à duração dos CSP prevista no artigo 2.º de cada contrato, "o contrato entra em vigor em 1 de janeiro de 2023 e termina em 31 de dezembro de 2029", com a possibilidade de prorrogação por um período máximo de 12 meses, nomeadamente na ausência de um novo contrato de concessão após o termo do contrato;

e) Montante máximo da compensação financeira paga pelo OTC: refere-se à compensação financeira referida no artigo 2.º, n.º 5, do regulamento do concurso.» ([146]).

(380) Além disso, os requisitos mínimos relativos i) à capacidade de carga dos navios e ii) aos horários e frequências de serviço foram estabelecidos no anexo 1 dos CSP.

(381) Segundo as autoridades francesas, o artigo 2.º, n.º 4, do regulamento do concurso só deve ser lido à luz do anexo 1 em relação a estes dois requisitos mínimos, precisando-se que:

— as frequências mínimas dizem respeito à frequência dos serviços,

— os horários dizem respeito aos horários programados pela França, entendendo-se que os candidatos continuam a ser livres de propor horários de partida e de chegada, desde que respeitem as faixas horárias impostas pela França,

— a capacidade mínima de transporte de passageiros e de mercadorias correspondente à capacidade de carga dos navios.

(382) Por conseguinte, as autoridades francesas concluem que apenas os cinco elementos enumerados no artigo 2.º, n.º 4, do regulamento do concurso, dois dos quais foram especificados no anexo 1, constituíam os requisitos mínimos previstos no artigo 37.º da Diretiva Concessões, excluindo qualquer outra característica.

4.2.3.2. O anexo 1 dos CSP não constituía, na sua totalidade, um requisito mínimo

(383) Nas suas observações, as autoridades francesas sustentam que o anexo 1 dos CSP não estava referido no artigo 2.º, n.º 4, do regulamento do concurso e, por conseguinte, não podia constituir um requisito mínimo na sua totalidade. Embora este anexo enunciasse as características mínimas relativas, i) à capacidade de carga dos navios e ii) aos horários e às frequências de serviço, incluía igualmente numerosos os requisitos técnicos que não eram requisitos mínimos nos termos do artigo 2.º, n.º 4, do regulamento do concurso ([147]).

([146]) Observações das autoridades francesas apresentadas em 27 de março de 2024.

([147]) As autoridades francesas afirmam que foi esse o caso, nomeadamente, do número de rotações anuais, das rotações adicionais e do número de cabinas para PMR por navio.

(384) As autoridades francesas explicam igualmente que, durante o procedimento de adjudicação, o OTC pretendia assegurar o cumprimento de todos os requisitos técnicos constantes do anexo 1. É por esta razão que, por exemplo, o OTC obteve da Corsica Linea compromissos no sentido de corrigir a ausência de uma cabina para PMR no navio Paglia Orba ([148]).

4.2.4. *A existência de rotações adicionais e reagendáveis não violou o princípio da igualdade de tratamento dos candidatos*

4.2.4.1. As rotações adicionais e reagendáveis não eram um requisito mínimo

(385) No que diz respeito às rotações adicionais, as autoridades francesas salientam que se trata de rotações que a entidade adjudicante pode introduzir face à necessidade de prestar o serviço público em cada rota. Por conseguinte, destinam-se a satisfazer uma necessidade de serviço público superior à capacidade mínima imposta e a impedir que se deixem mercadorias no cais. A sua aplicação é regida pelo artigo 18.º dos CSP. Por conseguinte, não constituíam um requisito mínimo nos termos do artigo 2.º, n.º 4, do regulamento do concurso.

(386) No que respeita ao reagendamento das rotações, as autoridades francesas salientam que o seu único objetivo era otimizar a organização do tráfego. A sua aplicação é regida pelo artigo 17.º dos CSP. Por conseguinte, não constituíam um requisito mínimo nos termos do artigo 2.º, n.º 4, do regulamento do concurso.

4.2.4.2. A aceitação das propostas de um candidato que fixam as datas das rotações adicionais e reagendáveis não conduziu a uma violação do princípio da igualdade de tratamento entre os candidatos

(387) As autoridades francesas recordam que, em conformidade com os artigos 17.º e 18.º dos CSP, a realização de rotações adicionais e reagendáveis requer uma reunião do comité técnico previsto no artigo 10.º, n.º 2, dos CSP. O comité técnico permite ao concessionário afetado pela realização destas rotações comunicar quaisquer dificuldades que daí possam resultar. Por conseguinte, a França considera que existe um processo de consulta entre a CdC, o OTC e o concessionário que permite a este último, antes da realização das rotações reagendáveis e adicionais, apresentar eventuais dificuldades que possa ter, nomeadamente no que respeita ao(s) navio(s) a mobilizar.

(388) Além disso, as autoridades francesas indicam que o prazo de pré-aviso é calculado à semana para as rotações adicionais (artigo 18.º dos CSP), o que permite ao concessionário, se necessário, satisfazer a procura adicional tendo em conta os compromissos assumidos.

(389) Daqui resulta, segundo as autoridades francesas, que o princípio inicialmente enunciado nos CSP não foi alterado: as rotações adicionais e reagendáveis são decididas pelo OTC e não pelos concessionários. As propostas apresentadas pelos concessionários não vinculam de modo algum o OTC na realização destas rotações. A este respeito, a França dá o exemplo da rota Marselha-Bastia, na qual, em 2023, durante o primeiro ano de execução dos CSP, o OTC decidiu alterar cinco das rotações adicionais propostas pela Corsica Linea no seu programa provisório, agendando três delas para outras datas e cancelando as outras duas, uma vez que não havia necessidade de transporte de mercadorias nas datas propostas pela Corsica Linea.

([148]) As autoridades francesas explicam que a proposta da Corsica Linea propunha um navio, Paglia Orba, que tinha apenas uma cabina para PMR, em vez das duas previstas no anexo 1. No entanto, este ponto foi discutido com a candidata nas fases de negociação, no termo das quais esta se comprometeu a substituir o navio por um dos sete navios potencialmente afetos aos serviços, caso fossem necessárias duas cabinas para PMR tendo em conta a necessidade de serviço público (de acordo com o artigo 20.º dos CSP, que autoriza a substituição de um navio no decurso da execução) e a realizar obras para instalar uma segunda cabina para PMR. Além disso, as autoridades francesas salientam que o Paglia Orba é um navio de substituição utilizado numa base *ad hoc*, nomeadamente quando o navio principal utilizado é retirado do serviço por razões técnicas (observações das autoridades francesas apresentadas em 27 de julho de 2023). Segundo a França, estas propostas, de âmbito limitado e que não falseiam as condições de concorrência, foram consideradas suscetíveis de satisfazer as especificações técnicas e funcionais estabelecidas. Em seu entender, não violaram um requisito mínimo previsto no artigo 2.º, n.º 4, do regulamento do concurso.

5. OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS

(390) Quatro partes interessadas apresentaram as suas observações durante o procedimento formal de investigação: Corsica Ferries, Corsica Linea, La Méridionale e o grupo Stef.

5.1. Observações da Corsica Ferries

(391) As subsecções que se seguem apresentam o conteúdo das observações apresentadas pela Corsica Ferries no âmbito do procedimento formal de investigação. Tal como referido no considerando 325, estas observações reiteram, em grande medida, o conteúdo da denúncia. Por conseguinte, as subsecções que se seguem remetem igualmente, se for caso disso, para a denúncia.

5.1.1. *Considerações factuais*

(392) A título de introdução, a Corsica Ferries tece duas observações sobre a descrição dos dados relativos ao transporte de carga rolante constantes da decisão de início do procedimento ([149]).

(393) *Em primeiro lugar*, considera que a descrição factual da carga rolante omite em absoluto a distinção entre carga rolante acompanhada e não acompanhada. Segundo a Corsica Ferries, apenas a carga rolante acompanhada implica o embarque de um motorista no navio e, por conseguinte, a existência de uma potencial procura de transporte de passageiros (considerandos 447 a 449).

(394) *Em segundo lugar*, a Corsica Ferries observa que a Comissão analisou a evolução do mercado do transporte de mercadorias entre a Córsega e o continente com base em dados históricos relativos ao período de 2016 a 2021. A escolha deste período de análise gera indicações enganosas quanto à verdadeira dinâmica do mercado. Segundo a Corsica Ferries, o ano de 2016 marcou a entrada no mercado da Corsica Linea, detida indiretamente por um consórcio de empresários da Córsega, incluindo os 15 principais intervenientes na cadeia de abastecimento da Córsega. A Corsica Ferries alega que, desde 2016, perde anualmente tráfego de mercadorias a favor da Corsica Linea ([150]). A Corsica Ferries observa que os dados relativos ao período de 2013-2019 demonstram, assim, a diminuição anual do tráfego de mercadorias provenientes do porto de Toulon em comparação com o porto de Marselha. Segundo a Corsica Ferries, isto demonstra, nomeadamente, que, dada a identidade dos seus acionistas, a Corsica Linea está em condições de desviar parte da procura de transporte de mercadorias de Toulon para Marselha.

5.1.2. *Incumprimento do primeiro critério Altmark*

5.1.2.1. Quanto à identificação da procura dos utilizadores

5.1.2.1.1. Quanto à metodologia utilizada pelas autoridades francesas para identificar a procura dos utilizadores

(395) A Corsica Ferries contesta a apreciação preliminar da Comissão segundo a qual a metodologia adotada pelas autoridades francesas para identificar a existência de procura dos utilizadores não padece de qualquer erro manifesto de apreciação.

(396) *Em primeiro lugar*, a Corsica Ferries salienta que os resultados da consulta dos utilizadores e do relatório da Gecodia, que a França utilizou como base para celebrar os CSP, ainda não foram divulgados ao público nem comunicados à Corsica Ferries. A este respeito, a Corsica Ferries observa que a comissão para o acesso aos documentos administrativos (a seguir «**CADA**») se pronunciou sobre o caráter manifestamente excessivo das

([149]) Secção 2.1.1 — Transporte marítimo de mercadorias.

([150]) Segundo a Corsica Ferries, o seu tráfego de mercadorias com partida do porto de Toulon diminuiu 15,58 % em 2016, 7,49 % em 2017 e 6,09 % em 2018, enquanto a Corsica Linea registou um aumento de tráfego de 15,91 % em 2016, 16,31 % em 2017 e 3,10 % em 2018.

ocultações feitas pela CdC ([151]). Dada a manifesta falta de transparência por parte da França, a Corsica Ferries não pode ser criticada por basear a totalidade ou parte das suas observações nos estudos de mercado realizados em 2018, 2019 e 2020, bem como no estudo BRG 1.

(397) *Em segundo lugar*, a Corsica Ferries salienta que o ónus da prova ao abrigo do primeiro critério Altmark incumbe ao Estado-Membro. Cabe, pois, às autoridades francesas apresentar elementos objetivos, verificáveis e suficientemente plausíveis suscetíveis de infirmar as conclusões e constatações dos tribunais administrativos e europeus, bem como da Autoridade da Concorrência francesa, no âmbito dos litígios relativos aos anteriores contratos de serviço público.

(398) Por conseguinte, a Comissão não podia, como fez na decisão de início do procedimento, limitar-se a rejeitar as críticas formuladas pela Corsica Ferries pelo simples facto de estas se basearem, em parte, em estudos de mercado e decisões tomadas relativamente a anteriores contratos de serviço público celebrados para as ligações marítimas para a Córsega. Ao fazê-lo, estaria a ignorar o princípio da boa administração imposto pelo artigo 41.º, n.º 1, da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia.

(399) *Em terceiro lugar*, a Corsica Ferries critica a metodologia e a utilização dos dados obtidos a partir da consulta dos utilizadores.

(400) A Corsica Ferries observa, antes de mais, que os questionários publicados apenas diziam respeito às rotas entre Marselha e a Córsega. Eram, por isso, necessariamente enviesados, resultando numa distorção metodológica irremediável. As únicas questões referentes a rotas diferentes da de Marselha eram puramente comparativas, com vista a explicar a escolha, por parte do inquirido, de uma rota Marselha-Córsega em vez de uma ligação com outro porto continental. A este respeito, a Corsica Ferries observa que a Comissão, que, não obstante, constatou esta possível distorção metodológica na decisão de início do procedimento (considerando 283), não retirou as conclusões necessárias ao não concluir pela existência de um erro manifesto de apreciação.

(401) A Corsica Ferries salienta igualmente que as respostas eram restritivas, sugerindo assim a resposta aos utilizadores e não lhes permitindo responder livremente. Por conseguinte, as respostas recebidas não contribuíram para caracterizar uma necessidade de serviço público.

(402) Além disso, a Corsica Ferries considera que o número de respostas recebidas foi insuficiente (987 respostas utilizáveis de quase 3 milhões de passageiros por ano, 42 respostas de passageiros que viajaram por razões médicas e cinco respostas de utilizadores do transporte marítimo de mercadorias). No que diz respeito às iniciativas empreendidas pelas autoridades francesas para consultar diretamente os utilizadores do transporte marítimo de mercadorias por telefone, a Corsica Ferries observa que nenhum documento foi comunicado ou tornado público. Segundo a Corsica Ferries, era necessário examinar a identidade dos transportadores contactados e as perguntas que lhes foram colocadas.

([151]) A Corsica Ferries apresentou dois pareceres da CADA, de 15 de fevereiro de 2024 e de 11 de janeiro de 2024, respetivamente como anexos 3 e 4 às suas observações. O anexo 3 diz respeito ao pedido de acesso ao relatório da Gecodia apresentado pela Corsica Ferries ao OTC. O OTC facultou à Corsica Ferries uma versão não confidencial desse relatório. No seu parecer de 15 de fevereiro de 2024, a CADA considera que, embora o relatório da Gecodia contenha um certo número de informações confidenciais cuja divulgação poderia comprometer o sigilo comercial (por exemplo, as respostas das companhias de navegação à consulta dos operadores), a versão não confidencial enviada à Corsica Ferries foi excessivamente ocultada. O anexo 4 dizia respeito ao pedido de acesso da Corsica Ferries aos cinco CSP e aos seus anexos, cujas versões não confidenciais lhe foram enviadas pela CdC. No seu parecer de 11 de janeiro de 2024, a CADA considerou que alguns dos conteúdos ocultados dos CSP (informações contratuais relativas à compensação financeira paga pelo OTC na ausência de uma travessia, disposições relativas ao cálculo do lucro razoável) e de certos anexos (anexo relativo à conta de exploração provisória) podiam ser divulgados, mas outros não (anexos 1, 2, 3, 10 e 12).

(403) Por último, a Corsica Ferries indicou que havia provas de uma tentativa, por parte da Corsica Linea, de manipular os questionários publicados na Internet pelas autoridades francesas, uma vez que a Corsica Linea tinha enviado instruções explícitas aos seus trabalhadores, i) solicitando-lhes que participassem em massa na consulta dos utilizadores e ii) indicando as respostas a assinalar ([152]). Por conseguinte, os resultados da consulta dos utilizadores não podiam ser considerados utilizáveis.

5.1.2.1.2. Quanto à identificação da procura dos utilizadores de transporte marítimo de passageiros

5.1.2.1.2.1. Quanto à identificação da procura qualitativa dos passageiros

(404) Na denúncia, a Corsica Ferries salientou que, em termos de transporte de passageiros para a Córsega, os portos de Marselha e de Toulon são totalmente substituíveis entre si do ponto de vista dos passageiros, como decidido pela Comissão Europeia ([153]), pelo Tribunal Geral da União Europeia ([154]), pela Autoridade da Concorrência francesa ([155]), pelo Tribunal Administrativo de Recurso de Marselha ([156]) e pelo Tribunal Administrativo de Bastia ([157]).

(405) Nas suas observações acerca da decisão de início do procedimento, a Corsica Ferries indica que considera que as autoridades francesas cometeram dois erros na identificação da procura dos passageiros.

5.1.2.1.2.1.1. Os portos de Marselha e de Toulon são substituíveis entre si do ponto de vista dos passageiros que viajam por razões médicas

(406) A Corsica Ferries considera que a conclusão de que os portos de Toulon e de Marselha não são substituíveis entre si no que respeita aos passageiros que viajam por razões médicas está viciada por um erro manifesto de apreciação, por três razões.

(407) *Em primeiro lugar*, a Corsica Ferries considera que o conceito de «passageiro que viaja por razões médicas» deve ser interpretado de forma estrita. Considera que as autoridades francesas identificaram uma procura específica por parte dos passageiros que viajam por razões médicas apenas devido à existência do quadro jurídico que rege a cobertura das despesas de transporte dos doentes, o que limita a escolha do modo de transporte pelos passageiros.

(408) A Corsica Ferries entende que, para identificar a necessidade de um serviço de transporte público, só deve ser tida em conta a procura de transporte por passageiros que viajam por razões médicas cujos trajetos sejam elegíveis para reembolso pelo sistema de segurança social. No entanto, segundo a Corsica Ferries, há muitos casos em que um residente se pode deslocar à França continental por razões médicas, mas cuja deslocação não é elegível para reembolso. Nestes casos, segundo a Corsica Ferries, não existe qualquer restrição legal ao modo de transporte a utilizar.

([152]) A Corsica Ferries apresentou vários documentos no anexo 5 das suas observações:
- uma carta manuscrita anónima dirigida ao presidente da Corsica Ferries descrevendo a tentativa, por parte da direção da Corsica Linea, de pedir aos seus trabalhadores que «fingissem ser residentes» para poderem responder à consulta dos utilizadores,
- uma comunicação interna da Corsica Linea (a seguir «atualização mensal de dezembro de 2021») que aborda vários temas relacionados com a estratégia comercial da Corsica Linea, incluindo uma atualização dos CSP que analisa o calendário de lançamento das consultas públicas do OTC e o anúncio de concurso dos CSP, e referindo que a Corsica Ferries tinha apresentado denúncias à Comissão,
- uma carta de representantes sindicais dirigida aos presidentes da Corsica Linea e da La Méridionale, informando-os de um aviso de greve contra a alegada oposição do Estado francês e da Comissão ao serviço público de transporte marítimo para a Córsega em nome da livre circulação de serviços,
- uma mensagem de correio eletrónico interna de um trabalhador da Corsica Linea a partilhar uma hiperligação para a consulta do utilizador na Internet, com «sugestões» de respostas para justificar a continuação do serviço público.

([153]) Decisão 2013/435/UE, considerando 160.

([154]) Acórdãos de 1 de março de 2017, SNCM I, T-366/13, ECLI:EU:T:2017:135, e SNCM II, *ibid*.

([155]) Parecer n.º 12-A-05 da Autoridade da Concorrência francesa, de 17 de fevereiro de 2012, sobre o transporte marítimo entre a Córsega e o continente.

([156]) Acórdão n.º 17MA01582 do Tribunal Administrativo de Recurso de Marselha, de 22 de fevereiro de 2021.

([157]) Acórdão n.º 1100533 do Tribunal Administrativo de Bastia, de 7 de abril de 2015, *SNCM*.

(409) No entanto, segundo a Corsica Ferries, as autoridades francesas não limitaram a necessidade de serviço público nos CSP apenas aos passageiros que viajam por razões médicas cujas despesas de transporte eram elegíveis para reembolso pelo sistema de segurança social. A necessidade inclui igualmente os passageiros que viajam por razões médicas em geral, embora alguns deles, cujas despesas de viagem não são elegíveis para reembolso pelo seguro de saúde, não estejam condicionados quanto ao modo de transporte a utilizar ou ao porto de chegada ao continente.

(410) *Em segundo lugar*, a Corsica Ferries sublinha que as autoridades francesas se basearam na legislação em vigor para demonstrar a inexistência de substituibilidade entre os portos de Marselha e de Toulon quanto à procura de passageiros que viajam por razões médicas ([158]). Tal conclusão seria manifestamente errada.

(411) A Corsica Ferries sustenta que, contrariamente ao que alegam as autoridades francesas, nenhuma exigência jurídica ou regulamentar faz depender o reembolso das despesas de transporte da distância entre o porto de chegada e o estabelecimento de saúde.

(412) A Corsica Ferries remete para o artigo L. 322-5 do CSS, que dispõe o seguinte: «[A]s despesas de transporte são reembolsadas com base numa receita médica [...] A receita médica deve especificar o modo de transporte mais adequado à condição do doente e se esta condição é incompatível com o transporte partilhado, entendido como o transporte de pelo menos dois doentes em conjunto. Em conformidade com a receita médica, as despesas de transporte são cobertas com base na viagem mais barata, tendo em conta as condições de transporte e o número de doentes transportados.»

(413) A Corsica Ferries considera igualmente que as autoridades francesas interpretaram erradamente o artigo R. 310-10-5 do CSS (considerando 139). Embora, segundo a Corsica Ferries, esta disposição preveja que o reembolso das despesas de viagem seja calculado com base na distância entre o domicílio do doente e os estabelecimentos prescritos pelo médico para a realização do tratamento, a disposição só se aplica a certos tipos de viagens (a saber, as referidas no artigo R. 322-10, n.º 1, alíneas a) a f), do CSS, conforme indicado no considerando 139). Segundo a Corsica Ferries, tal não inclui viagens programadas de barco ou de avião. Por conseguinte, o artigo R. 310-10-5 do CSS não diz respeito às viagens programadas de barco ou de avião, nem à questão da distância entre o porto ou o aeroporto de chegada do doente e o estabelecimento onde se realiza o tratamento.

(414) Assim, segundo a Corsica Ferries, embora o modo de transporte (avião ou barco) possa efetivamente ser restringido pela receita médica, tal como o próprio local do tratamento, não existe qualquer restrição ao porto ou aeroporto de chegada quando se trata de uma viagem programada de avião ou de barco, nem o porto ou aeroporto de chegada é imposto pela receita médica.

(415) Em contrapartida, a condição prevista no artigo L. 322-5 do CSS, segundo a qual as despesas de viagem são reembolsadas com base na viagem menos dispendiosa, aplica-se a todos os trajetos e modos de transporte.

(416) Consequentemente, segundo a Corsica Ferries, mesmo os passageiros que viajam por razões médicas para os quais o transporte marítimo tenha sido prescrito por um médico continuam a ser livres de escolher uma rota até Toulon ou Marselha, sendo que a escolha tem de ser feita com base no preço e não na distância do porto de chegada ao estabelecimento onde será realizado o tratamento. Esta conclusão é igualmente confirmada pela informação constante do formulário oficial a preencher pelo médico prescritor para o reembolso das despesas do transporte previsto ([159]).

(417) Em todo o caso, e como referido na sua denúncia, a Corsica Ferries considera que a substituibilidade mútua dos portos de Marselha e de Toulon do ponto de vista dos passageiros que viajam por razões médicas é confirmada pelas circunstâncias que se seguiram ao surto de COVID-19, durante as quais as autoridades nacionais limitaram drasticamente o transporte de passageiros entre a Córsega e o continente, autorizando apenas o transporte de determinadas pessoas (prestadores de cuidados, militares, bombeiros e técnicos). A Corsica Ferries alega ter sido o único operador durante esse período a transportar passageiros autorizados a viajar entre Toulon e a Córsega, uma vez que os concessionários Corsica Linea e La Méridionale tinham decidido explorar apenas serviços de transporte marítimo de mercadorias entre Marselha e a Córsega.

([158]) Decisão de início do procedimento, considerando 296.

([159]) No anexo 6 das suas observações, a Corsica Ferries apresentou um modelo de formulário para solicitar autorização prévia para o transporte equivalente a uma receita médica. Este formulário contém um aviso com informações aos prescritores sobre as regras que regem a cobertura das despesas de transporte.

(418) *Em terceiro lugar*, a Corsica Ferries explica que, uma vez que a legislação relativa ao reembolso das despesas de transporte incorridas por razões médicas não obriga os passageiros que viajam por razões médicas a escolher uma travessia para o porto de Marselha, os passageiros não têm nenhuma desvantagem em viajar para o porto de Toulon em vez de para o porto de Marselha para satisfazerem as suas necessidades médicas. A Corsica Ferries considera que é irrelevante para os passageiros que viajam por razões médicas com veículo próprio (e que, por conseguinte, já fizeram uma travessia de barco de 12 horas) se chegam a Marselha ou a Toulon, uma vez que estas duas cidades estão a 45 minutos de distância de automóvel uma da outra.

5.1.2.1.2.1.2. Os portos de Ajaccio e de Propriano são substituíveis entre si do ponto de vista dos passageiros

(419) A Corsica Ferries considera que a conclusão de que os portos de Ajaccio e de Propriano não são substituíveis entre si do ponto de vista dos passageiros está viciada por um erro manifesto de apreciação, por três razões.

(420) *Em primeiro lugar*, a distância entre Ajaccio e Propriano é de apenas 70 km, o que significa que não há diferença significativa para os passageiros que efetuam uma travessia com o seu automóvel (ou seja, segundo a Corsica Ferries, 92 % dos passageiros) se viajam a partir do porto de Ajaccio ou do de Propriano.

(421) *Em segundo lugar*, no que respeita à duração da viagem, a Corsica Ferries alega que é incorreto considerar que um trajeto de cerca de uma hora impediria os dois portos de serem substituíveis entre si.

(422) A Corsica Ferries salienta que as autoridades francesas consideram que os portos de Nice e de Toulon são substituíveis entre si (apesar de uma viagem de cerca de 1 hora e 30 minutos), tal como os portos de Marselha e de Nice (para passageiros não residentes, apesar de um tempo de viagem de quase 2 horas e 20 minutos). O mesmo princípio deve aplicar-se à distância entre Ajaccio e Propriano.

(423) A Corsica Ferries considera igualmente que Ajaccio e Propriano têm uma zona de influência comum, tomando como exemplo a situação dos residentes em Grosseto-Prugna, para quem Ajaccio se encontra a 32 km de distância (uma viagem de 40 minutos) e Propriano a 35 km (uma viagem de 45 minutos).

(424) Além disso, a Corsica Ferries remete para a denúncia, na qual explicou que a substituibilidade mútua entre os portos de Ajaccio e de Propriano é confirmada pelas obrigações de frequência impostas pelos CSP. Embora sejam obrigados a explorar uma rota diária entre Marselha e Ajaccio, os concessionários são obrigados a efetuar apenas três rotações semanais entre Marselha e Propriano. Segundo a Corsica Ferries, os passageiros que habitualmente embarcam em Propriano têm, portanto, de se deslocar até Ajaccio nos dias em que não existe uma rotação disponível no porto de Propriano.

(425) *Por último*, a Corsica Ferries remete para as informações apresentadas na denúncia relativas à existência de precedentes jurídicos que caracterizam a substituibilidade entre os dois portos. Salientou, na denúncia, que as próprias autoridades nacionais tinham reconhecido a substituibilidade mútua dos dois portos no âmbito da peritagem ordenada pelo Tribunal Administrativo de Recurso de Marselha na sua decisão prejudicial n.º 17MA01582-17MA01583, de 12 de fevereiro de 2018, para determinar o montante da indemnização devida pela CdC pelo prejuízo sofrido pela Corsica Ferries em resultado dos auxílios ilegais pagos ao abrigo do CSP 2007-2013 ([160]).

(426) Nas suas observações acerca da decisão de início do procedimento, a Corsica Ferries contesta a posição da Comissão quanto a este ponto, segundo a qual esses precedentes não são pertinentes, uma vez que não dizem respeito ao caso em apreço, salientando que i) os precedentes diziam respeito às ligações marítimas para a Córsega e a obrigações de serviço público semelhantes e ii) diziam respeito a um período recente durante o qual o mercado das ligações marítimas não sofreu alterações substanciais suscetíveis de pôr em causa essas conclusões.

([160]) A Corsica Ferries afirma que o perito judicial designado pelo órgão jurisdicional nacional para avaliar o prejuízo sofrido pela Corsica Ferries concluiu que os portos de Ajaccio e de Propriano eram substituíveis entre si, sem que tal fosse contestado pelas partes em causa (a saber, a CdC e a Corsica Ferries). A Corsica Ferries juntou, como anexo 8 às suas observações, uma carta do perito judicial em causa à Corsica Ferries informando-a do estado da sua investigação. A carta recorda às partes, concretamente, os pontos em que estiveram de acordo, incluindo a substituibilidade mútua dos portos de Propriano e de Ajaccio, e salienta que o perito esperava recolher dados diários sobre o serviço adicional relativo a 2007-2009 (para o porto de Ajaccio) e 2007-2013 (para o porto de Propriano).

(427) A Corsica Ferries salienta que as autoridades francesas não procederam a uma análise da substituibilidade mútua dos portos da Córsega no âmbito dos CSP e que, por conseguinte, cabe à França demonstrar, com base em dados objetivos e verificáveis, que os portos de Ajaccio e de Propriano já não eram substituíveis entre si em 2023.

5.1.2.1.2.2. Quanto à identificação da procura quantitativa dos passageiros

(428) A Corsica Ferries contesta a forma como as autoridades francesas quantificaram a procura de passageiros que viajam por razões médicas, por duas razões.

(429) *Em primeiro lugar*, a Corsica Ferries considera que a hipótese proposta pela França relativamente ao número de acompanhantes (de que qualquer passageiro que viaje por razões médicas com menos de 19 anos ou mais de 75 anos está sistematicamente acompanhado) não se baseia em dados objetivos e verificáveis. Segundo a Corsica Ferries, isto significaria que um terço da procura dos passageiros que viajam por razões médicas provém dos acompanhantes e não dos próprios passageiros.

(430) Antes de mais, esta hipótese baseia-se numa presunção incompatível com as regras que regem a cobertura das viagens médicas pelo seguro de saúde. O artigo R. 322-10-7 do CSS dispõe que «[a]s despesas de transporte público incorridas pelo acompanhante de um segurado ou beneficiário estão cobertas quando a condição deste último requer a assistência de um terceiro ou quando este tem menos de dezasseis anos».

(431) *Em segundo lugar*, a Corsica Ferries considera que a taxa de 10 % para o transporte por barco utilizada pelas autoridades francesas parece ser largamente sobrestimada à luz dos únicos dados objetivos fornecidos pelas autoridades francesas, com base na amostra de 8 000 pedidos de aprovação prévia enviados à CPAM 2A (considerando 158). Estes dados mostram que apenas 4 % dos pedidos dizem respeito ao transporte marítimo. Por conseguinte, segundo a Corsica Ferries, os volumes estimados da procura de transporte de passageiros que viajam por razões médicas devem ser reduzidos em mais de metade, aplicando a taxa de 4 % em vez dos 10 % utilizados pelas autoridades francesas.

5.1.2.1.3. Quanto à identificação da procura dos utilizadores de transporte marítimo de carga rolante, quando não existe alternativa ao porto de Marselha

5.1.2.1.3.1. Quanto à identificação da procura qualitativa dos utilizadores por carga rolante

(432) A Corsica Ferries considera que as autoridades francesas cometeram um erro manifesto de apreciação ao considerarem que existia apenas uma substituibilidade parcial entre os portos de Toulon e de Marselha.

(433) Na denúncia, a Corsica Ferries considerou que os portos de Marselha e de Toulon são perfeitamente substituíveis entre si no que respeita ao transporte de motoristas. Por conseguinte, é irrelevante para um motorista que viaje com um trator e semirreboque e cujos centros logísticos se situem na região de Marselha ou no corredor do Ródano (Miramas, Salon, Avignon) se tem de se deslocar até Marselha ou Toulon, que estão separadas por uma distância de 45 minutos. A situação de um motorista que viaje com um trator e semirreboque é, portanto, idêntica à de um passageiro que viaje de automóvel.

(434) A Corsica Ferries também indicou na denúncia que transportava tantos motoristas de Toulon como a Corsica Linea e a La Méridionale transportam de Marselha ([161]).

(435) Nas suas observações, a Corsica Ferries contesta, em especial, dois pontos analisados na decisão de início do procedimento: o risco de saturação da capacidade no porto de Toulon e a falta de substituibilidade revelada durante a consulta dos utilizadores.

5.1.2.1.3.1.1. Ausência de risco de saturação da capacidade de transporte de carga rolante no porto de Toulon

(436) A Corsica Ferries invoca dois argumentos a este respeito.

([161]) Por exemplo, a Corsica Ferries afirma ter transportado 5 947 motoristas em 2020 (4 984 em 2021) entre Toulon e Ajaccio, contra 5 232 entre Marselha e Ajaccio (6 973 em 2021).

(437) Em primeiro lugar, a alegada saturação da capacidade do porto de Toulon é, em seu entender, incompatível com a realidade da capacidade do porto observada no passado. A Corsica Ferries refere que, entre 2013 e 2015, o porto de Toulon movimentou mais 50 % de mercadorias do que atualmente. Além disso, as greves que afetaram o porto de Marselha em junho de 2019 e janeiro de 2020 conduziram a um aumento acentuado do tráfego de mercadorias no porto de Toulon nesses dois meses, sem qualquer problema de saturação.

(438) Em segundo lugar, e acima de tudo, segundo a Corsica Ferries, a autoridade portuária de Toulon contesta a alegada saturação do porto. A Corsica Ferries afirma ter pedido à CCI do Var informações sobre a capacidade real de transporte de carga rolante do porto de Toulon. Segundo a Corsica Ferries, o porto de Toulon indicou, na sua resposta, que dispunha de capacidade disponível em três dos seus terminais, pressupondo uma oferta constante por parte da Corsica Ferries ([162]). Além disso, segundo a Corsica Ferries, a CCI do Var confirmou que Toulon-Port de Commerce movimentou até 42 008 reboques para carga e descarga em 2014, ou seja, o equivalente a 600 000 ML ([163]). Dado que o porto de Toulon movimentou 320 000 ML em 2022, a Corsica Ferries estima que o porto está em condições de acolher cerca de 280 000 ML adicionais provenientes de todo o território francês ([164]).

5.1.2.1.3.1.2. A consulta dos utilizadores não é um elemento de prova suficiente para identificar a procura de carga rolante quando não existe alternativa ao porto de Marselha

(439) A Corsica Ferries observa que, segundo as autoridades francesas, resulta da consulta dos utilizadores que, no que respeita à carga rolante, os transportadores não ponderam uma rota alternativa quando planificam as suas viagens. A Corsica Ferries tece as seguintes observações sobre esta alegação.

(440) Em primeiro lugar, segundo a Corsica Ferries, trata-se de uma afirmação geral e não fundamentada, baseada em declarações feitas por alguns intervenientes de uma amostra de representatividade estatística incerta.

(441) Em segundo lugar, a Corsica Ferries sublinha que os transportadores consultados se encontram numa situação de conflito de interesses enquanto acionistas da Corsica Linea (considerando 394). Esta situação afeta a análise da substituibilidade entre os portos de Toulon e de Marselha, na medida em que os utilizadores do transporte marítimo de carga rolante não atuam como operadores económicos racionais, cuja escolha é orientada pela comparação das ofertas. Pelo contrário, escolhem em função dos seus interesses enquanto acionistas da Corsica Linea, razão pela qual nem sequer ponderam uma alternativa.

(442) Além disso, a Corsica Ferries contesta que a proximidade do porto de Marselha seja uma das principais razões pelas quais os transportadores escolhem esse porto e não o porto de Toulon. A Corsica Ferries considera que as autoridades francesas não apresentaram qualquer prova em apoio da sua afirmação de que as bases logísticas dos transportadores e dos clientes das ligações marítimas para a Córsega estão geograficamente mais próximas de Marselha do que de Toulon. Uma parte substancial do tráfego de carga rolante utilizou o porto de Toulon antes de ser desviado para o porto de Marselha, quando a Corsica Linea entrou no mercado em 2016. Segundo a Corsica Ferries, dada a proximidade da rede de autoestradas e a localização do porto de Toulon, a sua zona de influência não pode ser reduzida apenas ao departamento do Var, uma vez que o porto trata de carga rolante proveniente de toda a região e do vale do Ródano.

([162]) Na sua resposta à Corsica Ferries (apresentada como anexo 10 das observações da Corsica Ferries), a CCI do Var explica que o terminal Toulon Côte-d'Azur pode acolher até 80 reboques por dia no inverno e cerca de 20 no verão e 120 reboques no terminal de Brégaillon--Sul (mas apenas para embarcações ro-ro), enquanto o terminal de cruzeiros de Seyne-sur-Mer não dispõe de um cais para ro-ro. Este último exigiria melhorias (construção de um cais para ro-ro ou adição de um pontão flutuante) que lhe permitissem acomodar até 50 reboques.

([163]) Na sua resposta à Corsica Ferries, a CCI do Var afirma que «no terminal [de Toulon-Port de Commerce], o número máximo de reboques nos últimos quinze anos foi atingido em 2014, com 42 008 reboques carregados e descarregados. Uma vez que os fluxos são equilibrados, tal corresponde a cerca de 21 000 reboques carregados por ano».

([164]) Em resposta à pergunta da Corsica Ferries, que lhe pedia que confirmasse que a zona de influência do porto de Toulon (em termos de acessibilidade e de localização) não se limitava ao interior de Toulon ou ao departamento do Var, mas se estendia a todos os outros departamentos vizinhos (anexo 9 das observações da Corsica Ferries), a CCI do Var indicou que «o porto de Toulon é acessível através das autoestradas A50, A57 e A570 que asseguram ligações de este a oeste e de norte a sul. *[...]*. O porto trata agora dos volumes de mercadorias provenientes da região Sul e, de um modo mais geral, do território francês. [...]» (anexo 10 das observações da Corsica Ferries).

(443) Por último, mesmo tendo em conta que alguns transportadores suportam custos rodoviários adicionais devido à maior distância entre a sua base e o porto de Toulon, este critério, por si só, não é pertinente: a Corsica Ferries considera que o custo global do transporte até ao destino final é o principal critério (ou seja, o custo rodoviário e o custo do transporte marítimo). De qualquer modo, a Corsica Ferries contesta o custo adicional de 17 % do custo global da viagem, que considera ser sobrestimado. Um novo estudo da BRG, apresentado pela Corsica Ferries (a seguir «**estudo BRG 2**»), revela que o custo adicional não excede 5-6 % do custo total de produção do transportador, que é compensado pelos preços mais baixos dos serviços de transporte marítimo de carga rolante no porto de Toulon em comparação com o de Marselha ([165]).

5.1.2.1.3.2. Quanto à identificação da procura quantitativa dos utilizadores de transporte marítimo de carga rolante, quando não existe alternativa ao porto de Marselha

5.1.2.1.3.2.1. Incoerência na procura quantitativa estimada para carga rolante, quando não existe alternativa ao porto de Marselha

(444) A Corsica Ferries partilha as dúvidas da Comissão quanto à quantificação da procura cativa para carga rolante no porto de Marselha, estimada em 80 % da procura histórica de carga rolante entre Marselha e a Córsega, salientando que esta taxa não se baseia em dados objetivos e verificáveis.

(445) Além disso, a Corsica Ferries chama a atenção para o facto de, no anterior teste de mercado realizado em outubro de 2020, as autoridades francesas terem chegado exatamente à conclusão oposta, a saber, i) uma taxa de substituibilidade de 80 % para a procura de transporte de carga rolante entre Toulon e Marselha e ii) uma taxa de 20 % para a procura de transporte de mercadorias não substituível ([166]). Uma diferença tão significativa entre os contratos de serviço público anteriores e os CSP suscita dúvidas, segundo a Corsica Ferries, quanto à solidez das estimativas das autoridades francesas, tanto mais que não se verificou uma alteração substancial do mercado entre os dois períodos.

5.1.2.1.3.2.2. Erro na quantificação da procura de transporte de motoristas que acompanham a carga rolante

(446) A Corsica Ferries contesta o método utilizado pelas autoridades francesas para estimar o número de motoristas, com base no rácio único motorista/ML de carga rolante aplicado à procura total por transporte de carga rolante em 2030. Apresenta quatro argumentos a esse respeito.

(447) *Em primeiro lugar*, segundo a Corsica Ferries, a França não teve em conta a diferença, dentro da categoria de carga rolante, entre carga rolante acompanhada e não acompanhada. A alegada necessidade de um serviço público para os motoristas baseia-se, assim, num pressuposto injustificado. A Corsica Ferries remete, a este respeito, para o estudo BRG 1 apresentado na denúncia.

([165]) A Corsica Ferries apresenta, no anexo 2 das suas observações, o estudo BRG 2 sobre a avaliação pela CdC de uma necessidade de serviço público em matéria de ligações marítimas para a Córsega, com data de 21 de abril de 2024, realizado em nome da Corsica Ferries. O custo adicional do transporte rodoviário é estimado para um trajeto médio entre as zonas logísticas situadas na região de PACA e o porto de Marselha para um camião de 12 ML, com uma tarifa diária presumida de 191 EUR e custos horários, quilométricos e diários fornecidos pela comissão nacional rodoviária para a categoria «veículo articulado regional — gasóleo». No que diz respeito às tarifas de transporte marítimo, o estudo utiliza uma tarifa de 32,4 EUR/ML, observada em média em 2023 em Toulon, em comparação com 42,5 EUR/ML no porto de Marselha (correspondente à tarifa máxima fixada pelo regime de OSP de 2019 nas rotas Marselha-Córsega).

([166]) A Corsica Ferries apresenta como anexo 11 às suas observações uma nota analítica sobre o mercado dos transportes marítimos entre a Córsega e a França continental anexa à Deliberação n.º 20/166 da Assembleia da Córsega, de 5 de novembro de 2020, que aprova a utilização dos contratos de serviço público para o período de 2021-2022. A nota em questão foi redigida pela Gecodia, seguindo o mesmo modelo que o relatório da Gecodia. A nota avaliou a substituibilidade mútua dos portos de Toulon, Marselha e Nice para carga rolante de/para a Córsega do ponto de vista da procura, com base em dois critérios (a capacidade dos portos para aceitar o tráfego em questão e os custos adicionais de passagem por um porto ou outro). Na página 36 da nota, a Gecodia conclui o seguinte: «[Q]ualquer necessidade de serviço público será calculada do seguinte modo para [carga rolante]: embora 20 % do tráfego de carga rolante no porto de Marselha esteja estruturalmente ligado a esse porto, tal não impede que se possa concluir pela substituibilidade parcial entre os portos continentais deste segmento de mercado se forem apresentadas provas nesse sentido, nomeadamente através de uma consulta pública mais alargada aos carregadores e transportadores. O restante tráfego é agregado nos portos de Marselha e de Toulon.»

(448) O estudo BRG 1 considera que deve ser estabelecida uma distinção para a carga rolante, uma vez que esta pode ser acompanhada (ou seja, o motorista embarca no navio com o camião) ou não acompanhada (o motorista carrega o camião para o navio e outro motorista recolhe o camião no porto de chegada). Por outras palavras, o transporte de carga rolante acompanhada envolve o transporte marítimo do motorista, ao contrário do transporte de carga rolante não acompanhada. De acordo com o estudo BRG 1, a procura de transporte de mercadorias não acompanhadas provém de clientes regulares com necessidades significativas e uma logística estruturada que lhes permite repatriar os motoristas que deixam os camiões a bordo dos navios e/ou transportar os motoristas que têm de recolher os camiões à chegada dos navios. Em contrapartida, a procura de carga rolante acompanhada provém de clientes com necessidades mais pontuais.

(449) De acordo com o estudo BRG 1, estas diferenças nos perfis e necessidades dos clientes significam que os dois fluxos têm de ser analisados separadamente do ponto de vista da procura. A carga rolante acompanhada pode ser facilmente transferida de um porto para outro; por outras palavras, os portos de Marselha e de Toulon são perfeitamente substituíveis entre si do ponto de vista dos utilizadores para acolher este tráfego, não se podendo dizer o mesmo da carga rolante não acompanhada ([167]).

(450) No entanto, as autoridades francesas não fizeram esta distinção. De acordo com o estudo BRG 1, a França realizou uma análise global da substituibilidade geográfica dos portos continentais quanto à carga rolante. Por conseguinte, não foi efetuada uma avaliação da necessidade de serviço público para o transporte de motoristas com base numa análise de substituição específica do transporte de carga rolante acompanhada.

(451) *Em segundo lugar*, de acordo com a Corsica Ferries, ao aplicar o rácio entre motorista e ML de carga rolante à procura estimada para 2030, que é o ano em que se estima que a procura seja mais elevada, as autoridades francesas sobrestimaram necessariamente a procura real de transporte de motoristas nos anos anteriores.

(452) *Em terceiro lugar*, segundo a Corsica Ferries, a relação motorista/ML de carga rolante está errada. A este respeito, a Corsica Ferries remete para o estudo BRG 2, que indica que, contrariamente ao que se afirma no considerando 115 da decisão de início do procedimento, as autoridades francesas não baseiam esse rácio no valor médio observado para o período de 2018-2021. O rácio utilizado pelas autoridades francesas é significativamente mais elevado do que o indicado nos dados históricos ([168]), o que conduz a uma sobrestimação da alegada necessidade de motoristas de cerca de 11 % na rota entre Marselha e Ajaccio e de 7 % na rota entre Marselha e Bastia.

(453) *Em quarto lugar*, as autoridades francesas cometeram um erro metodológico ao aplicarem uma taxa de crescimento única de 2,3 % por ano para todas as rotas abrangidas pelos CSP, ao passo que a análise da necessidade de serviço público deveria ter sido efetuada rota a rota, em função das características específicas de cada rota.

(454) A este respeito, a Corsica Ferries sublinha que, com base no quadro 16 da decisão de início do procedimento, o tráfego de carga rolante nas rotas de Marselha-Ajaccio e Marselha-Bastia diminuiu de forma constante entre 2018 e 2023, tendo estagnado nas rotas entre Marselha e os outros três portos da Córsega entre 2018 e 2023. De um modo mais geral, os dados oficiais sobre os fluxos Córsega-França continental (todos os portos combinados) revelam uma estagnação global do tráfego de mercadorias desde 2010. Por conseguinte, a taxa de 2,3 % não se baseia nos dados objetivos mais recentes, conduzindo a uma sobrestimação das necessidades de transporte dos motoristas em quase 22 %.

([167]) O estudo da BRG 1 salienta que o transporte de carga rolante não acompanhada impõe restrições logísticas significativas ao transportador, que tem de disponibilizar um veículo/camião adicional para recolher o motorista que saiu do camião a bordo do navio ou que o veio recolher. Por conseguinte, este tipo de carga rolante não pode ser facilmente transferido de um porto para outro, ao contrário da carga rolante acompanhada, que não implica tais condicionalismos.

([168]) O estudo BRG 2 considera que, com base nos quadros 16 e 17 apresentados na decisão de início do procedimento, os rácios médios motorista/ML de carga rolante durante o período de 2018-2020 são de 0,054 para a rota entre Marselha e Ajaccio (em comparação com os 0,060 utilizados pelas autoridades francesas), 0,056 para a rota entre Marselha e Bastia (em comparação com os 0,060 utilizados pelas autoridades francesas), 0,065 para a rota entre Marselha e Porto-Vecchio (em comparação com os 0,070 utilizados pelas autoridades francesas), 0,082 para a rota entre Marselha e Propriano (em comparação com os 0,1 utilizados pelas autoridades francesas) e 0,081 para a rota entre Marselha e L'Île-Rousse (em comparação com os 0,080 utilizada pelas autoridades francesas).

5.1.2.2. Quanto à análise da deficiência do mercado

(455) A Corsica Ferries considera que as autoridades francesas cometeram um erro manifesto de apreciação no exame da deficiência do mercado que justifica a celebração dos CSP. Apresenta quatro argumentos a este respeito.

(456) *Em primeiro lugar*, em termos gerais, a Corsica Ferries salienta que a caracterização de uma necessidade de serviço público exige a definição prévia de um cenário contrafactual que permita analisar o nível de oferta privada que seria proposto e, em seguida, determinar se essa oferta seria suficiente para satisfazer a procura. Segundo a Corsica Ferries, num cenário contrafactual, a oferta privada não se limita à verificada *ex ante* no mercado, mas deve ser avaliada de forma dinâmica, antecipando o que seria a oferta privada na ausência de um contrato de serviço público.

(457) A Corsica Ferries salienta igualmente que o cenário contrafactual deve ser transparente, objetivo e baseado em pressupostos credíveis. A este respeito, o ónus da prova recai sobre as autoridades públicas, que devem apresentar elementos de prova suficientemente convincentes e plausíveis.

(458) Do mesmo modo, segundo a Corsica Ferries, a Comissão tem a obrigação de proceder a um exame diligente e imparcial das informações fornecidas pelas autoridades públicas, que implica uma análise aprofundada e cuidadosa dessas informações ([169]). A revisão efetuada pela Comissão pode e deve incluir, se as circunstâncias do caso o exigirem, uma análise prospetiva ([170]).

(459) No caso em apreço, a Corsica Ferries considera que as autoridades francesas não estabeleceram um cenário contrafactual e que a Comissão não parece ter procedido a uma análise completa, conforme exigido, da solidez, plausibilidade e suficiência das informações fornecidas relativamente à oferta privada que existiria na ausência de CSP.

(460) *Em segundo lugar*, a Corsica Ferries considera que os questionários apresentados durante a consulta dos operadores eram distorcidos.

(461) Em primeiro lugar, os questionários convidavam apenas os operadores a descrever de que forma os serviços de transporte marítimo que ofereciam ou pretendiam oferecer podiam satisfazer as exigências da continuidade territorial da Córsega, sem nunca definirem as exigências em causa.

(462) Além disso, a Corsica Ferries salienta a existência de um conflito de interesses que distorce as respostas dadas no âmbito da consulta dos operadores para o transporte de mercadorias. A Corsica Linea respondeu à consulta dos operadores, apesar de os seus acionistas, constituídos pelos principais clientes dos serviços de transporte marítimo de mercadorias da Córsega, terem interesse em manter o serviço público subvencionado (considerando 394). A este respeito, a Corsica Ferries observa que a existência de um conflito de interesses impede uma pessoa em tal situação de participar ou de intervir no processo de decisão administrativa nos termos dos artigos 101.º e 102.º do TFUE e do artigo 14.º da Diretiva 2006/123/CE relativa aos serviços no mercado interno ([171]).

([169]) A Corsica Ferries remete para o acórdão de 18 de janeiro de 2017, Andersen/Comissão, T-92/11, ECLI:EU:T:2017:14, n.º 57; o acórdão de 22 de outubro de 2008, TV 2/Danmark/Comissão, T-309/04, T-317/04, T-329/04 e T-336/04, ECLI:EU:T:2008:457, n.º 183; e acórdão de 3 de dezembro de 2014, Castelnou Energía/Comissão, T-57/11, ECLI:EU:T:2014:1021, n.º 136.

([170]) Acórdão de 3 de dezembro de 2014, Castelnou Energía/Comissão, T-57/11, ECLI:EU:T:2014:1021, n.º 34.

([171]) Diretiva 2006/123/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, relativa aos serviços no mercado interno (JO L 376 de 27.12.2006, p. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/123/oj). Em especial, o artigo 14.º dispõe que «[o]s Estados-Membros não devem condicionar o acesso a uma atividade de serviços ou o seu exercício no respetivo território ao cumprimento dos requisitos seguintes: [...] Intervenção direta ou indireta de operadores concorrentes, nomeadamente em órgãos consultivos, na concessão de autorizações ou na aprovação de outras decisões das autoridades competentes, com exceção das ordens e associações profissionais e das associações ou dos organismos que atuem na qualidade de autoridade competente; esta proibição não se aplica à consulta de organismos, como as câmaras de comércio ou os parceiros sociais, sobre outras questões que não os pedidos de autorização individuais, nem à consulta do público em geral».

(463) A Corsica Ferries considera que, por analogia com as regras aplicáveis em matéria de contratos públicos ([172]), o ónus da prova incumbe às autoridades francesas, que devem intervir ativamente na prevenção e deteção de conflitos de interesses em todos os procedimentos administrativos, incluindo os procedimentos consultivos. Para demonstrar a existência de uma necessidade de serviço público, a França devia, portanto, basear-se em informações objetivas suficientemente plausíveis e verificáveis e evitar qualquer interferência dos operadores colocados numa situação de conflito de interesses.

(464) *Em terceiro lugar*, a Corsica Ferries considera que as respostas da Corsica Linea e da La Méridionale à consulta dos operadores não são, no essencial, credíveis. Explica que não é razoável considerar que, na falta dos CSP, estas duas companhias cessariam simplesmente todas as ligações marítimas para a Córsega. Remete, em especial, para o parecer da Autoridade da Concorrência ([173]) e salienta igualmente que a Corsica Linea e a La Méridionale têm uma frota de, respetivamente, nove e quatro navios e empregam, respetivamente, mais de 1 100 e 600 trabalhadores.

(465) Tal cessação de atividade seria ainda menos plausível porque os concessionários já oferecem um serviço comercial inteiramente explorado fora do âmbito dos CSP. A Corsica Ferries dá os exemplos da Corsica Linea ([174]) e da La Méridionale ([175]). Regista igualmente os elementos de prova apresentados à Comissão no contexto da denúncia e, mais especificamente, do estudo BRG 1. O estudo observou que, em junho de 2022, a Corsica Linea tinha apresentado um plano de transportes em que manifestava a sua intenção de efetuar várias travessias ao abrigo do regime de OSP em 2023, desde o porto de Marselha até Propriano ([176]), Ajaccio ([177]) e L'Île-Rousse ([178]). Esta intenção, anunciada no verão de 2022, demonstra que a França está errada ao presumir que nenhuma capacidade privada de Marselha teria sido oferecida na ausência de um CSP.

(466) A Corsica Ferries considera igualmente que o facto de as respostas dos concessionários à consulta dos operadores serem idênticas i) demonstra o conflito de interesses que os afeta, tendo ambos um interesse manifesto em reduzir a futura oferta privada para assegurar a continuidade do sistema de CSP subvencionado, e ii) suscita preocupações quanto a uma eventual coordenação entre estas duas empresas antes de apresentarem a sua resposta à consulta dos operadores.

(467) Por último, a Corsica Ferries observa que é incoerente que a Comissão considere as declarações genéricas e não fundamentadas dos operadores marítimos insuficientes para justificar certas conclusões (por exemplo, relativamente ao volume estimado de carga rolante cativa assegurado pela Corsica Linea no porto de Marselha, questionado pela Comissão no considerando 311 da decisão de início do procedimento), mas suficientes para avaliar a potencial oferta privada.

([172]) A Corsica Ferries remete para o acórdão do Tribunal de 12 de março de 2015, eVigilo Ltd./ Lituânia, C-538/13, ECLI:EU:C:2015:166, n.os 33 a 43 e 47.

([173]) A Corsica Ferries sublinha que a Autoridade da Concorrência salientou, no n.º 369 do seu parecer, que é «[...] difícil acreditar que as companhias de navegação atualmente encarregadas do serviço público, Corsica Linea e La Méridionale, não poderiam, com os instrumentos de contabilidade analítica de que dispõem para avaliar os seus custos no âmbito do CSP, apresentar uma estimativa objetiva da capacidade que poderiam oferecer se explorassem essas mesmas rotas ao abrigo de uma OSP ou sem uma OSP».

([174]) A Corsica Ferries apresenta uma carta do OTC de 31 de julho de 2023 (anexo 12 das suas observações) confirmando a realização de 41 travessias não abrangidas por CSP na rota Marselha-Propriano no verão de 2023 para o transporte de passageiros e de 28 travessias não abrangidas por CSP nas rotas Marselha-Ajaccio (12 travessias) e Marselha-L'Île-Rousse (16 travessias). A Corsica Ferries afirma que, em 2024, a Corsica Linea não lançou menos de 114 travessias fora do âmbito dos CSP.

([175]) Segundo a Corsica Ferries, a La Méridionale decidiu explorar três serviços noturnos por semana entre Toulon e L'Île-Rousse a partir de abril de 2024. A La Méridionale também alargou os seus serviços fora do âmbito dos CSP, planeando 12 travessias adicionais entre Marselha e Ajaccio em julho e agosto de 2024.

([176]) Dezanove rotações.

([177]) Cinco rotações.

([178]) Dez rotações.

(468) *Por último*, a Corsica Ferries refuta a afirmação da Comissão no considerando 326 da decisão de início do procedimento relativa às ligações marítimas asseguradas pela Corsica Linea e pela La Méridionale fora do âmbito dos CSP ([179]). A Corsica Ferries considera que a exigência de um cenário contrafactual credível imposta pela jurisprudência não significa que só deva ser tida em conta a potencial oferta privada que satisfaz as condições dos CSP. Pelo contrário, a exigência de um cenário contrafactual credível implica uma análise de toda a oferta privada que seria razoavelmente oferecida na ausência dos CSP, a fim de a comparar com a procura estimada.

5.1.2.3. Quanto à necessidade e proporcionalidade dos CSP

(469) A Corsica Ferries concorda com a posição preliminar da Comissão de que a capacidade mínima de carga fixada nos CSP se afigura desproporcionada em relação às necessidades de serviço público (considerando 331).

(470) A Corsica Ferries remete para o conteúdo da denúncia a este respeito. A denúncia observa que a existência de rotações reagendáveis e adicionais violava o Regulamento Cabotagem e não satisfazia uma necessidade de serviço público. O regulamento proíbe os Estados-Membros de alterarem, conforme entenderem e sem justificação, o âmbito do contrato de serviço público. Ora, no caso em apreço, a França não conseguiu identificar uma necessidade de serviço público, uma vez que não indicou, i) o período durante o qual estas rotações reagendáveis e adicionais deveriam ser realizadas e ii) o número exato de rotações adicionais a realizar (sendo estas rotações facultativas).

(471) Além disso, a Corsica Ferries salientou na denúncia que, para cada uma das cinco rotas abrangidas pelas medidas em causa, as rotações agendadas eram, em grande medida, suficientes para cobrir as necessidades de serviço público estimadas pela França para o período de 2023-2030, pelo que as rotações reagendáveis e adicionais se afiguravam supérfluas. Além disso, a Corsica Ferries acrescentou que, nas suas propostas apresentadas às autoridades da Córsega, a Corsica Linea e a La Méridionale já tinham identificado os dias em que seriam efetuadas rotações reagendáveis e adicionais, durante todo o período de vigência dos CSP, pelo que essas rotações não satisfaziam uma necessidade de serviço público previamente identificada pela França. Além disso, estas travessias seriam efetuadas exclusivamente durante o período de verão e seriam oferecidas sobretudo aos fins de semana, ou seja, para turistas (uma vez que os motoristas de camiões estão proibidos de viajar aos domingos).

(472) Por último, a Corsica Ferries tinha dúvidas quanto à possibilidade de os concessionários cumprirem as obrigações de serviço público contidas nos CSP. Na sua mensagem de correio eletrónico de 13 de outubro de 2023, a Corsica Ferries indica que, para efetuar travessias em julho e agosto de 2023, a Corsica Linea fretou um navio pertencente à La Méridionale, o Kalliste, que a La Méridionale estava, no entanto, obrigada a pôr à disposição do OTC, a seu pedido, para rotações adicionais ao abrigo dos CSP no âmbito das ligações marítimas para Porto-Vecchio e Bastia. No entanto, sem este navio, a La Méridionale não teria podido responder às instruções contratuais do OTC, se essas travessias adicionais tivessem sido necessárias entre julho e agosto de 2023.

(473) Nas suas observações acerca da decisão de início do procedimento, a Corsica Ferries considera, no entanto, que, nessa decisão, a Comissão não retirou todas as conclusões das suas próprias constatações.

(474) *Em primeiro lugar*, a capacidade mínima imposta para o transporte de mercadorias e de passageiros foi fixada com base no pico máximo estimado da procura até 2030, pelo que se pretende que a capacidade satisfaça a procura prevista para 2030 até 2023. Por conseguinte, a capacidade afigura-se desproporcionada em relação à necessidade de serviço público avaliada para os anos anteriores a 2030. Segundo a Corsica Ferries, a capacidade mínima do CSP deveria ter sido fixada de modo a satisfazer a procura média estimada entre 2023 e 2030.

([179]) Para recapitular, o considerando 326 da decisão de início do procedimento enuncia o seguinte: «Além disso, o simples facto de um dos adjudicatários, a Corsica Linea, ter oferecido serviços comerciais acessórios fora do âmbito dos CSP entre julho e setembro de 2023 (considerando 205) não constitui uma prova de que esse operador teria manifestamente prestado serviços comerciais nas mesmas condições que as impostas pelas autoridades francesas no âmbito dos CSP na ausência destes últimos, nem de que esses serviços teriam sido efetivamente prestados nas mesmas condições que as impostas no âmbito do CSP.»

(475) *Em segundo lugar*, segundo a Corsica Ferries, a Comissão não teve em conta as rotações adicionais na análise das capacidades introduzidas pelos CSP à luz da necessidade de serviço público. Uma vez que se destinam a satisfazer os picos de procura, estas rotações adicionais deveriam ter sido tidas em conta na determinação da capacidade mínima de carga por travessia imposta nos termos dos CSP.

(476) *Em terceiro lugar*, a Corsica Ferries contesta a apreciação preliminar da Comissão quanto à inexistência, nos CSP, da obrigação de utilizar navios ro-pax ([180]).

(477) A Corsica Ferries afirma que o número de 12 passageiros é a linha divisória entre i) os navios de passageiros que também podem transportar mercadorias (ro-pax) e ii) os navios de mercadorias (ro-ro), cuja capacidade de transporte de passageiros está limitada a 12 ([181]).

(478) A Corsica Ferries considera que, embora a obrigação de mobilizar navios ro-pax não esteja expressamente prevista nos CSP, resulta necessariamente das capacidades mínimas impostas pelo anexo 1 dos CSP, que tinham de ser respeitadas para cada travessia. No entanto, ao impor uma capacidade mínima de 18 passageiros para a rota Marselha-Ajaccio (4 passageiros que viajem por razões médicas e 14 motoristas) e de 24 passageiros para a rota Marselha-Bastia (cinco passageiros que viajem por razões médicas e 19 motoristas), as autoridades francesas impuseram efetivamente a mobilização de navios ro-pax e excluíram a utilização de navios ro-ro.

(479) Assim, a obrigação imposta aos concessionários de poderem acolher sistematicamente mais de 12 passageiros por travessia, excluindo a utilização de navios ro-ro, não é justificada e é desproporcionada, segundo a Corsica Ferries.

5.1.3. *Incumprimento do segundo critério Altmark*

(480) Segundo a Corsica Ferries, o segundo critério Altmark, que tem por objetivo garantir a fiabilidade e a verificabilidade do cálculo da compensação, implica, nomeadamente, o respeito de duas exigências: i) os parâmetros de cálculo da compensação devem ser estabelecidos de acordo com um procedimento transparente e ii) devem ser objetivos.

(481) A Corsica Ferries observa, *em primeiro lugar*, que os parâmetros de compensação não foram estabelecidos de forma transparente.

(482) Observa que o processo de adjudicação dos CSP conferia aos candidatos total liberdade para determinar as chaves de repartição para o cálculo da compensação financeira e que o anexo 9 dos CSP, que contém uma tabela específica que indica, para cada despesa do concessionário, a percentagem afetada à atividade SIEG, não foi objeto de qualquer publicidade. Por conseguinte, é materialmente impossível a Corsica Ferries, na falta de transparência suficiente por parte da França, poder controlar e criticar eficazmente as chaves de repartição utilizadas.

(483) Do mesmo modo, a Corsica Ferries critica a falta de transparência na análise efetuada pelas autoridades francesas sobre as chaves propostas pelos concessionários, inclusive na decisão de início do procedimento. Segundo a Corsica Ferries, esta falta de transparência suscita um grave problema no que diz respeito ao princípio do contraditório, impedindo as partes interessadas de apresentarem eficazmente as suas observações.

(484) *Em segundo lugar*, a Corsica Ferries considera que os parâmetros utilizados para calcular a compensação não são objetivos.

([180]) Para recapitular, a Comissão observou, no considerando 343 da decisão de início do procedimento, que «a necessidade de utilizar navios ro-pax (isto é, navios capazes de acolher mais de 12 passageiros) não é uma obrigação incluída nos CSP, que, pelo contrário, permitem explorar o serviço utilizando uma frota que combine ro-pax e ro-ro. O facto de a utilização de navios ro-pax poder ser mais onerosa em termos de capital e de custos de exploração do que os navios ro-ro é irrelevante se a necessidade de um serviço público de transporte de mercadorias resultar num número de passageiros (incluindo motoristas) que torne necessário o recurso a navios ro-pax».

([181]) De acordo com a regra 2 da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1 de novembro de 1974 (Convenção SOLAS), um navio de passageiros é um navio que transporta mais de 12 passageiros, ao passo que um navio de carga é um navio que não é um navio de passageiros, ou seja, com uma capacidade de carga inferior a 12 passageiros.

(485) A Corsica Ferries observa, antes de mais, que resulta das indicações que figuram na decisão de início do procedimento que as chaves de repartição utilizadas pelos concessionários variam, para cada rubrica de custos, em função das rotas marítimas em causa. No entanto, segundo a Corsica Ferries, estas variações não fazem sentido, uma vez que, i) as obrigações de serviço público impostas em cada CSP são da mesma natureza (apenas a sua extensão varia em função dos portos) e ii) implicam a mobilização do mesmo tipo de navio (neste caso, ro-pax).

(486) A Corsica Ferries remete, a este respeito, para o estudo de 21 de abril de 2024, realizado pela BRG em nome da Corsica Ferries, relativo à análise económica das modalidades de determinação dos pagamentos compensatórios no âmbito dos CSP (a seguir «**estudo BRG 3**»). Este estudo salienta que, nas propostas iniciais apresentadas pelos concessionários, as chaves de repartição eram diferentes de um candidato para outro, embora estivesse em causa a mesma rota e a necessidade de serviço público fosse a mesma em ambos os casos. Pelo contrário, o estudo BRG 3 salienta que a Corsica Linea, nas suas propostas iniciais, utilizou amplamente as mesmas chaves de repartição para todas as linhas, apesar de o volume de atividade relativo aos SIEG e aos serviços comerciais variar consideravelmente de uma rota para outra. Estas flutuações demonstram, assim, que as chaves de repartição utilizadas não refletem, ou pelo menos não refletem sistematicamente, o contributo dos SIEG e das atividades comerciais para os custos dos concessionários.

(487) O estudo BRG 3 explica, de um modo mais geral, que, embora seja possível imputar os custos em termos contabilísticos, essas imputações são parcialmente arbitrárias e não refletem a realidade económica. Em todo o caso, as hipóteses de imputação dos custos devem, *no mínimo dos mínimos*, ser acompanhadas de análises que atestem a sua validade.

(488) Além disso, a Corsica Ferries critica especificamente as chaves de repartição utilizadas para os CSP relativas às rotas Marselha-Propriano, Marselha-Porto-Vecchio e Marselha-L'Île-Rousse.

(489) No que respeita à rota Marselha-Propriano, a Corsica Ferries considera que não é possível considerar suficientemente justificada e razoável uma chave de repartição de 100 % dos custos aos SIEG quando os navios utilizados pela Corsica Linea excedem sistematicamente a capacidade mínima de transporte de passageiros por travessia. Por outras palavras, 100 % dos custos de exploração desses navios são compensados pelas subvenções públicas pagas pela França, ao passo que apenas uma pequena parte da capacidade oferecida corresponde à necessidade de serviço público.

(490) O mesmo se aplica às outras duas rotas, para as quais os concessionários utilizaram navios ro-pax com um excesso muito elevado de capacidade de passageiros, apesar de a capacidade mínima imposta de nove (L'Île-Rousse) e 11 (Porto-Vecchio) passageiros por travessia dever ter resultado na utilização de um ro-ro. Segundo a Corsica Ferries, a Comissão não podia ignorar que a mobilização de navios ro-pax em vez de navios ro-ro aumenta substancialmente os custos de capital e de exploração, o que conduz a uma sobrestimação do montante da compensação de serviço público devida aos concessionários. Em ambos os casos, a Corsica Ferries observa igualmente que as chaves de repartição utilizadas se situam entre 60 % e 75 % para cada custo, o que se afigura claramente desproporcionado e injustificado tendo em conta as obrigações de serviço público impostas para essas rotas.

(491) Por último, a Corsica Ferries contesta o caráter objetivo e razoável do método utilizado pelas autoridades francesas para imputar os custos indiretos, que, segundo as suas afirmações, consiste em imputar os custos indiretos ao SIEG «apenas na proporção da capacidade (expressa em m^3 de volume) reservada ao navio para atividades SIEG». A este respeito, a Corsica Ferries questiona a utilização exclusiva da capacidade expressa em m^3 para determinar a metodologia de imputação, quando as obrigações de serviço público dizem igualmente respeito ao transporte de passageiros. Para garantir que só podem ser tidos em conta os custos diretamente relacionados com a prestação do SIEG, as chaves de repartição têm necessariamente de refletir a proporção efetiva da capacidade necessária para o transporte de passageiros em relação à capacidade total assegurada pelos navios utilizados pelos concessionários.

5.1.4. *Incumprimento do terceiro critério Altmark*

(492) A Corsica Ferries considera que os CSP compensam excessivamente os seus beneficiários, por quatro razões.

5.1.4.1. A metodologia da imputação de custos para calcular a compensação ao abrigo dos CSP é injustificada no caso em apreço.

(493) A Corsica Ferries contesta a escolha feita pelas autoridades francesas quanto à metodologia da imputação de custos para avaliar os custos diretamente ligados à execução do SIEG. Considera que esta escolha não é justificada pela França, nem é analisada na decisão de início do procedimento.

(494) *Em primeiro lugar*, a Corsica Ferries salienta que, em princípio, a compensação dos SIEG deve ser calculada com base na metodologia dos custos líquidos evitados; só quando a utilização dessa metodologia for impossível ou inapropriada é que se pode utilizar a metodologia da imputação de custos. A impossibilidade ou a impertinência da metodologia dos custos líquidos evitados deve ser devidamente justificada pelas autoridades nacionais e verificada pela Comissão.

(495) No caso em apreço, a Corsica Ferries considera que as autoridades francesas não apresentaram qualquer justificação. Do mesmo modo, a decisão de início do procedimento não põe em causa a pertinência da metodologia da imputação de custos e as justificações para não utilizar a metodologia dos custos líquidos evitados. Esta insuficiência constitui, por si só, um erro manifesto de apreciação das autoridades francesas e um erro de direito da Comissão.

(496) *Em segundo lugar*, a Corsica Ferries considera que a utilização da metodologia dos custos líquidos evitados era necessária no caso em apreço, uma vez que não era inadequada. Segundo a Corsica Ferries, só este método teria permitido garantir a inexistência de sobrecompensação dos beneficiários do CSP, pelas seguintes razões:

— a metodologia dos custos líquidos evitados não exige uma imputação dos custos entre as obrigações de serviço público e as outras atividades do concessionário, evitando assim a arbitrariedade associada à necessidade de efetuar essa imputação,

— a metodologia dos custos líquidos evitados não exige estimativas *ex ante* dos volumes de atividade SIEG e não SIEG necessários para imputar os custos na metodologia da imputação de custos e não implica o risco de estimativas incorretas dessas imputações, o que pode conduzir a uma sobrestimação dos custos a compensar,

— a metodologia dos custos líquidos evitados baseia-se numa avaliação global de todas as atividades (SIEG e não SIEG) realizadas pelo concessionário, de modo que o concessionário não possa fazer escolhas estratégicas para maximizar os seus ganhos de eficiência no domínio não SIEG.

(497) A metodologia dos custos líquidos evitados era ainda mais necessária porque a metodologia da imputação de custos não tem em conta os lucros adicionais obtidos fora do âmbito do SIEG, mesmo quando esses lucros resultam da prestação desse SIEG. A Corsica Ferries salienta que os beneficiários dos CSP declaram não estar dispostos, na ausência destes, a oferecer quaisquer serviços comerciais, pelo que todas as atividades comerciais que exercem no âmbito dos CSP por esses beneficiários não teriam existido sem um SIEG. As receitas geradas por essas atividades resultam, portanto, da concessão dos CSP, e a aplicação da metodologia dos custos líquidos evitados teria permitido incluí-las no cálculo da compensação, sem conferir qualquer vantagem desproporcionada aos beneficiários dos CSP.

(498) Por último, segundo a Corsica Ferries, a metodologia dos custos líquidos evitados era necessária tendo em conta as obrigações de serviço público desproporcionadas previstas nos CSP, exigindo que os beneficiários dos CSP oferecessem uma capacidade excessiva em relação às necessidades de serviço público.

5.1.4.2. Em todo o caso, a metodologia da imputação de custos teve de ter em conta os lucros obtidos com as atividades não SIEG dos beneficiários dos CSP.

(499) A Corsica Ferries salienta que o ponto 32 do Enquadramento SIEG exige que sejam tidos em conta os lucros excessivos gerados por direitos especiais ou exclusivos, mesmo que relacionados com outras atividades.

(500) Segundo a Corsica Ferries, embora os CSP não prevejam direitos exclusivos para os seus beneficiários, não deixam de conferir uma exclusividade de facto, por três razões:

— as obrigações de serviço público estabelecidas nos CSP não são proporcionais às necessidades reais de serviço público,

— os beneficiários dos CSP recebem subvenções públicas significativas, ao passo que outros operadores marítimos que operam ao abrigo do regime de OSP não recebem tais subvenções,

— o regime de OSP dissuade as companhias de navegação de prestar serviços marítimos entre o porto de Marselha e os portos da Córsega em concorrência com os beneficiários dos CSP.

(501) A este respeito, a Corsica Ferries salienta que esta exclusividade de facto foi constatada em várias ocasiões: pelo Conselho da Concorrência, na sua decisão n.º 06-MC-03, de 11 de dezembro de 2006, pela Autoridade da Concorrência, no seu parecer n.º 12-A-07, de 17 de fevereiro de 2012, pela Comissão, na sua decisão SA.22843, de 2 de maio de 2013, e reiterada no parecer da Autoridade da Concorrência de 17 de novembro de 2020 ([182]). A Corsica Ferries considera que estas conclusões continuam a ser válidas e salienta que, desde que o mercado das ligações marítimas para a Córsega foi aberto à concorrência em 1996, não surgiu qualquer oferta concorrente à dos concessionários históricos nas rotas Marselha-Córsega.

(502) Assim, segundo a Corsica Ferries, há que retirar uma das duas conclusões seguintes:

— a ausência de concorrência efetiva durante 30 anos nas rotas com o porto de Marselha prova que os CSP constituem obstáculos à entrada, conferindo aos seus beneficiários direitos exclusivos de exploração das rotas marítimas entre a Córsega e Marselha, incluindo as atividades comerciais geradas. Por conseguinte, era necessário ter em conta essas atividades na metodologia da imputação de custos,

— a concorrência nas rotas Marselha-Córsega desenvolveu-se através das rotas Toulon-Córsega, caso em que se deve concluir que as ligações marítimas exploradas a partir dos portos de Toulon e de Marselha constituem um único e mesmo mercado e que, por conseguinte, não há necessidade de serviço público.

5.1.4.3. As cláusulas dos CSP são insuficientes para excluir qualquer risco de sobrecompensação

(503) *Em primeiro lugar*, a Corsica Ferries considera que o artigo 40.º dos CSP, que visa assegurar o reembolso pelos concessionários de qualquer sobrecompensação que exceda o lucro razoável, é insuficiente, uma vez que se limita ao âmbito do SIEG e exclui as margens obtidas nas atividades comerciais que dele resultam.

(504) *Em segundo lugar*, a Corsica Ferries remete para o estudo BRG 3, que contesta a posição preliminar da Comissão, a qual aprova o cálculo do lucro razoável com base no rendimento atual antes de impostos e não na taxa de rendibilidade do capital, argumentando que os rendimentos correntes antes de impostos seriam mais fáceis de observar nas contas do que a taxa de rendibilidade. No entanto, o estudo BRG 3 sustenta que os dados relativos aos custos dos SIEG não são facilmente observáveis nas contas de ganhos e perdas dos beneficiários, mas exigem uma imputação discutível das diferentes rubricas de custos entre atividades SIEG e não SIEG.

([182]) A Corsica Ferries cita o n.º 348 do parecer da Autoridade da Concorrência, de 17 de novembro de 2020, nos termos do qual: «[A] persistência de certos fatores explica por que razão a vantagem concorrencial significativa de que beneficiam os adjudicatários de contratos de serviço público pode contribuir para lhes conferir uma exclusividade de facto nas ligações entre Marselha e a Córsega.»

(505) *Em terceiro lugar*, o artigo 35.º, n.º 1, dos CSP, que prevê que as chaves de repartição são fixadas para toda a vigência dos contratos, sob reserva de um controlo *ex post* que revele uma diferença (a reembolsar) com as chaves que resultariam das operações, é manifestamente insuficiente, uma vez que i) o conceito de «chave resultante das operações» não está definido ([183]) e ii) não permite neutralizar totalmente os efeitos excecionais resultantes do próprio mecanismo da chave de repartição. Com efeito, o estudo BRG 3 salienta, a este respeito, que o artigo 35.º, n.º 1, dos CSP prevê que os beneficiários dos CSP serão autorizados a reter metade da diferença entre a compensação calculada *ex ante* e *ex post* (até um máximo de 5 % da compensação inicial).

(506) *Em quarto lugar*, a Corsica Ferries considera que o artigo 32.º dos CSP, que se destina a afetar os lucros obtidos no âmbito das atividades comerciais realizadas, não impede qualquer sobrecompensação, uma vez que os lucros gerados podem ser utilizados para financiar investimentos realizados pelos beneficiários dos CSP. Os beneficiários dos CSP receberiam, assim, uma vantagem, sob a forma de auxílio ao investimento, igual ao montante dos lucros gerados que foram investidos, o que constituiria um auxílio estatal ilegal distinto da compensação paga ao abrigo dos CSP.

(507) *Por último*, a Corsica Ferries considera que nenhuma cláusula dos CSP tem em conta a remuneração complementar suscetível de ser recebida pelos beneficiários a título das mais-valias dos seus navios, nem no cálculo da compensação nem no método de verificação do lucro razoável.

(508) A Corsica Ferries remete, a este respeito, para o estudo BRG 3, que tece duas observações.

(509) Em primeiro lugar, a compensação recebida pelos beneficiários dos CSP excede largamente a depreciação económica dos navios. A subvenção paga aos concessionários inclui uma componente de custos de investimento, correspondente aos encargos de depreciação e/ou locação financeira e/ou ao custo do fretamento do navio afeto à execução do SIEG. No entanto, de acordo com o estudo BRG 3, a vida económica dos navios é muito superior ao período de depreciação ou ao período normal de locação ([184]). Por conseguinte, a compensação recebida pelos beneficiários dos CSP ao abrigo da CFI ultrapassaria anualmente a perda efetiva em termos de valor económico.

(510) Em segundo lugar, o estudo do BRG 3 afirma que os CSP não preveem qualquer mecanismo de acompanhamento das mais-valias que os beneficiários dos CSP poderiam realizar com os navios. O artigo 51.º dos CSP prevê apenas a possibilidade de a CdC recomprar os navios a um preço inferior ao valor de mercado (a fim de refletir as subvenções já pagas), mas essa recompra não é obrigatória. Além disso, como os navios são considerados propriedade dos beneficiários, estes não têm de os vender caso a CdC manifeste intenção de os adquirir.

(511) Tudo isto representa um risco real de que, no final dos CSP, os beneficiários recebam, através do aumento do valor dos seus navios (total ou parcialmente financiado por compensação pública), uma remuneração adicional à resultante do funcionamento dos CSP que não tenha sido tida em conta no cálculo do lucro razoável (artigo 39.º dos CSP) ou abrangida pela cláusula de verificação dos lucros razoáveis prevista no artigo 40.º dos CSP.

5.1.4.4. A fórmula de indexação da CFE é manifestamente incorreta

(512) A Corsica Ferries remete para o estudo BRG 3, que aponta para um erro na fórmula de indexação utilizada pelas autoridades francesas para calcular o montante anual da CFE (considerando 301).

([183]) O estudo BRG 3 refere que, para evitar efeitos excecionais e sobrecompensação, esta cláusula teria de conduzir a um aumento *ex post* dos custos imputados às atividades comerciais, de modo a repor o lucro comercial até ao nível de lucro razoável.

([184]) Por exemplo, o estudo BRG 3 indica que a frota da Corsica Ferries inclui navios que entraram em serviço há mais de 50 anos e que, a nível mundial, 31 % dos navios ro-pax têm mais de 40 anos e 17 % têm mais de 50 anos, segundo dados da própria Corsica Ferries. Em contrapartida, o estudo BRG 3 salienta que o período de depreciação dos navios e o período normal de locação são muito mais curtos. A contabilidade da La Méridionale de 2022 mostra, por exemplo, uma depreciação de 20 anos dos navios e um contrato de locação de 15 anos para um dos navios da sua frota.

(513) De acordo com o estudo BRG 3, o montante anual da CFE não é calculado separadamente para cada ano com base numa chave de repartição de custos específica, mas sim calculado para 2023 e subsequentemente indexado ao índice de preços no consumidor. O estudo BRG 3 considera que esta fórmula é incorreta, uma vez que implica que o aumento da CFE entre os anos N e N + 1 não é igual a 85 % do aumento de preços entre estes dois anos, como sugerido pelos CSP, mas sim a 85 % do aumento acumulado total dos preços entre 2023 e o ano N + 1. Considera que, entre 2029 e 2030, o aumento da CFE resultante da aplicação da fórmula não reflete o aumento de preços observado entre esses dois anos, mas sim o aumento total dos preços entre 2023 e 2030, ou seja, ao longo de sete anos ([185]).

5.1.5. *Incumprimento do quarto critério Altmark*

(514) Nas suas observações acerca da decisão de início do procedimento, a Corsica Ferries remete na íntegra para a denúncia, na qual considerou que as medidas não respeitavam o quarto critério Altmark. A Corsica Ferries sustentou que o procedimento de adjudicação dos CSP não permitiu selecionar, em condições transparentes e não discriminatórias, os candidatos capazes de prestar o serviço ao menor custo, nomeadamente por três razões.

(515) *Em primeiro lugar*, a Corsica Ferries alegou que existiam vários «obstáculos à entrada» que tendiam a favorecer os concessionários cessantes e a impedi-la de apresentar efetivamente uma proposta. A Corsica Ferries salientou a existência de duas barreiras à entrada no caso em apreço.

(516) Em primeiro lugar, salientou o prazo muito curto decorrido entre a data de adjudicação dos CSP (21 de dezembro de 2022) e a data de início dos serviços (1 de janeiro de 2023), ao passo que, no caso do transporte marítimo, é evidente a necessidade de um período de pelo menos seis meses entre essas duas datas para permitir abrir reservas com antecedência suficiente e reafetar a frota para satisfazer as exigências de serviço público. Segundo a Corsica Ferries, um período tão curto entre a data de adjudicação dos CSP e o início dos serviços só podia favorecer os concessionários cessantes e restringir a participação de outros concorrentes.

(517) Em segundo lugar, a Corsica Ferries salientou a existência de requisitos técnicos não justificados pelas necessidades de serviço público, suscetíveis de limitar o número de candidatos que participam no procedimento de adjudicação. A Corsica Ferries referiu a impossibilidade de os candidatos proporem navios ro-ro em vez de navios ro-pax. Além disso, e mais importante, o procedimento de adjudicação dos CSP exigia, segundo a Corsica Ferries, que os candidatos utilizassem um ou dois navios adicionais por lote ([186]) para satisfazer os requisitos das rotações reagendáveis e adicionais, sendo que essas rotações eram efetuadas durante a execução dos CSP, a pedido da entidade adjudicante e com pré-aviso mínimo de uma semana. Segundo a Corsica Ferries, isto significava que, para todos os lotes, os candidatos tinham de mobilizar de forma permanente sete navios adicionais durante a execução dos CSP, sem qualquer previsibilidade ou garantia de utilização e sem que o operador pudesse utilizar esses navios para outros serviços (uma vez que os navios tinham de estar disponíveis para serem mobilizados a qualquer momento para garantir as rotações). Este constrangimento é a principal razão pela qual a Corsica Ferries não participou no procedimento de adjudicação dos CSP.

(518) *Em segundo lugar*, a Corsica Ferries considerava que os critérios de adjudicação das propostas não permitiam selecionar o candidato capaz de prestar o serviço ao menor custo. A Corsica Ferries salientou que o critério de adjudicação relativo à compensação financeira só tinha uma ponderação de 20 %, pelo que o procedimento de adjudicação não se baseava, em seu entender, no preço da proposta economicamente mais vantajosa.

(519) *Por último*, a Corsica Ferries considerava que o reduzido número de candidatos que participaram no procedimento de adjudicação dos CSP (um ou dois candidatos por lote) demonstrava a inexistência de uma concorrência real.

([185]) O BRG 3 sugere a substituição da CFE(n) pela CFE 2023 ou a substituição de I(2023) por I(n) na fórmula nos CSP.

([186]) A Corsica Ferries afirma que cada um dos cinco lotes exigia a mobilização de dois navios para efetuar as rotações fixas previstas nos CSP, bem como de um ou dois navios suplementares (consoante os lotes) para poderem realizar, a qualquer momento, as rotações reagendáveis e adicionais a pedido da CdC.

(520) Em segundo lugar, a Corsica Ferries considerava que a França não tinha efetuado qualquer análise prévia dos custos que uma empresa média, bem gerida e equipada de forma adequada teria suportado para a prestação do serviço, a fim de determinar o montante da compensação.

5.1.6. *Incumprimento das regras da Diretiva Concessões*

(521) A Corsica Ferries salienta que, na denúncia, considerou que as medidas não podiam ser declaradas compatíveis por violarem as disposições da Diretiva Concessões. A Corsica Ferries invocou duas violações: a violação dos princípios da igualdade de tratamento, da não discriminação e da transparência, bem como a duração excessiva dos CSP.

(522) No que respeita à primeira violação, a Corsica Ferries alegou, antes de mais, ter enfrentado dois obstáculos que impossibilitaram a sua aplicação (considerandos 516 e 517). Em segundo lugar, considerou que as autoridades francesas tinham alterado as características mínimas do procedimento de adjudicação para cada lote, a fim de selecionar as propostas que não cumpriam os requisitos técnicos do anexo 1 dos CSP.

(523) Quanto à segunda violação, a Corsica Ferries sustentou que a duração dos CSP não se justificava devido à falta de investimentos realizados pelos beneficiários dos CSP.

(524) Nas suas observações acerca da decisão de início do procedimento, a Corsica Ferries reagiu a dois pontos, a saber, i) a eventual alteração dos requisitos mínimos do procedimento de adjudicação pelas autoridades francesas durante esse procedimento e ii) a duração dos CSP, que alegaram ser excessiva.

5.1.6.1. Quanto à alteração das características mínimas durante o procedimento, a seleção de propostas irregulares e o caráter discriminatório do procedimento de adjudicação dos CSP

(525) Na denúncia, a Corsica Ferries salientou que o artigo 37.º da Diretiva Concessões exige que, quando uma entidade adjudicante estabelece requisitos mínimos no âmbito de um procedimento de adjudicação de contrato, os candidatos devem respeitá-los. A entidade adjudicante, por seu lado, deve rejeitar qualquer proposta que não respeite esses requisitos mínimos.

(526) A Corsica Ferries explicou que o anexo 1 dos CSP enumerava os requisitos técnicos que os candidatos tinham de cumprir integralmente. Estes requisitos técnicos incluíam o número de rotações reagendáveis e adicionais a realizar pelo concessionário a pedido da CdC. Estas rotações reagendáveis e adicionais podiam ser combinadas no mesmo dia, na mesma rota e em várias rotas ao mesmo tempo, e tinham de cumprir todos os requisitos técnicos do anexo 1 dos CSP, incluindo horários e capacidades de transporte dos navios. A Corsica Ferries considera, portanto, que os candidatos deviam dispor de uma frota que satisfizesse simultaneamente todos os requisitos do anexo 1 dos CSP, incluindo as rotações reagendáveis e adicionais, para cada um dos lotes para os quais tinham apresentado uma proposta.

(527) No entanto, segundo a Corsica Ferries, os concessionários não dispunham de todos os navios que lhes permitissem explorar todas as rotas para as quais tinham apresentado uma proposta, sozinhos ou em grupo. Esta observação resultou de uma leitura do relatório da França que analisou as propostas iniciais. Segundo a Corsica Ferries, o relatório indicava que os próprios candidatos tinham fixado o dia em que seriam realizadas as rotações reagendáveis e adicionais e, além disso, tinham reduzido o número dessas rotações. Também mudaram as horas das travessias aos domingos e às segundas-feiras no inverno. Por último, mobilizaram navios para rotações reagendáveis e adicionais que não cumpriam todas as exigências do anexo 1 dos CSP.

(528) Segundo a Corsica Ferries, as autoridades francesas aceitaram, no entanto, alterar as características mínimas do regulamento do concurso durante as negociações, em violação dos princípios da igualdade de tratamento dos candidatos e da transparência. Tal alteração não era permitida, segundo a Corsica Ferries, uma vez que, de acordo com a jurisprudência do Tribunal de Justiça, só em circunstâncias excecionais a entidade adjudicante pode corrigir ou completar as características mínimas, ou seja, quando estas «precisam de uma simples clarificação, ou com a finalidade de corrigir erros materiais manifestos, sob reserva de informar esse facto a todos os proponentes» ([187]). Não foi, no entanto, o que sucedeu no presente caso. Além disso, e em todo o caso, alega que resulta igualmente da jurisprudência do Tribunal de Justiça que, se fossem aceites alterações, estas só poderiam ser feitas antes da apresentação das propostas pelos proponentes, o que, mais uma vez, não se verificou no caso em apreço.

(529) Segundo a Corsica Ferries, estas alterações eram ainda mais prejudiciais para ela porque tinha feito perguntas específicas ao OTC relativas aos requisitos técnicos previstos no anexo 1 dos CSP (capacidade de carga, horários, cabinas para PMR) e às modalidades operacionais e económicas da realização de rotações reagendáveis e adicionais. Segundo a Corsica Ferries, o OTC tinha respondido que os requisitos técnicos previstos no anexo 1 dos CSP eram uma característica mínima excluída da negociação e que era imperativo que os candidatos apresentassem uma proposta conforme com todas as exigências técnicas do anexo 1.

(530) Foi, além disso, o efeito cumulativo dessas características mínimas imposto aos candidatos que dissuadiu a Corsica Ferries de apresentar uma proposta, uma vez que o seu cumprimento implicava, i) a mobilização de um ou mesmo dois navios adicionais por rota com vista à realização das rotações reagendáveis e adicionais, ii) a ausência de certeza quanto à realização efetiva dessas rotações adicionais ou de qualquer visibilidade quanto à data em que devem ser realizadas, iii) que só as rotações adicionais efetivamente solicitadas pela CdC e realizadas pelo concessionário dariam lugar a uma compensação financeira.

(531) Nas suas observações acerca da decisão de início do procedimento, a Corsica Ferries considera que as informações fornecidas pela França e constantes da decisão de início do procedimento ([188]) são incorretas.

(532) A Corsica Ferries sustenta que o anexo 1 dos CSP não podia ser alterado de acordo com o regulamento do concurso. Por conseguinte, os candidatos não estavam autorizados a alterar os requisitos técnicos enunciados nesse anexo. A este respeito, a Corsica Ferries salienta que o regulamento do concurso (artigo 2.º, n.º 4, relativo às características mínimas, e artigo 4.º, n.º 1, relativo aos documentos de concurso) foi redigido da mesma forma que o regulamento aplicável à adjudicação dos CSP 2019-2020. No entanto, num litígio que envolveu estes CSP, o Conselho de Estado decidiu que «o anexo técnico relativo aos serviços que figura no anexo 1 do projeto de contrato deve ser considerado, à luz dos termos do artigo 4.º, n.º 1, do regulamento do concurso, como fazendo parte dos documentos de concurso e, consequentemente, como indicando as características mínimas previstas» ([189]).

5.1.6.2. Quanto à duração excessiva dos CSP

(533) Na denúncia, a Corsica Ferries considerou que os CSP não previam que os candidatos aprovados realizassem qualquer investimento, pelo que a sua duração (superior a cinco anos) é contrária ao disposto no artigo 18.º da Diretiva Concessões. Este aspeto foi confirmado, nomeadamente, pela obrigação imposta aos candidatos, segundo a Corsica Ferries, de terem ao seu pleno dispor os navios afetos à exploração de cada uma das rotas dos CSP logo que apresentassem as suas candidaturas.

(534) Nas suas observações acerca da decisão de início do procedimento, a Corsica Ferries contesta o ponto de vista preliminar da Comissão segundo o qual a duração dos CSP parece justificar-se tendo em conta, i) que os CSP exigem que os concessionários mobilizem navios que representam um encargo significativo em termos de capital e, ii) que existem períodos superiores a seis anos no âmbito de outros contratos de serviço público marítimo na Europa.

([187]) Acórdão do Tribunal de Justiça de 29 de março de 2012, SAG ELV Slovensko, C-599/10, ECLI:EU:C:2012:191, n.º 40.
([188]) Considerandos 419 e 423 da decisão de início do procedimento.
([189]) Conselho de Estado, 24 de junho de 2019, *La Méridionale*, n.º 429407.

(535) *Quanto ao primeiro ponto*, a Corsica Ferries considera que resulta do considerando 52 e do artigo 18.º da Diretiva Concessões que um período de concessão superior a cinco anos só se justifica se a própria entidade adjudicante exigir que o concessionário realize investimentos. Quando o concessionário suporta o custo dos investimentos necessários para o serviço público adjudicado, a duração da concessão deve ser determinada com base no período de recuperação desses investimentos. Em contrapartida, segundo a Corsica Ferries, nem a Diretiva Concessões nem a jurisprudência do Tribunal de Justiça aceitaram que a duração de uma concessão superior a cinco anos possa ser justificada por outros investimentos que não os investimentos impostos pela entidade adjudicante.

(536) Além disso, a Corsica Ferries considera que as referidas disposições da Diretiva Concessões estão ligadas ao facto de, em princípio, os investimentos assim impostos e efetuados pelo concessionário reverterem para a entidade adjudicante no termo da concessão. Assim, os investimentos exigidos ao abrigo de uma concessão por parte do concessionário não constituem os ativos próprios do concessionário que continuam a ser propriedade ou sob o seu controlo no final da concessão. Neste contexto, a duração da concessão é calculada de modo a permitir ao concessionário recuperar os investimentos que lhe são impostos e que será obrigado a abandonar no termo do contrato.

(537) No entanto, tal não é o caso dos CSP, uma vez que os navios mobilizados pelos beneficiários para os executar i) não resultam de uma obrigação de investimento imposta pelas autoridades francesas e ii) são propriedade dos beneficiários do CSP, que conservam a sua propriedade/utilização no final dos CSP. Nestas circunstâncias, e uma vez que não é imposto qualquer investimento aos beneficiários do CSP, a duração dos CSP não se justifica.

(538) A Corsica Ferries observa que, em todo o caso, os CSP permitem aos seus beneficiários amortizar os custos de investimento associados aos navios nas contas dos CSP, incluindo uma remuneração razoável do capital investido. Contudo, no caso em apreço, é evidente, segundo a Corsica Ferries, que os parâmetros de compensação não tinham em conta o valor residual pós-CSP dos navios, que permanecerão à livre disposição dos beneficiários do CSP.

(539) *Quanto ao segundo ponto*, a Corsica Ferries considera que os exemplos dados pela França de períodos de concessão marítima na Europa superiores a seis anos não são aplicáveis ao caso em apreço. No que respeita ao processo norueguês invocado pela França, no qual foram celebrados contratos de concessão de 10 anos, a Corsica Ferries considera que esse período se justificava pela obrigação imposta ao concessionário de investir em novos navios. Por conseguinte, a situação é diferente dos CSP, uma vez que a França e a Comissão reconhecem que não é imposto qualquer investimento aos beneficiários do CSP.

5.2. **Observações da Corsica Linea**

(540) Corsica Linea apresentou observações sobre três pontos: i) a existência de uma necessidade de serviço público, ii) a conformidade do procedimento de adjudicação dos CSP com o direito da União em matéria de concessões e iii) a inexistência de qualquer vantagem concedida aos beneficiários dos CSP ou, em todo o caso, a conformidade dos CSP com a Decisão da Comissão, de 20 de dezembro de 2011, relativa à aplicação do artigo 106.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral («**Decisão SIEG**») ([190]).

5.2.1. *Existência de uma necessidade de serviço público*

(541) Nas suas observações acerca da decisão de início do procedimento, a Corsica Linea respondeu a três pontos relativos à análise da existência de uma necessidade de serviço público:

— a avaliação da procura quantitativa de transporte de carga rolante não substituível a partir do porto de Marselha, estimada em 80 % do tráfego histórico observado a partir desse porto,

— a definição das obrigações de serviço público relativas à capacidade mínima de transporte de mercadorias por travessia, expressa em volume, impostas aos concessionários ao abrigo dos CSP,

— a substituibilidade entre os portos de Ajaccio e de Propriano.

([190]) JO L 7 de 11.1.2012, p. 3.

(542) A Corsica Linea indica que, quanto a estes três pontos, encomendou um estudo económico ao Analysis Group (a seguir «**estudo Analysis**»), que continha, em seu entender, todas as informações factuais e económicas que permitiam concluir que a França não cometeu nenhum erro manifesto na demonstração de uma necessidade de serviço público.

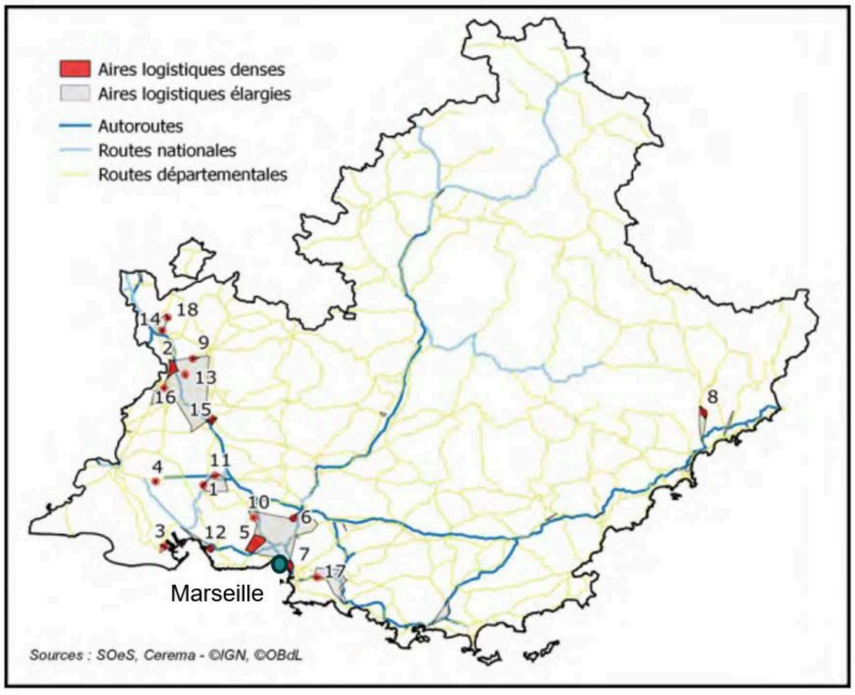
5.2.1.1. Não existe qualquer erro manifesto de apreciação na estimativa da parte da procura de carga rolante para a qual não é considerada uma alternativa ao porto de Marselha

(543) A Corsica Linea considera que a localização das bases logísticas dos transportadores que transportam mercadorias para a Córsega é quase o único fator determinante na escolha do porto continental de partida.

(544) A Corsica Linea baseia-se, em especial, no estudo Analysis, que analisou a localização das 18 áreas logísticas mais concentradas na região de PACA ([191]). Destas 18 áreas, apenas uma estava situada num município cujo porto mais próximo não é o de Marselha. O estudo Analysis indica, assim, que o desaparecimento dos serviços de transporte de mercadorias que passam pelo porto de Marselha obrigaria a grande maioria dos transportadores a viajar para um porto mais distante e conduziria a um aumento significativo das despesas de transporte, que o estudo estima em 11 %, em média.

Figura 2

Localização das zonas logísticas na região de Provence-Alpes-Côte d'Azur



Fonte: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015, page 87.

Legenda: *Aires Logistiques denses* — Áreas logísticas densas

Aires Logistiques élargies — Áreas logísticas alargadas

Autoroutes — Autoestradas

([191]) O estudo Analysis utilizou como fonte a página 87 do atlas de armazéns e zonas logísticas de 2015 em França, disponível na Internet em: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015 (consultado em 18 de outubro de 2024).

Routes nationales — Estradas nacionais

Routes départementales — Estradas secundárias

Chaque aire logistique est repérée par un numéro — Cada área logística é identificada por um número

(545) Para chegar a esta estimativa de 11 %, o estudo Analysis comparou um trajeto rodoviário entre Salon-de-Provence ([192]) e Marselha, por um lado, e Salon-de-Provence e Toulon, por outro ([193]). Concluiu que um trajeto rodoviário através de Toulon representava um custo rodoviário adicional de 75 EUR para um transportador ([194]), resultante principalmente i) de duas portagens cobradas entre Salon-de-Provence e Toulon (ou seja, um custo de 35,10 EUR para Toulon em vez de 6,90 EUR para Marselha) e ii) dos custos de combustível mais elevados ([195]).

5.2.1.2. A França determinou corretamente as capacidades mínimas de transporte de mercadorias nos CSP

(546) A Corsica Linea afirma que não pode ser validamente imputado à França nenhum erro manifesto no que respeita à determinação das capacidades mínimas de transporte de mercadorias nos CSP, na medida em que as estatísticas relativas a 2023 demonstram, pelo contrário, que essas capacidades mínimas foram regularmente ultrapassadas desde o primeiro ano de aplicação dos CSP.

(547) A Corsica Linea remete, a este respeito, para o estudo Analysis, que analisou as quantidades reais de mercadorias transportadas mensalmente de Marselha para os portos de Ajaccio e de Bastia em 2023. Estas análises mostram que o limiar de capacidade mínima é frequentemente inferior aos volumes efetivamente transportados pela Corsica Linea ([196]).

5.2.1.3. Os portos de Ajaccio e Propriano não são substituíveis

(548) A Corsica Linea considera que a afirmação da Corsica Ferries de que os portos de Ajaccio e Propriano são totalmente substituíveis entre si não tem fundamento. Segundo a Corsica Linea, a análise dos tempos de viagem é o fator-chave escolhido pelas autoridades da concorrência para definir uma «zona de influência» e, portanto, para determinar uma eventual substituibilidade entre dois serviços concorrentes nessa zona de influência.

(549) Com base nas informações fornecidas pelo estudo Analysis para muitos municípios da Córsega situados na zona de influência do porto de Propriano, os maiores tempos de viagem dos passageiros para o porto de Ajaccio do que para o porto de Propriano aumentariam significativamente os seus custos ([197]).

([192]) De acordo com o estudo Analysis, a cidade de Salon-de-Provence é o centro geográfico (coordenadas médias) das 18 zonas logísticas concentradas estudadas.

([193]) Para calcular o trajeto rodoviário, o estudo Analysis utilizou os valores de referência do simulador de custos da comissão nacional rodoviária francesa (para o cálculo dos custos rodoviários) e do sítio Web Mappy (para o cálculo das distâncias). O estudo Analysis tem em conta i) o custo do combustível (custo estimado do consumo de combustível de 0,319 EUR/km), ii) os custos salariais do motorista (os custos de pessoal de condução por hora de serviço imputados ao veículo ascendem a 17,39 EUR/hora), iii) o custo das portagens, iv) o custo do desgaste, ou seja, os custos de manutenção e reparação (os custos de manutenção e reparação de veículos são de 0,083 EUR/km), e v) o custo da reparação dos pneus (o custo da reparação dos pneus é de 0,025 EUR/km).

([194]) O custo do transporte de carga rolante do centro geográfico da região do PACA (Salon-de-Provence) é de 116 EUR para o porto de Toulon, face a 41,14 EUR para o porto de Marselha. A passagem por Toulon em vez de Marselha multiplica, em média, os custos do transporte terrestre por 2,8, de acordo com o estudo Analysis.

([195]) O estudo Analysis incluiu igualmente nos seus cálculos o custo do transporte marítimo, mas considerou que o preço do transporte marítimo era o mesmo a partir de Toulon e Marselha, ou seja, 40 EUR por metro linear de cais a cais(640 EUR por camião, pressupondo um comprimento médio do camião de 16 metros). O custo do transporte marítimo é, por conseguinte, nulo para esta análise.

([196]) O estudo Analysis salienta que o limiar utilizado nos CSP é frequentemente inferior ao volume máximo de mercadorias não substituíveis entre si transportadas mensalmente pela Corsica Linea: foi o caso de seis dos doze meses de 2023 para a rota Marselha-Bastia e de cinco dos doze meses de 2023 para a rota Marselha-Ajaccio.

([197]) De acordo com o estudo Analysis, uma viagem de ida de Propriano ou arredores até ao porto de Ajaccio implicaria custos rodoviários adicionais estimados em cerca de 8,00 EUR, com custos de combustível de 1,99 EUR por litro para um pequeno automóvel que consuma 5,2 litros/100 km.

5.2.2. *Cumprimento das regras da UE em matéria de concessões*

5.2.2.1. O curto período de tempo disponível para a mobilização dos navios após o concurso não constituía um obstáculo à candidatura da Corsica Ferries

(550) A Corsica Linea considera que o curto período decorrido entre a data de adjudicação dos CSP e o início dos serviços não podia ter impedido a Corsica Ferries de se candidatar ao procedimento de adjudicação dos CSP.

(551) *Em primeiro lugar*, a Corsica Linea considera que o anúncio de concurso público publicado no *Jornal Oficial da União Europeia* em 6 de maio de 2022 informou os potenciais candidatos de que os serviços previstos nos CSP deviam ter início em 1 de janeiro de 2023. Por conseguinte, os potenciais candidatos foram informados com oito meses de antecedência da data de início dos serviços em causa. Além disso, a entrada em vigor dos CSP em 1 de janeiro de 2023 tinha sido igualmente anunciada logo que a consulta dos operadores foi lançada pelas autoridades francesas em 22 de janeiro de 2022. Assim, segundo a Corsica Linea, todas as companhias de navegação suscetíveis de apresentarem propostas foram informadas a partir de janeiro de 2022 e, o mais tardar, até 6 de maio de 2022, da data de início dos CSP.

(552) *Em segundo lugar,* a Corsica Linea salienta que o regulamento do concurso, publicado em 6 de maio de 2022, anunciava que os candidatos tinham de apresentar as suas candidaturas e propostas até 25 de julho de 2022 e que as eventuais reuniões de negociação teriam início provisoriamente em agosto de 2022. Por conseguinte, um candidato que apresentasse uma proposta séria em julho de 2022 e que esperasse poder ganhar o concurso tinha quase cinco meses para se preparar para implantar a sua frota nas rotas para as quais apresentava propostas.

(553) *Por último*, como sabiam, no termo do prazo de apresentação das propostas (25 de julho de 2022), que só a Corsica Linea e a La Méridionale se tinham candidatado e tinham apresentado propostas, as autoridades francesas podiam, sem violar as regras da Diretiva Concessões, decidir prorrogar a duração das negociações e encurtar o período entre a data de adjudicação dos CSP e a data da sua entrada em vigor. Uma vez que Corsica Ferries não era candidata aos CSP, a duração efetiva da fase de negociação não podia infringir a Diretiva Concessões.

5.2.2.2. O âmbito de aplicação dos requisitos mínimos não incluía rotações reagendáveis e adicionais

5.2.2.2.1. O âmbito de aplicação dos requisitos mínimos não abrangia as rotações reagendáveis e adicionais

(554) A Corsica Linea salienta que, nos termos do artigo 37.º da Diretiva Concessões, uma entidade adjudicante é livre de fixar requisitos mínimos e, ao fazê-lo, é livre de determinar o seu âmbito de aplicação e o seu conteúdo. Os requisitos mínimos, tal como estabelecidos pela entidade adjudicante nos documentos do concurso, só podem ser interpretados dentro dos limites estritos da sua redação.

(555) No caso em apreço, a Corsica Linea salienta que esses requisitos foram enunciados no artigo 2.º, n.º 4, do regulamento do concurso. Assim, segundo a Corsica Linea, embora fosse necessário consultar o anexo 1 dos CSP para compreender o alcance exato de alguns desses requisitos mínimos, o anexo 1 não podia constituir, na sua totalidade, um requisito mínimo.

(556) Segundo a Corsica Linea, esta conclusão permite tecer as seguintes constatações.

(557) No que respeita às rotações adicionais, a Corsica Linea observa, antes de mais, que estas não são mencionadas no artigo 2.º, n.º 4, do regulamento do concurso. Apenas são referidos os «horários» e as «frequências do serviço». Além disso, as rotações adicionais só são referidas, no anexo 1 dos CSP, como uma possibilidade, cuja concretização é deixada ao critério das autoridades francesas. Estas referências não contêm, portanto, nenhumas características relativas aos «horários» das rotações adicionais nem à sua «frequência» na aceção do requisito mínimo previsto no artigo 2.º, n.º 4, do regulamento do concurso. Além disso, segundo a Corsica Linea, é impossível equiparar a expressão, por uma entidade adjudicante, de uma possibilidade que surge durante a execução do contrato a um requisito mínimo nos termos do artigo 37.º da Diretiva Concessões, ou seja, às «condições e características (designadamente de ordem física, funcional e legal) que qualquer proposta deverá satisfazer ou possuir».

(558) No que diz respeito às rotações reagendáveis, a Corsica Linea observa que nem o artigo 2.º, n.º 4, do regulamento do concurso nem o anexo 1 mencionam rotações reagendáveis. Por conseguinte, não se pode deduzir destas disposições que exista uma indicação específica relativa às rotações reagendáveis relacionada com os horários ou as frequências que constitua, por si só, um requisito mínimo.

(559) Uma vez que nem as rotações adicionais nem as rotações reagendáveis constituíam um requisito mínimo, o regulamento do concurso não podia exigir a posse de uma frota que tivesse de ser especificamente atribuída a essas rotações, contrariamente ao que sustenta a Corsica Ferries. Segundo a Corsica Linea, duas razões adicionais confirmam este argumento.

(560) Em primeiro lugar, nos termos dos artigos 17.º e 18.º dos CSP (considerandos 285 a 287), embora caiba ao OTC decidir sobre a realização de rotações reagendáveis e adicionais, esta opção não implica a obrigação de mobilizar um ou mais navios para lhes dar resposta ([198]).

(561) Em segundo lugar, admitir, como faz a Corsica Ferries, que as entidades adjudicantes teriam exigido a posse de um navio adicional para responder rapidamente à possibilidade de algumas rotações adicionais ou reagendáveis não faria sentido do ponto de vista económico, tendo em conta os montantes significativos de compensação adicional que teriam sido necessários para cobrir os custos de imobilização dos navios, que estariam essencialmente inativos.

5.2.2.2.2. As propostas da Corsica Linea respeitavam o regulamento do concurso

(562) *Em primeiro lugar*, a Corsica Linea observa que, no que respeita às rotações reagendáveis e adicionais, as suas propostas finais não alteraram o anexo 1 nem os artigos 16.º e 17.º do projeto de CSP. Os anexos 1 apresentados em apoio às propostas finais da Corsica Linea para os Lotes n.ºs 1, 3 e 5 limitavam-se a sugerir onde poderiam ser realizadas rotações adicionais, com base no seu conhecimento das ligações marítimas.

(563) *Em segundo lugar*, no que respeita à capacidade de transporte dos navios (de passageiros e de mercadorias), a Corsica Linea considera que a capacidade oferecida pelos navios que atribuiu aos diferentes lotes é compatível com a capacidade mínima de transporte de mercadorias e de passageiros. A Corsica Linea sustenta igualmente que todos os seus navios cumprem o número mínimo de cabinas para PMR ([199]).

5.2.2.3. A duração dos CSP está em conformidade com o direito da União

(564) A Corsica Linea concorda com a análise preliminar da Comissão sobre a duração justificada dos CSP. Apresentou duas observações adicionais a este respeito.

(565) *Em primeiro lugar*, a Corsica Linea considera que a duração dos CSP está em conformidade com as normas do direito da União. Remete, a este respeito, para a prática decisória da Comissão em matéria de contratos de serviço público de transporte marítimo na Croácia ([200]) e na Noruega ([201]), que têm uma vigência de quase 10 anos.

(566) *Em segundo lugar*, a execução dos CSP exige um investimento por parte dos concessionários, contrariamente ao que afirma a Corsica Ferries.

([198]) A este respeito, a Corsica Linea sublinha que, tal como previsto nos artigos 17.º e 18.º dos CSP, os comités de acompanhamento técnico são responsáveis por ter em conta a ocorrência de uma necessidade específica que justifique a aplicação destes instrumentos para adaptar as ligações marítimas sob a forma de rotações reagendáveis e adicionais, bem como eventuais conflitos na utilização da frota do adjudicatário.

([199]) A Corsica Linea refere que o navio Paglia Orba tinha inicialmente uma cabina para PMR. No entanto, em conformidade com o compromisso assumido pela Corsica Linea durante o procedimento de adjudicação, este navio i) destinava-se a ser substituído por um dos sete outros navios da frota afetos ao serviço, caso fossem necessárias duas cabinas para PMR para o serviço público, em conformidade com o artigo 20.º dos CSP, e ii) foi rapidamente equipado com uma segunda cabina para PMR aquando da sua renovação. A Corsica Linea remete, a este respeito, para o acórdão do Tribunal Administrativo de Bastia, de 19 de março de 2019 (*Société La Méridionale*, n.º 1900289), que reconheceu a possibilidade de «assumir o compromisso de cumprir» a execução do contrato. Esta conformidade já foi alcançada, pelo que o Paglia Orba dispõe agora de duas cabinas para PMR.

([200]) Decisões da Comissão, de 12 de julho de 2018, nos processos SA.48119 — Croácia — *Croatian Ferries PSO* (JO C 339 de 21.9.2018, p. 1) e SA.49523 — Croácia — *Croatian Ferries PSO 3* (JO C 339 de 21.9.2018, p. 2).

([201]) Ver nota de rodapé 25.

(567) A Corsica Linea salienta que deve ser feita uma distinção entre os contratos de concessão de serviços (como os CSP), que dizem respeito à exploração de um serviço, e os contratos de concessão para a construção/ /modernização de infraestruturas, que dizem respeito à construção de infraestruturas e exigem investimentos avultados. No segundo caso, uma vez que a criação da infraestrutura é o próprio objeto do contrato, os investimentos realizados pelo concessionário devem ser descritos com precisão no contrato de concessão. O mesmo não acontece com os contratos de prestação de serviços, em que cabe ao concessionário decidir, sob a supervisão da entidade adjudicante, quais os investimentos necessários para garantir que os meios materiais necessários à correta prestação do serviço e à garantia da sua execução estão sempre disponíveis.

(568) A Corsica Linea salienta que, no caso em apreço, os candidatos tinham de prestar o serviço recorrendo aos seus próprios navios e têm de manter uma frota dedicada e de alto desempenho durante a execução dos CSP, respeitando simultaneamente os requisitos ambientais aplicáveis.

(569) A Corsica Linea descreve a evolução do quadro jurídico aplicável, em especial a Diretiva (UE) 2023/959 do Parlamento Europeu e do Conselho ([202]) e o Regulamento (UE) 2023/1805 do Parlamento Europeu e do Conselho ([203]).

(570) Segundo a Corsica Linea, a Diretiva (UE) 2023/959 prevê que o sistema de atribuição de quotas e as obrigações de devolução para as atividades de transporte marítimo sejam aplicáveis a 100 % das emissões dos navios, com base num calendário progressivo (40 % a partir de 2024 e 100 % a partir de 2026). Além disso, o Regulamento (UE) 2023/1805 prevê medidas para reduzir a intensidade das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos combustíveis utilizados pelo setor dos transportes (de 2 % em 2025 para 80 % até 2050).

(571) A Corsica Linea explica que a aplicação destas regras exige investimentos em navios menos poluentes, a fim de evitar uma tributação elevada. A Corsica Linea estima em 12 milhões de EUR o custo da adaptação destes navios às normas ambientais. Do mesmo modo, refere que realizou um investimento de 145 milhões de EUR num novo navio a gás natural liquefeito, que deverá ser entregue em 2026 e que poderá ser afetado aos CSP.

(572) Por último, a Corsica Linea observa que, na medida em que o montante da compensação está contratualmente limitado pelas contas de exploração provisórias apresentadas nas propostas e que têm plena força contratual (anexo 9 dos CSP), estas decisões de investimento não têm incidência no montante da compensação. Na sua opinião, é, portanto, necessário que os concessionários tenham visibilidade sobre as receitas geradas pela exploração dos serviços durante um período suficientemente longo.

5.2.3. *Os CSP não constituem um auxílio estatal ou, pelo menos, estão isentos de notificação ao abrigo da Decisão SIEG*

(573) A Corsica Linea considera que as medidas não constituem um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, uma vez que os quatro critérios Altmark, em especial o quarto, estão preenchidos. Em todo o caso, as medidas preenchem todos os critérios estabelecidos na Decisão SIEG e, por conseguinte, estavam isentas da obrigação de notificação à Comissão.

5.2.3.1. Os CSP cumprem o quarto critério Altmark

(574) Contrariamente à análise preliminar da Comissão na decisão de início do procedimento, a Corsica Linea considera que existia efetivamente uma verdadeira pressão concorrencial no procedimento de adjudicação dos CSP, que permitiu selecionar a proposta economicamente mais vantajosa para a coletividade.

([202]) Diretiva (UE) 2023/959 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de maio de 2023, que altera a Diretiva 2003/87/CE, relativa à criação de um sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na União, e a Decisão (UE) 2015/1814, relativa à criação e ao funcionamento de uma reserva de estabilização do mercado para o sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa da União (JO L 130 de 16.5.2023, p. 134, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj.

([203]) Regulamento (UE) 2023/1805 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de setembro de 2023, relativo à utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos transportes marítimos e que altera a Diretiva 2009/16/CE (JO L 234 de 22.9.2023, p. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

(575) *Em primeiro lugar*, a Corsica Linea salienta que nenhum operador marítimo francês ou estrangeiro, para além da Corsica Ferries, da Corsica Linea e da La Méridionale, manifestou qualquer interesse no mercado da Córsega, quer respondendo aos diferentes concursos ou consultas públicas lançados pela França, quer explorando rotas ao abrigo do regime de OSP.

(576) *Em segundo lugar*, a Corsica Linea salienta que, no que respeita ao CSP para a ligação marítima a Propriano, relativamente ao qual a Corsica Linea tinha demonstrado estar em concorrência com a La Méridionale, foi observada uma concorrência suficiente para que a autoridade regional selecionasse a proposta económica mais vantajosa. No que respeita aos outros lotes adjudicados à Corsica Linea (Bastia, L'Île-Rousse e Ajaccio), a inexistência de uma proposta concorrente não exclui por completo, em princípio, a existência de uma pressão concorrencial suficiente para considerar preenchido o quarto critério Altmark ([204]).

(577) *Em terceiro lugar*, segundo a Corsica Linea, existia uma pressão concorrencial significativa, uma vez que se sabia que três operadores eram suscetíveis de se candidatar aos procedimentos de adjudicação dos CSP (Corsica Linea, La Méridionale e Corsica Ferries).

(578) *Em quarto lugar*, o procedimento de negociação conduzido pelo OTC e pela CdC levou a uma redução substancial do montante da compensação pedida pela Corsica Linea entre as suas propostas inicial e final, para os lotes para os quais foi designada como adjudicatária, demonstrando assim a existência de um verdadeiro poder de negociação por parte das autoridades francesas.

(579) *Por último*, em todo o caso, embora apenas tenha sido recebida uma proposta final para alguns lotes, as autoridades francesas não eram obrigadas a aceitá-las se fossem consideradas demasiado dispendiosas.

5.2.3.2. De qualquer modo, os CSP estão em conformidade com a Decisão SIEG

(580) A Corsica Linea considera que as medidas em causa preenchem todos os critérios da Decisão SIEG, contrariamente ao alegado pela Comissão nos considerandos 395 a 398 da decisão de início do procedimento. Considera que i) a Decisão SIEG é aplicável ao caso em apreço; ii) determinadas rotas marítimas não excedem o limiar da isenção de notificação; e iii) os CSP cumprem todos os outros critérios da Decisão SIEG.

5.2.3.2.1. A Decisão SIEG aplica-se aos serviços combinados (mercadorias/passageiros)

(581) A Corsica Linea contesta a posição preliminar da Comissão segundo a qual a Decisão SIEG se aplica apenas ao transporte marítimo de passageiros, uma vez que a Decisão SIEG apenas fixa um limiar em termos de passageiros transportados.

(582) Segundo a Corsica Linea, a interpretação proposta pela Comissão é claramente contrária à redação do próprio texto e à sua finalidade, tal como esclarecida no considerando 24 da Decisão SIEG. Resulta do referido considerando que todos os transportes marítimos (incluindo o transporte de mercadorias) são abrangidos pelo âmbito de aplicação da Decisão SIEG. Se a interpretação da Comissão fosse aceite, nenhum serviço de transporte marítimo de mercadorias poderia beneficiar da Decisão SIEG, o que seria contrário ao princípio da igualdade de tratamento.

(583) A este respeito, a Corsica Linea salienta que a prática decisória da Comissão permite aplicar a Decisão SIEG aos serviços combinados cujo limiar de tráfego de passageiros previsto na Decisão SIEG não tenha sido ultrapassado ([205]).

(584) Além disso, a Corsica Linea considera que a referência, na Decisão SIEG, a um limiar único em termos de passageiros se justifica pelo simples facto de o tráfego de passageiros constituir, quando muito, um indicador global da importância económica de uma determinada rota. Na opinião da Corsica Linea, é difícil imaginar que volumes de mercadorias que não correspondam ao volume de tráfego de passageiros possam ser transportados na mesma rota.

([204]) Acórdão de 16 de setembro de 2013, Iliad, T-325/10, ECLI:EU:T:2013:472, n.os 240 a 254.

([205]) A Corsica Linea remete para a Decisão (UE) 2022/1328 da Comissão, de 30 de setembro de 2021, relativa às medidas SA.32014, SA.32015 e SA.32016 (2011/C) (ex-2011/NN) aplicadas pela Itália e pela Região do Lácio a favor da Laziomar e da sua adquirente CLN (JO L 200 de 29.7.2022, p. 154, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/1328/oj), n.os 484 e seguintes.

5.2.3.2.2. Todas as condições estabelecidas na Decisão SIEG estão preenchidas

(585) A Corsica Linea considera que os CSP estão em conformidade com o artigo 4.º da Decisão SIEG: salienta que, no caso em apreço, existe efetivamente uma atribuição que inclui todos os requisitos impostos por esse artigo, como a Comissão observa nos considerandos 275 e seguintes da decisão de início do procedimento ([206]).

(586) A Corsica Linea considera igualmente que os CSP estão em conformidade com os artigos 5.º e 6.º da Decisão SIEG, tendo em conta o facto de os métodos de cálculo da compensação e de verificação da inexistência de sobrecompensação estarem estabelecidos nos CSP, como observado pela Comissão na decisão de início do procedimento (considerandos 345 a 377).

(587) Por último, a Corsica Linea considera que os CSP preenchem as condições previstas no artigo 7.º da Decisão SIEG, na medida em que as autoridades francesas publicaram na plataforma TED (que enumera todos os contratos e concessões nos Estados-Membros que excedem os limiares que exigem a publicação a nível da UE) um anúncio de adjudicação de concessão relativo aos CSP, que contém todas as informações exigidas pelo artigo 7.º da Decisão SIEG ([207]).

5.3. **Observações da La Méridionale**

(588) A La Méridionale sustenta, em primeiro lugar, nas suas observações, que os CSP não constituem um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. Em qualquer caso, os CSP cumprem as condições da Decisão SIEG e estão isentos de qualquer notificação prévia à Comissão. No mínimo, os CSP estão em conformidade com o Enquadramento SIEG ([208]).

5.3.1. *Os CSP não constituem um auxílio estatal*

(589) A La Méridionale considera que os CSP não lhe concederam qualquer vantagem, uma vez que cumprem todos os critérios Altmark, incluindo o primeiro e o quarto critérios.

5.3.1.1. Os CSP cumprem o primeiro critério Altmark

(590) A La Méridionale considera que o âmbito dos CSP responde a uma necessidade de serviço público. Afirma que as autoridades francesas identificaram corretamente i) a procura de transporte de carga rolante por parte dos utilizadores e ii) uma deficiência do mercado. Por último, iii) considerou que a França tinha definido os CSP de forma proporcional à necessidade de serviço público.

5.3.1.1.1. A França identificou corretamente a procura dos utilizadores

(591) A La Méridionale considera que a França identificou corretamente a procura dos utilizadores de transporte marítimo de mercadorias e de passageiros. É o caso, concretamente, do transporte marítimo de carga rolante, sobre o qual a La Méridionale fez algumas observações.

(592) A La Méridionale afirma ter encomendado duas análises económicas à Deloitte (a seguir «**relatório da Deloitte**»), relativas, nomeadamente, i) à falta de substituibilidade entre os portos de Toulon e de Marselha no transporte marítimo de carga rolante. A La Méridionale sustenta que o relatório da Deloitte confirma as análises das autoridades francesas, segundo as quais a substituibilidade entre o porto de Marselha e o porto de Toulon é muito reduzida para o transporte de carga rolante.

(593) *Em primeiro lugar*, do ponto de vista qualitativo, os elementos de prova recolhidos mostram que os transportadores que pretendem minimizar os seus custos não consideram Toulon como alternativa a Marselha pelas seguintes razões:

— o porto de Marselha está estrategicamente localizado na foz do vale do Ródano, próximo das muitas bases logísticas espalhadas por todo o vale,

([206]) A este respeito, a Corsica Linea observa que o artigo 2.º dos CSP se refere expressamente à Decisão SIEG.
([207]) Anúncio de adjudicação da concessão de serviço, JO S 15/2023.
([208]) A La Méridionale precisa que as suas observações se aplicam apenas aos CSP que lhe foram atribuídos individualmente ou em conjunto com a Corsica Linea.

— oferece aos operadores uma rede multimodal e encontra-se no cruzamento entre dois grandes corredores europeus de transporte de mercadorias (o eixo mediterrânico e o eixo mar do Norte-Mediterrâneo),

— Marselha tem uma zona de influência que abrange todo o sudeste de França ([209]), ao passo que o porto de Toulon é muito mais local, compreendendo apenas três parques empresariais ([210]),

— as mercadorias perigosas não podem ser transportadas para Toulon porque são proibidas neste porto devido à sua proximidade de instalações militares.

(594) *Em segundo lugar*, de um ponto de vista quantitativo, a La Méridionale salienta que o relatório da Deloitte confirma a muito reduzida substituibilidade entre os portos de Marselha e de Toulon para o transporte de carga rolante. O relatório da Deloitte estimou que menos de 20 % dos transportadores escolheriam o porto de Toulon em vez do porto de Marselha no caso de um aumento de preços de 5-10 % em Marselha.

(595) Para chegar a esta conclusão, o relatório da Deloitte começou por utilizar duas bases de dados, a saber, i) a base de dados pública que enumera as áreas logísticas concentradas ([211]) e as áreas logísticas dispersas ([212]) em França em 2015 ([213]), e ii) uma base de dados disponibilizada pela La Méridionale que enumera os armazéns na França continental dos seus clientes de transportadores de carga rolante em 2021. Depois de ter localizado os diferentes armazéns a partir dessas bases de dados, o relatório da Deloitte determinou o custo total do transporte de mercadorias para a Córsega, utilizando uma tarifa marítima de 35 EUR/ML para os portos de Toulon e de Marselha e um custo rodoviário por quilómetro de 1,13 EUR ([214]).

(596) Segundo o relatório da Deloitte, os resultados mostram que, em caso de aumento de 10 % do preço de uma travessia a partir do porto de Marselha, continuaria a ser economicamente racional para a grande maioria dos transportadores continuar a utilizar este porto. Em média, apenas 4,7 % dos transportadores beneficiariam de uma mudança para o porto de Toulon. O relatório da Deloitte conclui que a estimativa de 80 % de procura cativa de carga rolante em Marselha foi conservadora.

([209]) O relatório da Deloitte refere-se a mapas do sítio Web Upply (empresa especializada no transporte rodoviário de mercadorias, nomeadamente por estrada), datados de 4 de julho de 2019 e disponíveis em: market-insights.upply.com/en/the-real-map-of-the--major-hinterlands-for-container-shipping (consultado em 18 de outubro de 2024), e da Agência de Planeamento Urbano de Marselha, no relatório *La Logistique en Région Sud Provence-Alpes Côte d'Azur — Diagnostic et enjeux* (janeiro de 2019), disponível em: https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (p. 16) (consultado em 18 de outubro de 2024).

([210]) A La Méridionale remete i) para o relatório da Agência de Planeamento Urbano de Marselha *La Logistique en Région Sud Provence-Alpes Côte d'Azur — Diagnostic et enjeux* (janeiro de 2019), disponível em: https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (consultado em 18 de outubro de 2024) e ii) a um estudo de 18 de junho de 2020 realizado por um consultor em nome da CCI do Var, no âmbito de uma missão de estudo dos fluxos de energia nos portos em torno da baía de Toulon e no seu interior, que indica que a zona de influência do porto de Toulon está limitada à zona entre as cidades de Bandol, Signes e Hyères (estudo disponível em: 0acf6059-3ee3-be1e-1214-59847ece5a39 (interreg-maritime.eu) (consultado em 18 de outubro de 2024). Segundo a La Méridionale, o número na página 5 do segundo estudo mostra claramente que a zona de influência do porto de Toulon inclui apenas os três principais parques empresariais próximos do porto, a saber: o parque empresarial de Signes, a plataforma empresarial de Toulon Oeste e o parque empresarial de Toulon Este.

([211]) Segundo o relatório da Deloitte, uma zona logística concentrada é uma zona logística em que os armazéns ou plataformas logísticas de mais de 5 000 m² que compõem essa área se encontram a menos de seis quilómetros de distância uns dos outros. Cada zona logística é constituída por, pelo menos, três armazéns ou plataformas logísticas com mais de 5 000 m².

([212]) Segundo o relatório da Deloitte, uma zona logística dispersa é uma zona logística em que os armazéns ou plataformas logísticas de mais de 5 000 m² que compõem essa área se encontram a mais de seis quilómetros de distância uns dos outros. Cada zona logística é constituída por, pelo menos, três armazéns ou plataformas logísticas com mais de 5 000 m².

([213]) Atlas dos armazéns e zonas logísticas em França em 2015, disponível em: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015 (consultado em 18 de outubro de 2024).

([214]) O relatório da Deloitte consulta dados da comissão nacional rodoviária para 2019, segundo os quais o custo anual de um camião de longo curso de 40 toneladas é de 1,13 EUR/km. Este custo inclui o custo do motorista, o custo da propriedade e do financiamento do veículo, o custo do combustível, dos pneus, da manutenção, das portagens e das vinhetas e os custos dos seguros e dos impostos de circulação.

5.3.1.1.2. A França analisou corretamente a deficiência do mercado

5.3.1.1.2.1. A oferta privada da Corsica Ferries na ausência dos CSP não é credível

(597) A La Méridionale considera que as autoridades francesas analisaram corretamente a deficiência do mercado que caracteriza a existência de uma necessidade de um serviço público de transporte marítimo entre a Córsega e o porto de Marselha.

(598) Sublinha, a este respeito, que a proposta da Corsica Ferries apresentada durante a consulta dos operadores não podia ser considerada credível, uma vez que a capacidade que a Corsica Ferries destacaria na ausência dos CSP era incompatível com a capacidade do porto de Toulon. Segundo o relatório da Deloitte, a capacidade declarada pela Corsica Ferries na ausência de um CSP ([215]) baseava-se numa taxa de ocupação de 539 % no porto de Toulon no período de 2023-2028 ([216]), ou seja, um volume de mercadorias mais de cinco vezes superior à capacidade atual do porto.

5.3.1.1.2.2. O lançamento da rota Toulon-L'Île-Rousse pela La Méridionale em 2024 ao abrigo do regime de OSP não põe em causa a existência de uma deficiência do mercado

(599) A La Méridionale declara ter aberto, a partir de 2024, uma nova rota entre Toulon e Livorno (Itália), com escala em L'Île-Rousse. No entanto, salienta que esta iniciativa não afeta de modo algum as conclusões das autoridades francesas quanto à existência de uma deficiência do mercado que justifique a celebração dos CSP.

(600) A La Méridionale reitera que, no âmbito do regime de OSP aplicável entre a Córsega e a França continental, é livre de oferecer novos serviços fora do âmbito dos CSP. A este respeito, salienta que a alteração da sua participação e gestão a partir de junho de 2023 levou-a a formular uma nova estratégia comercial, com abertura às rotas internacionais. A nova rota para Itália satisfaz diretamente este objetivo.

(601) *Em primeiro lugar*, a La Méridionale afirma que esta rota envolve apenas o transporte de passageiros e se destina principalmente aos turistas. Assim, não envolve o transporte de mercadorias nem de passageiros que viajam por razões médicas.

(602) *Em segundo lugar*, a La Méridionale afirma que as contas de exploração da rota Toulon-L'Île-Rousse e do navio Kalliste que lhe foi afetado são mantidas separadas das das rotas Marselha-Ajaccio e Marselha-Porto-Vecchio exploradas ao abrigo dos CSP, garantindo assim que não existe qualquer subvenção cruzada no que diz respeito aos encargos de depreciação e aos custos de exploração dos navios.

(603) A este respeito, a La Méridionale rejeita as críticas formuladas pela Corsica Ferries no considerando 216 da decisão de início do procedimento relativas à utilização do navio Kalliste pela Corsica Linea, que poderia ter impedido a La Méridionale de cumprir as obrigações que lhe incumbiam por força dos CSP.

(604) A La Méridionale explica que, embora o Kalliste tenha efetivamente sido utilizado pela Corsica Linea em julho e agosto de 2023, foi-o em resposta à situação excecional de incêndio num dos navios da Corsica Linea (Monte d'Oro), que o pôs fora de serviço durante vários meses, após o que a Corsica Linea perguntou expressamente à La Méridionale se podia fretar o Kalliste para explorar as suas rotas a título temporário.

(605) Além disso, a La Méridionale afirma que, embora, no anexo 2 dos CSP (programa de serviços), o Kalliste esteja efetivamente afetado ao Lote 3 (Marselha-Porto-Vecchio) e as contas de exploração provisórias (anexo 9 dos CSP) se baseiem nesse facto, é possível afetá-lo a outras rotas no âmbito do mecanismo de substituição de navios previsto no artigo 20.º dos CSP ou realizar uma rotação adicional decidida pelas autoridades francesas.

([215]) Segundo o relatório da Deloitte, a Corsica Ferries indicou que, na ausência de um CSP, aumentaria significativamente as suas atividades em Toulon, passando de 397 112 ML por ano, em média, durante o período de 2016-2019, para 2 675 288 ML por ano, em média, durante o período de 2023-2028, ou seja, um aumento de 574 % na sua oferta.

([216]) O relatório da Deloitte calcula esta taxa de ocupação com base na média anual de metros lineares transportados pela Corsica Ferries entre 2016 e 2019 (397 112 ML), que corresponde a uma taxa de ocupação atual de 80 % para o porto de Toulon, segundo a CCI do Var, e na média anual declarada pela Corsica Ferries entre 2023 e 2028 (2 675 288 ML), que corresponde a uma ocupação de 539 % do porto de Toulon.

5.3.1.1.3. As autoridades francesas definiram obrigações de serviço público proporcionadas

5.3.1.1.3.1. As obrigações de capacidade mínima de transporte de mercadorias são proporcionais à necessidade de serviço público identificada

(606) A La Méridionale contesta a posição preliminar da Comissão segundo a qual as capacidades mínimas de transporte de mercadorias foram definidas nos CSP de tal modo que o serviço público poderia, a qualquer momento, responder ao pico máximo da procura observado nos dados históricos.

(607) A La Méridionale explica que as autoridades francesas definiram a capacidade mínima necessária para o tráfego de mercadorias com base na média por travessia em julho de 2030, que é superior à média por travessia nos outros meses de 2030. Dadas as diferenças de tráfego em função do dia da semana e do mês, esta média mensal não permite dar sempre resposta ao pico máximo observado da procura. Segundo a La Méridionale, a média mensal em julho de 2030, bem como as outras médias mensais, incluem travessias em que a procura excede as capacidades mínimas selecionadas.

(608) A este respeito, a La Méridionale sublinha que a análise dos volumes de mercadoria dos navios em 2021 e 2022 nas rotas servidas pela La Méridionale demonstra que as capacidades mínimas previstas nos CSP para o transporte de mercadorias não são excessivas, uma vez que foram ultrapassadas numa parte significativa das travessias ([217]). As análises mensais e diárias mostram que as capacidades mínimas foram regularmente excedidas todos os meses do ano e todos os dias da semana em 2021 e 2022. Por conseguinte, as capacidades dos CSP não podem ser consideradas desproporcionadas.

(609) Por último, a La Méridionale explica que a fixação das capacidades mínimas no nível estimado para julho de 2030 é coerente com os constrangimentos que as empresas enfrentam na gestão da sua frota. Por conseguinte, não foi possível estabelecer capacidades mínimas numa base mensal ou mesmo anual, dadas as limitações económicas da gestão da frota e os períodos de depreciação dos navios. A La Méridionale explica que, tendo em conta o valor dos navios, é difícil para os operadores mudarem de navio durante a vigência do contrato, tanto do ponto de vista económico como operacional. Em contrapartida, as obrigações de serviço público estipuladas nos CSP permitem colocar em serviço navios aptos a prestar o serviço público durante todo o período de vigência dos CSP e gerir os picos máximos.

5.3.1.1.3.2. As obrigações de capacidade mínima para o número de motoristas transportados por travessia são proporcionais à necessidade de serviço público

(610) A La Méridionale argumenta que, contrariamente ao que alega a Corsica Ferries na sua denúncia, a capacidade mínima de transporte de motoristas prevista nos CSP não é desproporcionada.

(611) Com base nos dados apresentados pela La Méridionale, o relatório da Deloitte avaliou o número real de motoristas que acompanharam as suas mercadorias em navios da La Méridionale em 2021 e 2022. O relatório conclui que as capacidades mínimas definidas nos CSP para o número de motoristas não são excessivas, uma vez que já foram excedidas ou alcançadas numa parte significativa das travessias em 2021 e 2022 ([218]).

5.3.1.2. Os CSP cumprem o quarto critério Altmark

(612) *Em primeiro lugar*, segundo a La Méridionale, os critérios de adjudicação dos contratos não afetaram a capacidade de a França selecionar o candidato capaz de prestar o serviço ao menor custo para a coletividade. A La Méridionale considera que, nas rotas de Porto-Vecchio (Lote 3) e Propriano (Lote 4), a Corsica Linea e a La Méridionale apresentaram propostas concorrentes. Em ambos os casos, as autoridades francesas aceitaram a proposta mais baixa.

([217]) O relatório da Deloitte demonstra que, em 2021, quase um terço das travessias operadas pela La Méridionale entre Marselha e Ajaccio já ultrapassavam as capacidades mínimas de transporte de mercadorias previstas nos CSP. Em 2022, foi o caso de 40 % das travessias operadas pela La Méridionale entre Marselha e Ajaccio.

([218]) De acordo com o relatório da Deloitte, a capacidade mínima para motoristas de carga rolante prevista nos CSP foi alcançada ou ultrapassada em 40 % das travessias operadas pela La Méridionale em 2021 e 43 % em 2022 entre Marselha e Ajaccio.

(613) *Em segundo lugar*, a La Méridionale afirma que três companhias marítimas (Corsica Ferries, Corsica Linea e La Méridionale) responderam à consulta dos operadores e que, consequentemente, o número de candidatos (dois) era compatível com o número de respostas à consulta dos operadores. Além disso, o facto de nenhuma outra companhia marítima se candidatar tende a confirmar a falta de apetência do mercado por rotas de baixa rentabilidade, como as da Córsega.

5.3.2. *Os CSP são compatíveis com a Decisão SIEG*

5.3.2.1. A Decisão SIEG é aplicável aos CSP

(614) A La Méridionale contesta a posição preliminar da Comissão segundo a qual a Decisão SIEG só se aplica às rotas de transporte de passageiros, excluindo qualquer outro serviço de transporte marítimo (em especial o transporte de mercadorias). Considera, em primeiro lugar, que a Decisão SIEG não especifica que não é aplicável aos serviços combinados e que a Comissão não pode fazer esta interpretação restritiva; em segundo lugar, e em todo o caso, considera que tal interpretação está em conformidade com a prática decisória da Comissão ([219]).

5.3.2.2. Os CSP cumprem a Decisão SIEG

(615) A La Méridionale considera que os CSP cumprem o artigo 4.º da Decisão SIEG: salienta que, no caso em apreço, existe efetivamente uma atribuição que inclui todos os requisitos impostos por esse artigo, como a Comissão observa nos considerandos 275 e seguintes da decisão de início do procedimento ([220]). Salienta igualmente que a duração dos CSP é inferior a 10 anos, em conformidade com a Decisão SIEG.

(616) A La Méridionale considera igualmente que os CSP estão em conformidade com os artigos 5.º e 6.º da Decisão SIEG, tendo em conta o facto de os métodos de cálculo da compensação e de verificação da inexistência de sobrecompensação estarem estabelecidos nos CSP, como observado pela Comissão na decisão de início do procedimento (considerandos 345 a 377).

(617) Por último, a Corsica Linea considera que os CSP preenchem as condições previstas no artigo 7.º da Decisão SIEG, na medida em que as autoridades francesas publicaram todas as informações exigidas por este artigo.

5.3.3. *Os CSP são compatíveis com o Enquadramento SIEG*

(618) A La Méridionale considera que, em qualquer caso, as medidas são compatíveis com o Enquadramento SIEG. Apresentou observações sobre dois aspetos: a duração da atribuição e a conformidade dos CSP com a legislação da UE em matéria de concessões.

5.3.3.1. A duração dos CSP está em conformidade com o Enquadramento SIEG

(619) A La Méridionale considera que a duração de sete anos dos CSP é conforme com as normas estabelecidas pelo direito da UE. A La Méridionale considera que este prazo é razoável e justificado tendo em conta os investimentos realizados ou a realizar para o cumprimento dos CSP, nomeadamente no que diz respeito aos custos de depreciação dos navios mobilizados e aos custos relacionados com equipamentos suplementares ou com o cumprimento dos requisitos ambientais. A este respeito, remete para a prática decisória da Comissão em matéria de contratos de serviço público de transporte marítimo em Itália ([221]) e na Noruega ([222]), com vigências próximas ou superiores a 10 anos.

([219]) A La Méridionale remete para a Decisão (UE 2022/1328, n.os 484 e seguintes.

([220]) A este respeito, a La Méridionale observa que o artigo 2.º dos CSP se refere expressamente à Decisão SIEG.

([221]) Decisão (UE) 2022/448 da Comissão, de 17 de junho de 2021, relativa às medidas SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex-2011/NN) aplicadas pela Itália a favor da Siremar e da sua adquirente Società Navigazione Siciliana (JO L 97 de 24.3.2022, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/448/oj).

([222]) Ver nota de rodapé 141.

5.3.3.2. Os CSP cumprem a legislação da UE em matéria de contratos públicos

5.3.3.2.1. O tempo decorrido entre a data de adjudicação dos CSP e a data de início dos serviços não teve qualquer efeito de exclusão

(620) A La Méridionale considera que o curto período entre a data de adjudicação dos CSP e a data de início dos serviços não suscitava quaisquer dificuldades ao abrigo do direito da UE em matéria de concessões.

(621) *Em primeiro lugar*, considera que as circunstâncias são diferentes das mencionadas no acórdão SNCM II, que a Comissão refere na sua decisão de início do procedimento. Na verdade, segundo a La Méridionale, o anúncio de concurso público publicado no *Jornal Oficial da União Europeia* em 6 de maio de 2022 indicava aos potenciais candidatos que os serviços previstos nos CSP deviam ter início em 1 de janeiro de 2023. Por conseguinte, os potenciais candidatos foram informados com oito meses de antecedência da data de início dos serviços em causa. Além disso, a entrada em vigor dos CSP em 1 de janeiro de 2023 tinha sido igualmente anunciada aquando do lançamento da consulta dos operadores pelas autoridades francesas, em 22 de janeiro de 2022, a que a Corsica Ferries respondeu, ou seja, quase um ano antes.

(622) *Em segundo lugar*, a La Méridionale salienta que o regulamento do concurso, publicado em 6 de maio de 2022, anunciava que os candidatos tinham de apresentar as suas candidaturas e propostas até 25 de julho de 2022 e que as eventuais reuniões de negociação teriam início provisoriamente em agosto de 2022. Tendo em conta os prazos inalteráveis da negociação e adjudicação de contratos tão complexos como os CSP, todos os operadores económicos em causa foram informados desde o início de que um período de cerca de dois ou três meses, entre o outono de 2022 e 1 de janeiro de 2023, separaria a adjudicação dos CSP da sua entrada em vigor. Esse período seria suficiente para permitir a todos os operadores económicos interessados retirar a sua frota de serviço e reafetá-la.

(623) Neste contexto, a La Méridionale sustenta que as alegações da Corsica Ferries de que as reservas no domínio do transporte marítimo devem ser abertas com, pelo menos, seis meses de antecedência não têm fundamento. Afirma que, no transporte de mercadorias (que é o objetivo principal dos CSP), as reservas são efetuadas, na prática, com alguns dias de antecedência, ao passo que os serviços de transporte de passageiros tinham início previsto na época baixa, em que há menos tráfego (1 de janeiro).

(624) *Em terceiro lugar*, como sabiam, no termo do prazo de apresentação das propostas (25 de julho de 2022), que só a Corsica Linea e a La Méridionale se tinham candidatado, as autoridades francesas podiam, sem violar a Diretiva Concessões, decidir prorrogar a duração das negociações e encurtar o período entre a data de adjudicação dos CSP e a data da sua entrada em vigor. Uma vez que a Corsica Ferries não apresentou propostas para os CSP por razões relacionadas com a falta de clareza dos requisitos técnicos (e não devido ao curto período de tempo decorrido entre a adjudicação e a entrada em vigor), a duração efetiva da fase de negociação não podia constituir uma violação da Diretiva Concessões.

5.3.3.2.2. O âmbito de aplicação dos requisitos mínimos não incluía rotações reagendáveis e adicionais

(625) A La Méridionale reitera que os requisitos mínimos previstos no artigo 37.º da Diretiva Concessões estavam estabelecidos no artigo 2.º, n.º 4, do regulamento do concurso. Assim, segundo a La Méridionale, embora fosse necessário consultar o anexo 1 dos CSP para compreender o alcance exato de alguns desses requisitos mínimos, o anexo 1 não constituía, na sua totalidade, um requisito mínimo.

(626) Segundo a La Méridionale, esta conclusão permite tecer as seguintes constatações.

(627) No que respeita às rotações adicionais, a La Méridionale observa, em primeiro lugar, que estas não são mencionadas no artigo 2.º, n.º 4, do regulamento do concurso. Apenas são referidos os «horários» e as «frequências do serviço». Além disso, as rotações adicionais só são referidas, no anexo 1 dos CSP, como uma possibilidade, cuja concretização é deixada ao critério das autoridades francesas. Estas referências não contêm, portanto, nenhumas características relativas aos «horários» das rotações adicionais nem à sua «frequência» na aceção do requisito mínimo previsto no artigo 2.º, n.º 4, do regulamento do concurso.

(628) No que diz respeito às rotações reagendáveis, a La Méridionale observa que nem o artigo 2.º, n.º 4, do regulamento do concurso nem o anexo 1 as mencionam.

(629) Daqui resulta, segundo a La Méridionale, que as rotações reagendáveis e adicionais não faziam parte das características mínimas dos CSP.

5.3.3.2.3. As rotações reagendáveis e adicionais respeitam os princípios da igualdade de tratamento, da não discriminação e da transparência

(630) No que diz respeito às rotações reagendáveis, a La Méridionale salienta que não se trata de rotações adicionais que seriam acrescentadas ao número mínimo de rotações por ano. O único objetivo destas rotações é otimizar o tráfego de forma limitada e *ad hoc*. Antes de mais, a La Méridionale alega que estas rotações são deixadas ao critério das autoridades francesas, sob reserva do cumprimento do artigo 17.º dos CSP. Por último, a La Méridionale observa que uma rotação é adiada pelo comité técnico criado para o efeito, sendo reagendada para uma data que responda tanto às necessidades reais do serviço público como às limitações do operador.

(631) No que respeita às rotações adicionais, a La Méridionale alega que estas ficam também ao critério da entidade adjudicante, em caso de pico na procura de transporte marítimo de mercadorias que as rotações regulares não consigam absorver. Segundo a La Méridionale, trata-se de um instrumento flexível previsto nos CSP para permitir a adaptação do serviço público à procura real dos seus utilizadores durante um período de sete a oito anos. Além disso, o número de rotações adicionais é estritamente limitado e a sua aplicação e regida pelo artigo 18.º dos CSP, que se manteve inalterado no final do procedimento de adjudicação dos CSP.

(632) Não havia provas de que a Corsica Ferries pudesse supor que o operador tinha de ter permanentemente disponíveis navios de reserva suscetíveis de serem mobilizados a qualquer momento para efetuar rotações adicionais ou reagendáveis. A este respeito, a La Méridionale salienta que o anexo 1 dos CSP 2021-2022 (aos quais a Corsica Ferries se tinha candidatado) já previa este mecanismo de rotações adicionais, quase nos mesmos termos, para as rotas de Ajaccio, Bastia e L'Île-Rousse. No entanto, nos termos desses contratos, as rotações adicionais nunca foram realizadas nas condições alegadas pela Corsica Ferries (ou seja, solicitando simultaneamente vários navios). Por conseguinte, a Corsica Ferries devia saber que a existência de navios de reserva em regime de disponibilidade permanente não tinha qualquer sentido do ponto de vista económico ou operacional.

5.3.3.2.4. As propostas da La Méridionale respeitavam o regulamento do concurso

(633) *Em primeiro lugar*, a La Méridionale observa que, no que respeita às rotações reagendáveis e adicionais, as suas propostas finais não alteraram o anexo 1 nem os artigos 16.º e 17.º do projeto de CSP. O anexo 1 apresentado em apoio à proposta final da La Méridionale para o Lote n.º 1 limitou-se a sugerir onde poderiam ser realizadas rotações adicionais, com base no seu conhecimento das ligações marítimas.

(634) *Em segundo lugar*, no que respeita à capacidade de transporte dos navios (de passageiros e de mercadorias), a La Méridionale considera que a capacidade oferecida pelos navios que atribuiu aos diferentes lotes é compatível com a capacidade mínima de transporte de mercadorias e de passageiros. A La Méridionale sustenta igualmente que todos os seus navios cumprem o número mínimo de cabinas para PMR.

5.4. **Observações do grupo Stef**

(635) A Stef e as suas filiais (que, em conjunto, formam o Grupo Stef) desenvolvem atividades principalmente no domínio do transporte rodoviário de mercadorias com temperatura controlada, dos serviços logísticos de produtos frescos e frios e da embalagem industrial de produtos agroalimentares.

(636) Nas suas observações, o Grupo Stef explica que a Stef era a único acionista da La Méridionale entre 2009 e 31 de maio de 2023, altura em que a Stef vendeu a La Méridionale à CMA CGM. A Stef era, portanto, a único acionista da La Méridionale quando duas das medidas controvertidas foram concedidas pela França à La Méridionale.

(637) Nas suas observações, o Grupo Stef repete integralmente o conteúdo das observações apresentadas pela La Méridionale. O grupo Stef não apresenta quaisquer factos ou argumentos para além dos já apresentados pela La Méridionale. Por conseguinte, as observações do Grupo Stef devem ser entendidas como sendo idênticas às da La Méridionale, já apresentadas na secção 5.3.

6. COMENTÁRIOS DA FRANÇA SOBRE AS OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS

(638) As autoridades francesas formularam os seus comentários a respeito das observações da Corsica Ferries por cartas de 25 de junho e 11 de julho de 2024. Estes comentários dizem respeito à avaliação da existência de uma necessidade de serviço público e da conformidade com a Diretiva Concessões.

6.1. Comentários sobre a existência de uma necessidade de serviço público

6.1.1. *As consultas públicas não foram parciais*

(639) A título preliminar, as autoridades francesas afirmam que o método utilizado para definir a necessidade de serviço público respeitou os princípios do Regulamento Cabotagem ([223]) e a comunicação sobre a sua interpretação, de 2014 (a seguir «**comunicação sobre a interpretação do Regulamento Cabotagem**») ([224]). Acrescentam que foram igualmente tidos em conta os critérios do «teste SNCM» definidos pelo Tribunal Geral nos acórdãos SNCM I e SNCM II ([225]).

(640) Contrariamente ao que alega a Corsica Ferries (considerandos 399 a 403), as autoridades francesas observam que a consulta dos utilizadores não padeceu de qualquer parcialidade. As mesmas autoridades salientam que esta consulta foi amplamente publicitada junto do grande público. Salientam igualmente que os resultados da consulta demonstram, por exemplo, que os portos de Marselha e de Toulon são totalmente substituíveis entre si do ponto de vista dos passageiros (residentes e não residentes na Córsega), como sustenta a Corsica Ferries. Em todo o caso, sublinham que a consulta dos operadores foi um de vários métodos de identificação da procura dos utilizadores.

(641) Além disso, contrariamente às alegações da Corsica Ferries (considerandos 455 a 468), também não houve qualquer distorção metodológica na consulta dos operadores. A França salienta que esta consulta foi também amplamente divulgada e esteve aberta a todos os operadores interessados. As autoridades francesas afirmam que a resposta da Corsica Ferries foi analisada em pormenor para garantir a sua solidez e pertinência. Quanto à crítica da Corsica Ferries relativa à falta de definição de continuidade territorial, as autoridades francesas afirmam que o processo de concurso do operador continha um documento justificativo da organização reguladora do transporte marítimo de passageiros e de mercadorias, que reproduzia integralmente a legislação francesa sobre a continuidade territorial.

6.1.2. *A França identificou corretamente a procura qualitativa dos utilizadores*

6.1.2.1. A França identificou corretamente a procura qualitativa dos passageiros que viajam por razões médicas

(642) Em primeiro lugar, as autoridades francesas rejeitam o argumento da Corsica Ferries segundo o qual só existe uma necessidade de serviço público para os passageiros que viajam por razões médicas elegíveis para reembolso pelo seguro de saúde. Salientam que o relatório da Gecodia demonstra claramente que alguns passageiros que viajam por razões médicas utilizam especificamente o transporte marítimo e que existe uma ligação específica ao porto de Marselha.

(643) As autoridades francesas refutam igualmente o argumento da Corsica Ferries segundo o qual não existe qualquer restrição jurídica ou regulamentar que faça depender o reembolso das despesas de transporte da distância entre o porto de chegada e o estabelecimento de saúde. Salientam que o reembolso é efetuado com base na rota mais curta entre o porto de Marselha e o estabelecimento de saúde, em conformidade com o artigo R. 322-10-5 do CSS.

(644) Em todo o caso, as autoridades francesas sustentam que as condições de transporte terrestre dos passageiros que viajam por razões médicas não são as mesmas em Marselha e em Toulon. A França salienta que os passageiros que viajam por razões médicas são transportados para efeitos de hospitalização e consultas correspondentes, no mesmo dia em que o doente chega ao continente, envolvendo pessoas potencialmente frágeis com horários (consultas médicas) que têm de ser cumpridos. Por conseguinte, a adição de uma viagem suplementar de quase uma hora de Toulon para os locais de tratamento em Marselha — e os riscos associados aos engarrafamentos e aos atrasos dos comboios ou autocarros, bem como os custos significativos que tal poderia implicar (pernoitas em hotéis, tarifas de táxi) — poderia tornar a viagem ainda mais difícil para estes passageiros.

([223]) Artigo 4.º do Regulamento Cabotagem.

([224]) Comunicação da Comissão sobre a interpretação do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima) [COM(2014) 232 final de 22 de abril de 2014].

([225]) Acórdãos de 1 de março de 2017, SNCM I e SNCM II, *ibid*.

6.1.2.2. A França identificou corretamente a procura qualitativa de transporte de carga rolante

(645) *Em primeiro lugar*, as autoridades francesas sustentam que, ao afirmar que a Comissão baseou a sua apreciação da substituibilidade entre os portos de Marselha e de Toulon para o transporte de carga rolante apenas na saturação do porto de Toulon e nos resultados da consulta pública dos utilizadores, a Corsica Ferries restringe arbitrária e parcialmente a sua compreensão do método utilizado.

(646) Quanto ao ponto relativo à inexistência de um risco de saturação da capacidade no porto de Toulon em termos de carga rolante (considerandos 436 a 438), as autoridades francesas salientam, antes de mais, que a resposta da CCI do Var indica claramente que a capacidade no porto de Toulon é limitada. Nas suas observações, as autoridades francesas forneceram informações complementares sobre o grau de saturação neste porto. Entendem que, se apenas o tráfego diário registado nas rotas entre Marselha e Ajaccio/Bastia fosse transferido para o porto de Toulon, a procura excederia a capacidade do porto em 177 dias de 365 no ano de 2029 ([226]).

(647) Quanto ao ponto relativo à consulta dos utilizadores sobre o transporte de mercadorias e aos argumentos aduzidos pela Corsica Ferries a este respeito (considerandos 439 a 443), criticando, nomeadamente, a pertinência das informações obtidas a partir dessa consulta, as autoridades francesas reiteram que uma consulta dos utilizadores constitui um elemento de prova válido ao abrigo do Enquadramento SIEG.

(648) *Em segundo lugar*, as autoridades francesas observam, antes de mais, que a Corsica Ferries não contesta os custos rodoviários adicionais para os transportadores decorrentes da mudança de Marselha para Toulon (considerando 443) e que as análises apresentadas pela Corsica Ferries, pela Corsica Linea e pela La Méridionale confirmam que as bases logísticas se situam principalmente em Marselha e no vale do Ródano.

(649) As autoridades francesas apresentam igualmente uma avaliação quantitativa atualizada dos custos adicionais, utilizando a referência mais recente (dezembro de 2023) sobre os custos de produção calculados pela comissão nacional rodoviária («**CNR**»). Segundo as autoridades francesas, esta avaliação confirma a existência de um custo adicional de cerca de 40 % para uma viagem através do porto de Toulon e não do porto de Marselha para um transportador cujas bases logísticas se situem perto de Marselha.

(650) A França salienta igualmente que o estudo BRG 2 apresentado pela Corsica Ferries (ver considerando 443), que contém uma análise dos custos rodoviários adicionais, contém uma série de erros metodológicos. Em primeiro lugar, o estudo BRG 2 baseia-se numa referência de 12 ML, ao passo que um camião com semirreboque normal (trator + reboque) está próximo de 17 ML. Em segundo lugar, a tarifa marítima utilizada pelo estudo BRG 2 para Toulon é a tarifa sem impostos e custos de movimentação, e não a tarifa efetivamente paga. Por último, o estudo BRG 2 não tem em conta vários fatores que aumentam o custo rodoviário adicional. Por exemplo, o cálculo baseia-se numa distância rodoviária adicional de 60 km, quando a distância é superior a 70 km.

(651) *Em terceiro lugar*, no que respeita à apreciação do grau de substituibilidade da procura específica de carga rolante no porto de Marselha, as autoridades francesas sublinham, em resposta à Corsica Ferries (considerandos 444 a 445), que o relatório de outubro de 2020, a que a Corsica Ferries se refere, observou que a apreciação do âmbito geográfico do mercado do transporte de carga rolante que tinha sido realizada não excluía uma eventual constatação de substituibilidade parcial entre os portos continentais para o transporte de carga rolante, se fossem apresentados elementos de prova mais conclusivos nesse sentido, nomeadamente através de uma consulta pública mais alargada aos carregadores e transportadores. Ora, no caso em apreço, as autoridades francesas procederam a consultas públicas mais amplas, pelo que as conclusões do relatório de outubro de 2020 deixaram de ser pertinentes.

(652) *Por último*, as autoridades francesas refutam a afirmação da Corsica Ferries segundo a qual os portos de Marselha e de Toulon são perfeitamente substituíveis entre si do ponto de vista dos utilizadores no que respeita ao acolhimento de carga rolante acompanhada (considerando 449). Em primeiro lugar, as autoridades francesas observam que a Corsica Ferries não apresenta qualquer elemento de prova que justifique esta distinção. As autoridades francesas acrescentam que nenhum transportador, operador marítimo ou autoridade portuária mencionou esta diferença durante as consultas públicas.

([226]) O limiar de capacidade está estimado em 80 camiões por dia ao longo do ano, exceto em julho e agosto, em que o limiar de capacidade está estimado em 40 camiões por dia devido ao aumento do tráfego de passageiros e veículos ligeiros nos meses de verão.

6.1.3. *A França identificou corretamente a procura quantitativa dos utilizadores*

6.1.3.1. A França quantificou corretamente a procura dos passageiros que viajam por razões médicas

(653) Contrariamente ao que alega a Corsica Ferries (considerandos 428 a 431), as autoridades francesas observam que uma quota marítima de 10 % no transporte por razões médicas entre a Córsega e o continente constitui uma hipótese conservadora.

6.1.3.2. A França quantificou corretamente a procura de transporte de carga rolante e de carga inerte

(654) Segundo a França, a Corsica Ferries alega que uma taxa de crescimento única de 2,3 % ao ano para todas as rotas abrangidas pelos CSP resulta de uma sobrestimação da procura de transporte de mercadorias e, portanto, de motoristas ligados ao transporte de carga rolante (considerandos 453 a 454). As autoridades francesas respondem que a procura prevista de transporte de mercadorias se baseia em dados históricos (2010-2019). Estes dados são suficientemente amplos para ter em conta períodos de declínio e períodos mais dinâmicos na economia da Córsega.

(655) As autoridades francesas observam que, entre 2010 e 2019, a Córsega atravessou dois períodos de crescimento (2010-2012; 2016-2018) e dois períodos de estagnação (2013-2015; 2019), e que os fluxos de mercadorias refletem estas variações. As autoridades francesas indicam igualmente que a referência utilizada é um aumento global do tráfego de mercadorias entre a Córsega e a França continental. Por último, as autoridades francesas observam que os dados da Direção Regional do Ambiente, do Ordenamento do Território e da Habitação demonstram um aumento do tráfego em todos os portos entre 2000 e 2019, com flutuações compatíveis com o crescimento económico. As autoridades francesas concluem, assim, que as conclusões retiradas pela Corsica Ferries são infundadas e que a procura prevista de transporte de mercadorias é prudente e conservadora.

6.1.4. *A França identificou corretamente a deficiência do mercado*

(656) Contrariamente ao que alega a Corsica Ferries (considerandos 455 a 468), as autoridades francesas sublinham que foi adotada uma abordagem prospetiva, com uma apreciação contrafactual da oferta privada na ausência de um contrato de serviço público entre a Córsega e Marselha.

(657) Além disso, com base em observações recentes sobre o tráfego no Mediterrâneo, as autoridades francesas observam que o porto de Marselha tem poucas possibilidades de atrair passageiros, sobretudo de/para os portos secundários da Córsega. Por exemplo, estima-se que, até 2030, o tráfego de carga rolante (não substituível em Marselha) seja de cerca de 170 000 ML para Marselha-Bastia, 120 000 ML para Marselha-Ajaccio e menos de 50 000 ML para os portos secundários, ou seja, um volume muito inferior ao tráfego registado nas rotas exploradas no mercado livre ou ao abrigo do regime de OSP nas outras ilhas do Mediterrâneo Ocidental. De um modo mais geral, segundo as autoridades francesas, não existe uma rota diária no mercado aberto ou ao abrigo do regime de OSP com uma base tão pequena de passageiros e mercadorias.

6.1.5. *A França optou por um instrumento de intervenção pública que é necessário e proporcional à necessidade de serviço público*

(658) Para demonstrar que a capacidade mínima incluída nos CSP para o transporte de mercadorias não é sobrestimada, as autoridades francesas remetem para as suas observações acerca da decisão de início do procedimento (considerandos 358 a 361).

(659) Além disso, as autoridades francesas salientam que os dados relativos ao tráfego de 2023 mostram que a capacidade mínima de transporte de motoristas é regularmente inferior ao número de motoristas efetivamente transportados para o seguinte número de travessias:

— Ajaccio-Marselha: 199 travessias,

— Bastia-Marselha: 84 travessias,

— L'Île-Rousse-Marselha: 176 travessias,

— Porto-Vecchio-Marselha: 170 travessias,

— Propriano-Marselha: 118 travessias.

(660) Por último, as autoridades francesas salientam que as travessias adicionais não se destinam a absorver o tráfego geral, mas picos irregulares.

6.2. **Observações sobre a conformidade com o direito da UE em matéria de contratos públicos**

6.2.1. *A duração dos CSP cumpre o disposto na Diretiva Concessões*

(661) Contrariamente ao que alega a Corsica Ferries (considerando 535), a França explica que a duração dos CSP foi fixada, em conformidade com a Diretiva Concessões, tendo em conta os investimentos realizados pelos futuros adjudicatários, designadamente nos navios necessários para a exploração do serviço de transporte marítimo. Estes custos incluem o custo de capital quando o adjudicatário é proprietário dos seus navios, ou os encargos de locação financeira quando o adjudicatário aluga os navios. Assim, as autoridades francesas consideram que a duração se justifica à luz de objetivos concorrenciais, uma vez que um prazo mais curto dissuadiria os operadores de apresentarem propostas. As autoridades francesas consideram igualmente que esta duração satisfaz os objetivos de adaptabilidade, devido à obrigação de adaptar os navios às normas, nomeadamente no que diz respeito às regras relativas às emissões de gases com efeito de estufa.

(662) Relativamente ao argumento da Corsica Ferries sobre a falta de rentabilidade dos investimentos para a entidade adjudicante no termo da concessão (considerandos 536 e 537), a França considera que essa alegação não corresponde à realidade das concessões no setor do transporte de passageiros e de mercadorias, uma vez que a exploração dos navios não se insere na lógica dos bens de retorno e, por conseguinte, não tem qualquer ligação com a duração dos CSP.

(663) No que respeita às alegações da Corsica Ferries de que a compensação não tem em conta o valor residual dos navios no termo dos contratos (considerando 538), a França entende que a compensação concedida aos adjudicatários não deve ter em conta esse valor, uma vez que os navios são ativos próprios dos adjudicatários e não bens que revertam gratuitamente e em plena propriedade à CdC ou ao OTC. A França explica que, em conformidade com o artigo 34.º dos CSP, os custos de investimento associados aos navios são estabelecidos com base na frota destacada pelo adjudicatário para explorar as rotas abrangidas pelo CSP. O objetivo de estes investimentos serem compensados pelo OTC é a cobertura dos custos incorridos pelo adjudicatário — deduzidos quaisquer subsídios e qualquer financiamento público para esses investimentos — correspondentes aos encargos de depreciação e/ou locação financeira e/ou ao custo do fretamento do navio afeto ao serviço.

(664) Além disso, a Corsica Ferries contesta a pertinência dos exemplos de concessões com duração superior a cinco anos apresentados pelas autoridades francesas, designadamente o do serviço costeiro norueguês (considerando 539). Em resposta, a França esclarece que o exemplo é plenamente pertinente, uma vez que o Órgão de Fiscalização da EFTA validou uma concessão de sete anos para o período de 2012-2019 e prorrogou-a por 10 anos para o período de 2021-2030. Esta prorrogação foi justificada pela vida útil dos navios, que excede largamente os 10 anos.

(665) As autoridades francesas recordam ainda que a Corsica Ferries já havia recorrido, em junho de 2022, ao Tribunal Administrativo de Bastia contra a duração dos CSP, no âmbito de uma providência cautelar pré-contratual, alegando desproporção devido à falta de investimentos previstos para os adjudicatários. O Tribunal de Bastia negou provimento ao recurso, tendo a decisão sido confirmada pelo Conselho de Estado, que não admitiu o recurso interposto.

(666) Por último, no que respeita às especificações técnicas a cumprir (capacidade dos navios, número de passageiros e número de cabinas para PMR), a França explica que todas as companhias que exploraram serviços para a Córsega entre 2015 e 2022 dispunham de navios compatíveis com as especificações técnicas estabelecidas nos CSP. Concretamente, a Corsica Ferries é uma das principais companhias marítimas europeias que exploram navios de grande capacidade (navios ro-pax). A sua capacidade global, em passageiros ou mercadoria, é próxima ou superior à das suas homólogas nas rotas da Córsega (por exemplo, Moby Lines, Corsica Linea e La Méridionale).

6.2.2. *As objeções relativas ao âmbito de aplicação dos requisitos mínimos são infundadas*

(667) As autoridades francesas sublinham que é essencial estabelecer uma distinção clara entre o artigo 2.º, n.º 4, do regulamento de concurso, que contém uma lista exaustiva e imutável de características mínimas, e o anexo 1 dos CSP, que serve de referência técnica global, especificando as capacidades mínimas sem as descrever como características mínimas. O anexo 1 descreve elementos técnicos cuja natureza depende da sua inclusão no artigo 2.º, n.º 4, do regulamento do concurso: se um elemento for mencionado nesse artigo e depois especificado no anexo 1, a França explica que se trata então de um requisito mínimo.

(668) Além disso, a França observa que, no contexto dos CSP 2019-2020, o Tribunal Administrativo de Bastia analisou apenas os requisitos que poderiam estar relacionados com as características mínimas: «Estes requisitos técnicos, que dizem respeito à capacidade de carga dos navios, figuram entre os requisitos contratuais mínimos enumerados no artigo 2.º, n.º 4, do regulamento do concurso» (19 de março de 2019, n.º 1900289). Segundo a França, este raciocínio foi confirmado pelo Conselho de Estado num acórdão de 24 de junho de 2019: «[O] anexo técnico relativo aos serviços que figura no anexo 1 do projeto de contrato, que impõe, para cada travessia, pelo menos quarenta tomadas elétricas para veículos frigoríficos, devia ser considerado, tendo em conta o disposto no artigo 4.º, n.º 1, do regulamento do concurso, como parte dos documentos do concurso e, por conseguinte, como explicando as características mínimas previstas. Ao decidir deste modo, o juiz competente em matéria de providências cautelares não cometeu qualquer erro de direito.» Contrariamente às alegações da Corsica Ferries, o Conselho de Estado não considerou, segundo a França, que o anexo 1 constituía, na íntegra, requisitos mínimos.

(669) Do mesmo modo, as autoridades francesas reiteram que o anexo 1 dos CSP não foi alterado, pelo que nem as características mínimas nem as capacidades mínimas foram mal interpretadas. As propostas respeitavam, assim, essas características e capacidades mínimas.

(670) No que diz respeito à clareza dos requisitos mínimos, as autoridades francesas remetem para o despacho do Tribunal Administrativo de Bastia, de 20 de julho de 2022 (considerando 274), que conclui que as informações sobre as rotações reagendáveis e adicionais eram suficientes para «permitir aos candidatos avaliar o alcance das obrigações dos adjudicatários e apresentar uma proposta» ([227]).

7. **APRECIAÇÃO DAS MEDIDAS**

7.1. **Existência de um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE**

(671) Nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, são incompatíveis com o mercado interno, na medida em que afetem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções.

7.1.1. *Existência de uma empresa*

(672) Segundo jurisprudência constante ([228]), a Comissão deve, em primeiro lugar, determinar se os prestadores de serviços são empresas na aceção do artigo 107.º, n.º 1, TFUE. O conceito de empresa abrange qualquer entidade que exerça uma atividade económica, independentemente do seu estatuto jurídico e modo de financiamento. Qualquer atividade consistente na oferta de bens ou serviços num determinado mercado constitui uma atividade económica ([229]).

(673) Os CSP consistem na prestação de serviços de transporte marítimo de mercadorias e de passageiros entre a Córsega e a França continental, em contrapartida de uma compensação paga aos beneficiários desses CSP (Corsica Linea e La Méridionale). A Córsega Linea e a La Méridionale exercem, portanto, atividades económicas. Por conseguinte, são empresas na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

([227]) O tribunal administrativo observou, nomeadamente, que o dossiê do concurso incluía documentos informativos sobre as ligações marítimas entre a Córsega e o continente, como os relatórios anuais dos adjudicatários relativos aos anos de 2017, 2018 e 2019, que continham uma análise da qualidade dos serviços.

([228]) Acórdão de 18 de junho de 1998 Comissão/Itália, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, e acórdão de 23 de abril de 1991, Höfner e Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, n.º 21.

([229]) Acórdão de 16 de junho de 1987, Comissão/Itália, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, n.º 7; acórdão de 18 de junho de 1998, Comissão/Itália, C-35/96, *ibid.*, n.º 36.

7.1.2. *Imputabilidade das medidas ao Estado e presença de recursos estatais*

7.1.2.1. Imputabilidade das medidas ao Estado

(674) Resulta de jurisprudência constante que as medidas tomadas por entidades infra-estatais dos Estados-Membros, qualquer que seja o seu estatuto jurídico e a sua designação, caem, da mesma forma que as medidas tomadas pelo poder central, no âmbito de aplicação do artigo 107.º, n.º 1, TFUE, se estiverem preenchidas as condições dessa disposição ([230]).

(675) A Comissão observa, no caso em apreço, que o OTC, ou seja, a autoridade que concedeu as medidas em análise, é uma autoridade administrativa inteiramente adstrita à CdC, que é, ela própria, uma entidade infraestatal (considerando 82). O OTC, cujo presidente é membro da CdC (considerando 82), está sujeito à supervisão da CdC no exercício das suas atividades (considerando 83). A CdC nomeia igualmente o diretor do OTC, e as decisões do OTC (incluindo as decisões orçamentais) são tomadas por um comité administrativo composto por representantes dos departamentos de Corse-du-Sud e Haute-Corse e, principalmente, por representantes eleitos da Assembleia da Córsega (considerando 82). A adjudicação dos CSP foi, ela própria, objeto de um voto de aprovação pela Assembleia da Córsega (considerando 280).

(676) As medidas em causa são, por conseguinte, imputáveis ao Estado.

7.1.2.2. Presença de recursos estatais

(677) É jurisprudência constante que os recursos dos órgãos de poder local e regional devem ser considerados recursos estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE ([231]).

(678) Como referido no considerando 84, os CSP são financiados através de uma subvenção de continuidade territorial paga pelo governo nacional à CdC, que a transfere para o OTC por lei. Por conseguinte, os CSP são financiados pelos recursos da CdC, que é uma entidade infraestatal.

(679) Por conseguinte, a Comissão considera que o financiamento dos CSP implica a presença de recursos estatais.

7.1.3. *Existência de uma vantagem*

(680) A fim de apreciar se uma medida estatal constitui um auxílio a uma empresa, é necessário determinar se a empresa em causa beneficia de uma vantagem económica que lhe evite suportar custos que normalmente onerariam os seus recursos financeiros próprios ou se a empresa beneficia de uma vantagem de que não teria beneficiado em condições normais do mercado ([232]).

(681) Por serem concedidas a título de delegação de serviço público, as medidas em análise constituem uma vantagem para o beneficiário, a menos que essa compensação cumpra cumulativamente os quatro critérios Altmark ([233]).

(682) Tendo em conta o que precede, a Comissão examinará se os CSP cumprem todos os critérios Altmark.

7.1.3.1. Critérios Altmark

(683) No acórdão Altmark, o Tribunal declarou que as compensações de serviço público não conferem uma vantagem seletiva e não constituem um auxílio na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, quando estiverem preenchidos quatro critérios cumulativos:

— a empresa beneficiária deve efetivamente ser incumbida do cumprimento de obrigações de serviço público e essas obrigações devem estar claramente definidas (critério 1);

— os parâmetros com base nos quais será calculada a compensação devem ser previamente estabelecidos de forma objetiva e transparente (critério 2);

([230]) Acórdão de 12 de maio de 2011, Région Nord-Pas-de-Calais, Processos apensos T-267/08 e T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, n.º 108.
([231]) *Ibid.*, n.º 109.
([232]) Acórdão de 14 de fevereiro de 1990, França/Comissão, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, n.os 44 e 45.
([233]) Acórdão de 24 de julho de 2003, Altmark Trans GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415,, n.os 87 a 93.

— a compensação não pode ultrapassar o que é necessário para cobrir total ou parcialmente os custos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, tendo em conta as receitas obtidas, assim como um lucro razoável pela execução destas obrigações (critério 3);

— quando a escolha da empresa a encarregar do cumprimento de obrigações de serviço público não seja efetuada através de um processo de concurso público, o nível da compensação necessária foi determinado com base numa análise dos custos que uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada em meios de transporte para poder satisfazer as exigências de serviço público requeridas, teria suportado para cumprir estas obrigações, tendo em conta as respetivas receitas assim como um lucro razoável relativo à execução destas obrigações (critério 4).

7.1.3.2. Conformidade com o quarto critério Altmark

7.1.3.2.1. Prestador selecionado num procedimento de adjudicação de contratos para a seleção do candidato capaz de prestar esses serviços ao menor custo para a coletividade

(684) Um processo de concurso público só exclui a existência de auxílios estatais se permitir a seleção de um concorrente capaz de prestar os serviços em causa ao menor custo para a coletividade.

(685) A Comunicação da Comissão relativa à aplicação das regras em matéria de auxílios estatais da UE à compensação concedida pela prestação de serviços de interesse económico geral («**comunicação SIEG**») ([234]) estabelece os critérios para avaliar se o quarto critério Altmark foi cumprido.

(686) O ponto 66 da comunicação SIEG estabelece que, no que se refere às características do procedimento de concurso, um diálogo concorrencial ou um procedimento por negociação com publicação de anúncio de concurso conferem um amplo poder discricionário às entidades adjudicantes e podem restringir a participação de operadores interessados. Por conseguinte, só em casos excecionais podem ser considerados suficientes para respeitar o quarto critério Altmark.

(687) A Comissão observa que, no caso em apreço, a França concedeu as medidas em causa através de um procedimento por negociação (considerandos 277 e 278). Assim, não se pode, em princípio, considerar que esse procedimento assegure o menor custo para a coletividade ao abrigo da comunicação SIEG.

(688) Além disso, nada permite considerar que, neste caso, o procedimento de adjudicação dos CSP constitua uma exceção a esse pressuposto.

(689) Em primeiro lugar, o procedimento insere-se no contexto das ligações marítimas com a Córsega, onde nunca existiu uma situação de livre concorrência, devido às limitações impostas pelo regime das OSP e à existência histórica de sucessivos CSP (considerandos 60 e 61). Este enquadramento tende, portanto, a restringir a oferta comercial e a concorrência nas ligações marítimas para a Córsega e não é suscetível de garantir um serviço ao menor custo para a coletividade.

(690) Em segundo lugar, como salienta a Corsica Ferries (considerando 518), os critérios de adjudicação do contrato relativos à compensação financeira foram ponderados em apenas 20 %, ao passo que os critérios relativos ao valor técnico das propostas foram ponderados em 60 % (considerando 271). A Comissão observa que estes critérios técnicos não foram definidos de modo a permitir uma concorrência efetiva que minimizasse a vantagem de que beneficiam os adjudicatários, uma vez que esses critérios mediam principalmente a capacidade e a qualidade dos candidatos em termos de cumprimento das obrigações de serviço público atribuídas (horários, adaptação da frota às necessidades dos utilizadores, qualidade dos serviços prestados aos utilizadores profissionais e privados, etc.), em vez de incentivar uma concorrência efetiva que minimizasse o montante da compensação.

([234]) JO C 8 de 11.1.2012, p. 4.

(691) Além disso, a Comissão observa que o procedimento de adjudicação dos CSP não conduziu a uma concorrência aberta e efetiva suficiente, dado o reduzido número de candidatos para cada lote (considerando 276). Os argumentos da Corsica Linea e da La Méridionale segundo os quais existia uma pressão concorrencial significativa porque «era do conhecimento comum» que três operadores (Corsica Linea, La Méridionale e Corsica Ferries) podiam candidatar-se (considerandos 577 e 614) são puramente especulativos e, além disso, não se concretizaram, uma vez que a Corsica Ferries não se candidatou ao procedimento de adjudicação dos CSP. Do mesmo modo, o facto de o número de candidatos (Corsica Linea e La Méridionale) corresponder ao número de operadores que participaram na consulta dos operadores não é, por si só, suscetível de demonstrar a existência de uma concorrência aberta e efetiva suficiente (considerando 613). Além disso, a sua própria observação de que nenhum operador para além destes três manifestou interesse no mercado da Córsega (considerando 575) revela o baixo nível de concorrência gerado pelo procedimento de adjudicação dos CSP, facto reconhecido pela La Méridionale (considerando 613). Além disso, apesar do seu interesse, a Corsica Ferries não apresentou uma proposta que pudesse ter contribuído para aumentar a pressão concorrencial durante o procedimento de adjudicação dos CSP (considerando 273). Assim, os argumentos da Corsica Linea segundo os quais i) o processo de negociação reduziu o montante da compensação financeira inicialmente proposta pelos candidatos (considerando 578) e ii) as autoridades francesas não estavam obrigadas a aceitar as propostas desses candidatos (considerando 579) não são, por si só, suscetíveis de demonstrar que o OTC obteve serviços de transporte marítimo ao menor custo para a coletividade.

(692) Por último, no caso dos procedimentos em que é apresentada uma única proposta, esta não pode ser considerada suficiente para garantir o menor custo para a coletividade ([235]). No caso em apreço, todos os CSP, com exceção dos relativos aos às ligações a Propriano e a Porto-Vecchio (que apenas receberam duas candidaturas), receberam apenas uma candidatura. A Corsica Linea não explica, neste contexto, por que razão a inexistência de uma proposta concorrente para três dos lotes não permite excluir a existência de pressões suficientes no caso em apreço (considerando 576). Do mesmo modo, nos Lotes 3 (Porto-Vecchio) e 4 (Propriano), o facto de as autoridades francesas terem aceitado a proposta mais baixa em ambos os casos não demonstra que a proposta selecionada era a que representava o menor custo para a coletividade.

(693) Resulta destas considerações que o procedimento de adjudicação dos CSP não garantiu à coletividade que os serviços em causa foram contratados ao menor custo.

7.1.3.2.2. Compensação determinada com base nos custos em que uma empresa média, bem gerida e equipada de forma adequada incorreria para cumprir as obrigações de serviço público atribuídas

(694) A Comissão salienta que o quarto critério estabelecido no acórdão Altmark, baseado na análise dos custos em relação a uma empresa média, bem gerida e equipada de forma adequada, deve ser utilizado quando a empresa encarregada da execução das obrigações de serviço público não é escolhida no âmbito de um processo de concurso público.

(695) As autoridades francesas não apresentaram quaisquer elementos de prova ou informações suscetíveis de demonstrar que a compensação paga ao abrigo dos CSP foi determinada com base nos custos que uma empresa média, bem gerida e equipada de forma adequada suportaria para cumprir as obrigações de serviço público que lhe foram atribuídas. As partes interessadas não apresentaram quaisquer observações sobre este ponto.

(696) Note-se igualmente que os CSP não fazem qualquer referência aos custos que seriam suportados por uma empresa média, bem gerida e equipada de forma adequada para cumprir as obrigações de serviço público que lhe foram atribuídas. Pelo contrário, resulta dos elementos do dossiê que a compensação só foi determinada no termo do procedimento de adjudicação dos CSP, na sequência de negociações entre os beneficiários dos CSP e o OTC, sem que, no decurso dessas negociações, fosse feita qualquer referência aos custos que seriam suportados por uma empresa média, bem gerida e equipada de forma adequada para cumprir as obrigações de serviço público que lhe foram atribuídas para determinar esse montante de compensação.

([235]) Comunicação SIEG, n.º 68.

(697) Na ausência de qualquer elemento de prova apresentado pela França, a Comissão só pode concluir que a compensação paga ao abrigo dos CSP não foi determinada com base nos custos que uma empresa média, bem gerida e equipada de forma adequada suportaria para cumprir as obrigações de serviço público que lhe foram atribuídas.

(698) Consequentemente, os CSP não cumprem o quarto critério Altmark.

7.1.3.3. Conclusão sobre a existência de uma vantagem

(699) Tendo em conta o que precede, a Comissão conclui que os CSP conferiram aos seus beneficiários uma vantagem económica que estes não teriam obtido em condições normais de mercado.

7.1.4. *Seletividade dos CSP*

(700) Uma vez detetada pela Comissão a presença de uma vantagem, decorrente direta ou indiretamente de uma dada medida, compete-lhe demonstrar que essa vantagem beneficia especificamente uma ou várias empresas.

(701) A exigência de seletividade diverge consoante a medida em causa seja considerada como um regime geral de auxílios ou como um auxílio individual. Neste último caso, a identificação da vantagem económica permite, em princípio, presumir a sua seletividade ([236]).

(702) No caso em apreço, os CSP foram todos concedidos no âmbito de contratos bilaterais celebrados com cada um dos beneficiários.

(703) Estes CSP são, por conseguinte, medidas individuais, pelo que se deve presumir que são seletivos a favor desses beneficiários.

7.1.5. *Obstáculo às trocas comerciais entre Estados-Membros e distorção da concorrência intra-UE criados pelos CSP*

(704) Os auxílios que visam libertar uma empresa dos custos que devia normalmente suportar no âmbito da sua gestão corrente ou das suas atividades normais, falseiam em princípio as condições de concorrência ([237]). Com efeito, já foi decidido que qualquer concessão de auxílios a uma empresa que exerce as suas atividades no mercado comunitário é suscetível de falsear a concorrência e de afetar as trocas comerciais entre Estados-Membros.

(705) O transporte marítimo no interior de um Estado-Membro (cabotagem marítima) está aberto a todos os operadores comunitários desde 1 de janeiro de 1993 ([238]). Desde essa data, os auxílios concedidos a uma empresa de transporte de passageiros e/ou mercadorias no interior de um Estado-Membro são, portanto, suscetíveis de constituir um entrave às trocas comerciais entre Estados-Membros. No caso em apreço, os CSP concedem uma compensação pela prestação de serviços de transporte marítimo de mercadorias e de passageiros no âmbito das ligações marítimas com destino à Córsega. Esta compensação é, portanto, suscetível de afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros, nomeadamente porque a Córsega tem ligações com a Itália.

(706) Importa recordar que a Corsica Linea e a La Méridionale operam em rotas entre a França continental e a Córsega, em concorrência direta com operadores como a Corsica Ferries, mas também, potencialmente, com qualquer empresa marítima que ofereça, ou seja suscetível de oferecer, serviços de transporte marítimo de/para a Córsega (considerando 45). Esta observação é ainda mais pertinente tendo em conta o volume significativo de tráfego de passageiros entre a Córsega e a França e Itália continentais (considerando 56). A Comissão observa, assim, que as medidas são suscetíveis de reforçar a posição da Corsica Linea e da La Méridionale em relação às empresas de transporte marítimo concorrentes na União Europeia e, ao fazê-lo, podem falsear a concorrência.

(707) Por conseguinte, as medidas são suscetíveis de falsear a concorrência no mercado interno e de afetar as trocas comerciais entre Estados-Membros.

([236]) Acórdão de 4 de junho de 2015, MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, n.º 60.
([237]) Ver acórdão de 19 de setembro de 2000, Alemanha/Comissão, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, n.º 30 e jurisprudência referida.
([238]) Ver o Regulamento Cabotagem.

7.1.6. *Conclusão sobre a existência de um auxílio estatal*

(708) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que as compensações concedidas aos operadores no âmbito dos CSP constituem auxílios estatais nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

7.2. **Legalidade das medidas**

(709) Em conformidade com o artigo 108, n.º 3, do TFUE, o artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2015/1589 ([239]) estabelece que «[s]alvo disposição em contrário dos regulamentos adotados nos termos do artigo 109.º do TFUE ou de outras disposições pertinentes do mesmo, a Comissão deve ser notificada a tempo pelo Estado-Membro em causa de todos os projetos de concessão de novos auxílios». O artigo 3.º do mesmo regulamento estabelece ainda que «[o]s auxílios a notificar nos termos do artigo 2.º, n.º 1, não serão executados antes de a Comissão ter tomado, ou de se poder considerar que tomou, uma decisão que os autorize».

(710) A Comissão observa que, embora tenham notificado, em 27 de dezembro de 2022, os seus planos de celebração de CSP para o período compreendido entre 1 de janeiro de 2023 e 31 de dezembro de 2030, as autoridades francesas aplicaram, no entanto, os CSP em 1 de janeiro de 2023, sem que a Comissão tenha adotado, ou sem que se pudesse presumir que tivesse adotado, uma decisão que os autorizasse. Por conseguinte, as medidas em causa violam, em princípio, o artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2015/1589.

(711) A Comissão observa que, nos termos da Decisão SIEG, os Estados-Membros podem ser isentos, em certos casos, da obrigação de notificação prevista no artigo 108.º, n.º 3, do TFUE.

(712) A este respeito, há que examinar se os CSP estão abrangidos pelo âmbito de aplicação da Decisão SIEG para determinar se as medidas estão isentas da obrigação de notificação prevista no artigo 108.º, n.º 3, do TFUE.

(713) A Comissão recorda, antes de mais, que, segundo jurisprudência constante, enquanto exceção à regra geral da obrigação de notificação, as disposições de um regulamento ou de uma decisão de isenção de notificação, bem como as condições nele previstas, devem ser interpretadas de modo estrito ([240]).

(714) O âmbito de aplicação da Decisão SIEG é definido no seu artigo 2.º. O artigo 2.º, alínea d), prevê que os auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público para as ligações marítimas a ilhas não estão isentos da obrigação de notificação se o tráfego médio anual nessas rotas exceder 300 000 passageiros durante os dois exercícios precedentes ao da atribuição do SIEG.

(715) O artigo 2.º, alínea d), da Decisão SIEG refere-se apenas ao transporte marítimo de passageiros e não faz qualquer referência ao transporte marítimo de mercadorias. Tendo em conta o princípio da interpretação estrita que rege a aplicação de uma decisão de isenção de notificação (considerando 713), a Comissão considera que, na ausência de qualquer referência explícita ao transporte marítimo de mercadorias, a compensação paga por SIEG relativos ao transporte marítimo de mercadorias ou a serviços combinados (passageiros/mercadorias) não pode ser abrangida pela Decisão SIEG ([241]).

(716) Uma vez que os CSP dizem respeito a serviços combinados, a compensação concedida aos beneficiários dos CSP não é abrangida pelo âmbito de aplicação da Decisão SIEG.

(717) As observações das partes interessadas sobre este ponto não afetam esta conclusão.

([239]) Regulamento (UE) 2015/1589 do Conselho, de 13 de julho de 2015, que estabelece as regras de execução do artigo 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (JO L 248 de 24.9.2015, p. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

([240]) Acórdão de 21 de julho de 2016, Dilly's Wellnesshotel, C-493/14, ECLI:EU:C:2016:577, n.os 37 e 38; acórdão de 5 de março de 2019, Eesti Pagar AS, C-349/17, ECLI:EU:C:2019:172, n.º 60.

([241]) Para uma interpretação por analogia, ver o acórdão de 19 de outubro de 2023, Sad Trasporto Locale, C-186/22, EU:C:2023:795, n.os 23-29, no que se refere ao âmbito de aplicação de um regulamento que isenta de notificação os auxílios estatais concedidos sob a forma de compensação de serviço público por serviços de transporte terrestre.

(718) Antes de mais, contrariamente ao que afirma a Corsica Linea (considerando 582), a exclusão do transporte marítimo de mercadorias do âmbito de aplicação da Decisão SIEG não é contrária nem ao texto da Decisão SIEG nem à sua finalidade, tal como interpretada pelo considerando 24 da referida decisão. Com efeito, nenhum dos artigos da Decisão SIEG menciona o transporte marítimo de mercadorias. O considerando 24 limita-se a especificar as regras aplicáveis aos auxílios estatais concedidos para o financiamento dos SIEG nos setores dos transportes aéreos e marítimos, esclarecendo simplesmente que a Decisão SIEG determina as condições em que esses auxílios podem ser isentos da obrigação de notificação prevista no artigo 108.º, n.º 3, do TFUE, na ausência de uma regra setorial a esse respeito. No entanto, o artigo 2.º, alínea d), que define o âmbito de aplicação da Decisão SIEG, não abrange o transporte marítimo de mercadorias. Além disso, a Corsica Linea não justifica a razão pela qual a exclusão do transporte marítimo de mercadorias da Decisão SIEG seria contrária ao princípio da igualdade de tratamento.

(719) Ademais, o argumento segundo o qual a referência apenas a um limiar de passageiros se justifica pelo facto de o tráfego de passageiros ser um indicador global da importância económica de uma determinada rota (considerando 584) não demonstra que a Decisão SIEG abrange expressamente o transporte marítimo de mercadorias. Pelo contrário, a Comissão observa que o principal objetivo dos CSP é o transporte de mercadorias, limitando-se o transporte de passageiros ao transporte de passageiros que viajam por razões médicas e motoristas (com exceção da rota Marselha-Propriano), cujos volumes são limitados.

(720) Por último, a observação de que a prática decisória da Comissão sugere que a Decisão SIEG se aplica aos serviços combinados é irrelevante (considerando 583), uma vez que é jurisprudência constante que a Comissão não está vinculada pela sua prática decisória ([242]).

(721) Por conseguinte, a Decisão SIEG não se aplica no caso em apreço. Daqui resulta que as medidas foram executadas ilegalmente pelas autoridades francesas, em violação do artigo 3.º do Regulamento (UE) 2015/1589 e do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE.

7.3. **Compatibilidade das medidas**

7.3.1. *Aplicabilidade do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE, e do Enquadramento SIEG*

(722) Quando uma compensação de serviço público constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, essa compensação está sujeita ao disposto nos artigos 106.º, 107.º e 108.º do TFUE.

(723) A apreciação da compatibilidade dos auxílios estatais concedidos para SIEG com o mercado interno tem a sua base jurídica no artigo 106.º, n.º 2, do TFUE. No caso em apreço, o auxílio de Estado em causa diz respeito à concessão de uma compensação em contrapartida pelo cumprimento de obrigações de serviço público no âmbito de um SIEG. Há, pois, que analisar a compatibilidade do auxílio com o artigo 106.º, n.º 2, do TFUE e, mais concretamente, com as regras específicas relativas à aplicação desse artigo.

(724) No caso em apreço, as regras específicas relativas à aplicação do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE constam do Enquadramento SIEG. Nos termos do ponto 11 do Enquadramento SIEG, «os auxílios estatais que não são abrangidos pelo âmbito de aplicação da [Decisão SIEG] podem ser declarados compatíveis nos termos do artigo 106.º, n.º 2, do Tratado se forem necessários para a gestão dos serviços de interesse económico geral em causa e não afetarem o desenvolvimento do comércio de uma maneira que contrarie os interesses da União. Para atingir esse equilíbrio, devem ser preenchidas as condições estabelecidas nas secções 2.2 a 2.10 [do Enquadramento SIEG]».

(725) A Comissão observa que as autoridades francesas também notificaram os CSP com base no Enquadramento SIEG.

(726) As secções que se seguem apresentam, então, a análise da Comissão sobre a compatibilidade das medidas em causa com as condições estabelecidas no Enquadramento SIEG, tendo em conta que as medidas não são abrangidas pelo âmbito de aplicação da Decisão SIEG (considerando 721).

([242]) Acórdão de 20 de setembro de 2011, Regione autonoma della Sardegna/Comissão, T-394/08, ECLI:EU:T:2011:493, n.º 190.

(727) Importa igualmente salientar que, em conformidade com o ponto 8 do Enquadramento SIEG, os princípios enunciados no próprio documento são aplicáveis às compensações de serviço público no domínio dos transportes marítimos, sem prejuízo de disposições específicas mais rigorosas da legislação setorial da União. No domínio dos transportes marítimos, o Regulamento Cabotagem, tal como interpretado pela comunicação sobre a interpretação do Regulamento Cabotagem, estabelece as condições em que um Estado-Membro pode celebrar contratos de serviço público com companhias de navegação que realizem serviços regulares de ou para ilhas e, em contrapartida, pagar compensações financeiras aos armadores. Por conseguinte, a Comissão analisará a compatibilidade das medidas com o Enquadramento SIEG, sem prejuízo das disposições específicas estabelecidas no Regulamento Cabotagem.

7.3.2. *Existência de um verdadeiro serviço de interesse económico geral*

(728) De acordo com o ponto 12 do Enquadramento SIEG, os auxílios devem ser concedidos a verdadeiros serviços de interesse económico geral, corretamente definidos, na aceção do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE. O ónus da prova relativo à correta definição do âmbito do serviço público incumbe ao Estado-Membro ([243]), no pressuposto de que a avaliação da Comissão se limita a controlar a existência de um erro manifesto de apreciação, tal como indicado no ponto 13 do Enquadramento SIEG.

(729) O ponto 13 do Enquadramento SIEG salienta que os Estados-Membros não podem impor obrigações específicas de serviço público a serviços cuja prestação esteja já assegurada ou possa ser assegurada, de forma satisfatória e em condições, como o preço, características objetivas de qualidade, continuidade e acesso ao serviço, que se coadunem com o interesse público, tal como definido pelo Estado, por empresas que operem em condições normais de mercado.

(730) O ponto 14 do Enquadramento SIEG realça que os Estados-Membros devem demonstrar que ponderaram de forma adequada as necessidades do serviço público, através de uma consulta pública ou de outros instrumentos úteis, a fim de ter em conta os interesses dos utilizadores e prestadores.

(731) Como referido no considerando 727, o Regulamento Cabotagem autoriza um Estado-Membro a celebrar contratos de serviço público para serviços regulares de ou para ilhas, mediante compensação financeira. Um contrato de serviço público ao abrigo do Regulamento Cabotagem é entendido como um contrato celebrado para prestar serviços de transporte adequados. Pode abranger, nomeadamente:

— normas de continuidade, regularidade, capacidade e qualidade,

— serviços de transporte complementares,

— serviços de transportes a preços e condições determinados, nomeadamente para determinadas categorias de passageiros ou para determinadas rotas, e

— adaptações dos serviços às necessidades efetivas.

(732) Os dois acórdãos de 1 de março de 2017 proferidos pelo Tribunal Geral nos processos T-366/13 (a seguir «acórdão SNCM I») ([244]) e T-454/13 (a seguir «acórdão SNCM II») ([245]) clarificaram as obrigações que incumbem aos Estados-Membros no que respeita à definição do âmbito de um serviço público e à forma que a intervenção pública deve assumir para assegurar a prestação desse serviço. O Tribunal Geral confirmou, nomeadamente, que o âmbito de aplicação de um contrato de serviço público deve responder a uma necessidade de serviço público i) caracterizada pela procura dos utilizadores para a totalidade ou uma parte dos serviços, ii) não satisfeita pelos operadores do mercado sem que as autoridades públicas imponham uma obrigação nesse sentido, e iii) tendo o Estado-Membro de privilegiar, para satisfazer essa necessidade, a abordagem menos restritiva das liberdades essenciais ao bom funcionamento do mercado interno ([246]).

([243]) Acórdão de 15 de novembro de 2018, Stichting Woonlinie e o./Comissão, T-202/10 RENV II e T-203/10 RENV II, ECLI:EU:T:2018:795, n.os 79-83.
([244]) Acórdão de 1 de março de 2017, SNCM I, *ibid*.
([245]) Acórdão de 1 de março de 2017, SNCM II, *ibid*.
([246]) Acórdão de 1 de março de 2017, SNCM II, n.º 134.

(733) No caso em apreço, há que apreciar se o âmbito de aplicação dos CSP preenche as condições estabelecidas no Enquadramento SIEG e no Regulamento Cabotagem, tal como interpretados pela comunicação sobre a interpretação do Regulamento Cabotagem. Por conseguinte, a Comissão examinará se os CSP satisfazem uma necessidade de serviço público e se são a abordagem menos restritiva das liberdades essenciais ao bom funcionamento do mercado interno.

7.3.2.1. Caracterização de uma necessidade de serviço público

(734) Como declarado pelo Tribunal Geral no acórdão SNCM II, a caracterização de uma necessidade de serviço público em relação à cabotagem marítima só pode resultar da demonstração de uma procura dos utilizadores para um determinado serviço que não é satisfeita pelo mercado. Segundo o Tribunal Geral, uma necessidade de serviço público pode ser avaliada, nomeadamente, através de estudos de mercado, consultas públicas ou concursos de projetos ([247]).

(735) Estas condições correspondem, no essencial, às impostas pelos pontos 14 (os Estados-Membros devem ter devidamente em conta os interesses dos utilizadores, através de uma consulta pública ou de outros instrumentos úteis) e 13 (os Estados-Membros devem certificar-se de que existe uma deficiência do mercado) do Enquadramento SIEG.

(736) Daqui resulta, antes de mais, que, se não houver *procura dos utilizadores* para a totalidade ou uma parte dos serviços, não pode existir necessidade de serviço público. A este respeito, o ponto 14 do Enquadramento SIEG prevê que os interesses dos utilizadores devem ser devidamente tidos em conta através de consultas públicas ou de outros instrumentos úteis. A identificação da procura dos utilizadores, tanto em termos qualitativos como quantitativos, é necessária para definir o quadro para a análise das deficiências do mercado. A definição de uma necessidade de serviço público consiste em comparar a procura dos utilizadores com a oferta comercial que os operadores proporiam na ausência da obrigação de serviço público prevista por um Estado-Membro.

(737) Do mesmo modo, na ausência de uma *deficiência do mercado*, não pode haver necessidade de serviço público. A análise da deficiência do mercado divide-se em duas fases. Em primeiro lugar, há que examinar os serviços que o mercado ofereceria na ausência da obrigação de serviço público prevista. A este respeito, o ponto 14 do Enquadramento SIEG prevê que os interesses dos prestadores devem ser devidamente tidos em conta através de consultas públicas ou de outros instrumentos úteis. Em seguida, há que examinar se essa oferta seria suficiente para satisfazer a procura dos utilizadores.

(738) Como salienta acertadamente a Corsica Ferries (considerandos 455 e 456), a identificação da oferta no mercado não se limita à identificada *ex ante* no mercado, devendo ser avaliada de forma dinâmica, mediante a avaliação da oferta futura no mercado. Por outras palavras, ao analisar uma deficiência do mercado, os Estados-Membros são obrigados a verificar se a oferta existente *e* potencial (ou seja, a oferta que um operador poderia proporcionar, de forma credível e num prazo razoável, na ausência da obrigação de serviço público prevista) não seria suficiente para satisfazer a procura dos utilizadores identificada.

(739) No entanto, contrariamente ao que afirma a Corsica Ferries (considerando 457), a Comissão não está obrigada a proceder a um exame aprofundado da análise do Estado-Membro quanto à existência de uma deficiência do mercado. Como referido no considerando 728, o exame da Comissão limita-se a verificar a existência de um erro manifesto de apreciação.

(740) No caso em apreço, as autoridades francesas questionaram a necessidade de manter os contratos de serviço público no âmbito das ligações marítimas para a Córsega. Concluíram que estes deveriam ser mantidos tendo em conta as necessidades de serviço público que tinham identificado. As subsecções que se seguem apresentam a análise da Comissão sobre cada uma das necessidades de serviço público identificadas pela França.

7.3.2.1.1. Necessidade de transporte marítimo de passageiros residentes e não residentes na Córsega entre Marselha e Propriano

(741) No contexto desta subsecção, a Comissão examinará se a necessidade de transporte marítimo de passageiros residentes e não residentes na Córsega na rota Marselha-Propriano satisfaz i) a procura desses utilizadores, devidamente demonstrada pela França, ii) que não poderia ser satisfeita por uma oferta privada.

([247]) Acórdão de 1 de março de 2017, SNCM II, n.º 135.

7.3.2.1.1.1. Existência de procura dos utilizadores

7.3.2.1.1.1.1. Procura qualitativa

(1) Quanto aos instrumentos úteis utilizados para determinar a procura qualitativa

(742) A Comissão observa que as autoridades francesas identificaram por vários meios a procura de passageiros nas ligações marítimas para a Córsega, inclusive na rota Marselha-Propriano.

(743) Em primeiro lugar, as autoridades francesas organizaram várias consultas públicas para recolher informações sobre a procura destes passageiros.

(744) Uma consulta inicial, a consulta dos utilizadores (considerando 93), convidou todos os passageiros a responderem a um questionário geral sobre a utilização dos serviços de transporte marítimo entre o porto de Marselha e os portos da Córsega. Este questionário era acompanhado de vários documentos que informavam os utilizadores sobre i) as principais características das ligações marítimas para a Córsega, ii) as medidas tomadas pelas autoridades francesas para demonstrar a existência de uma necessidade de serviço público e iii) a apresentação das diferentes categorias de utilizadores inicialmente identificadas pela França (considerando 95). A Comissão considera que todas estas informações permitiram aos utilizadores compreender o contexto em que se dava a consulta. Além disso, a consulta dos utilizadores esteve aberta por um período de um mês, ou seja, um período de tempo razoável. Esta consulta e os respetivos documentos informativos estavam acessíveis ao público em geral no sítio Web da CdC e foram divulgados na imprensa local e regional (considerandos 94, 95 e 366), a fim de assegurar a mais ampla divulgação possível ao público.

(745) O questionário continha cerca de 20 perguntas, destinadas a avaliar as necessidades dos utilizadores de cada ligação marítima entre o porto de Marselha e os portos da Córsega, incluindo a ligação Marselha-Propriano. Resulta dos pormenores das perguntas, expostas na secção 3.4.2.1.1.1.1, que estas permitiram às autoridades francesas recolher informações, para cada rota entre a Córsega e a França continental (incluindo a rota Marselha--Propriano), sobre as necessidades dos passageiros em termos de horários de partida e de chegada, tipos de viagem (automóvel e cabina), frequências dos serviços marítimos e tarifas aplicadas (considerando 105). Além disso, o questionário incluía várias perguntas relativas à substituibilidade entre si (do ponto de vista dos utilizadores) dos portos continentais (considerando 106) e entre os transportes aéreos e os marítimos (considerando 107).

(746) De um modo geral, as perguntas propunham várias respostas possíveis. Várias perguntas permitiram, inclusive, aos inquiridos dar respostas diferentes às sugeridas. Em geral, as autoridades francesas aceitaram qualquer contribuição em texto livre (considerando 109). Por conseguinte, o questionário era suficientemente aberto para permitir a formulação de vários pontos de vista. As respostas sugeridas eram claras, plausíveis e variadas. A observação da Corsica Ferries de que o questionário era demasiado restritivo (considerando 401) deve ser rejeitada.

(747) Na decisão de início do procedimento ([248]), a Comissão questionou a possível distorção metodológica causada pelo facto de o questionário se destinar principalmente aos utilizadores das rotas marítimas entre o porto de Marselha e a Córsega. No entanto, após uma análise aprofundada, a Comissão observa que o questionário não apresentava tal parcialidade, uma vez que várias perguntas questionavam os utilizadores sobre a substituibilidade entre o porto de Marselha e os outros portos continentais para as suas viagens de/para a Córsega (considerando 106). Assim, as autoridades francesas estavam em condições de verificar i) se os utilizadores comparavam as travessias disponíveis em Marselha, em termos de frequência e de finalidade, com as disponíveis em Toulon e Nice; ii) a possibilidade de os utilizadores mudarem para Toulon e Nice em caso de aumento hipotético das tarifas de transporte marítimo em Marselha; e iii) se os utilizadores já tinham utilizado os portos de Toulon e/ou de Nice para viajar de/para a Córsega e por que razão. Consequentemente, as autoridades francesas estavam em condições de compreender o grau de substituibilidade entre si dos portos continentais e, em especial, entre o porto de Marselha e os portos de Toulon e de Nice.

(748) A observação da Corsica Ferries sobre a redação das perguntas (considerando 400) deve, por isso, ser rejeitada. Contrariamente às suas alegações, as perguntas relativas aos portos continentais que não o de Marselha não se destinavam apenas a explicar a escolha do porto de Marselha pelos inquiridos em detrimento dos outros portos. Questionavam também os utilizadores sobre as razões para utilizar os portos de Toulon e/ou de Nice em vez do porto de Marselha.

([248]) Decisão de início do procedimento, considerando 283.

(749) Importa igualmente recordar que, historicamente, só as rotas entre o porto de Marselha e os portos da Córsega foram objeto de contratos de serviço público (considerando 69). Por conseguinte, a França podia questionar legitimamente, no caso em apreço, a necessidade de manter contratos de serviço público entre Marselha e os portos da Córsega, procurando identificar as necessidades atuais dos utilizadores dessas rotas, e se outros serviços (aéreos ou marítimos a partir de outros portos continentais) podiam satisfazer as suas necessidades em condições equivalentes às das rotas marítimas entre Marselha e a Córsega. A Corsica Ferries não explica de que forma a realização de questionários específicos para os utilizadores que utilizam as rotas entre Toulon e a Córsega, ou entre Nice e a Córsega, poderia ter conduzido a conclusões diferentes das retiradas pelas autoridades francesas.

(750) Por último, a Comissão observa que a consulta dos utilizadores suscitou numerosas respostas (quase 1 000) ([249]), fornecendo assim às autoridades francesas uma amostra significativa de observações diretas dos utilizadores. Por conseguinte, a Corsica Ferries não pode alegar que o número de respostas recebidas foi insuficiente (considerando 402), tendo em conta o número total de passageiros que viajam por via marítima entre a Córsega e a França continental. A Corsica Ferries não fornece qualquer informação sobre o número mínimo que deveria ser necessário para utilizar os dados da consulta dos utilizadores. Por exemplo, é comummente aceite que uma amostra de cerca de 1 000 pessoas é suficiente para compilar um inquérito com uma margem de erro baixa para toda a França, que tem uma população superior a 67 milhões de habitantes ([250]). Em todo o caso, a consulta dos utilizadores foi um dos vários instrumentos utilizados pelas autoridades francesas para determinar a procura qualitativa dos passageiros.

(751) Quanto ao facto, referido pela Corsica Ferries, de a Corsica Linea ter tentado influenciar as respostas aos questionários convidando os seus trabalhadores a assinalar as respostas que contribuiriam para assegurar a manutenção do contrato de serviço público (considerando 403), a Comissão observa que se trata de uma acusação particularmente grave relativa a um ato que, nos termos do direito nacional, pode ser objeto de um processo administrativo e/ou penal. Este tipo de alegações deve, por conseguinte, ser acompanhado de elementos de prova claros, concretos e sólidos. Ora, a Corsica Ferries não apresenta tais elementos de prova nas suas observações. Embora apresente uma mensagem de correio eletrónico de um trabalhador da Corsica Linea, essa mensagem limitava-se a partilhar uma hiperligação da Internet para a consulta dos utilizadores. A mensagem de correio eletrónico não mencionava a posição hierárquica do trabalhador, os destinatários nem a existência de anexos, pelo que a Comissão não pode apreciar o seu alcance efetivo.

(752) Uma segunda consulta, a consulta dos portos, também convidava as autoridades portuárias a apresentarem as suas observações sobre as ligações marítimas para a Córsega, com o objetivo de informar as autoridades francesas, nomeadamente sobre o nível de concorrência nos serviços de transporte marítimo e a capacidade dos portos (considerandos 116 a 119). Como indicado no considerando 96, esta consulta esteve aberta durante um mês, ou seja, um período de tempo razoável. O questionário apresentado às autoridades portuárias estava suficientemente estruturado de modo a permitir às autoridades francesas obterem uma visão completa e pormenorizada do funcionamento dos portos em causa. Permitia informar as autoridades francesas não só sobre a procura dos utilizadores (através de elementos como a zona de influência do porto, as instalações à disposição dos utilizadores do transporte marítimo, a acessibilidade do porto, etc.), mas também sobre a oferta no mercado que poderia ser oferecida de forma credível na ausência de um contrato de serviço público (através de uma descrição completa dos serviços e das capacidades disponíveis para as companhias de navegação nos portos). As autoridades francesas receberam contribuições dos portos de Marselha, Toulon e Nice (considerando 120), bem como dos portos da Córsega através da CCI da Córsega (considerando 124).

(753) As autoridades francesas procederam, assim, a consultas públicas que lhes permitiram ter em conta os interesses dos utilizadores.

(754) As autoridades francesas encarregaram igualmente um consultor económico independente, a Gecodia, de realizar um estudo complementar da procura dos utilizadores, paralelamente às consultas públicas, a fim de complementar estas últimas (considerando 90). O relatório da Gecodia contém as conclusões deste estudo. A Comissão observa que, nos termos do ponto 14 do Enquadramento SIEG, um estudo realizado por um consultor económico independente sobre a procura de um determinado serviço pelos utilizadores pode constituir um instrumento útil para ter em conta os interesses dos utilizadores do serviço em questão, sobretudo quando esse estudo é realizado para além de uma consulta pública.

([249]) 300 respostas diziam respeito, concretamente, à rota Marselha-Propriano.

([250]) https://www.vie-publique.fr/questions-reponses/269387-les-sondages-dopinion-foire-aux-questions-faq (consultado em 18 de outubro de 2024).

(755) Estes elementos demonstram que a França se baseou em vários instrumentos, que a Comissão considera adequados, na aceção do ponto 14 do Enquadramento SIEG, para ter em conta os interesses dos utilizadores dos serviços em causa.

(2) Quanto às conclusões da França sobre a procura qualitativa dos utilizadores entre Marselha e Propriano

(756) A Comissão examinará, por sua vez, as conclusões das autoridades francesas sobre i) a falta de substituibilidade entre o transporte marítimo e o transporte aéreo do ponto de vista dos passageiros; ii) a distinção entre passageiros residentes e não residentes na Córsega; iii) a substituibilidade geográfica do porto de Marselha com Toulon e Nice; e iv) a substituibilidade geográfica do porto de Propriano com os outros portos da Córsega.

a) Quanto à falta de substituibilidade entre o transporte marítimo e o transporte aéreo

(757) A Comissão observa que as autoridades francesas consideraram que a procura dos utilizadores por transportes marítimos entre o continente e a Córsega não podia ser satisfeita em condições equivalentes pelo transporte aéreo, independentemente da rota marítima em causa. A França excluiu a substituibilidade entre o transporte aéreo e o transporte marítimo com base em vários fatores, resumidos nos considerandos 127 a 131.

(758) Entre esses fatores, a Comissão observa, nomeadamente, que os resultados da consulta dos utilizadores tendem a demonstrar que essa substituibilidade está excluída, uma vez que a grande maioria dos inquiridos fez poucas ou nenhumas comparações entre o transporte aéreo e o transporte marítimo, concretamente para a rota Marselha--Propriano. A Comissão observa igualmente que uma elevada percentagem de passageiros viaja com o seu automóvel no caso das ligações marítimas para a Córsega, facto confirmado pela Corsica Ferries nas suas observações (considerando 420). O relatório da Gecodia mostra igualmente que as limitações do tempo de viagem e as frequências de transporte contribuem para esta falta de substituibilidade, na medida em que os tempos de viagem diferem consideravelmente entre os dois modos de transporte (1 hora de avião e 6-12 horas de barco) e que existem muito mais voos do que travessias marítimas.

(759) Com base nestes elementos de prova, a Comissão considera que tal análise não se afigura manifestamente incorreta. Além disso, nenhuma das partes interessadas se pronunciou sobre este ponto. As autoridades francesas podiam, portanto, excluir a substituibilidade entre o transporte aéreo e o transporte marítimo no âmbito dos serviços para a Córsega sem cometer um erro manifesto de apreciação.

b) Quanto à distinção entre passageiros residentes e não residentes

(760) A Comissão observa que, com base no relatório da Gecodia, a França considera que existem duas categorias de passageiros que viajam entre a Córsega e o continente, com procura distinta, a saber, os passageiros residentes, por um lado, e os passageiros não residentes, por outro (considerandos 132 a 135).

(761) A França explica que esta distinção decorre da existência de uma tarifa especial para os residentes na Córsega, imposta pela CdC e igualmente aplicada pelas companhias de navegação. A distinção resulta também dos comportamentos diferenciados das duas categorias de utilizadores quanto à utilização dos serviços de transporte marítimo (os passageiros residentes viajam mais regularmente ao longo do ano e privilegiam as travessias noturnas) e quanto à sua escolha de porto de partida/chegada à França continental (os passageiros residentes não consideram Marselha e Nice substituíveis entre si, ao contrário dos não residentes).

(762) Na decisão de início do procedimento, a Comissão considerou, a título preliminar, que esta distinção não parecia viciada por erro manifesto de apreciação. No entanto, após análise aprofundada dos elementos de prova apresentados pela França, a Comissão conclui que nenhuma destas considerações justifica tal distinção.

(763) Em primeiro lugar, o argumento de que os passageiros residentes beneficiam de uma tarifa reduzida imposta pelo regime de OSP de 2019 não demonstra, por si só, a existência de comportamentos diferenciados na utilização dos serviços de transporte marítimo. A tarifa é determinada em função do local de residência do utilizador e não da sua utilização do serviço em causa. A existência de tal tarifa resulta principalmente da vontade política da CdC de reduzir os condicionalismos da insularidade para esta categoria de passageiros, sem que a tarifa demonstre que os residentes se comportam de forma diferente dos não residentes. O argumento de que as companhias de navegação podem, por sua própria iniciativa, aplicar tarifas especiais aos residentes é igualmente irrelevante, uma vez que, i) os serviços em análise no caso em apreço são serviços de transporte marítimo explorados entre a Córsega e a França continental, e não outras zonas geográficas, e ii) o regime de OSP de 2019 exige que as companhias de navegação apliquem, sem possibilidade de escolha, tarifas reduzidas aos passageiros residentes em todas as rotas que servem a Córsega.

(764) Além disso, no que diz respeito aos argumentos de que os passageiros residentes i) viajam ao longo do ano (enquanto os não residentes viajam principalmente no verão) e ii) utilizam mais travessias noturnas do que os passageiros não residentes (que privilegiam as viagens durante o dia), é evidente que estes elementos de prova não são manifestamente convincentes. Quanto ao primeiro ponto, a consulta dos utilizadores mostra que a maioria dos inquiridos (residentes e não residentes) viaja duas a cinco vezes por ano (considerando 112), incluindo na rota Marselha-Propriano, pelo que estas duas categorias de passageiros têm frequências de viagem semelhantes, mesmo que tendam a viajar em momentos diferentes do ano. Quanto ao segundo ponto, a Comissão observa que, como as próprias autoridades francesas reconhecem, a conclusão de que os residentes viajam mais frequentemente à noite do que os não residentes só se aplica às rotas entre Toulon e a Córsega. Em contrapartida, quase o mesmo número de passageiros residentes e não residentes viajam de noite nas rotas entre Nice e a Córsega ([251]). Em todo o caso, os resultados da consulta aos utilizadores mostram claramente que todos os utilizadores (residentes e não residentes), independentemente da rota marítima em causa, são favoráveis aos horários de partida e de chegada na Córsega em vigor no momento da consulta do utilizador, e que confirmam a preferência dos passageiros não residentes pelas travessias noturnas (considerando 112).

(765) De um modo mais geral, os resultados da consulta dos utilizadores confirmam, em grande medida, a existência de uma procura homogénea por parte dos passageiros (considerando 112), quer sejam residentes quer não residentes, pela utilização de serviços de transporte marítimo, incluindo na rota Marselha-Propriano ([252]).

(766) A Comissão considera, assim, com base nas informações que lhe foram transmitidas pelas autoridades francesas, que não existe uma diferença evidente entre as necessidades dos passageiros residentes e não residentes no que respeita à utilização dos serviços de transporte marítimo para a Córsega. Pelo contrário, a procura de serviços de transporte marítimo pelos passageiros no âmbito das ligações marítimas para a Córsega é muito homogénea.

(767) Não obstante, a Comissão observa que as autoridades francesas agregaram a procura de passageiros residentes e não residentes para efeitos de análise das deficiências do mercado (ver quadro 16). Além disso, o CSP para a rota Marselha-Propriano não prevê qualquer obrigação de serviço público específica para nenhuma das categorias de passageiros: por outras palavras, trata-os de forma igual, sem reconhecer uma necessidade de serviço público específica para um deles.

(768) Por conseguinte, o erro manifesto de apreciação cometido pelas autoridades francesas implicou uma distinção que não põe em causa a caracterização da necessidade de serviço público na rota Marselha-Propriano.

c) Quanto à substituibilidade geográfica do porto de Marselha com os outros portos continentais

(769) A Comissão observa que, no que respeita à escolha do porto continental de partida/chegada (considerando 135), as autoridades francesas consideraram que os passageiros residentes não faziam uma distinção entre os portos de Marselha e de Toulon. Por outras palavras, um passageiro residente que utilize uma rota de/para a Córsega pode utilizar quer o porto de Marselha, quer o porto de Toulon para chegar ao seu destino final. No entanto, a França considerou que, devido à distância de 200 km que separa Marselha e Nice, os passageiros residentes não

([251]) Nota de rodapé 78.

([252]) Para além dos horários de partida e de chegada à Córsega e da frequência das travessias, a Comissão observa, com base na consulta dos utilizadores, que os passageiros residentes e não residentes i) têm as mesmas necessidades de transporte de automóvel e com cabina e ii) têm as mesmas preferências em relação às frequências das travessias marítimas entre Marselha e a Córsega.

consideraram estes dois portos substituíveis entre si para as suas viagens de/para a Córsega. Por conseguinte, a procura dos passageiros residentes que utilizam uma rota de/para a Córsega devia ser entendida como abrangendo a procura de passageiros entre Marselha/Toulon e a Córsega, e a análise da deficiência do mercado entre a Córsega e a França continental devia ser examinada simultaneamente nas rotas de ou para os portos de Marselha e de Toulon.

(770) No que respeita aos passageiros não residentes, a França sustenta que não fez distinção entre os três portos continentais e que estes três portos eram totalmente substituíveis entre si, sem, no entanto, apresentar qualquer justificação específica em apoio desta conclusão. Significa isto que a procura quantitativa de passageiros não residentes tinha de ser calculada numa base agregada para os três portos continentais e que a análise da deficiência do mercado entre a Córsega e a França continental tinha de ser examinada simultaneamente nas rotas com partida ou destino para os portos de Marselha, Toulon e Nice.

(771) A Comissão observa igualmente que os resultados da consulta dos utilizadores mostram que a maioria dos passageiros (residentes/não residentes) compara as travessias disponíveis em Marselha e nos outros portos continentais e que uma grande parte deles utilizou pelo menos um porto continental diferente de Marselha para as suas viagens de/para a Córsega em 2019 (considerandos 113 e 114). Em caso de aumento da tarifa marítima em Marselha, uma grande maioria dos inquiridos mudaria para Toulon, enquanto uma minoria viajaria também para Nice. A Comissão observa, no entanto, que essas comparações são menos frequentes na rota Marselha--Propriano (considerando 113), incluindo no caso de um aumento hipotético da tarifa marítima no porto de Marselha (considerando 114). De um modo geral, os resultados mostram também que os passageiros não residentes tendem a comparar menos as travessias disponíveis nos vários portos continentais do que os passageiros residentes.

(772) A Comissão observa ainda que, no âmbito da consulta dos portos, os portos de Toulon e de Marselha afirmaram que concorrem plenamente entre si no transporte marítimo de passageiros, com uma zona de influência que abrange todo o território francês. O nível de concorrência entre o porto de Nice e os portos de Marselha e de Toulon parece ser inferior, uma vez que o porto de Nice atrai principalmente clientes regionais (considerandos 121 e 122). No entanto, as autoridades destes três portos não referiram quaisquer restrições específicas quanto à possibilidade de gerir facilmente o tráfego de passageiros através das suas infraestruturas (considerando 123), embora a autoridade portuária de Toulon não esteja em condições de garantir rotações diárias ou semanais para a Córsega, dado o elevado nível de ocupação das suas infraestruturas.

(773) Por último, a Comissão observa que as cidades de Marselha e de Toulon estão a cerca de 60 km de distância uma da outra, com um tempo médio de viagem inferior a uma hora por via rodoviária e ferroviária (considerando 25). As duas cidades estão muito bem interligadas, com importantes infraestruturas de autoestradas e ligações ferroviárias frequentes. Em contrapartida, Nice está muito mais longe de Toulon e de Marselha, com distâncias superiores a 150 km (o que corresponde a um tempo médio de viagem de, pelo menos, 1 hora e 45 minutos a 2 horas por via rodoviária ou ferroviária entre Toulon e Nice), apesar das importantes infraestruturas rodoviárias e ligações ferroviárias.

(774) A este respeito, a Comissão observa que uma distância superior a 100 km, ou um tempo de viagem superior a 1 hora, entre dois serviços pode constituir, em princípio, um indício de que não existe concorrência entre elas do ponto de vista dos utilizadores. Por exemplo, a Comissão considera que a zona de influência de um aeroporto abrange um mercado geográfico com um raio de cerca de 100 km ou cerca de 60 minutos de tempo de viagem de automóvel, autocarro, comboio ou comboio de alta velocidade ([253]).

(775) Destas constatações podem retirar-se as conclusões apresentadas a seguir.

(776) A Comissão considera que os portos de Marselha e de Toulon são substituíveis entre si do ponto de vista dos passageiros, quer residentes, quer não residentes. A distância entre os dois portos é inferior a 100 km e o tempo de viagem é inferior a uma hora; as duas cidades estão ligadas de forma muito eficaz e regular por infraestruturas rodoviárias e ferroviárias. As consultas dos utilizadores e dos portos revelam igualmente uma forte concorrência entre os dois portos no que diz respeito ao transporte de passageiros ([254]). A este respeito, as autoridades francesas não cometeram qualquer erro manifesto de apreciação.

([253]) Comunicação da Comissão — Orientações relativas aos auxílios estatais a aeroportos e companhias aéreas (JO C 99 de 4.4.2014, p. 3), ponto 2.2.

([254]) Esta conclusão também parece ser partilhada no parecer da Autoridade da Concorrência, n.os 297-305.

(777) Por outro lado, a Comissão considera, com base nas informações que lhe foram apresentadas, que não existem provas suficientes de substituibilidade entre os portos de Marselha e de Nice do ponto de vista dos passageiros, residentes ou não residentes ([255]).

(778) Em primeiro lugar, a Comissão observa que a distância entre Marselha e Nice é muito superior a 100 km ou a um tempo de viagem de uma hora. Por conseguinte, a substituibilidade entre o porto de Nice e o porto de Marselha deve, em princípio, ser excluída. Em segundo lugar, os resultados das consultas dos utilizadores e dos portos confirmam esta ausência de substituibilidade entre os portos de Nice e de Marselha. O próprio porto de Nice salienta igualmente que a sua zona de influência é apenas regional, contrariamente às dos outros dois portos continentais, que são nacionais. Em terceiro lugar, o relatório da Gecodia, que, não obstante, conclui que os passageiros não residentes consideram os três portos continentais substituíveis entre si (ao contrário dos passageiros residentes), não apresenta qualquer justificação para sustentar esta conclusão.

(779) Com base em todas as informações apresentadas pela França, a Comissão considera que, para os passageiros, sejam eles residentes ou não residentes, o porto de Nice não parece claramente substituir o porto de Marselha.

(780) No entanto, a Comissão considera que este erro manifesto não tem incidência, no caso em apreço, na caracterização de uma necessidade de um serviço público de transporte de passageiros entre Marselha e Propriano.

(781) Em primeiro lugar, no que diz respeito à procura quantitativa estimada (ou seja, o número de passageiros a transportar), a Comissão observa que a França não sobrestimou a procura quantitativa de passageiros que viajam entre a França continental e o porto de Propriano, uma vez que, historicamente, o porto de Propriano só está ligado a Marselha, excluindo os portos de Toulon e de Nice. Por conseguinte, o número total de passageiros que viajam entre o porto de Propriano e a França continental correspondia, de facto, ao número de passageiros na rota Marselha-Propriano. A procura estimada pelas autoridades francesas, baseada em dados históricos relativos a 2016-2021 (considerando 150), limitava-se ao tráfego histórico entre Marselha e Propriano. Consequentemente, as autoridades francesas incluíram estritamente a procura entre Marselha e Propriano nas necessidades de serviço público, de modo que a inclusão ou não dos portos de Toulon e de Nice no âmbito do serviço público não tinha qualquer consequência no caso em apreço.

(782) Em segundo lugar, e do mesmo modo, este erro não vicia a análise da deficiência do mercado, na medida em que esta demonstrou, em todo o caso, que nenhum operador estava disposto a prestar serviços comerciais entre o porto de Propriano e a França continental (considerando 828). Por conseguinte, independentemente do grau de substituibilidade mútua pressuposto entre os portos continentais pelas ligações com Propriano, existia, de qualquer modo, uma deficiência total do mercado.

d) Quanto à falta de substituibilidade geográfica do porto de Propriano com os outros portos da Córsega

(783) A Comissão observa que, no que respeita à escolha dos passageiros do porto de partida/chegada da Córsega, as autoridades francesas não efetuaram uma análise específica da substituibilidade geográfica dos portos da Córsega do ponto de vista dos utilizadores e, mais concretamente, do porto de Propriano com os outros portos da Córsega. Na denúncia, a Corsica Ferries sustentou que os portos de Ajaccio e Propriano eram, no entanto, totalmente substituíveis entre si do ponto de vista dos passageiros. Na decisão de início do procedimento, a Comissão considerou, a título preliminar, que tal não parecia ser o caso, tendo em conta o tempo de viagem significativo entre os dois locais e as características topográficas específicas da viagem ([256]).

(784) As autoridades francesas apresentaram vários elementos de prova a este respeito durante o procedimento formal de investigação, demonstrando, na sua opinião, que o porto de Propriano não é substituível pelo porto de Ajaccio, nem, de um modo mais geral, pelos outros portos da Córsega (secções 2.1, 2.2 e 4.1.3). Algumas partes interessadas apresentaram também elementos de prova a este respeito, tendo a Corsica Ferries insistido na substituibilidade entre os portos de Ajaccio e de Propriano, que a Corsica Linea contesta.

([255]) Uma vez que a substituibilidade entre os portos de Toulon e de Nice não é pertinente para efeitos da presente decisão, a Comissão não se pronunciará sobre este ponto, sobretudo tendo em conta que as autoridades francesas não apresentaram quaisquer elementos de prova para avaliar essa substituibilidade.

([256]) Decisão de início do procedimento, considerando 300.

(785) A Comissão observa, em primeiro lugar, que, com base nas informações que lhe foram apresentadas, o porto de Propriano se situa a uma distância considerável dos portos de Bastia e L'Île-Rousse (considerandos 36 e 37). Por conseguinte, o porto de Propriano não podia ser considerado substituível por esses outros dois portos.

(786) No que respeita aos portos de Ajaccio e Porto-Vecchio, a Comissão observa que a distância entre esses portos e Propriano é de cerca de 70 km. No entanto, em ambos os casos, o tempo de viagem é de quase 1 hora e 30 minutos de automóvel e 1 hora e 45 minutos de autocarro, com relativamente poucos serviços diários disponíveis (considerandos 36 e 37). Estes longos tempos de viagem tendem, assim, a excluir, em princípio, a substituibilidade entre os portos de Ajaccio e Porto-Vecchio e o porto de Propriano.

(787) A Comissão observa igualmente, tal como as autoridades francesas (considerando 361), que os tempos de viagem entre Propriano e Ajaccio/Porto-Vecchio são afetados pelas estradas sinuosas, o que agrava o risco de acidentes rodoviários, que são particularmente frequentes na Córsega. A ilha regista também uma elevada taxa de vítimas mortais na estrada (considerando 18). Estas limitações geográficas contribuem igualmente para o aumento dos custos da gasolina, como a Corsica Linea salienta corretamente nas suas observações (considerando 549); estes custos são particularmente elevados na Córsega (considerando 21), num contexto em que a região de Propriano foi gravemente afetada pela elevada inflação em 2022, aumentando o custo de vida diário da população local (considerando 23). Estas informações objetivas apresentadas pelas autoridades francesas, que têm em conta o interesse dos utilizadores em conformidade com o ponto 14 do Enquadramento SIEG, reforçam a conclusão de que não se afigura manifestamente incorreto considerar que os portos de Ajaccio e de Porto-Vecchio, por um lado, e de Propriano, por outro, podem ser considerados insubstituíveis entre si do ponto de vista dos utilizadores.

(788) A Comissão observa igualmente que, embora a consulta dos utilizadores não tenha incluído perguntas específicas sobre a substituibilidade geográfica dos portos da Córsega, os resultados dessa consulta forneceram algumas informações a este respeito. Com efeito, como referido nos considerandos 113 e 114, embora os passageiros tendam geralmente a comparar as travessias disponíveis entre os diferentes portos continentais e a Córsega, estes resultados variam consoante a rota. Afigura-se que a maioria dos inquiridos que utilizam a rota Marselha-Propriano (mais de 60 %) não utilizaram outros serviços de transporte marítimo de/para os outros portos continentais em 2019 como alternativa (como, por exemplo, as rotas Toulon-Ajaccio ou Toulon-Porto-Vecchio) e que mais de 50 % nunca comparam as travessias disponíveis nos portos continentais de/para Propriano, ao contrário das outras rotas de/para a Córsega.

(789) Tendo em conta o facto de o porto de Propriano ter apenas uma ligação com o continente (Marselha), estes resultados tendem a demonstrar, de forma ainda mais convincente, que os utilizadores não comparam a rota Marselha-Propriano com travessias alternativas disponíveis a partir de outros portos continentais, como Toulon-Ajaccio ou Toulon-Porto-Vecchio, para se deslocarem para Propriano e vice-versa.

(790) Tendo em conta todos estes aspetos, a Comissão entende que não é manifestamente incorreto que as autoridades francesas considerem, no caso em apreço, que os portos de Propriano e de Ajaccio/Porto-Vecchio não são substituíveis entre si do ponto de vista dos utilizadores ([257]).

(791) As observações apresentadas pela Corsica Ferries, que se limitam a contestar a falta de substituibilidade entre Ajaccio e Propriano, não são suscetíveis de alterar esta conclusão.

(792) Em primeiro lugar, ao salientar que a distância entre Propriano e Ajaccio é de apenas 70 km e que essa distância é negligenciável para os passageiros que se deslocam principalmente em veículos (considerando 420), a Corsica Ferries baseia a substituibilidade entre os dois portos exclusivamente na distância entre eles. No entanto, a distância entre os dois portos é apenas um fator, entre outros, que permitem determinar o seu grau de substituibilidade.

([257]) A este respeito, há que ter em consideração que o questionário apresentado no âmbito da consulta dos utilizadores incluía perguntas sobre a utilização dos serviços de transporte marítimo em toda a rota (por exemplo, Marselha-Ajaccio), tendo assim em conta as necessidades e preferências dos utilizadores, tanto à partida ou à chegada ao porto de Marselha como à partida ou chegada aos portos da Córsega. Do mesmo modo, as perguntas relativas à substituibilidade entre o transporte aéreo e o transporte marítimo diziam igualmente respeito aos utilizadores que partem do continente ou da Córsega. A questão da substituibilidade geográfica dos portos da Córsega era, portanto, o único ponto em falta na consulta dos utilizadores e no relatório da Gecodia, mas não se pode concluir, com base nos elementos apresentados pelas autoridades francesas, que tal omissão constitui um erro manifesto de apreciação.

(793) Em segundo lugar, a Corsica Ferries alega que é errado considerar que um tempo de viagem de cerca de uma hora constituiria um obstáculo à substituibilidade mútua dos dois portos (considerando 421). No entanto, o tempo de viagem entre os portos de Ajaccio e de Propriano não é de cerca de 1 hora, mas sim de 1 hora e 30 minutos por estrada e de 1 hora e 45 minutos de autocarro (considerandos 36-37) e, por conseguinte, consideravelmente mais longo ([258]).

(794) Neste contexto, a Corsica Ferries observa que as autoridades francesas consideraram que tempos de viagem mais longos entre Marselha e Nice ou Toulon e Nice não impediam o reconhecimento da substituibilidade mútua entre esses portos (considerando 422). No entanto, a Comissão considera que a análise da substituibilidade geográfica dos portos continentais não é pertinente para examinar a substituibilidade geográfica dos portos da Córsega, devendo estes últimos ser objeto de uma análise específica das circunstâncias e das características da Córsega. De qualquer modo, a Comissão considera que a análise do relatório da Gecodia sobre o grau de substituibilidade mútua dos portos continentais não foi suficientemente rigorosa pelas razões expostas no considerando 780.

(795) Em terceiro lugar, a Corsica Ferries observa que os residentes situados a meio caminho entre Ajaccio e Propriano (em especial em Grosseto-Prugna) consideraram os dois portos substituíveis entre si (considerando 423). A Comissão observa, no entanto, que a análise da zona de influência de um porto exige que se tenham em conta todos os utilizadores abrangidos por essa zona, e não apenas os que se encontram nas fronteiras dessa zona e que, por definição, podem estar em contacto com outra zona de influência. Com efeito, é inerente a qualquer zona de influência ter fronteiras, na orla das quais os utilizadores podem recorrer a uma ou mais infraestruturas ou serviços ([259]). De qualquer modo, a Corsica Ferries não demonstra que os residentes de Grosseto-Prugna constituem a maioria, ou mesmo uma minoria significativa, dos passageiros que utilizam serviços de transporte marítimo no porto de Propriano.

(796) Em quarto lugar, a Comissão observa, como indicado na decisão de início do procedimento ([260]) e sem ser contestada a esse respeito pela Corsica Ferries, que o facto de os passageiros que habitualmente embarcam em Propriano serem obrigados a viajar para Ajaccio para chegar ao continente nos dias em que não exista uma rotação no porto de Propriano não resulta, do ponto de vista do passageiro, de uma escolha de viajar para um ou outro porto, mas sim de uma obrigação de viajar para Ajaccio devido à ausência de serviços em Propriano. Contrariamente ao que alega a Corsica Ferries (considerando 424), esta circunstância não pode, portanto, ser considerada pertinente para apreciar a substituibilidade mútua dos dois portos.

(797) Por último, no que respeita ao facto de as próprias autoridades francesas terem reconhecido a substituibilidade entre os portos de Propriano e de Ajaccio para o transporte de passageiros em 2018 no contexto de um parecer de peritos encomendado por um órgão jurisdicional nacional (considerando 425), há que salientar que esta circunstância não é pertinente, na medida em que diz respeito a medidas distintas das examinadas no caso em apreço. Importa recordar que o parecer dizia respeito à substituibilidade entre os portos de Propriano e de Ajaccio no que se refere ao serviço adicional criado no âmbito do CSP 2007-2013 para o período de verão, cujo financiamento constituía um auxílio estatal incompatível (considerando 67).

(798) Assim, os argumentos da Corsica Ferries segundo os quais este parecer dizia respeito i) às ligações marítimas para a Córsega e às obrigações de serviço público semelhantes às previstas pelos CSP e ii) a um período recente durante o qual não se verificaram alterações substanciais no mercado das ligações marítimas (considerando 426) são errados. Os CSP não preveem um serviço adicional como o previsto no CSP 2007-2013.

([258]) Além disso, a Corsica Ferries sustenta que Grosseto-Prugna, que se situa a meio caminho entre Ajaccio e Propriano, fica a 40 minutos de Ajaccio e a 45 minutos de Propriano. Estima-se, por conseguinte, que o tempo total de viagem seja de 85 minutos, ou seja, 1 hora e 25 minutos.

([259]) Por exemplo, partindo do princípio de que duas infraestruturas estão a cerca de 400 km de distância, os utilizadores situados a meio caminho entre as duas (ou seja, a 200 km de ambas) podem considerá-las substituíveis entre si, numa situação em que os restantes fatores sejam idênticos. Essa razão não basta no entanto, por si só, para justificar que as duas infraestruturas sejam substituíveis entre si.

([260]) Decisão de início do procedimento, considerando 301.

(799) Além disso, a carta apresentada pela Corsica Ferries no anexo 8 das suas observações não fornece qualquer elemento de facto ou de direito quanto às razões que levaram o especialista jurídico a considerar que existia substituibilidade entre os portos de Ajaccio e de Propriano, pelo que a Comissão não está em condições de incluir esses elementos na sua análise. A carta refere-se apenas ao facto de as partes terem «acordado» na existência dessa substituibilidade. No entanto, as autoridades francesas contestam a substituibilidade entre os portos de Ajaccio e de Propriano no caso em apreço (secção 4.1.3) e apresentaram vários elementos de prova objetivos para justificar a sua posição, relativamente à qual a Comissão é obrigada a tomar posição nos termos do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE. Nenhum dos elementos apresentados pela Corsica Ferries nas suas observações é capaz de demonstrar que as informações fornecidas pela França sobre a inexistência de substituibilidade entre os portos de Ajaccio e de Propriano são manifestamente erradas.

e) Conclusões sobre a procura qualitativa dos passageiros

(800) Em conclusão, resulta de tudo o que precede que as autoridades francesas utilizaram instrumentos adequados para identificar a procura qualitativa dos passageiros entre Marselha e Propriano, em conformidade com o ponto 14 do Enquadramento SIEG.

(801) Estes instrumentos permitiram destacar as necessidades dos utilizadores dos serviços de transporte marítimo, apesar de as autoridades francesas terem cometido um erro de apreciação na distinção entre passageiros residentes e não residentes na Córsega, uma vez que a procura por estas duas categorias se afigurava amplamente homogénea. No entanto, este erro não afeta a análise da necessidade de serviço público levada a cabo pelas autoridades francesas para a rota Marselha-Propriano.

(802) Além disso, embora tenham determinado corretamente a substituibilidade geográfica dos portos de Marselha e de Toulon do ponto de vista dos utilizadores, as autoridades francesas não procederam a uma análise rigorosa da substituibilidade dos portos de Marselha e de Nice. No entanto, esse erro não é suscetível de afetar a análise da existência de uma necessidade de serviço público entre Marselha e Propriano.

(803) Por último, os elementos apresentados pelas autoridades francesas são suficientemente plausíveis para permitir excluir qualquer erro manifesto de apreciação relativo à inexistência de substituibilidade entre o porto de Propriano e os outros portos da Córsega.

7.3.2.1.1.1.2. Procura quantitativa

(804) Para quantificar a procura de passageiros para cada uma das rotas marítimas entre Marselha e a Córsega, incluindo na rota Marselha-Propriano, a Comissão observa que as autoridades francesas elaboraram projeções para o período de 2023 a 2030, considerando que os dados relativos a 2019, 2020 e 2021 tinham sido afetados pela pandemia de COVID-19 (considerando 150) ([261]). Por outras palavras, as autoridades francesas escolheram o ano mais recente em que o mercado do transporte marítimo de passageiros no contexto das ligações marítimas funcionou normalmente. Segundo a Comissão, esta escolha não padece de um erro manifesto de apreciação.

(805) Além disso, para estimar a procura futura no período em análise, as autoridades francesas aplicaram uma taxa de crescimento médio anual proveniente de fontes oficiais, a saber, a taxa de crescimento média anual publicada pelo Ministério da Transição Ecológica para a procura de transportes até 2030, calculada com base nos dados disponíveis em 2021 (considerando 150). A Comissão observa que esta taxa de crescimento média anual foi calculada, nomeadamente, com o objetivo de disponibilizar às autoridades locais projeções em matéria de transportes para projetos relacionados com os transportes, como é o caso em apreço. As autoridades francesas podiam, portanto, utilizar esta taxa média de crescimento anual sem cometer um erro manifesto de apreciação, nomeadamente porque a taxa foi ajustada para ter em conta a situação específica da Córsega, que foi ela própria abordada nos estudos do Ministério da Transição Ecológica.

(806) As partes interessadas não apresentaram quaisquer observações sobre este ponto.

([261]) A Comissão observa igualmente que os dados relativos a 2022 ainda não estavam disponíveis quando as autoridades francesas efetuaram as suas análises da necessidade de serviço público.

(807) Consequentemente, a França não cometeu um erro manifesto de apreciação ao analisar a procura quantitativa de transporte de passageiros entre Marselha e Propriano.

7.3.2.1.1.2. Existência de uma deficiência do mercado

7.3.2.1.1.2.1. Identificação da oferta no mercado na ausência de um contrato de serviço público

(1) Quanto aos instrumentos adequados utilizados pela França para identificar a oferta no mercado

(808) A Comissão observa que as autoridades francesas lançaram a consulta dos operadores, convidando todos os operadores marítimos interessados a exprimirem os seus pontos de vista sobre os serviços que ofereceriam na ausência de um contrato de serviço público entre a Córsega e a França continental. A consulta dos operadores durou cinco semanas e estava acessível no sítio Web da CdC para qualquer operador que desejasse participar (considerando 97).

(809) A consulta dos operadores incluiu um questionário sobre as características dos serviços comerciais que os operadores proporiam implantar. Este questionário era acompanhado de vários documentos que informavam os operadores sobre i) as principais características das ligações marítimas para a Córsega, ii) as medidas tomadas pelas autoridades francesas para demonstrar a existência de uma necessidade de serviço público, iii) as diferentes categorias de utilizadores inicialmente identificadas pela França e iv) uma breve apresentação dos resultados da consulta dos utilizadores (considerando 98). Todas as informações apresentadas permitiram assim aos operadores compreender o contexto em que foram consultados.

(810) O questionário enviado aos operadores convidava-os, nomeadamente, a descrever as características dos serviços comerciais que implementariam (considerandos 163 a 165), permitindo às autoridades francesas compreender: o número de rotas que seriam exploradas; a respetiva frequência; a capacidade e as características dos navios utilizados; os horários de partida e de chegada; os serviços oferecidos a bordo; os períodos do ano durante os quais o serviço seria prestado; se os serviços incluíam ou não escalas, etc. A Comissão observa que estas perguntas são semelhantes às feitas no contexto da consulta dos utilizadores (horários, frequência, navios com cabinas e capacidade dos navios, períodos do ano, portos de partida/chegada, etc.).

(811) Desta forma, as autoridades francesas estavam em condições de comparar a oferta proposta pelos operadores com as características da procura dos utilizadores, a fim de determinar a existência de uma necessidade de serviço público. É, pois, incorreto afirmar, como faz a Corsica Ferries (considerando 461), que o questionário se limitava a convidar os operadores a descrever os serviços que implementariam para responder às necessidades de continuidade territorial. Pelo contrário, o questionário pedia, de forma sucinta, uma descrição completa da oferta de mercado, tanto existente como potencial, que os operadores seriam suscetíveis de implementar na ausência de um contrato de serviço público. A Comissão observa, além disso, que a Corsica Ferries se queixou, na sua resposta à consulta dos operadores, do caráter detalhado das perguntas (considerando 169).

(812) Daqui resulta igualmente que a Corsica Ferries não tem fundamento para alegar que as autoridades francesas não estabeleceram um cenário contrafactual transparente e objetivo (ver considerando 459).

(813) Além disso, a Comissão observa que as autoridades francesas procederam igualmente a uma consulta dos portos, que permitiu recolher informações pertinentes sobre a capacidade e os serviços oferecidos pelos portos às companhias de navegação (considerando 752).

(814) As autoridades francesas realizaram, portanto, consultas públicas adequadas para ter em conta os interesses dos prestadores de serviços, em conformidade com o ponto 14 do Enquadramento SIEG.

(2) Quanto às conclusões da França relativas à identificação da oferta no mercado

(815) A Comissão observa que três operadores responderam à consulta dos utilizadores (considerando 166). A Corsica Linea e a La Méridionale afirmaram que não prestariam quaisquer serviços comerciais na ausência de um contrato de serviço público (considerando 167). A Corsica Ferries apresentou às autoridades francesas a oferta comercial que disponibilizaria na ausência de qualquer contrato de serviço público (considerandos 170 a 173).

(816) Nas suas observações, a Corsica Ferries considera, no essencial, que as declarações da Corsica Linea e da La Méridionale não eram credíveis e que, por conseguinte, as autoridades francesas deviam tê-las analisado mais pormenorizadamente (considerandos 464 e 465).

(817) A título preliminar, a Comissão observa que, nos termos do ponto 14 do Enquadramento SIEG e do artigo 4.º do Regulamento Cabotagem, tal como interpretado pela jurisprudência (acórdão SNCM II), os Estados-Membros dispõem de um largo poder de apreciação para escolher os instrumentos adequados para analisar uma eventual deficiência do mercado. Podem, a este respeito, organizar uma consulta pública (considerando 737) para recolher os pontos de vista dos operadores sobre a capacidade do mercado para satisfazer uma procura identificada pelas autoridades públicas. Este ponto não é contestado por nenhuma das partes interessadas.

(818) A Comissão observa que, no caso em apreço, as autoridades francesas organizaram uma consulta dos operadores públicos, cujo conteúdo lhes permitiu recolher informações precisas e completas sobre a oferta no mercado que seria oferecida no contexto das ligações marítimas para a Córsega, no âmbito do regime de OSP de 2019, na ausência de um contrato de serviço público (secção 3.4.2.2.1).

(819) Quando um Estado-Membro organiza uma consulta pública completa e precisa, cabe aos operadores escolher se participam ou não e, se decidirem participar, devem fazê-lo com base no princípio da boa-fé. Por conseguinte, são obrigados a fornecer informações corretas e completas ao Estado-Membro, a fim de lhe permitir analisar da forma mais completa possível a oferta de mercado que seria disponibilizada na ausência de uma obrigação de serviço público.

(820) No caso em apreço, no que respeita à *oferta existente no mercado* oferecida pela Corsica Linea e pela La Méridionale, a Comissão observa, com base nas informações fornecidas pelas autoridades francesas e pelas partes interessadas, que, à data da concessão dos CSP (20 de dezembro de 2022), nem a Corsica Linea nem a La Méridionale prestavam serviços comerciais fora do âmbito dos CSP numa ou em várias rotas entre a Córsega e a França continental. Estas companhias apenas exploravam serviços de transporte marítimo internacional comercial entre a França e o Norte de África. A Corsica Ferries não apresenta nenhum elemento de prova em contrário nas suas observações. Limita-se a fornecer informações sobre os serviços efetivamente oferecidos, tanto pela Corsica Linea como pela La Méridionale, em 2023 e 2024, ou seja, após a data de adjudicação dos CSP (considerando 465). Por conseguinte, as autoridades francesas não puderam basear-se numa análise da oferta privada existente oferecida pela Corsica Linea ou pela La Méridionale.

(821) No que respeita à *oferta potencial* que a La Méridionale e a Corsica Linea poderiam ter oferecido, o estudo BRG 1 apresentado pela Corsica Ferries indica que a Corsica Linea tinha apresentado ao OTC, em junho de 2022, um plano de transportes informando-o da sua intenção de lançar, durante 2023, 19 rotações entre Marselha e Propriano, cinco rotações entre Marselha e Ajaccio e 10 rotações entre Marselha e L'Île-Rousse. No entanto, é evidente que i) o plano de transportes não dizia respeito à La Méridionale; ii) foi apresentado mais de três meses após a consulta dos operadores e a caracterização da necessidade de serviço público por parte da França, tendo os procedimentos de adjudicação dos CSP já sido lançados em 6 de maio de 2022; iii) dizia respeito a operações previstas apenas para 2023, ao passo que a consulta dos operadores tinha por objetivo analisar a oferta de mercado para o período de 2023-2028. Tendo em conta estas limitações, esta circunstância, por si só, não basta para demonstrar que as declarações da Corsica Linea não eram credíveis. De qualquer modo, a Corsica Ferries não demonstra em que medida o plano de transportes, que, além disso, diz respeito a um número negligenciável de rotações pontuais, poderia ter influenciado a análise da deficiência do mercado levada a cabo pelas autoridades francesas.

(822) Além disso, as autoridades francesas não podem ser acusadas de não terem procedido a uma análise aprofundada das respostas recebidas à consulta dos operadores se, nessa altura, não tinham provas de que as declarações em causa eram manifestamente erradas. A referência da Corsica Ferries ao n.º 369 do parecer da Autoridade da Concorrência (considerando 464) é irrelevante a este respeito, uma vez que não apresenta qualquer elemento de prova nesse sentido. Em primeiro lugar, o parecer abordou a caracterização da necessidade de serviço público efetuada no contexto dos CSP 2019-2020, e não as medidas em causa. Em segundo lugar, o parecer propunha a utilização de uma metodologia alternativa a uma consulta pública. No entanto, como indicado no considerando 814, no caso em apreço a consulta dos operadores era um instrumento útil para analisar a deficiência do mercado, sem que as autoridades francesas fossem obrigadas, por força do Enquadramento SIEG, a utilizar outros instrumentos para o fazer.

(823) Além disso, o simples facto de a Corsica Linea e a La Méridionale terem dado respostas idênticas à consulta dos operadores não demonstra a existência de um conflito de interesses que as afete nem de uma coordenação entre as duas. Do mesmo modo, o simples facto de a Corsica Linea e a La Méridionale serem concessionárias cessantes não é, por si só, um motivo para duvidar da credibilidade das respostas dadas por estas operadoras durante a consulta dos operadores, nem mesmo para as impedir de participar nessa consulta (considerando 466). A este respeito, no que se refere à alegação de que a composição dos acionistas da Corsica Linea a impedia de participar na consulta devido a um conflito de interesses (considerandos 462 e 463), a Comissão observa que nada nas observações da Corsica Ferries permite concluir que os acionistas da Corsica Linea eram «os principais clientes dos serviços de transporte marítimo de mercadorias para a Córsega». A Comissão observa ainda que o artigo 14.º da Diretiva 2006/123/CE não proíbe os operadores concorrentes de participarem numa consulta pública, como foi o caso nesta situação. De qualquer modo, a Corsica Ferries não demonstra em que medida a proibição de participação da Corsica Linea na consulta dos operadores teria permitido às autoridades francesas chegarem a uma conclusão diferente quanto ao exame da deficiência do mercado.

(824) Por último, contrariamente ao que alega a Corsica Ferries no considerando 467, a Corsica Linea e a La Méridionale não se limitaram a fazer declarações gerais e abstratas, sem qualquer contexto ou consulta. A Comissão salienta que a consulta dos operadores as convidou a especificar a sua oferta de mercado na ausência de um contrato de serviço público. Uma vez que indicaram que não prestariam quaisquer serviços comerciais, a Corsica Linea e a La Méridionale não podiam apresentar pormenores sobre os serviços que ofereceriam na ausência de CSP.

(825) Resulta do que precede que as autoridades francesas não cometeram um erro manifesto de apreciação ao identificarem a oferta de mercado que seria oferecida para o transporte marítimo de passageiros no âmbito das ligações marítimas para a Córsega, na ausência de um contrato de serviço público.

7.3.2.1.1.2.2. Análise da deficiência do mercado

(826) A Comissão observa que as autoridades francesas concluíram pela existência de uma deficiência total do mercado entre o porto de Propriano e os portos de Marselha e de Toulon (sendo estes dois portos substituíveis entre si), uma vez que Corsica Ferries não ofereceria quaisquer serviços comerciais entre Marselha/Toulon e Propriano (considerandos 169 e 174).

(827) A Corsica Ferries não contesta, nas suas observações, a interpretação que as autoridades francesas fazem da sua proposta comercial. Considera apenas que os portos de Ajaccio e de Propriano são substituíveis entre si, pelo que os serviços que ofereceria entre o porto de Ajaccio e o continente seriam suficientes para cobrir a procura de/para Propriano. No entanto, a Comissão rejeita este argumento pelos motivos indicados nos considerandos 783 a 799.

(828) Daqui resulta que as autoridades francesas não cometeram um erro manifesto de apreciação ao considerarem que existia uma deficiência do mercado entre o porto de Propriano e o porto de Marselha.

7.3.2.1.1.3. Conclusão sobre a existência de uma necessidade de transporte marítimo de passageiros entre Marselha e Propriano

(829) Resulta de tudo o que precede que as autoridades francesas não cometeram um erro manifesto de apreciação ao identificarem a existência de uma necessidade de serviço público entre Propriano e Marselha, uma vez que a procura de transporte estabelecida e quantificada pelas autoridades francesas não podia ser satisfeita pela oferta de mercado identificada.

7.3.2.1.2. Necessidade de transporte marítimo de passageiros que viajam por razões médicas

(830) Nesta subsecção, a Comissão examinará se a necessidade de transporte marítimo de passageiros que viajam por razões médicas em cada uma das rotas entre os portos da Córsega e o porto de Marselha satisfaz i) a procura desses utilizadores, devidamente demonstrada pelas autoridades francesas, ii) que não poderia ser satisfeita pela oferta no mercado na ausência de um contrato de serviço público elaborado para o efeito pelas autoridades francesas.

7.3.2.1.2.1. Existência de procura dos utilizadores

7.3.2.1.2.1.1. Procura qualitativa

(1) Quanto aos instrumentos úteis utilizados para determinar a procura qualitativa

(831) A Comissão observa que as autoridades francesas procuraram identificar, por vários meios, a procura por parte de passageiros que viajam por razões médicas.

(832) Em primeiro lugar, as autoridades francesas organizaram várias consultas públicas para recolher informações sobre a procura destes passageiros.

(833) Uma consulta inicial, a consulta dos utilizadores (considerando 93), convidou todos os passageiros que viajam por razões médicas a responderem a um questionário sobre a utilização dos serviços de transporte marítimo no contexto dos serviços para a Córsega. O questionário apresentava as mesmas características que o enviado a todos os passageiros (considerandos 744 a 746) e continha também perguntas mais precisas sobre as necessidades e as preferências dos passageiros que viajam por razões médicas (considerando 108). Consequentemente, a consulta dos utilizadores permitiu ter devidamente em conta os interesses dos passageiros que viajam por razões médicas e, a este respeito, a Comissão remete para a sua análise exposta nos considerandos 746 a 751. No entanto, a consulta revelou-se infrutífera, uma vez que as autoridades francesas receberam um pequeno número de respostas ao questionário (considerando 111).

(834) Uma segunda consulta, a consulta dos portos, também convidava as autoridades portuárias a apresentarem as suas observações sobre as ligações marítimas, com o objetivo de informar as autoridades francesas, nomeadamente sobre o nível de concorrência nos serviços de transporte marítimo no contexto das ligações marítimas e a capacidade desses portos (considerandos 116 a 119).

(835) Por último, as autoridades francesas encarregaram igualmente um consultor económico independente, a Gecodia, de realizar um estudo complementar da procura dos utilizadores, paralelamente às consultas públicas, a fim de complementar estas últimas (considerandos 90 e 754). O relatório da Gecodia contém as conclusões sobre este estudo e, em especial, sobre a procura por parte dos passageiros que viajam por razões médicas. Uma vez que a consulta dos utilizadores não produziu resultados no que respeita à procura dos passageiros que viajam por razões médicas, as autoridades francesas basearam-se exclusivamente no relatório da Gecodia para caracterizar a procura desses utilizadores. O relatório da Gecodia avaliou a procura qualitativa (e quantitativa) com base em dados substanciais recolhidos, nomeadamente, junto dos serviços de saúde e de segurança social.

(836) Estes elementos demonstram que a França se baseou em vários instrumentos, que a Comissão considera adequados, na aceção do ponto 14 do Enquadramento SIEG, para ter em conta os interesses dos utilizadores dos serviços em causa.

(2) Conclusões da França sobre a procura qualitativa

(837) A Comissão analisará agora as conclusões da França sobre i) a ausência de substituibilidade entre o transporte marítimo e o transporte aéreo do ponto de vista dos passageiros que viajam por razões médicas; ii) a substituibilidade geográfica do porto de Marselha pelos portos de Toulon e de Nice; e iii) a substituibilidade geográfica dos portos da Córsega.

a) Quanto à ausência de substituibilidade entre o transporte marítimo e o transporte aéreo

(838) A Comissão observa que as autoridades francesas consideraram que a procura dos utilizadores por transportes marítimos entre o continente e a Córsega não podia ser satisfeita em condições equivalentes pelo transporte aéreo, independentemente da rota marítima em causa. As autoridades francesas excluíram a substituibilidade entre o transporte aéreo e o transporte marítimo com base em vários fatores, resumidos nos considerandos 127 a 131.

(839) A Comissão salienta que essa substituibilidade está excluída no caso dos passageiros que viajam por razões médicas por via marítima, na medida em que o modo de transporte é imposto pela receita médica em função do estado do doente e do seu nível de autonomia (considerandos 141 e 142).

(840) Por conseguinte, a Comissão considera que esta análise não está viciada por um erro manifesto de apreciação. As partes interessadas não apresentaram observações sobre este ponto.

b) Quanto à falta de substituibilidade geográfica dos portos continentais

(841) A Comissão observa, em primeiro lugar, que, no que respeita aos passageiros que viajam por razões médicas, a necessidade de transporte marítimo diz respeito, i) aos passageiros residentes na Córsega, ii) que têm de se deslocar ao continente para receber um tratamento que não está disponível na ilha (considerandos 143 a 144), iii) por transporte marítimo, quando prescrito pelo médico (considerandos 141 a 142). A Comissão observa, assim, que os passageiros que viajam por razões médicas têm uma necessidade urgente de viajar para a França continental a fim de receberem os cuidados adequados.

(842) Em seguida, a Comissão observa que, para obter o reembolso das despesas de transporte em que possam incorrer no âmbito da sua viagem, os passageiros que viajam por razões médicas têm de cumprir uma série de condições estabelecidas pelo CSS (considerandos 137 a 139). Concretamente, o regime jurídico aplicável (artigo R. 322-10-5 do CSS) prevê que o reembolso das despesas de transporte é calculado com base na distância entre o local de prestação de cuidados ao doente e o estabelecimento de tratamento prescrito mais próximo. Por outras palavras, os passageiros que viajam por razões médicas têm de utilizar a rota mais curta entre o seu local de prestação de cuidados na Córsega e o estabelecimento de tratamento prescrito no continente. Como salientam as autoridades francesas, nestas circunstâncias, é razoável considerar que os passageiros que viajam por razões médicas são muito sensíveis às distâncias percorridas entre estes dois pontos e que, por conseguinte, tendem a favorecer a viagem por via marítima até ao porto continental mais próximo do estabelecimento de tratamento para o qual têm de viajar. Consequentemente, os passageiros que viajam por razões médicas não parecem dispostos a comparar as travessias disponíveis para os diferentes portos continentais, pelo que nenhum dos portos continentais parece ser substituível do ponto de vista destes utilizadores.

(843) Por último, a Comissão observa que, com base nos dados obtidos junto dos organismos de segurança social (CPAM), a grande maioria dos casos diz respeito ao transporte marítimo para Marselha, onde se encontram a maior parte dos estabelecimentos de tratamento prescritos pelos médicos para os passageiros que viajam por razões médicas (considerandos 147 e 148). Os dados apresentados pelas autoridades francesas confirmam, por conseguinte, que a procura por parte dos passageiros que viajam por razões médicas se concentra nas rotas de/ /para o porto de Marselha.

(844) Com base nestes fatores, a Comissão considera que as autoridades francesas não cometeram um erro manifesto de apreciação ao entenderem que os passageiros que viajam por razões médicas não consideram os portos continentais substituíveis entre si, incluindo Marselha e Toulon, devido às suas necessidades específicas.

(845) As observações apresentadas pela Corsica Ferries não são suscetíveis de afetar esta conclusão.

(846) Em primeiro lugar, a Corsica Ferries considera que a necessidade de serviço público identificada pelas autoridades francesas não se limita apenas aos passageiros que viajam por razões médicas cujas despesas de transporte são elegíveis para reembolso pela segurança social, mas abrange todos os passageiros que viajam por razões médicas, incluindo aqueles cujas viagens não são elegíveis para reembolso pela segurança social e que não enfrentam restrições regulamentares relativamente à viagem que têm de fazer (considerandos 407 a 409). A Corsica Ferries salienta que há muitos casos em que os passageiros que viajam por razões médicas realizam viagens médicas que não são elegíveis para reembolso pela segurança social.

(847) A Comissão observa, no entanto, que a Corsica Ferries não documenta, quantifica nem sequer especifica os «numerosos casos» em que são efetuadas deslocações médicas não elegíveis para o reembolso da segurança social. Também não explica de que forma as autoridades francesas poderiam ter identificado as viagens elegíveis ou inelegíveis para cobertura da segurança social, a fim de esclarecer a procura por parte dos passageiros que viajam por razões médicas. Tal alegação é, portanto, puramente especulativa. Nestas circunstâncias, não se pode censurar as autoridades francesas por terem cometido um erro manifesto de apreciação ao partirem do princípio de que os passageiros que viajam por razões médicas realizam as viagens em conformidade com as regras do CSS que regem a cobertura das despesas de transporte.

(848) Em segundo lugar, sem apresentar elementos de prova, a Corsica Ferries considera que o artigo R. 322-10-5 do CSS, no qual as autoridades francesas se baseiam para excluir qualquer substituibilidade geográfica entre os portos continentais do ponto de vista dos utilizadores, não é aplicável às travessias regulares de barco, pelo que os passageiros que viajam por razões médicas não são obrigados a deslocar-se para o estabelecimento de tratamento prescrito mais próximo (considerandos 410 a 416). Têm simplesmente de escolher a viagem mais barata, independentemente da distância. Por conseguinte, podem viajar até ao porto de Marselha ou de Toulon.

(849) O artigo R. 322-10-5 do CSS prevê que o reembolso das despesas de transporte referidas no artigo R. 322-10, n.º 1, alíneas b) a f), é calculado com base na distância entre o local de prestação de cuidados ao doente e o estabelecimento de tratamento prescrito mais próximo. Como referido no considerando 137, o artigo R. 322-10, n.º 1, alínea f), do CSS prevê que «[a]s despesas de transporte de um segurado ou beneficiário obrigado a viajar estão cobertas: 1. Para receber tratamento ou submeter-se a exames adequados ao seu estado de saúde, nos seguintes casos: [...] d) Transporte para um local a mais de 150 quilómetros de distância, nas condições estabelecidas nos artigos R. 322-10-4 e R. 322-10-5». O artigo R. 322-10-1 do CSS dispõe o seguinte: «Os transportes cobertos pelo seguro de saúde podem ser assegurados pelos seguintes meios: 1) Ambulância; 2) Transporte sentado profissional, veículo médico ligeiro ou táxi; 3) Transportes públicos terrestres, aéreos ou marítimos regulares, meios de transporte individuais.»

(850) É evidente, com base na leitura destes artigos, que, contrariamente ao que alega a Corsica Ferries, os passageiros que viajam por razões médicas da Córsega para o continente (ou seja, para um local a mais de 150 quilómetros de distância) por um dos meios de transporte referidos no artigo R-322-10-1 do CSS (inclusive por serviço regular de barco) só podem obter um reembolso das suas despesas de transporte se cumprirem o disposto no artigo R-322-10-5 do CSS (ou seja, com base na distância entre o local de prestação de cuidados ao doente e o estabelecimento de tratamento prescrito mais próximo). Por conseguinte, a Corsica Ferries não pode validamente alegar que o artigo R. 322-10-5 do CSS não se aplica ao transporte regular de barco. Daqui resulta que os passageiros que viajam por razões médicas são, em princípio, obrigados a deslocar-se até ao estabelecimento de tratamento prescrito mais próximo, inclusive quando viajam por serviço regular de barco. Assim, as autoridades francesas não cometeram um erro manifesto de apreciação ao considerarem que os passageiros que viajam por razões médicas são muito sensíveis às distâncias e que viajam para os portos continentais mais próximos do seu destino final.

(851) O facto de a Corsica Ferries ter sido a única companhia a transportar passageiros durante o período de confinamento devido à COVID-19 (considerando 417) é irrelevante. Como a própria Corsica Ferries admite, tratou-se de um período excecional durante o qual apenas as pessoas especificamente autorizadas a viajar nos termos do direito francês (prestadores de cuidados, militares, bombeiros, técnicos) o podiam fazer, o que não incluía necessariamente todos os passageiros que viajavam por razões médicas. A Corsica Ferries não demonstra, a este respeito, que transportou passageiros que viajavam por razões médicas. Em todo o caso, há que observar que, do ponto de vista dos utilizadores, esta circunstância não caracteriza a substituibilidade geográfica dos portos continentais, na medida em que os passageiros que viajam por razões médicas não podiam escolher o porto continental de chegada, na falta de um serviço para Marselha. Por conseguinte, não se pode concluir que existe necessariamente uma substituibilidade entre os portos de Toulon e de Marselha do ponto de vista dos utilizadores, quando não existe um serviço para os utilizadores para o porto de Marselha e estes são obrigados a deslocar-se até ao porto de Toulon. Pelo contrário, tendo em conta o facto de i) o regime de reembolso das despesas de transporte exigir que os passageiros que viajam por razões médicas viajem para o porto mais próximo (Marselha) e ii) a grande maioria dos centros de tratamento prescritos se situarem em Marselha, o que a Corsica Ferries não contesta, a França não cometeu um erro manifesto de apreciação ao considerar que existe uma procura específica de transporte por parte dos passageiros para o porto continental mais próximo do seu centro de tratamento prescrito.

(852) Em terceiro lugar, a Corsica Ferries considera que uma viagem através de Toulon para um estabelecimento de saúde situado em Marselha não constitui um constrangimento para os passageiros que viajam por razões médicas, uma vez que as duas cidades estão separadas por uma distância de apenas 45 minutos de automóvel (considerando 418). A Comissão remete, a este respeito, para o considerando 850. De qualquer modo, a Corsica Ferries parte erradamente do princípio de que i) todos os passageiros que viajam por razões médicas viajam com um veículo, quando tal não é necessariamente verdade e ii) podem facilmente deslocar-se do porto de Toulon para os centros de tratamento de Marselha após uma viagem de 12 horas de barco, sem ter em conta o estado de saúde e o nível de autonomia do doente, como corretamente salientam as autoridades francesas (considerando 644). As suposições da Corsica Ferries afiguram-se, portanto, especulativas no caso dos passageiros que viajam por razões médicas, cuja situação individual pode ser delicada em função do seu estado de saúde ou do seu nível de autonomia.

c) Quanto à falta de substituibilidade geográfica dos portos da Córsega

(853) A Comissão observa que, no que respeita à escolha dos passageiros do porto de partida/chegada da Córsega, as autoridades francesas não efetuaram uma análise específica da substituibilidade geográfica dos portos da Córsega do ponto de vista dos utilizadores.

(854) No entanto, com base nas informações apresentadas pelas autoridades francesas durante o procedimento formal de investigação e de que dispunham no momento da concessão das medidas (secção 4.1.3), a Comissão observa que, no caso em apreço, esta omissão não era suscetível de afetar o exame, pelas autoridades francesas, da existência de uma necessidade de serviço público.

(855) Pelas razões expostas nos considerandos 783 a 790, a Comissão considera que o porto de Propriano não é substituível pelos portos de Ajaccio e Porto-Vecchio.

(856) A Comissão observa igualmente que as distâncias e os tempos de viagem entre os restantes portos da Córsega são significativamente mais elevados (considerandos 36 e 37), atendendo concretamente às características referidas nos considerandos 16 a 18. É o caso das ligações entre os dois portos do norte da Córsega (L'Île-Rousse e Bastia) e os três portos do sul (Porto-Vecchio, Propriano e Ajaccio), bem como entre Ajaccio e Porto-Vecchio. As distâncias entre estes pontos ultrapassam largamente os 100 km e uma hora de viagem, independentemente do meio de transporte. No que respeita à ligação entre Bastia e L'Île-Rousse, embora a distância seja apenas de 70 km, a viagem dura pelo menos uma hora e meia de automóvel e 1 hora e 45 minutos de transporte público. A Comissão salienta também o congestionamento particularmente elevado no porto de Bastia, como sublinhado pela CCI da Córsega (considerandos 39 e 125), que pode igualmente limitar a substituibilidade entre os dois portos.

(857) Por conseguinte, qualquer substituibilidade entre estes portos deve, em princípio, ser excluída. Esta conclusão é ainda mais evidente porque os passageiros que viajam por razões médicas são particularmente sensíveis às distâncias percorridas, não só devido ao regime de reembolso das despesas de transporte relacionadas com deslocações médicas, mas também em virtude da sua condição potencialmente delicada e frágil, decorrente do seu estado de saúde ou da sua autonomia, que os pode levar a privilegiar os portos da Córsega mais próximos de casa, reduzindo o tempo e os custos da deslocação.

(858) Estas considerações não relevam erro manifesto de apreciação. Além disso, as partes interessadas não apresentaram quaisquer observações sobre este ponto.

(859) Por conseguinte, as autoridades francesas não cometeram um erro manifesto de apreciação ao considerarem que nenhum dos portos da Córsega era substituível do ponto de vista dos passageiros que viajam por razões médicas.

d) Conclusões sobre a procura qualitativa por parte dos passageiros que viajam por razões médicas

(860) Resulta de todos os elementos apresentados pelas autoridades francesas que estas puderam demonstrar, sem cometer um erro manifesto de apreciação, a existência de procura qualitativa por parte dos passageiros que viajam por razões médicas por via marítima entre o porto de Marselha e cada um dos portos da Córsega.

7.3.2.1.2.1.2. A procura quantitativa por parte dos passageiros que viajam por razões médicas

(861) As autoridades francesas estimaram a procura quantitativa com base nos dados históricos e nos dados projetados para o período de 2023-2030.

(862) As autoridades francesas quantificaram a procura histórica dos passageiros que viajam por razões médicas em três etapas.

(863) Em primeiro lugar, reconstituíram o número total anual de doentes residentes na Córsega que viajaram para o continente para receber um tratamento que não estava disponível na Córsega entre 2016 e 2019. Na ausência de dados diretos sobre estes fluxos, o relatório da Gecodia procedeu a uma reconstrução aproximada com base em dados públicos disponibilizados pelo serviço nacional de saúde (considerando 154). A este respeito, a Comissão observa que esta reconstrução se baseou em dados concretos e que as autoridades francesas formularam hipóteses prudentes e razoáveis.

(864) A procura média anual inclui também as pessoas que acompanham estes passageiros. A Comissão observa que esta estimativa é coerente com os dados recolhidos pelas autoridades francesas junto dos organismos de segurança social (considerando 155). A Corsica Ferries não pode, portanto, sustentar que a estimativa do número de acompanhantes efetuada pelas autoridades francesas não se baseia em dados objetivos (considerando 429). Além disso, a tese da França de que as pessoas com menos de 19 anos e mais de 75 anos são sistematicamente acompanhadas não é manifestamente incompatível com o regime legal de cobertura das despesas de transporte dos acompanhantes, contrariamente ao que alega a Corsica Ferries (considerando 430) ([262]).

([262]) Nos termos do artigo R.322-10-7 do CSS, citado pela Corsica Ferries, «as despesas de transporte público suportadas pelo acompanhante de um segurado ou beneficiário estão cobertas quando a condição deste último exija a assistência de um terceiro ou este tenha menos de 16 anos de idade». Nestas circunstâncias, não é manifestamente errado considerar que as pessoas com mais de 75 anos ou menos de 19 anos são sistematicamente acompanhadas, uma vez que estes dois grupos etários são particularmente suscetíveis de receber assistência de um terceiro quando viajam.

(865) Em segundo lugar, as autoridades francesas procuraram estimar o número de passageiros que viajam por razões médicas que viajaram de barco para o continente. Para o efeito, basearam-se em duas abordagens. Uma primeira abordagem consistiu em apurar empiricamente o número de passageiros que viajam por razões médicas que utilizam o transporte marítimo, com base nos 15 237 pedidos de autorização prévia para viagens médicas apresentados aos organismos de segurança social por passageiros que viajaram por razões médicas entre 2020 e 2021. Desses 15 237 pedidos, 4 % diziam respeito ao transporte marítimo (considerando 157). Uma segunda abordagem consistiu em subtrair do número total estimado de passageiros que viajam por razões médicas entre a Córsega e a França continental (65 000) aqueles que viajaram por avião (e para os quais a CPAM dispunha de dados), a fim de obter o número de passageiros que viajaram por razões médicas de barco. Este método estimou o número de passageiros que viajaram por razões médicas de barco em 30 % (considerando 158). As autoridades francesas decidiram finalmente conciliar as duas abordagens, considerando que 10 % do total estimado de passageiros que viajaram por razões médicas (65 000) viajaram de barco (considerando 159).

(866) Contrariamente ao alegado pela Corsica Ferries (considerando 431), a estimativa final das autoridades francesas não apresenta qualquer erro manifesto de apreciação. Com efeito, a estimativa assenta em duas abordagens, cada uma pertinente e baseada em dados concretos e fiáveis. O facto de se verificar uma diferença significativa no número estimado de passageiros que viajam por razões médicas justifica que as autoridades francesas tenham adotado uma postura prudente e conservadora, fixando a estimativa final em 10 % do total anual de passageiros que viajam por razões médicas de barco, ou seja, num nível muito inferior à média das percentagens apuradas pelos dois métodos (média de 17 %, entre 30 % e 4 %). A Corsica Ferries não explica, em nenhum momento, nas suas observações, por que razão a segunda abordagem das autoridades francesas (que conduziu a uma estimativa de 30 %) seria incorreta ou inadequada. Ao sustentar que as autoridades francesas deveriam ter utilizado uma estimativa de 4 %, de acordo com a primeira abordagem, a Corsica Ferries ignora a segunda abordagem, igualmente razoável, interpretando de forma errada a metodologia adotada pelas autoridades francesas.

(867) Por último, as autoridades francesas repartiram a procura por porto da Córsega com base na distribuição territorial das atividades de MCO, que eram os únicos dados públicos à sua disposição para estimar o ponto de partida dos passageiros que viajam por razões médicas (ver considerando 160). A Comissão observa ainda que estes dados refletem a distribuição histórica dos passageiros entre os diferentes portos da Córsega (quadro 11). As autoridades francesas repartiram igualmente a procura por porto continental com base em dados recolhidos junto das CPAM, que forneceram dados mais precisos por departamento (Bouches-du-Rhône, Var, Alpes-Maritimes) e, por conseguinte, por porto continental. Estas estimativas são razoáveis e não enfermam de erro manifesto de apreciação.

(868) No que diz respeito à procura futura, as autoridades francesas consideraram que a procura permaneceria estável durante o período de 2023-2030 em comparação com 2019. Esta apreciação, que tem em conta tanto o envelhecimento da população da Córsega (e, portanto, um aumento do número de deslocações médicas) como a expansão dos cuidados de saúde disponíveis na Córsega (e, portanto, uma redução do número de deslocações médicas), não está viciada por um erro manifesto de apreciação, na medida em que neutraliza estas duas hipóteses contraditórias. As partes interessadas não apresentaram quaisquer observações sobre este ponto.

(869) Com base no que precede, a Comissão considera que as autoridades francesas quantificaram a procura de passageiros que viajam por razões médicas sem cometer um erro manifesto de apreciação.

7.3.2.1.2.2. Existência de uma deficiência do mercado

7.3.2.1.2.2.1. Identificação da oferta no mercado na ausência de um contrato de serviço público

(870) A este respeito, a Comissão remete para os argumentos expostos nos considerandos 815 a 825, que também são válidos para identificar a oferta disponível no mercado em relação à procura por parte dos passageiros que viajam por razões médicas.

7.3.2.1.2.2.2. Análise da deficiência do mercado

(871) A Comissão observa, antes de mais, que as autoridades francesas concluíram pela existência de uma deficiência total do mercado entre o porto de Propriano e o porto de Marselha, uma vez que a Corsica Ferries não ofereceria nenhum serviço comercial entre Marselha e Propriano.

(872) A Comissão observa igualmente que as autoridades francesas consideraram esporádico o serviço proposto pela Corsica Ferries entre Marselha e os outros quatro portos da Córsega, uma vez que a Corsica Ferries apenas ofereceria três rotações por mês de/para L'Île-Rousse e Porto-Vecchio (por oposição às três rotações semanais exigidas) e duas rotações semanais de/para Ajaccio e Bastia, quando são necessárias pelo menos cinco rotações semanais para satisfazer a procura dos utilizadores.

(873) A Comissão observa que as autoridades francesas não cometeram um erro manifesto na sua análise das deficiências do mercado, na medida em que ficou demonstrado que a oferta no mercado era insuficiente para satisfazer a totalidade da procura de passageiros que viajam por razões médicas entre o porto de Marselha e cada um dos portos da Córsega.

7.3.2.1.2.3. Conclusão sobre a existência de uma necessidade de serviço público para o transporte de passageiros que viajam por razões médicas entre Marselha e cada um dos portos da Córsega

(874) Resulta de tudo o que precede que a França identificou corretamente a existência de uma necessidade de serviço público entre Marselha e cada um dos portos da Córsega, uma vez que a procura de transportes estabelecida e quantificada pela França não podia ser coberta pela oferta de mercado identificada.

7.3.2.1.3. Necessidade de transporte marítimo de carga rolante e de carga inerte

(875) Nesta subsecção, a Comissão examinará se a necessidade de transporte marítimo de carga rolante e carga inerte entre o porto de Marselha e cada um dos portos da Córsega satisfaz i) a procura desses utilizadores, devidamente demonstrada pelas autoridades francesas, ii) que não poderia ser satisfeita pela oferta no mercado na ausência de um contrato de serviço público elaborado para o efeito pela França.

7.3.2.1.3.1. Existência de procura dos utilizadores

7.3.2.1.3.1.1. Procura qualitativa

(1) Quanto aos meios adequados utilizados para determinar a procura qualitativa dos utilizadores

(876) A Comissão observa que as autoridades francesas procuraram identificar de várias formas a procura dos utilizadores por transporte de carga rolante e de carga inerte.

(877) Em primeiro lugar, as autoridades francesas organizaram várias consultas públicas para recolher informações sobre a procura destes utilizadores.

(878) Uma consulta inicial, a consulta dos utilizadores (considerando 93), convidou todos os utilizadores de transporte de mercadorias a responderem a um questionário sobre a utilização dos serviços de transporte marítimo entre a França continental e a Córsega. No que diz respeito às características gerais da consulta em questão, a Comissão remete para a sua análise apresentada no considerando 744.

(879) O questionário enviado aos utilizadores do transporte de mercadorias incluía cerca de 20 perguntas, destinadas a avaliar a satisfação e as necessidades desses utilizadores em relação aos serviços entre a Córsega e o continente para cada rota marítima entre o porto de Marselha e os portos da Córsega. Os pormenores das perguntas, apresentados na secção 3.4.3.1.1.1.1, mostram que permitiram às autoridades francesas recolher informações sobre o perfil dos utilizadores e os seus hábitos e preferências de viagem no que diz respeito aos horários de partida e de chegada, às necessidades de deslocação, às dificuldades encontradas devido à falta de espaços disponíveis nos portos ou nos navios, à frequência das ligações marítimas e às tarifas cobradas (considerando 185). Além disso, o questionário incluía várias perguntas relacionadas com a substituibilidade entre os portos continentais (considerando 186).

(880) Pelas mesmas razões expostas no considerando 746, a Comissão considera que o questionário era suficientemente aberto para permitir a formulação de diferentes pontos de vista. As respostas sugeridas são claras, plausíveis e diversificadas. Por conseguinte, as observações da Corsica Ferries a este respeito (considerando 401) são infundadas. Do mesmo modo, as observações relativas à distorção metodológica de que padece a consulta dos utilizadores não são convincentes, pelas razões explicadas nos considerandos 747 a 749.

(881) No entanto, a Comissão observa que, apesar da consulta pertinente organizada pelas autoridades francesas, apenas cinco transportadores responderam ao questionário, tornando-o inutilizável (considerando 188).

(882) Por conseguinte, as autoridades francesas consultaram diretamente (por telefone) uma amostra de cerca de 20 operadores, cuja quota de mercado agregada do tráfego de mercadorias entre a Córsega e a França continental era largamente representativa (considerando 189). No âmbito desta consulta, as autoridades francesas questionaram os utilizadores sobre a sua utilização dos serviços de transporte marítimo em todas as rotas com partida dos portos de Marselha, Toulon e Nice, e não apenas de Marselha, como inicialmente previsto na consulta aos utilizadores (considerando 189). Esta consulta direta permitiu, assim, às autoridades francesas corrigir a falta de respostas ao questionário apresentado durante a consulta dos utilizadores.

(883) Contrariamente ao que alega a Corsica Ferries (considerando 402), não há razão para criticar a metodologia seguida pelas autoridades francesas por falta de transparência relativamente às perguntas colocadas e à identidade dos operadores entrevistados. Em primeiro lugar, a alegada falta de transparência não foi demonstrada, uma vez que o questionário enviado por telefone foi o mesmo que o questionário para a consulta dos utilizadores, que era público e acessível a todos. A Corsica Ferries podia, portanto, ter conhecimento do conteúdo das perguntas. Em segundo lugar, no que respeita à identificação dos operadores entrevistados, há que observar que estas informações não se afiguram pertinentes, uma vez que os operadores entrevistados representavam uma parte substancial do tráfego de mercadorias entre a Córsega e o continente. A circunstância, não provada, de alguns dos operadores poderem ter sido acionistas de um adjudicatário não basta, em todo o caso, para excluir esses operadores de qualquer consulta pública, na medida em que continuam a ser utilizadores de serviços de transporte marítimo de mercadorias da mesma forma que todos os outros utilizadores, sendo, por conseguinte, livres de exprimir as suas necessidades e preferências no âmbito de uma consulta pública.

(884) Uma segunda consulta, a consulta dos portos, também convidava as autoridades portuárias a apresentarem as suas observações sobre as ligações marítimas, com o objetivo de informar as autoridades francesas, nomeadamente sobre o nível de concorrência entre os serviços de transporte marítimo no contexto das ligações marítimas e a capacidade desses portos, com perguntas relativas ao transporte de carga rolante e de carga inerte (considerandos 116 a 119). No que diz respeito às características desta consulta, a Comissão remete para a sua análise apresentada no considerando 752.

(885) Daqui resulta que as autoridades francesas realizaram consultas públicas que permitiram ter em conta os interesses dos utilizadores, em conformidade com o ponto 14 do Enquadramento SIEG.

(886) As autoridades francesas encarregaram igualmente um consultor económico independente, a Gecodia, de realizar um estudo complementar da procura dos utilizadores, paralelamente às consultas públicas, a fim de complementar estas últimas (considerando 90). A Comissão considera que tal estudo constitui um instrumento útil para determinar a procura dos utilizadores, pelas razões expostas no considerando 754.

(887) Estes elementos demonstram que a França se baseou em vários instrumentos, que a Comissão considera adequados, na aceção do ponto 14 do Enquadramento SIEG, para ter em conta os interesses dos utilizadores dos serviços em causa.

(2) Conclusões da França sobre a procura qualitativa dos utilizadores

(888) A Comissão examinará as conclusões da França sobre i) a distinção entre carga rolante e carga inerte, ii) a substituibilidade geográfica do porto de Marselha com os portos de Toulon e de Nice para os utilizadores de carga inerte e iii) para os utilizadores de carga rolante, e iv) a substituibilidade geográfica dos portos da Córsega para os utilizadores de carga rolante e carga inerte.

a) Quanto à distinção entre carga rolante e carga inerte

(889) A Comissão observa que as autoridades francesas distinguem entre carga rolante e carga inerte principalmente devido às limitações logísticas e de movimentação da carga inerte, que exige equipamento portuário e uma cadeia logística específicos, ao contrário da carga rolante (considerandos 205 a 207). Estas considerações são razoáveis e, por conseguinte, não são manifestamente incorretas. Demonstram igualmente que a procura de carga rolante anda a par da procura de transporte de motoristas que acompanham os seus camiões como passageiros a bordo do navio.

(890) A Comissão observa igualmente que todas as autoridades portuárias concordam com esta distinção (considerando 197).

(891) A Comissão observa, no entanto, que a Corsica Ferries contestou esta distinção na sua resposta à consulta dos operadores, considerando-a artificial (considerando 236). A Corsica Ferries alegou, nomeadamente, que a distinção não depende da oferta das empresas, mas sim da dimensão, da organização e das escolhas específicas de cada transportador. Todavia, não se pode deixar de notar que as autoridades francesas demonstraram a existência desta distinção precisamente com base nas informações fornecidas pela própria Corsica Ferries (considerando 889).

(892) Por conseguinte, as autoridades francesas podiam manter esta distinção sem incorrer num erro manifesto de apreciação.

(893) Nas suas observações (considerandos 393 e 447 a 450), a Corsica Ferries afirma que deve ser feita outra distinção entre carga rolante acompanhada e não acompanhada. Alega que a ausência de tal distinção vicia irremediavelmente a estimativa do número de motoristas que viajam nas ligações marítimas para a Córsega. Em apoio das suas alegações, a Corsica Ferries remete para o estudo BRG 1.

(894) A Comissão observa, no entanto, que o estudo BRG 1 não fornece quaisquer dados concretos sobre a existência desta distinção. Concretamente, não indica em nenhum momento a metodologia a seguir pelas autoridades francesas para distinguir entre carga rolante acompanhada e não acompanhada. Tão-pouco apresenta dados sobre os volumes respetivos estimados de carga rolante acompanhada e não acompanhada. Por último, o estudo BRG 1 não faz referência a qualquer outro estudo ou investigação que tenha identificado a existência desta distinção. Resulta, por exemplo, do parecer da Autoridade da Concorrência que só é feita uma distinção entre carga rolante e carga inerte ([263]).

(895) Assim, na falta de elementos concretos, as conclusões do estudo BRG 1 não podem caracterizar um erro manifesto de apreciação por parte das autoridades francesas. A Comissão considera, além disso, que a Corsica Ferries teve a oportunidade de apresentar elementos de prova específicos durante a consulta dos utilizadores (através de uma contribuição em texto livre) e a consulta dos operadores, a fim de esclarecer às autoridades francesas esta potencial distinção entre carga rolante acompanhada e não acompanhada, o que, no entanto, não fez (considerando 236).

b) Quanto à substituibilidade geográfica dos portos continentais em relação ao transporte marítimo de carga inerte

(896) No que respeita à carga inerte, as autoridades francesas constataram a existência de uma procura exclusiva pelo porto de Marselha.

(897) A Comissão observa que esta conclusão se baseia, nomeadamente, em quatro elementos: i) só o porto de Marselha dispõe de equipamentos e zonas de movimentação suficientes para acolher carga inerte, dado que a única alternativa, Toulon-Brégaillon, dispõe de infraestruturas demasiado limitadas para acolher a totalidade ou mesmo uma parte não negligenciável desse tráfego; ii) a consulta dos utilizadores revela claramente a ausência de substituibilidade entre o porto de Marselha e os outros portos continentais; iii) as autoridades portuárias do continente consideram que o porto de Marselha é o único porto capaz de gerir este tráfego em grande escala; iv) uma transferência do tráfego de carga inerte do porto de Marselha para os outros portos continentais resultaria em custos adicionais significativos e em condicionalismos logísticos que afetariam o fluxo deste tipo de carga (considerandos 210 a 214).

(898) A Comissão considera que todas estas considerações demonstram a inexistência de substituibilidade geográfica entre o porto de Marselha e os portos de Toulon e de Nice para o transporte marítimo de carga inerte.

([263]) Parecer da Autoridade da Concorrência referido no considerando 20, n.º 295.

(899) Resulta das informações fornecidas pelas autoridades portuárias que o porto de Marselha possui capacidades muito elevadas, que permitem assegurar o transporte para cada um dos portos da Córsega (considerando 199). Em contrapartida, embora o terminal de Toulon-Brégaillon também possa acolher este tráfego, há que constatar que a sua capacidade é mais limitada, uma vez que dispõe apenas de um atracadouro. A Comissão toma igualmente nota das declarações da autoridade portuária de Toulon segundo as quais a zona de influência desse porto se estendia apenas ao interior muito imediato (considerando 198). A consulta dos utilizadores revela igualmente uma total ausência de substituibilidade entre os portos de Marselha e de Toulon (considerando 190). Por último, a Comissão constata a organização especial da cadeia logística do transporte de carga inerte, que envolve transportadores que efetuam rotações regulares, durante um mesmo dia, entre o porto e as suas bases logísticas, a maioria das quais se situam a norte e a oeste de Marselha (considerando 206). A mudança para Toulon implicaria indubitavelmente custos adicionais significativos para os transportadores, que seriam muito provavelmente repercutidos nos consumidores finais da Córsega. Esta situação agravaria as dificuldades económicas já enfrentadas pelos operadores económicos e pelos consumidores da Córsega devido à insularidade (considerandos 20 a 23).

(900) A Comissão observa que este ponto não é analisado por nenhuma das partes interessadas.

(901) A Comissão conclui, assim, que as autoridades francesas não cometeram um erro manifesto de apreciação ao considerarem que existia uma procura exclusiva de transporte marítimo de carga inerte entre cada um dos portos da Córsega e o porto de Marselha.

c) Quanto à substituibilidade geográfica dos portos continentais em relação ao transporte marítimo de carga rolante

(902) No que respeita ao transporte de carga rolante, as autoridades francesas constataram a existência de substituibilidade parcial entre os portos de Toulon e de Marselha. Consideram que alguns utilizadores de transporte de carga rolante não veem qualquer alternativa ao porto de Marselha. As autoridades francesas justificam esta conclusão com base nos seguintes elementos:

(903) *Em primeiro lugar*, a consulta dos portos revelou a existência de limitações de capacidade nos portos de Toulon e de Nice (considerando 217). A Comissão observa, a este respeito, que, embora os três portos continentais possam acolher carga rolante, as autoridades portuárias de Toulon e de Nice manifestaram reservas quanto à sua capacidade (considerando 199). A CCI do Var salienta, assim, que o terminal de Toulon-Port de Commerce é o único terminal do porto de Toulon capaz de acolher carga rolante ([264]) e que este terminal já apresenta um nível significativo de congestionamento (cerca de 80 %, em média) ao longo do ano (associado às políticas públicas locais) e, em especial, no verão (tráfego limitado a cerca de 10 reboques por dia). Por seu lado, o porto de Nice afirma que, embora possa acolher tráfego de carga rolante sem restrições, o tráfego de passageiros continua a ser a sua principal prioridade.

(904) Resulta do que precede que as observações da Corsica Ferries sobre a inexistência de congestionamento no porto de Toulon (considerando 437) são infundadas à luz das declarações da CCI do Var partilhadas com as autoridades francesas durante a consulta dos portos. As autoridades francesas não podem ser criticadas por se terem baseado nessas informações para analisar o grau de substituibilidade entre os portos de Toulon e de Marselha, sobretudo quando as informações fornecidas pela CCI do Var eram claras e inequívocas.

(905) Tendo em conta estes elementos, o facto de, em 2014, o porto de Toulon poder acolher mais do dobro do tráfego atual de carga rolante não era pertinente no caso em apreço. Do mesmo modo, o facto de a Corsica Ferries ter confirmado essas informações junto da CCI do Var também não é pertinente, uma vez que não demonstra que as autoridades francesas tenham interpretado erradamente as respostas dadas pela CCI do Var durante a consulta dos portos.

(906) *Em segundo lugar*, as autoridades francesas basearam-se nos resultados da consulta dos utilizadores para explicar a existência de uma substituibilidade parcial (considerando 218). Estes resultados mostram, assim, que os inquiridos excluem, em grande medida, qualquer comparação entre os portos de Marselha e de Toulon ou de Nice (considerandos 190 e 191).

([264]) Os terminais de Brégaillon não admitem passageiros e o terminal de Seyne-sur-Mer está reservado a navios de cruzeiro.

(907) No entanto, a Corsica Ferries contesta a credibilidade das respostas recebidas durante a consulta telefónica dos utilizadores do transporte de mercadorias, alegando que os inquiridos eram acionistas da Corsica Linea e, nessa qualidade, estariam numa situação de conflito de interesses relativamente à consulta (considerando 441). Acrescenta ainda que as respostas dadas consistiam em afirmações gerais e não fundamentadas, provenientes de uma amostra de inquiridos de representatividade duvidosa (considerando 440).

(908) A Comissão observa, antes de mais, que os utilizadores entrevistados responderam às perguntas que lhes foram colocadas no âmbito da consulta dos utilizadores. A Corsica Ferries não contesta a pertinência dessas perguntas ([265]). Por conseguinte, não se pode considerar, como alega a Corsica Ferries, que os inquiridos tenham feito «afirmações gerais e não fundamentadas». Além disso, a amostra não podia ser considerada não representativa, tendo em conta os volumes de mercadorias que representavam (considerando 189).

(909) A Comissão observa também que o facto de um utilizador de transporte marítimo de mercadorias ser acionista da Corsica Linea não o pode impedir, por si só, de participar numa consulta pública destinada a determinar as necessidades e as preferências dos utilizadores de um serviço de transporte. Todos os utilizadores de um determinado serviço podem responder como tal. No caso em apreço, a Comissão observa que, com base nas informações fornecidas pela França, alguns utilizadores eram acionistas da Corsica Linea ([266]), enquanto outros não o eram ([267]).

(910) Além disso, a Comissão observa que os utilizadores entrevistados, para além de serem os principais transportadores em termos de volume de mercadorias, utilizavam todas as rotas entre a Córsega e a França continental, incluindo as rotas entre Toulon/Nice e os portos da Córsega em que a Corsica Linea não opera. Além disso, a consulta pública não incidiu sobre a utilização de serviços de transporte de mercadorias prestados exclusivamente pela Corsica Linea, mas sobre os serviços prestados por todos os operadores marítimos que operam entre a Córsega e a França continental. A Comissão observa, a este respeito, que as necessidades dos utilizadores não estão necessariamente ligadas aos interesses dos operadores marítimos: por exemplo, a maioria dos utilizadores inquiridos desejava que fosse introduzido um serviço de transporte ro-ro que respondesse melhor às suas necessidades específicas, embora nenhum dos três operadores ativos entre a Córsega e a França continental planeasse introduzir esse serviço (considerando 191). A Comissão observa que, de qualquer modo, a consulta dos utilizadores constitui uma das indicações utilizadas pelas autoridades francesas para justificar a substituibilidade parcial dos portos de Toulon e de Marselha para o transporte marítimo de mercadorias.

(911) *Em terceiro lugar*, as autoridades francesas salientam que a transferência do tráfego de carga rolante do porto de Marselha para os outros portos continentais implicaria custos adicionais significativos para os utilizadores do transporte de carga rolante, cujas bases logísticas se situam principalmente a oeste de Marselha e no corredor do Ródano (considerando 219).

(912) A este respeito, a Comissão observa que as autoridades francesas apresentaram vários elementos de prova que demonstram que as bases logísticas se situam principalmente a oeste de Marselha e no corredor do Ródano (considerando 213), relativamente aos quais o porto de Marselha é, em princípio, mais facilmente acessível do que os outros portos continentais. As análises apresentadas pela Corsica Linea (considerando 544) e a La Méridionale (considerandos 593 a 595), bem como a denúncia da Corsica Ferries (considerando 433), tendem igualmente a confirmar este facto. Daqui resulta que a alegação da Corsica Ferries de que as autoridades francesas nunca apresentaram nenhum elemento de prova em apoio da sua afirmação (considerando 442) não tem fundamento.

(913) A Comissão observa igualmente que as autoridades francesas apresentaram provas concretas dos custos adicionais estimados que uma deslocação significativa dos transportadores do porto de Marselha para o porto de Toulon implicaria. Este valor foi apurado, nomeadamente, com base em dados publicados pela comissão nacional rodoviária. As partes interessadas apresentaram igualmente dados semelhantes, sendo que todos apontavam para a existência destes custos adicionais, embora a estimativa varie entre 5 % do custo total de produção segundo a Corsica Ferries (considerando 443) e 11 % segundo a Corsica Linea (considerando 544). A La Méridionale considera que não faria sentido do ponto de vista económico que a grande maioria dos transportadores com sede mais próxima de Marselha do que de Toulon mudasse para o porto de Toulon, confirmando igualmente os custos rodoviários adicionais que tal implicaria (considerandos 595 e 596).

([265]) As críticas da Corsica Ferries referem-se à ausência de questionários para as rotas a partir de Toulon e de Nice.
([266]) […].
([267]) Por exemplo […].

(914) Embora reconheça a existência de custos rodoviários adicionais, a Corsica Ferries sustenta que esses custos são compensados pela tarifa marítima mais baixa aplicada pela Corsica Ferries no porto de Toulon em comparação com a aplicada pelos seus concorrentes no porto de Marselha (considerando 443).

(915) A Comissão observa que o estudo BRG 2 utiliza a tarifa média de transporte de mercadorias registada em Toulon em 2023 (32,40 EUR por ML) e a tarifa de 42,50 EUR por ML em Marselha, que corresponde à tarifa máxima permitida pelo regime de OSP de 2019 (considerando 62). No entanto, essa análise afigura-se incorreta por várias razões. Em primeiro lugar, o estudo baseia-se em dados de 2023, posteriores à adjudicação dos CSP. Em segundo lugar, utiliza parâmetros inadequados: compara, por um lado, a tarifa de mercado efetivamente aplicada pela Corsica Ferries no porto de Toulon e, por outro, a tarifa regulamentar máxima aplicável no porto de Marselha ao abrigo do regime de OSP de 2019. No entanto, para que a comparação fosse pertinente, a análise teria de se basear, para ambos os portos, nas tarifas marítimas máximas aplicáveis ao abrigo do regime de OSP de 2019, dado que os operadores marítimos poderiam atingir esse limite no cenário hipotético de inexistência dos CSP. Por último, como observam as autoridades francesas (considerando 650), a tarifa marítima utilizada pelo estudo BRG 2 para Toulon exclui os custos de impostos e de movimentação, e não a tarifa efetivamente paga pelos utilizadores.

(916) Por conseguinte, com base nos dados apresentados pela França e por todas as partes interessadas, a Comissão conclui que a transferência, para o porto de Toulon, dos utilizadores do transporte de carga rolante cujas bases logísticas se situam principalmente perto do porto de Marselha ou do corredor do Ródano implicaria custos rodoviários adicionais para esses utilizadores. Não foi demonstrado que estes custos adicionais poderiam ser claramente compensados por uma tarifa marítima mais baixa em Toulon. Assim, as autoridades francesas puderam concluir que este fator era suscetível de limitar o grau de substituibilidade entre os portos de Marselha e de Toulon.

(917) A Comissão observa igualmente que, segundo as respostas dos portos de Toulon e de Nice, a sua zona de influência se limita ao seu interior local, ao passo que o porto de Marselha dispõe de uma base de clientes nacional, em consonância com as conclusões das autoridades francesas (considerandos 197, 198 e 219). A La Méridionale fornece informações adicionais neste sentido (considerando 593), compatíveis com as conclusões das autoridades francesas. Assim, as observações da Corsica Ferries a este respeito (considerando 442) devem ser rejeitadas.

(918) Para além disso, a Comissão observa que é do interesse dos consumidores finais da Córsega (lojas, particulares, empresas, etc.), que dependem e beneficiam dos serviços de transporte de mercadorias (transporte de bens para as empresas, etc.), limitar os custos da insularidade, claramente evidenciados pelos diversos estudos e estatísticas sobre o custo de vida na ilha (considerandos 20 a 23). Note-se que a Córsega importa muito mais mercadorias do que exporta, o que demonstra a sua dependência em relação ao continente (considerando 19). Consequentemente, um aumento do preço das mercadorias importadas para a Córsega poderia afetar ainda mais a economia da ilha e os seus habitantes. A existência de custos rodoviários adicionais seria, portanto, suscetível de influenciar ainda mais o preço das mercadorias para os consumidores finais na Córsega.

(919) *Por último*, as autoridades francesas consideraram que episódios de choques persistentes de preços que afetaram o porto de Marselha não provocaram uma transferência significativa do tráfego deste porto para os de Toulon e de Nice (considerando 220). Este aspeto tende a caracterizar a ausência de substituibilidade entre os dois portos e não é contestado pelas partes interessadas.

(920) Resulta assim de tudo o que precede que as autoridades francesas não cometeram um erro manifesto ao considerarem que os portos de Toulon e de Marselha são parcialmente substituíveis entre si do ponto de vista dos utilizadores e que, por conseguinte, existe uma procura específica por parte dos utilizadores do transporte de carga rolante para o porto de Marselha.

(921) As observações da Corsica Ferries nos considerandos 433 e 434 não afetam esta conclusão. A Corsica Ferries não demonstra, em nenhum momento, de que modo a situação de um motorista de carga rolante é idêntica à de um passageiro que viaja com o seu automóvel. Além disso, o facto de a Corsica Ferries transportar tantos motoristas do porto de Marselha como do porto de Toulon não põe em causa a substituibilidade parcial reconhecida pela França entre os dois portos para o transporte de carga rolante. A França não contesta que os portos de Toulon e de Marselha asseguram, cada um, metade do tráfego de carga rolante para a Córsega: alega apenas que os utilizadores do transporte de carga rolante preferem os portos mais próximos das suas bases logísticas e que, por conseguinte, alguns dos utilizadores cujas bases logísticas estão próximas do porto de Marselha não ponderam qualquer alternativa a esse porto.

d) Quanto à substituibilidade geográfica dos portos da Córsega no que respeita ao transporte marítimo de carga rolante e de carga inerte

(922) A Comissão observa que, no que respeita à escolha do porto de partida/chegada da Córsega para os utilizadores do transporte de carga rolante e de carga inerte, as autoridades francesas não efetuaram uma análise específica da substituibilidade geográfica dos portos da Córsega do ponto de vista dos utilizadores.

(923) No entanto, com base nas informações apresentadas pelas autoridades francesas durante a investigação formal e de que dispunham no momento da concessão das medidas, a Comissão observa que, no caso em apreço, esta omissão não era suscetível de afetar o exame, pelas autoridades francesas, da existência de uma necessidade de serviço público.

(924) *Em primeiro lugar*, a Comissão constata as distâncias e os trajetos entre cada um dos portos da Córsega, que tendem, em princípio, a excluir qualquer substituibilidade geográfica. Remete, a este respeito, para os considerandos 36, 774, 785 e 856.

(925) *Em segundo lugar*, a Comissão constata o elevado nível de congestionamento no conjunto dos portos da Córsega, tal como referido pela CCI da Córsega (considerando 201). A CCI da Córsega chama a atenção, em especial, para a situação nos portos de Bastia, Ajaccio e Porto-Vecchio, onde a capacidade está a atingir o ponto de saturação ou onde se verifica um forte congestionamento. Estas desvantagens aumentam a quantidade de mercadorias deixadas no cais, afetam as condições de circulação dos veículos pesados de mercadorias e provocam atrasos nas entregas, que prejudicam os utilizadores do serviço de transporte marítimo de mercadorias (considerando 208). Por conseguinte, a França pode validamente sustentar que essas restrições são suscetíveis de limitar a transferência do tráfego para um ou outro dos portos, nomeadamente os portos de Bastia, Ajaccio e Porto-Vecchio, e de tornar necessário, tanto do ponto de vista dos utilizadores do serviço como das autoridades públicas, repartir o tráfego marítimo de mercadorias entre os diferentes portos da Córsega.

(926) *Em terceiro lugar*, a Comissão observa que as longas distâncias, as condições de tráfego e as características da infraestrutura rodoviária na Córsega (considerandos 16 a 19) implicam igualmente custos rodoviários adicionais para os utilizadores do transporte marítimo de mercadorias, o que, por sua vez, pode aumentar os custos das importações suportados pelos particulares e profissionais na Córsega. A Comissão observa igualmente que é do interesse dos utilizadores e residentes da ilha limitar a circulação de veículos pesados de mercadorias na Córsega, nomeadamente devido ao elevado risco de acidentes e ao custo da insularidade.

(927) Por todas estas razões, a Comissão considera que não foi manifestamente incorreto considerar que os portos da Córsega não eram substituíveis entre si do ponto de vista dos utilizadores do transporte marítimo de mercadorias. Este ponto não é contestado por nenhuma das partes interessadas.

7.3.2.1.3.1.2. Procura quantitativa

(928) *Em primeiro lugar*, no que respeita à quantificação da substituibilidade parcial dos portos de Toulon e de Marselha para o transporte de carga rolante, a Comissão salienta que, na sua decisão de início do procedimento, tinha manifestado dúvidas quanto às fontes utilizadas pelas autoridades francesas para determinar que os utilizadores cujos volumes representavam 80 % da procura histórica de carga rolante entre o porto de Marselha e os portos da Córsega não consideravam o porto de Toulon substituível pelo porto de Marselha. Convidou a França e as partes interessadas a apresentarem as suas observações a este respeito.

(929) Nas suas observações, as autoridades francesas apresentaram três análises destinadas a confirmar a sua estimativa inicial do nível de substituibilidade entre os portos de Marselha e de Toulon do ponto de vista da procura (considerandos 337 a 346). Todas as partes interessadas que apresentaram observações responderam igualmente a este ponto (considerandos 444, 445, 543, 591 a 596):

— a primeira análise das autoridades francesas baseou-se em dados sobre a localização da sede, dos armazéns e das bases logísticas dos transportadores. Segundo a França, a proximidade imediata do porto de Marselha justifica a preferência dos transportadores por este porto. Oitenta por cento (80 %) do tráfego total de carga rolante entre Marselha e a Córsega entre 2018 e 2021 teve origem em transportadores localizados perto de Marselha. Na opinião da França, tal demonstra que a substituibilidade entre os dois portos é limitada, em cerca de 20 %,

— a segunda análise consistiu em identificar a localização das bases logísticas de um grande número de clientes da Corsica Linea e da La Méridionale. Resulta desta análise que 83 % do volume de carga rolante transportada pela Corsica Linea e 88 % do volume de carga rolante transportada pela La Méridionale têm origem numa base logística próxima do porto de Marselha. Por conseguinte, esta análise confirma os resultados da primeira análise,

— a terceira análise apresentou dados pormenorizados sobre um grande número de transportadores que, no passado, utilizaram os dois portos para transportar carga rolante por mar, indicando, para cada transportador, a distância entre a base logística e os portos de Marselha e de Toulon e a percentagem de carga rolante (em ML) transportada via Marselha e/ou Toulon em 2017-2019 e em 2021.

(930) A Comissão observa que as duas primeiras análises se centram exclusivamente no tráfego histórico de carga rolante entre Marselha e a Córsega. Apenas analisam a origem do tráfego de carga rolante no porto de Marselha, mas não permitem concluir que um transportador cuja base seja mais próxima do porto de Marselha utilizaria apenas o porto de Marselha e não o porto de Toulon. Partem do princípio de que os transportadores têm de utilizar o porto de Marselha se a sua sede, armazéns ou bases logísticas se situarem perto de Marselha, sem investigar a utilização efetiva dos portos, ao passo que é precisamente esse o pressuposto de que as autoridades francesas são obrigadas a provar. Por conseguinte, a Comissão considera que estas duas análises não demonstram o alegado grau de «não substituibilidade» de 80 % entre Marselha e Toulon para o transporte de carga rolante.

(931) Por outro lado, a terceira análise, que demonstra a utilização efetiva dos dois portos pelos transportadores, pode ser tida em conta. A Comissão considera igualmente que os dados apresentados nesta análise são suficientemente representativos, uma vez que abrangem cerca de 65 % do volume de carga rolante entre a Córsega e os portos de Marselha e de Toulon para o período de 2017-2019 e para 2021 (considerando 341).

(932) Com base nesta análise, a Comissão observa que a maioria dos transportadores utiliza apenas o porto mais próximo da sua base logística, como referido no considerando 344. Concretamente, esta análise mostra que cerca de 79 % do tráfego histórico de carga rolante (em ML) com origem numa base logística próxima de Marselha circulou exclusivamente através do porto de Marselha ou tê-lo-ia feito na ausência de limitações de capacidade. Assim, a Comissão considera que a pressuposição das autoridades francesas para avaliar a procura de tráfego de carga rolante, ou seja, que 80 % da procura histórica é específica de Marselha e não considera Toulon substituível, não se afigura manifestamente errada.

(933) A alegação da Corsica Ferries (considerando 444) de que a taxa de substituibilidade da carga rolante utilizada pelas autoridades francesas não se baseia em dados objetivos e verificáveis deve, por conseguinte, ser rejeitada. Em todo o caso, a alegação não é corroborada por qualquer análise quantitativa pertinente. Além disso, nem a Comissão nem as autoridades francesas estão vinculadas pelas conclusões anteriores da CdC sobre a substituibilidade desses portos para o tráfego de carga rolante, como sugerido pela Corsica Ferries (considerando 445), se as autoridades francesas puderem demonstrar, com base em dados objetivos e verificáveis, que os pressupostos subjacentes à avaliação dos CSP se justificam, o que se verifica no caso em apreço.

(934) *Em segundo lugar*, no que respeita à avaliação da procura para carga rolante e carga inerte, a Comissão observa, antes de mais, que a utilização de dados históricos como base para estimar a procura prevista de transporte marítimo de mercadorias entre Marselha e a Córsega constitui uma abordagem válida (considerandos 223 e 228). As autoridades francesas basearam-se, assim, em dados históricos relativos a um período de 10 anos (2010-2019) para estimar a evolução futura da procura até 2030.

(935) Os parâmetros escolhidos pelas autoridades francesas não estão, portanto, viciados por um erro manifesto de apreciação.

(936) *Em terceiro lugar*, no que respeita à apreciação da procura dos motoristas associada ao tráfego de carga rolante, a Comissão observa que a França considerou que a procura dos motoristas era proporcional ao volume de carga rolante transportada. A França calculou a procura futura entre 2023 e 2030 com base no rácio motorista/ML transportado entre 2018 e 2021 (considerando 230).

(937) Contrariamente ao que alega a Corsica Ferries (considerandos 446 a 454), tal abordagem, assente em dados concretos, históricos e objetivos, não é afetada por um erro manifesto de apreciação.

(938) Em primeiro lugar, as autoridades francesas não eram obrigadas a distinguir entre carga rolante acompanhada e não acompanhada, pelas razões expostas nos considerandos 894 e 895.

(939) Em segundo lugar, as autoridades francesas não utilizaram o rácio entre motorista/ML transportado previsto para 2030 para estimar a procura entre 2023 e 2030, mas sim o rácio histórico médio entre motoristas/ML calculado entre 2018 e 2021 e a procura futura de carga rolante para avaliar o número de motoristas todos os anos entre 2023 e 2030.

(940) Em terceiro lugar, as autoridades francesas não aplicaram um rácio errado, mas apenas um rácio arredondado para duas casas decimais, enquanto a Corsica Ferries o arredondou para três casas decimais. Todavia, a França não pode ser acusada de ter cometido um erro manifesto de apreciação pelo simples facto de ter arredondado o rácio em causa. Em todo o caso, a sobrestimação da procura daí resultante (11 % na rota Marselha-Ajaccio e 7 % na rota Marselha-Bastia) não é característica de um erro manifesto de apreciação.

(941) Por último, há que recordar que a taxa de crescimento de 2,3 % utilizada pelas autoridades francesas para estimar a procura de carga rolante a partir de 2019 e para o período de 2023-2030 resulta da evolução média da taxa de crescimento do tráfego de mercadorias entre 2010 e 2019 nas cinco rotas entre Marselha e os portos da Córsega. Embora as autoridades francesas pudessem calcular a taxa de crescimento do tráfego histórico específico de cada rota, importa notar que esta possibilidade era apenas uma de várias metodologias. A Corsica Ferries não explica por que razão a metodologia adotada pelas autoridades francesas não era manifestamente adequada para calcular a procura futura em cada uma das rotas marítimas. Também não explica de que forma uma metodologia alternativa poderia ter conduzido a um resultado diferente.

(942) A Corsica Ferries não pode alegar que a taxa de crescimento de 2,3 % não se baseia em dados objetivos recentes, nem alegar validamente que os dados históricos entre 2018 e 2023 revelam, pelo contrário, uma diminuição do tráfego. Em primeiro lugar, esta taxa de 2,3 % resulta do crescimento médio anual do tráfego de mercadorias entre 2010 e 2019, ou seja, antes da pandemia de COVID-19 (2020-2021) e da guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia (2022). Os dados utilizados pelas autoridades francesas referem-se, portanto, ao último período de funcionamento normal do mercado dos transportes marítimos entre a Córsega e o continente. Além disso, este argumento contradiz outra observação da Corsica Ferries, segundo a qual as autoridades francesas deveriam ter analisado os dados relativos ao tráfego de mercadorias de 2014, antes da entrada da Corsica Linea no mercado (considerando 394). Contradiz também as suas próprias respostas apresentadas durante a consulta dos operadores, que indicam que a Corsica Ferries se preparava para oferecer uma capacidade significativamente mais elevada durante o período de 2023-2030 do que tinha oferecido entre 2016 e 2019, e mais elevada também do que a procura total de mercadorias registada em 2019, o que indicava que a Corsica Ferries previa um aumento do tráfego nos anos seguintes ([268]).

([268]) Tal como indicado no quadro 3, o tráfego de mercadorias entre a Córsega e o continente ascendeu a 2,2 milhões de ML. Como indicado no quadro 20, a Corsica Ferries pretendia introduzir no mercado uma capacidade de transporte de quase 3,3 milhões de ML entre 2023 e 2030 (na ausência das medidas), confirmando assim que a empresa parecia prever um aumento do tráfego.

7.3.2.1.3.2. Existência de uma deficiência do mercado

7.3.2.1.3.2.1. Identificação da oferta no mercado na ausência de um contrato de serviço público

(943) A este respeito, a Comissão remete para os argumentos expostos nos considerandos 815 a 825, que também são válidos para identificar a oferta disponível no mercado em relação à procura por parte dos utilizadores de serviços de carga rolante e de carga inerte.

7.3.2.1.3.2.2. Análise da deficiência do mercado

(944) A Comissão observa, antes de mais, que as autoridades francesas concluíram pela existência de uma deficiência total do mercado entre o porto de Propriano e o porto de Marselha, uma vez que a Corsica Ferries não ofereceria nenhum serviço comercial nesta rota.

(945) A Comissão observa igualmente que as autoridades francesas consideraram esporádico o serviço proposto pela Corsica Ferries entre Marselha e os outros quatro portos da Córsega, uma vez que a Corsica Ferries apenas ofereceria três rotações por mês de/para L'Île-Rousse e Porto-Vecchio (por oposição às três rotações semanais exigidas) e duas rotações semanais de/para Ajaccio e Bastia, quando são necessárias pelo menos cinco rotações semanais para satisfazer a procura dos utilizadores.

(946) A Comissão observa que as autoridades francesas não cometeram um erro manifesto na sua análise das deficiências do mercado, na medida em que ficou demonstrado que a oferta no mercado é insuficiente para satisfazer a totalidade da procura de utilizadores de transporte de carga rolante e de carga inerte entre o porto de Marselha e cada um dos portos da Córsega.

7.3.2.1.3.3. Conclusão sobre a existência de uma necessidade de serviço público para o transporte de carga rolante e de carga inerte entre Marselha e cada um dos portos da Córsega

(947) Resulta de tudo o que precede que a França identificou corretamente a existência de uma necessidade de serviço público para o transporte de carga rolante e de carga inerte entre Marselha e cada um dos portos da Córsega, uma vez que a procura de transportes estabelecida e quantificada pela França não podia ser coberta pela oferta de mercado identificada.

7.3.2.2. Proporcionalidade da intervenção estatal

(948) Uma vez que as autoridades francesas justificaram, sem cometer um erro manifesto de apreciação, a necessidade de uma intervenção estatal com base na existência de várias necessidades reais de um serviço público de transporte marítimo entre a Córsega e a França continental, importa agora examinar se essa intervenção é proporcionada à luz das liberdades essenciais ao bom funcionamento do mercado interno.

7.3.2.2.1. Proporcionalidade do instrumento jurídico de intervenção

(949) A Comissão observa que, segundo as autoridades francesas, não existia outro instrumento jurídico para além de um contrato de serviço público que garantisse um serviço capaz de satisfazer as necessidades de serviço público identificadas pelas autoridades francesas (considerandos 249 a 253). Concretamente, as autoridades francesas argumentam que a deficiência do mercado já está identificada no regime de OSP de 2019 e que tal regime se revelaria insuficiente para satisfazer as necessidades de serviço público. Argumentam igualmente que as obrigações de serviço público que podem ser impostas são limitadas ao abrigo do regime de OSP de 2019, em especial no que diz respeito aos horários de partida e de chegada, que, no entanto, são uma característica da procura por parte dos passageiros (considerando 112) e dos utilizadores do transporte de mercadorias (considerandos 190 e 191).

(950) A Comissão entende que tais considerações não constituem um erro manifesto de apreciação. Como as autoridades francesas corretamente observam, já existe um regime de OSP em vigor para os serviços de transporte marítimo entre a Córsega e o continente: o objetivo da consulta dos operadores era, além disso, determinar a oferta que o mercado estaria disposto a fazer ao abrigo do regime de OSP de 2019. No entanto, essa oferta revelou-se insuficiente, tornando necessário prever um regime complementar que garanta a prestação de serviços suficientes para satisfazer as necessidades de serviço público ([269]).

(951) Por conseguinte, as autoridades francesas não tiveram outra alternativa senão reforçar o regime de OSP de 2019, prevendo travessias marítimas diárias entre Marselha e os portos de Ajaccio e de Bastia e travessias semanais até aos portos de L'Île-Rousse e Porto-Vecchio, bem como um serviço semanal obrigatório para Propriano. No entanto, a fixação de condições mais rigorosas no âmbito do regime de OSP de 2019, apesar de as autoridades francesas já terem identificado uma deficiência do mercado neste contexto, teria tornado ainda mais difícil o exercício da liberdade de prestação de serviços de transporte marítimo entre a Córsega e o continente, uma vez que qualquer operador que desejasse prestar serviços entre Marselha e os portos da Córsega teria de cumprir os requisitos reforçados do regime de OSP de 2019 para explorar esses serviços. A Comissão observa que, nestas circunstâncias, a utilização de um contrato de serviço público adjudicado através de um processo de concurso público é, em contrapartida, menos restritiva da livre prestação de serviços, na medida em que é suscetível de limitar as restrições impostas aos operadores no âmbito do regime de OSP de 2019 e de permitir a concorrência no mercado.

(952) Além disso, a Comissão observa que também não era possível prever uma compensação ao abrigo do regime de OSP de 2019, uma vez que essa compensação não se podia limitar apenas às rotas entre Marselha e a Córsega, tendo de ser alargada a todas as rotas entre o continente e a Córsega, a fim de honrar o caráter não discriminatório do regime de OSP de 2019 ([270]). No entanto, como salientam as autoridades francesas (considerando 252), essa opção não só representaria um encargo financeiro significativo para o orçamento das autoridades públicas, quando o orçamento dos Estados-Membros não é ilimitado, como também não ofereceria qualquer garantia de que os serviços necessários para satisfazer as necessidades de serviço público identificadas fossem efetivamente prestados ([271]). O regime de OSP impõe obrigações aos operadores que optem por prestar serviços, mas não impõe a prestação dos serviços propriamente ditos.

(953) Além disso, importa igualmente salientar que o Regulamento Cabotagem não permite que um regime de OSP preveja obrigações em matéria de horários de partida e de chegada ([272]), ao passo que esse requisito decorre da procura qualitativa identificada.

(954) Daqui resulta que as autoridades francesas podiam recorrer a um contrato de serviço público para satisfazer as diferentes necessidades de serviço público identificadas. As partes interessadas não se pronunciaram sobre este ponto.

7.3.2.2.2. Proporcionalidade das obrigações de serviço público previstas para satisfazer as necessidades de serviço público

(955) Uma vez que as autoridades públicas podiam recorrer a CSP, é agora necessário examinar a proporcionalidade das obrigações de serviço público impostas pelos CSP para satisfazer as necessidades de serviço público identificadas pela França.

(956) *Em primeiro lugar*, a Comissão observa que as autoridades francesas consideraram necessário celebrar um contrato de serviço público para o transporte marítimo de passageiros que viajam por razões médicas, carga rolante e motoristas acompanhantes (para os utilizadores que não ponderem qualquer alternativa ao porto de Marselha), bem como de carga inerte entre o porto de Marselha e cada um dos portos da Córsega. Além disso, no que respeita à rota Marselha-Propriano, a França considera que o contrato de serviço público tem de abranger igualmente o transporte marítimo de passageiros (considerando 255).

([269]) Ver, nesse sentido, o acórdão de 20 de fevereiro de 2001, Analir, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, n.º 66.
([270]) *Ibid.*, n.º 38.
([271]) *Ibid.*, n.º 65.
([272]) Ver secção 5.3.1 da comunicação sobre a interpretação do Regulamento Cabotagem.

(957) A este respeito, a Comissão observa que estas obrigações resultam estritamente da deficiência do mercado identificada pelas autoridades francesas (secções 3.4.3.2.2 e 3.4.2.2.2). Por conseguinte, o objetivo dos CSP limita-se à única necessidade de serviço público identificada. As partes interessadas não apresentaram observações sobre este ponto.

(958) *Em segundo lugar*, as autoridades francesas definiram como obrigações de serviço público os horários de chegada e de partida a respeitar em cada rota abrangida pelos CSP. Estas obrigações decorrem igualmente da procura, identificada pelas autoridades francesas, tanto de transporte de passageiros (que privilegiam as travessias noturnas) como de transporte de mercadorias (que requer entregas antecipadas na Córsega e escalas suficientemente longas durante o dia para permitir a rotação dos tratores de semirreboques entre o porto e as bases logísticas/pontos de entrega). Por conseguinte, as obrigações relativas aos horários de partida e de chegada não se afiguram desproporcionadas. As partes interessadas não apresentaram observações sobre este ponto.

(959) *Em terceiro lugar*, a Comissão observa que as autoridades francesas definiram um certo número de obrigações de serviço público em matéria de frequências a assegurar no âmbito dos CSP (considerandos 257 a 261).

(960) Em primeiro lugar, a Comissão observa que as autoridades francesas impuseram frequências anuais mínimas a respeitar. Estas frequências destinam-se a assegurar serviços regulares e suficientes com a Córsega de/para o porto de Marselha durante todo o ano. Assim, os concessionários são obrigados a explorar 365 rotações por ano nas rotas Marselha-Ajaccio e Marselha-Bastia e 156 rotações nas outras três rotas.

(961) A Comissão observa que estas frequências satisfazem as necessidades de serviço público identificadas. Resulta da consulta dos utilizadores que os passageiros e os utilizadores do transporte de mercadorias estavam satisfeitos com as frequências em vigor no âmbito dos CSP 2021-2022, que eram idênticas às fixadas pelas autoridades francesas nos CSP de 2023-2030 (considerando 69). A Comissão salienta igualmente, em geral, que a insularidade da Córsega exige frequências regulares com a França continental, nomeadamente para os passageiros que viajam por razões médicas, que podem precisar desses serviços a qualquer momento, dependendo do seu estado de saúde. É também o caso do tráfego de mercadorias (carga rolante e carga inerte), uma vez que os profissionais e particulares da Córsega precisam de ser abastecidos frequentemente devido à capacidade de armazenamento limitada dos armazéns da ilha (considerando 22). Os resultados da consulta dos utilizadores são, portanto, coerentes com as características socioeconómicas da Córsega.

(962) Por último, a Comissão observa que as frequências são mais elevadas com os portos de Ajaccio e de Bastia, que são os portos mais importantes da Córsega em termos de tráfego de passageiros e de mercadorias (secções 2.3.1 e 2.3.2) e são também as duas cidades com as maiores zonas urbanas da Córsega, ao passo que as frequências são mais limitadas com os outros três portos, que geram menos tráfego.

(963) A obrigação de realizar um determinado número de rotações anuais subdivide-se em duas obrigações de serviço público: assegurar um número mínimo de rotações fixas por semana e assegurar rotações flexíveis (reagendáveis) para além das rotações semanais fixas, mas dentro do limite do número de rotações fixadas por ano. A Comissão entende que as rotações reagendáveis, decididas pelo OTC, são um instrumento flexível que permite ajustar a oferta à procura. Por exemplo, se o OTC constatar que a procura prevista para uma rotação num determinado dia é muito baixa, pode decidir reagendá-la para um dia mais movimentado, desde que o operador cumpra as frequências semanais exigidas pelos CSP. A este respeito, a Comissão salienta que o comité de acompanhamento técnico dos CSP (considerando 290), dirigido pelo OTC, reúne semanalmente para examinar a procura de tráfego, entre outros assuntos.

(964) Assim, as obrigações de serviço público relativas às frequências mínimas a respeitar têm o duplo objetivo de garantir a regularidade dos serviços de transporte (através de frequências semanais mínimas a assegurar no âmbito de cada CSP) e de otimizar as ligações marítimas para a Córsega (através de rotações reagendáveis).

(965) A Comissão observa que as frequências semanais mínimas a respeitar correspondem à procura dos utilizadores (considerandos 112, 190 e 191). A França impôs uma obrigação de serviço público de rotações diárias na época alta nas rotas de Marselha-Ajaccio e Marselha-Bastia (e quase diárias na época baixa) e de três rotações semanais nas outras três rotas. Estas frequências são assim ajustadas em função da época (época baixa ou alta) e da rota em causa (Ajaccio e Bastia com altas frequências, enquanto os outros três portos da Córsega têm frequências mais baixas).

(966) Resulta, assim, de todos estes elementos que as autoridades francesas não cometeram um erro manifesto de apreciação ao fixarem as frequências mínimas exigidas no âmbito de cada CSP. As partes interessadas não apresentaram observações sobre este ponto.

(967) Além disso, a Comissão observa que os CSP nas rotas de Marselha-Ajaccio, Marselha-Bastia e Marselha-L'Île-Rousse preveem rotações adicionais para além do número de rotações anuais a respeitar. O objetivo destas rotações é fazer face a picos excecionais de procura durante o ano e evitar, tanto quanto possível, que os navios sejam deixados no cais. A Comissão observa que estas rotações adicionais, que dizem apenas respeito ao transporte de mercadorias, satisfazem a procura dos utilizadores de transporte de mercadorias, que se queixam, nomeadamente, da falta de espaço para carregar mercadorias a bordo dos navios no porto de Marselha (considerandos 190 e 191), o que é confirmado por dados históricos sobre o tráfego. A Comissão observa igualmente que a autoridade portuária da Córsega comunicou o problema crescente de reboques deixados no cais nos portos da Córsega e instou as autoridades públicas a oferecerem rotações adicionais para dispersar o tráfego (considerando 201). A Comissão observa ainda que o número de rotações adicionais por ano é relativamente limitado e que estas rotações são facultativas e ativadas exclusivamente ao critério do OTC, sob reserva do cumprimento de condições predefinidas (considerando 287), e verificadas pelo comité de acompanhamento técnico dos CSP (considerando 290). Estas rotações adicionais são planeadas para as três rotas acima referidas, uma vez que são as mais suscetíveis de registar estes picos de tráfego.

(968) No que se refere a estes fatores, a Comissão considera que a introdução de novas rotações, planeadas e regulamentadas em condições previamente definidas nos CSP para as rotas de Marselha-Ajaccio, Marselha-Bastia e Marselha-L'Île-Rousse, responde à procura dos utilizadores e dos prestadores de serviços de transporte marítimo. Daqui resulta que a França não cometeu um erro manifesto de apreciação ao implementar essas obrigações de serviço público.

(969) As observações da Corsica Ferries sobre este ponto não põem em causa esta conclusão. Com efeito, contrariamente ao que alega (considerando 470), o Regulamento Cabotagem não proíbe a França de introduzir rotações reagendáveis e adicionais nas condições estabelecidas nos CSP. Em primeiro lugar, as rotações reagendáveis fazem parte das obrigações de frequência anual impostas aos operadores, que resultam precisamente do facto de a procura dos utilizadores não ser satisfeita pela oferta do mercado. Do mesmo modo, as rotações adicionais satisfazem a procura dos utilizadores e dos prestadores de serviços e são criadas para responder a picos de tráfego excecionais devidamente registados. Além disso, são introduzidas rotações reagendáveis e adicionais sob reserva de condições predefinidas. Estas rotações são ativadas, nomeadamente, quando existe uma necessidade excecional de serviço público (rotações adicionais) ou uma necessidade insuficiente de serviço público (rotações reagendáveis). São, por conseguinte, encaradas como um instrumento de adaptação à evolução das necessidades de serviço público no decurso dos CSP, que têm uma duração de oito anos. Por conseguinte, não se pode afirmar que essas rotações sejam instituídas «sem condições ou injustificadamente». Além disso, o facto de os CSP não fixarem os dias em que devem ser realizadas rotações reagendáveis e adicionais é irrelevante, uma vez que essas rotações são, por definição, flexíveis e ativadas em função da necessidade de serviço público identificada.

(970) Além disso, o argumento da Corsica Ferries segundo o qual estas rotações se afiguram supérfluas, uma vez que as frequências semanais mínimas impostas já são suficientes para satisfazer as necessidades de serviço público, é igualmente irrelevante (considerando 471). Com efeito, tal argumento ignora especificamente a procura dos utilizadores, os dados históricos de tráfego e a finalidade dessas rotações. Do mesmo modo, o argumento de que os concessionários já planeiam antecipadamente as rotações reagendáveis e adicionais não pode ser aceite. Em primeiro lugar, as rotações reagendáveis são, por definição, agendadas antecipadamente pelo concessionário (que é obrigado a respeitar o número de rotações anuais imposto pelos CSP), mas podem ser reagendadas pelo OTC em função da necessidade de otimizar o tráfego. Em segundo lugar, como resulta das observações da França, da Corsica Linea e da La Méridionale, as rotações adicionais foram programadas a título indicativo pelos concessionários, continuando o OTC, em todo o caso, a ser exclusivamente competente para decidir sobre a sua execução.

(971) Por último, as observações da Corsica Ferries sobre o incumprimento, por parte dos concessionários, das obrigações de serviço público impostas pela França (considerando 472) não são suscetíveis de pôr em causa o caráter proporcionado dessas obrigações relativamente à necessidade de serviço público identificada.

(972) Resulta do que precede que as autoridades francesas não cometeram um erro manifesto de apreciação ao definirem as obrigações de frequência anual e semanal, bem como as rotações adicionais e reagendáveis.

(973) *Por último*, a Comissão observa que as autoridades francesas consideraram necessário e proporcionado à necessidade de serviço público definir obrigações de capacidade mínima de carga para os navios afetos às operações no âmbito dos CSP (considerandos 262 a 263). Estas obrigações dizem respeito tanto ao transporte de mercadorias como ao transporte de passageiros.

(974) No que respeita ao transporte de mercadorias, as autoridades francesas definiram, em cada um dos CSP, uma capacidade mínima de carga, que calcularam com base no número médio de ML previsto para julho de 2030. Este número corresponde ao mês com os volumes mais elevados de tráfego de mercadorias previsto durante a execução dos CSP (considerando 266). A este respeito, há que recordar que, como indicado no considerando 331, a Comissão manifestou, na decisão de início do procedimento, dúvidas quanto à proporcionalidade dessa capacidade mínima de transporte de mercadorias em relação às necessidades de serviço público identificadas.

(975) Estas dúvidas são partilhadas pela Corsica Ferries. Nas suas observações, alega que a capacidade mínima de transporte de mercadorias deveria ter sido calculada com base na procura média estimada entre 2023 e 2030 para satisfazer a necessidade de serviço público identificada (considerando 469) e não com base na procura prevista para julho de 2030 ([273]). Todavia, a França, tal como a Corsica Linea e a La Méridionale, considera que essas dúvidas são infundadas (secções 5.2.1.2 e 5.3.1.1.3.1, considerandos 347 a 357, 546 a 547 e 606 a 611).

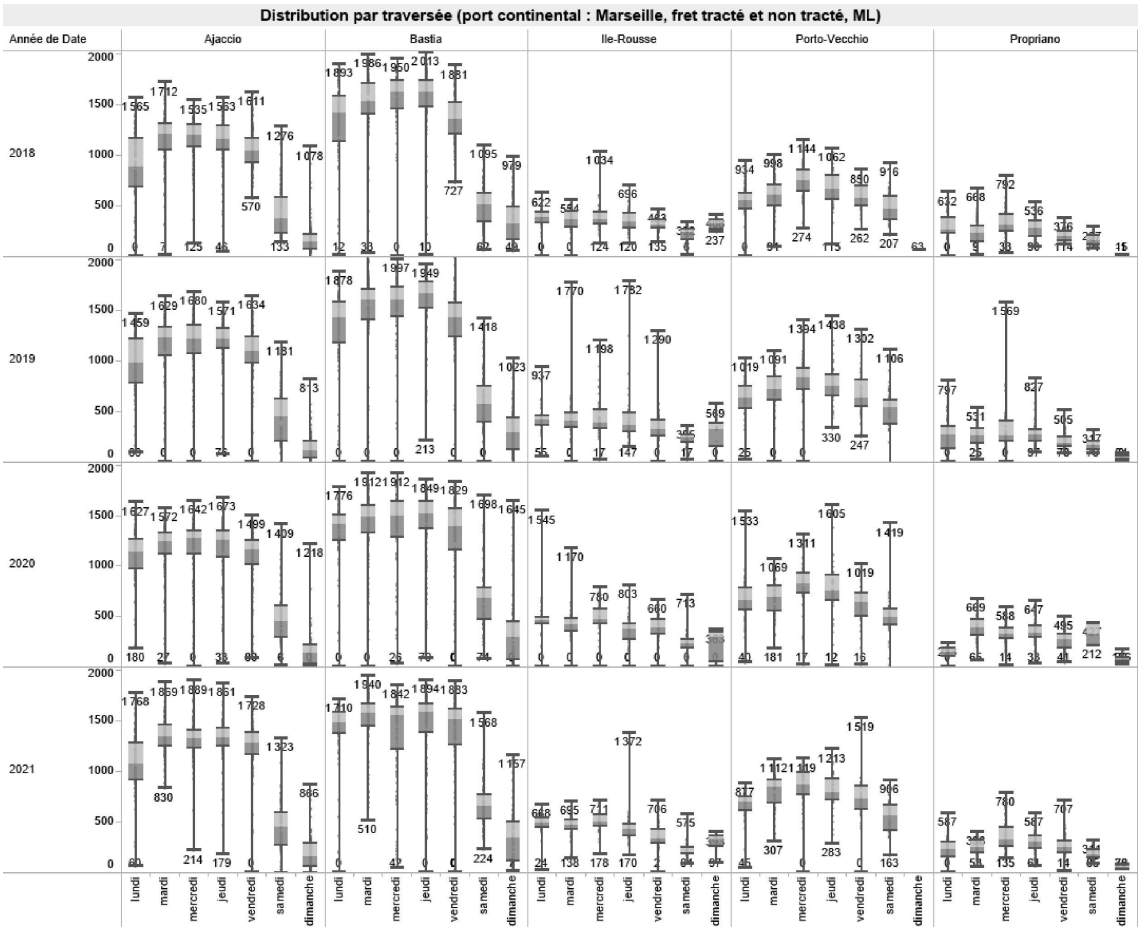
(976) A Comissão observa, em primeiro lugar, que os dados disponibilizados pelas autoridades francesas demonstram que a procura de tráfego de mercadorias por travessia varia consideravelmente por mês e por dia da semana em todas as rotas entre Marselha e a Córsega (Figure 3 e Figure 4). Por exemplo, na rota Marselha-Ajaccio, num determinado mês, a procura de tráfego por travessia pode variar entre 20 ML e 1 680 ML (valores relativos a março de 2019). Do mesmo modo, ao longo de uma dada semana, a procura de tráfego por travessia pode variar entre 0 ML e 1 680 ML (valores relativos às quartas-feiras de 2019) ([274]).

([273]) Para recapitular, a procura média por travessia, prevista para o período de 2023-2030, é calculada dividindo a necessidade anual de serviço público (quadro 21) pelas rotações anuais previstas nos CSP (quadro 23).

([274]) Como explicado pelas autoridades francesas, esta variação da procura de tráfego de mercadorias reflete a procura real dos transportadores, o que significa que o transporte marítimo ocorre normalmente na data solicitada pelos transportadores, uma vez que os operadores marítimos têm pouca margem para alterar a data do serviço de transporte solicitado pelos utilizadores. No que respeita ao transporte de mercadorias, uma grande parte das mercadorias destinadas à Córsega visam abastecer os supermercados da ilha, nomeadamente com produtos frescos. Estes produtos são perecíveis e devem, por conseguinte, ser entregues num momento específico. Por conseguinte, as reservas para um espaço a bordo são feitas num prazo muito curto, na maior parte dos casos no dia da partida e, no mínimo, com alguns dias de antecedência. Para certos bens (materiais não perecíveis, máquinas industriais de grandes dimensões, mudanças), a reserva pode ser efetuada com mais de uma semana de antecedência, mas esta situação é muito mais rara, segundo as autoridades francesas.

Figura 3

Tráfego de carga rolante e de carga inerte nas rotas Córsega-Marselha. Distribuição do tráfego por dia da semana (ML)



Fonte: observações das autoridades francesas apresentadas em 27 de julho de 2023.

Legenda:

— *Distribution par traversée (port continental : Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* — Distribuição por travessia (porto continental: Marselha, carga rolante e carga inerte, ML)

— *Année de Date* — Ano de referência

— *Lundi* — segunda-feira

— *Mardi* — terça-feira

— *Mercredi* — quarta-feira

— *Jeudi* — quinta-feira

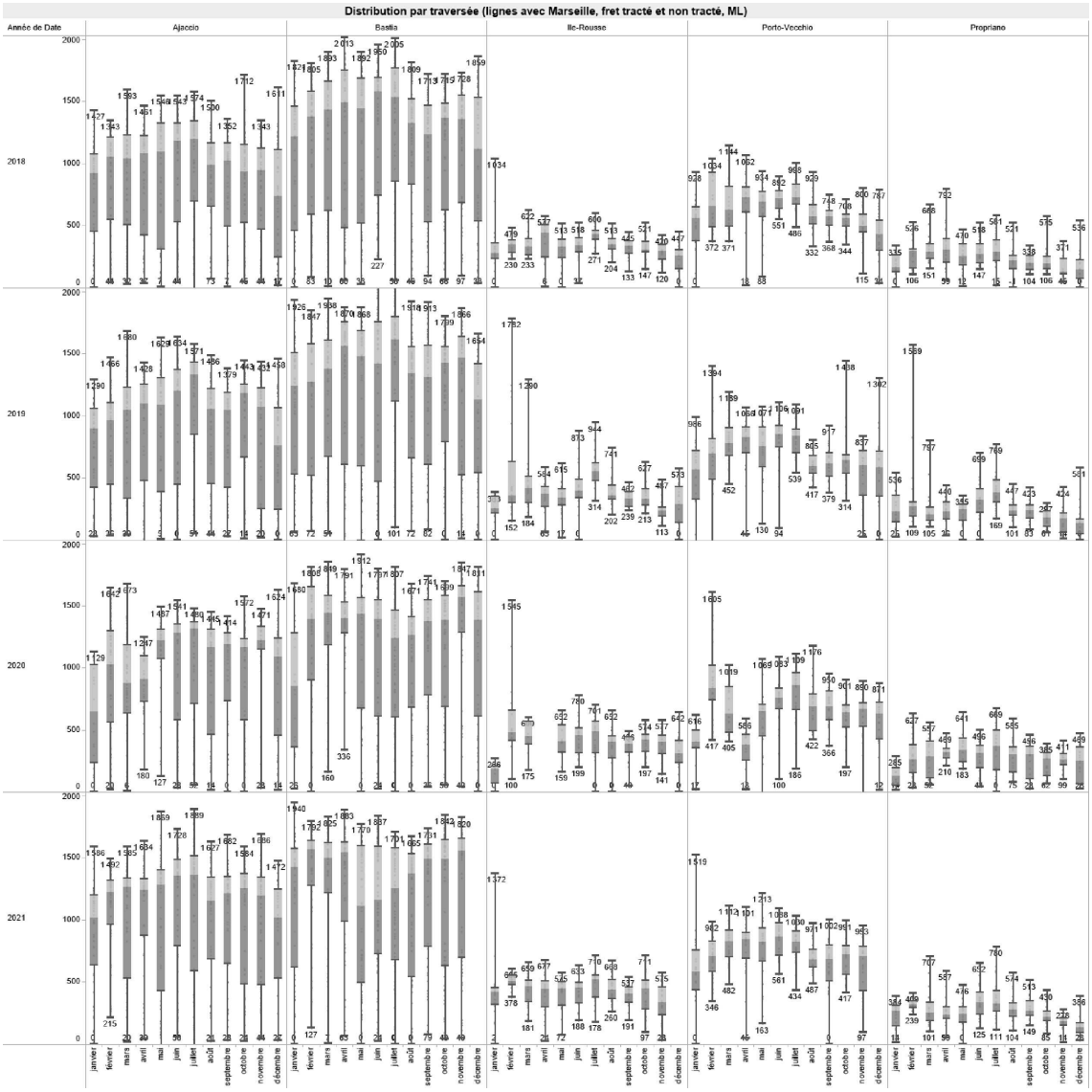
— *Vendredi* — sexta-feira

— *Samedi* — sábado

— *Dimanche* — domingo

Figura 4

Tráfego de carga rolante e de carga inerte (combinação dos dois segmentos, incluindo a quota substituível) nas rotas Córsega-Marselha. Distribuição do tráfego por mês (ML)



Fonte: observações das autoridades francesas apresentadas em 27 de julho de 2023

Legenda:

— *Distribution par traversée (lignes avec Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* — Distribuição por travessia (rotas com Marselha, carga rolante e carga inerte, ML)

— *Année de Date* — Ano de referência

— *Janvier* — janeiro

— *Février* — fevereiro

— *Março* — março

— *Avril* — abril

— *Mai* — maio

— *Juin* — junho

— *Juillet* — julho

— *Août* — agosto

— *Septembre* — setembro

— *Octobre* — outubro

— *Novembre* — novembro

— *Décembre* — dezembro

(977) Tendo em conta esta grande dispersão da procura de tráfego de mercadorias, as autoridades francesas consideram que a capacidade mínima de transporte de mercadorias por travessia prevista nos CSP não é desproporcionada. Concretamente, como indicado no quadro 31, se a capacidade mínima de transporte de mercadorias por travessia tivesse sido calculada com base na procura média por travessia resultante de dados históricos, como sugerido pela Corsica Ferries, a procura estimada de tráfego de mercadorias não seria satisfeita para um número significativo de travessias (incluindo rotações reagendáveis). De acordo com os dados fornecidos pelas autoridades francesas, o excesso de procura em relação à capacidade mínima prevista afetaria uma em cada duas travessias nas rotas entre Marselha e Ajaccio, Bastia e Porto-Vecchio, onde a procura excederia a capacidade mínima (uma em cada quatro travessias nas rotas Marselha-Propriano e Marselha-L'Île-Rousse), o que é significativo.

(978) A Comissão observa igualmente que tal metodologia implicaria que uma parte significativa das necessidades de serviço público identificadas em relação ao transporte de mercadorias não poderia ser satisfeita. Com base nos dados fornecidos pelas autoridades francesas, é provável que entre 17 % e 25 % das necessidades anuais de transporte de mercadorias não pudessem ser satisfeitas. Tal agravaria as limitações de capacidade já observadas nas rotas entre Marselha e os portos da Córsega, tal como salientado pelos utilizadores e prestadores de serviços (considerando 350).

(979) Além disso, há que salientar que a capacidade mínima de transporte de mercadorias prevista nos CSP nem sequer é suficiente para cobrir, em todas as circunstâncias, a procura de transporte de mercadorias prevista pelas autoridades francesas. Concretamente, nas rotas Marselha-Ajaccio e Marselha-Bastia, as autoridades francesas consideraram que, com base nos dados históricos de tráfego (2019), era provável que a procura excedesse a capacidade mínima de transporte de mercadorias fixada pelos CSP para várias travessias. Este risco é também um dos fatores que justificam a necessidade de prever rotações adicionais nos CSP.

(980) Por último, em termos gerais, a Comissão observa que é legítimo que um Estado-Membro assegure que as obrigações de serviço público sejam determinadas de modo que o serviço público possa satisfazer a procura prevista, mesmo diariamente, como salienta, com razão, a La Méridionale (considerando 609). O artigo 14.º do TFUE estabelece que a União Europeia e os Estados-Membros devem zelar para que os SIEG funcionem com base em princípios e em condições que lhes permitam cumprir as suas missões. No entanto, a solução proposta pela Corsica Ferries apresentaria um risco significativo de não permitir que os SIEG impostos pelos CSP cumpram as suas missões no que diz respeito às necessidades de serviço público identificadas. A Comissão remete igualmente para a observação pertinente da La Méridionale sobre as eventuais restrições operacionais sobre os operadores que os Estados-Membros devem ter em conta ao definirem as obrigações de serviço público (considerando 609).

(981) Por estas razões, a Comissão observa que as obrigações de capacidade mínima de transporte de mercadorias previstas nos CSP não são manifestamente desproporcionadas em relação às necessidades de serviço público identificadas.

(982) Contrariamente à alegação da Corsica Ferries (considerando 475), não era adequado incluir rotações adicionais no cálculo da capacidade mínima de transporte de mercadorias por travessia. Com efeito, o objetivo das obrigações de serviço público relativas à capacidade mínima de transporte de mercadorias é prestar um serviço de transporte suficiente em termos de capacidade dentro das frequências anuais exigidas pelos CSP (ou seja, tráfego de base) e no contexto da procura esperada, excluindo picos excecionais da procura. O único objetivo das rotações adicionais, que são facultativas e, por conseguinte, podem nunca ser realizadas, é fazer face a picos excecionais da procura. Por conseguinte, estas rotações adicionais só são ativadas em circunstâncias excecionais e no âmbito de um processo bem definido que exige que as necessidades suplementares sejam definidas antecipadamente. Por conseguinte, as autoridades francesas tinham o direito de definir a capacidade mínima de transporte de mercadorias, a fim de assegurar que o operador pudesse satisfazer as necessidades básicas de tráfego, sem prejuízo do instrumento flexível das rotações adicionais, que lhes permitia responder excecionalmente a picos imprevistos.

(983) No que respeita ao transporte de passageiros, as autoridades francesas fixaram uma capacidade mínima de carga nos CSP para cada uma das categorias de passageiros identificadas como necessitando de um serviço público de transporte marítimo (residentes e não residentes na rota Marselha-Propriano, passageiros que viajam por razões médicas e motoristas de carga rolante em todas as rotas).

(984) Em primeiro lugar, no que diz respeito à capacidade mínima de transporte de passageiros residentes e não residentes por travessia incluída no CSP para a rota Marselha-Propriano, a Comissão observa que estas capacidades foram calculadas com base na procura total de passageiros prevista para 2030 (a maior procura no decurso da execução do CSP), que é ligeiramente superior à de 2019 (+1 %). Esta conclusão não padece de um erro manifesto de apreciação.

(985) Além disso, no que respeita à capacidade mínima de transporte de passageiros que viajam por razões médicas por travessia, as autoridades francesas consideraram que a procura de passageiros que viajam por razões médicas seria constante entre 2023 e 2030 com base no nível de tráfego estimado em 2019 (considerando 161). Esta conclusão não é afetada por um erro manifesto de apreciação, na medida em que as obrigações de capacidade de carga são fixadas numa base constante que corresponde a uma estimativa prudente da evolução do tráfego.

(986) Por último, no que respeita à capacidade mínima de transporte de motoristas por travessia, importa recordar que as autoridades francesas consideraram que, para cada rota marítima, o rácio entre motoristas e ML de carga rolante correspondia ao valor médio registado durante o período de 2018-2021 (considerando 230). Assim, a procura esperada de motoristas em 2030 está diretamente ligada ao volume estimado de carga rolante em 2030.

(987) A Comissão considera que o rácio histórico entre motoristas e ML de carga rolante é uma abordagem válida para estimar o número de motoristas ligados ao serviço público de transporte de mercadorias. Uma vez que a Comissão considera que a capacidade mínima de transporte de mercadorias prevista nos CSP não é desproporcionada em relação à necessidade de serviço público identificada (considerando 981), o mesmo argumento deve ser aplicado à capacidade relativa ao número de motoristas.

(988) As observações da Corsica Ferries relativas à obrigação desproporcionada de os concessionários poderem acolher sistematicamente mais de 12 passageiros por travessia, excluindo a utilização de navios ro-ro (considerandos 476 a 479), devem ser rejeitadas. Como indicado nos considerandos 829, 874 e 947, a Comissão considera que as autoridades francesas não cometeram um erro manifesto ao caracterizar a existência de necessidades de serviço público em relação ao transporte de passageiros. Além disso, como referido nos considerandos 984 a 986, a Comissão considera que as obrigações de serviço público relativas à capacidade mínima de transporte de passageiros são proporcionais à necessidade de serviço público a satisfazer. Por conseguinte, a capacidade mínima de carga não foi fixada em função do tipo de navio a utilizar, mas apenas de acordo com a necessidade de serviço público a satisfazer. Além disso, os CSP não contêm quaisquer requisitos quanto ao tipo de navios a utilizar. Note-se, por exemplo, que os CSP nas rotas L'Île-Rousse e Porto-Vecchio nem sequer exigem uma capacidade mínima de passageiros superior a 12 passageiros. Nestas condições, não se pode, portanto, alegar que os CSP impõem uma utilização desproporcionada de navios ro-pax em vez de navios ro-ro.

7.3.2.2.3. Conclusão sobre a proporcionalidade da intervenção estatal e das obrigações de serviço público previstas nos CSP

(989) Resulta de tudo o que precede que o recurso a CSP, bem como as obrigações de serviço público neles contidas, não são manifestamente desproporcionados em relação à necessidade de serviço público, constituindo assim a abordagem menos restritiva das liberdades essenciais ao bom funcionamento do mercado interno.

7.3.3. *Existência de uma atribuição que defina as obrigações de serviço público e as modalidades do cálculo da compensação*

(990) Nos termos dos pontos 15 e 16 do Enquadramento SIEG, a responsabilidade pela gestão dos SIEG deve ser atribuída à empresa em causa através de um ou mais atos, cuja forma pode ser determinada por cada Estado-Membro. O ato ou atos devem indicar, nomeadamente:

— O teor e a duração das obrigações de serviço público;

— A empresa e, se for caso disso, o território em causa;

— A natureza de quaisquer direitos exclusivos ou especiais atribuídos à empresa pela autoridade que os concedeu;

— A descrição do mecanismo de compensação e os parâmetros para o cálculo da compensação e respetivo acompanhamento e revisão; e

— As medidas destinadas a evitar e a recuperar uma eventual compensação em excesso.

(991) No caso em apreço, a Comissão observa que:

— o teor das obrigações de serviço público é definido nos artigos 17.º, 18.º e 23.º e no anexo 1 dos CSP. A sua duração de oito anos é especificada no artigo 3.º dos CSP,

— a empresa designada como concessionária é referida na página 2 dos CSP, onde está listada como parte contratante. O âmbito geográfico dos CSP é especificado no artigo 1.º,

— os CSP não preveem quaisquer direitos especiais ou exclusivos,

— a descrição do mecanismo de compensação e dos parâmetros de cálculo, monitorização e revisão da compensação constam dos artigos 30.º a 39.º e do anexo 9 dos CSP,

— os procedimentos para recuperar qualquer compensação em excesso e os meios para evitar essa compensação em excesso estão estabelecidos no artigo 40.º dos CSP.

(992) Por conseguinte, a Comissão considera que os CSP cumprem o disposto nos pontos 15 a 16 do Enquadramento SIEG. As partes interessadas não apresentaram observações sobre este ponto.

7.3.4. *Duração da atribuição*

(993) Nos termos do ponto 17 do Enquadramento SIEG, a duração da atribuição deve ser justificada com base em critérios objetivos, tais como a necessidade de amortizar imobilizações financeiras não transmissíveis. Em princípio, a duração da atribuição dos SIEG não deve exceder o período necessário para a amortização dos ativos mais significativos necessários para prestar os SIEG.

(994) A Comissão observa, em primeiro lugar, que, segundo a comunicação sobre a interpretação do Regulamento Cabotagem, o regulamento não estabelece uma duração máxima para os contratos de serviço público. A comunicação refere que os contratos de serviço público de duração superior a cinco anos (caso o contrato seja uma concessão na aceção da Diretiva Concessões) ou a seis anos podem respeitar a exigência de proporcionalidade, desde que i) se justifiquem por critérios objetivos, tal como a necessidade de recuperar os investimentos efetuados para a exploração do serviço de cabotagem marítima em condições normais de funcionamento (por exemplo, investimentos em navios ou infraestruturas) e ii) não conduzam ao encerramento do mercado ([275]).

([275]) A Comissão recorda que, tal como referido na Comunicação — Orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos, no domínio da cabotagem marítima, a duração dos contratos de serviço público deve limitar-se a um período razoável e não demasiado longo, geralmente da ordem dos seis anos [Comunicação da Comissão C(2004) 43 — Orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos, 2004/C 13/03 (JO C 13 de 17.1.2004, p. 3), ponto 9]. No entanto, a comunicação sobre a interpretação do Regulamento Cabotagem, que diz respeito à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos, refere que: «[A] experiência adquirida pela Comissão desde 2003 revelou que, em alguns casos, o limite de seis anos impede os armadores de se apresentarem a concurso, por considerarem que tal duração é demasiado curta para poderem obter o retorno dos investimentos efetuados no âmbito da prestação do serviço. Do mesmo modo, as autoridades públicas alegam igualmente que os contratos de curta duração poderão desincentivar os armadores de efetuarem investimentos mais avultados, prejudicando assim a inovação e eventuais melhorias na qualidade do serviço. [...] Por este motivo, a Comissão considera que os contratos de serviço público de duração superior a cinco anos (caso o contrato seja uma concessão na aceção da diretiva relativa aos contratos de concessão) ou a seis anos podem respeitar a exigência de proporcionalidade, desde que (1) se justifiquem por critérios objetivos, tal como a necessidade de recuperar os investimentos efetuados para a exploração do serviço de cabotagem marítima em condições normais de funcionamento (por ex.: investimentos em navios ou infraestruturas) e (2) não conduzam ao encerramento do mercado. Sem prejuízo de uma análise caso a caso, à luz da experiência adquirida pela Comissão e de acordo com as informações fornecidas pelas autoridades públicas, podem justificar-se contratos com a duração máxima de 12 anos a fim de permitir a depreciação de uma parte significativa dos custos de um *ferry* comum novo, permitindo simultaneamente o correto funcionamento do mercado.»

(995) Além disso, o artigo 18.º, n.º 2, da diretiva relativa à adjudicação de contratos de concessão prevê que «os investimentos tomados em conta para efeitos do cálculo [da duração da concessão] incluem tanto os investimentos iniciais como os investimentos realizados durante o prazo da concessão».

(996) A duração de sete anos (e de um ano facultativo) é justificada pelas autoridades francesas pelo objetivo de permitir ao concessionário recuperar os custos de aquisição ou de locação financeira dos navios e o custo de assegurar a sua conformidade com a regulamentação aplicável, nomeadamente no que diz respeito à segurança e à transição ecológica. Este período é necessário para estimular os investimentos dos concessionários durante a vigência da concessão.

(997) Embora saliente que os CSP não exigem diretamente qualquer investimento, a Comissão sublinha, no entanto, que os concessionários devem poder mobilizar navios (comprados ou fretados), o que representa um encargo de capital significativo. A Comissão regista igualmente os investimentos significativos em conformidade com as mais recentes normas ambientais aplicadas pela Diretiva (UE) 2023/959 ([276]) e pelo Regulamento (UE) 2023/1805 ([277]). Como indicado no considerando 571, a Corsica Linea estima em 12 milhões de EUR o custo da adaptação dos seus navios às normas ambientais.

(998) No que diz respeito à ausência de encerramento do mercado, a Comissão observa que a CdC decidiu recorrer a um procedimento de adjudicação aberto e a contratos de serviço público «rota a rota». Em vez de adjudicar um contrato único por um período de sete anos (e um ano facultativo), a CdC decidiu adjudicar cinco contratos separados com a mesma duração para serviços semelhantes, o que promove uma diversidade de intervenientes suscetível de oferecer serviços de transporte marítimo entre a França continental e a Córsega. Além disso, o objetivo desta duração era tornar o concurso mais atrativo para os potenciais candidatos e, assim, estimular a concorrência. Na ausência de tal duração, a Comissão considera que teria sido difícil para os potenciais candidatos exercer uma atividade económica que lhes permitisse recuperar os investimentos necessários. A Comissão observa igualmente que o autor da denúncia continua a assegurar ligações marítimas para a Córsega a partir de Nice e de Toulon. Por último, a Comissão observa que outros contratos de serviço público marítimo na Europa têm durações superiores a seis anos (por exemplo, seis anos mais quatro na Croácia ([278]) e 12 anos em Itália ([279])). Com base nestas informações, a Comissão considera que, no caso em apreço, a duração dos contratos não é suscetível de encerrar o mercado.

(999) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que o prazo de sete anos dos CSP, renovável por um ano, satisfaz os requisitos de proporcionalidade, sobretudo tendo em conta os investimentos exigidos ao abrigo dos CSP e considerando que essa duração não era suscetível de encerrar o mercado.

7.3.5. Conformidade com a Diretiva 2006/111/CE

(1000) Nos termos do ponto 18 do Enquadramento SIEG, os auxílios só podem ser considerados compatíveis com o mercado interno com base no artigo 106.º, n.º 2, do TFUE quando a autoridade cumprir, se for caso disso, o disposto na Diretiva 2006/111/CE da Comissão (**Diretiva Transparência**) ([280]). Considera-se que os auxílios que não respeitem a referida diretiva afetam o desenvolvimento do comércio numa medida contrária aos interesses da União, nos termos do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE.

(1001) Nos termos do artigo 2.º, alínea d), da Diretiva Transparência, por empresa obrigada a elaborar contas distintas entende-se, nomeadamente, qualquer empresa que tenha sido encarregada da gestão de um SIEG ao abrigo do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE, e que receba uma compensação em relação a esse serviço público, qualquer que seja a forma que a mesma assuma, e que prossiga outras atividades.

([276]) Diretiva (UE) 2023/959, *ibid.*

([277]) Regulamento (UE) 2023/1805, *ibid.*

([278]) Decisão da Comissão, de 12 de julho de 2018, nos processos SA.48119 (2017/N) e SA.49523 (2017/N) — Croácia — SIEG — Transporte público marítimo costeiro regular nas rotas por *ferry* n.os 431, 432, 632 e 635, C(2018) 4375 final, JO C 339 de 21.9.2018, p. 1.

([279]) Decisão (UE) 2022/448.

([280]) Diretiva 2006/111/CE da Comissão, de 16 de novembro de 2006, relativa à transparência das relações financeiras entre os Estados-Membros e as empresas públicas, bem como à transparência financeira relativamente a certas empresas (JO L 318 de 17.11.2006, p. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj.

(1002) A Comissão observa, no caso em apreço, que a Corsica Linea e a La Méridionale devem ser consideradas empresas obrigadas a elaborar contas distintas na aceção da Diretiva Transparência.

(1003) As disposições da Diretiva Transparência aplicáveis às empresas obrigadas a elaborar contas distintas são as seguintes:

(1004) Nos termos do artigo 1.º, n.º 2, da Diretiva Transparência, os Estados-Membros devem assegurar que a estrutura financeira e organizativa de quaisquer empresas obrigadas a manter contas distintas seja refletida de forma adequada nessas contas, de modo a fazer ressaltar:

— Os custos e receitas associados às diferentes atividades;

— Elementos pormenorizados sobre os métodos através dos quais os custos e as receitas são afetados ou imputados às diferentes atividades.

(1005) Além disso, nos termos do artigo 4.º, n.º 1, da Diretiva Transparência, «[...] os Estados-Membros tomarão as medidas necessárias para assegurar que, em todas as empresas obrigadas a manter contas distintas:

— Sejam estabelecidas contas de exploração distintas em relação às diferentes atividades;

— Todos os custos e receitas sejam corretamente afetados ou imputados, com base na aplicação coerente de princípios contabilísticos de custeio fundados em bases objetivas;

— Os princípios contabilísticos de custeio com base nos quais são elaboradas as contas distintas são claramente estabelecidos».

(1006) No caso em apreço, a Comissão observa que resulta do artigo 30.º dos CSP que as contas internas dos adjudicatários relativas às atividades SIEG e não SIEG são distintas e que essas contas indicam as receitas e os custos associados a essas atividades (considerando 293).

(1007) Além disso, e tal como será descrito na secção 7.3.8, a Comissão observa, nesta fase, que as autoridades francesas afetaram e imputaram corretamente os custos e as receitas relacionados com a prestação do SIEG e as atividades comerciais com base em princípios contabilísticos de custeio claramente definidos, aplicados de forma coerente e fundados em bases objetivas. Os CSP também incluem elementos pormenorizados sobre os métodos através dos quais os custos e as receitas são afetados ou imputados às diferentes atividades.

(1008) Por conseguinte, os CSP estão em conformidade com a Diretiva Transparência. As partes interessadas não apresentaram observações sobre este ponto.

7.3.6. *Conformidade com as regras da UE em matéria de contratos públicos*

(1009) Nos termos do ponto 19 do Enquadramento SIEG, os auxílios só podem ser considerados compatíveis com o mercado interno com base no artigo 106.º, n.º 2, do TFUE quando as autoridades responsáveis, ao atribuírem a prestação do serviço à empresa em causa, tiverem cumprido ou se se tiverem comprometido a cumprir as regras da União aplicáveis em matéria de contratos públicos. Tal inclui quaisquer requisitos em matéria de transparência, igualdade de tratamento e não discriminação diretamente resultantes do Tratado e, quando aplicável, do direito secundário da União. Considera-se que os auxílios que não cumprem tais regras e requisitos afetam o desenvolvimento do comércio numa medida contrária aos interesses da União, na aceção do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE.

(1010) Este requisito é reiterado na comunicação sobre a interpretação do Regulamento Cabotagem ([281]). Além disso, a comunicação impõe igualmente condições quanto à escolha do processo de adjudicação de contratos ([282]). Refere que o lançamento de um concurso público é, em princípio, a forma mais fácil de assegurar que não haverá discriminação. Um processo de adjudicação que envolva uma negociação com os potenciais proponentes pode ser compatível com o princípio da não discriminação, desde que as negociações entre a entidade adjudicante e as empresas que apresentaram propostas no âmbito do concurso sejam imparciais, equitativas e transparentes. Como referido na comunicação sobre a interpretação do Regulamento Cabotagem, a Comissão acredita que a adjudicação por ajuste direto não respeita os princípios da não discriminação e da transparência consagrados no artigo 4.º do Regulamento Cabotagem. Do mesmo modo, qualquer processo de concurso que seja concebido de forma a restringir indevidamente o número de potenciais proponentes não respeita os princípios da não discriminação e da transparência.

(1011) A comunicação sobre a interpretação do Regulamento Cabotagem refere igualmente que, a fim de assegurar a conformidade com princípios acima referidos, a duração do período entre o lançamento do processo de concurso e a data de início da prestação dos serviços de transporte deve ser adequada e razoável. Períodos demasiado curtos que não refletem de forma suficiente as necessidades do serviço de cabotagem a adjudicar (por exemplo, no que se refere à dimensão do mercado e aos requisitos de qualidade e de frequência) poderão favorecer o armador prestador do serviço em violação do princípio da igualdade de tratamento.

(1012) Por conseguinte, a Comissão examinou se a autoridade responsável, ao confiar a prestação do serviço às empresas em causa, respeitou as regras da UE em matéria de contratos públicos, neste caso a Diretiva Concessões.

(1013) Na sua denúncia, a Corsica Ferries invoca duas infrações da Diretiva Concessões. Quanto à primeira infração, a Corsica Ferries alega que se viu confrontada com obstáculos que impossibilitavam a sua aplicação, nomeadamente os prazos muito curtos do procedimento (considerando 522) ([283]). Além disso, sustenta que as autoridades francesas alteraram indevidamente as características mínimas do procedimento de adjudicação do contrato, a fim de selecionar propostas que não estavam em conformidade com os requisitos técnicos do anexo 1 dos CSP, nomeadamente no que respeita às rotações reagendáveis e adicionais.

(1014) Quanto à segunda infração (considerando 523), a Corsica Ferries alega que a duração dos CSP não se justificava à luz da inexistência de investimentos exigidos aos concessionários. A Comissão remete, a este respeito, para a secção 7.3.4 da decisão.

7.3.6.1. Duração do processo de concurso

(1015) Nesta secção, a Comissão examinará se a duração do procedimento de adjudicação do contrato está em conformidade com a Diretiva Concessões, de dois ângulos: i) o período compreendido entre o início do procedimento (6 de maio de 2022) e o início efetivo dos CSP (1 de janeiro de 2023) e ii) o período compreendido entre a adjudicação dos CSP (21 de dezembro de 2022) e a sua entrada em vigor (1 de janeiro de 2023).

(1016) A Diretiva Concessões prevê ([284]) um período mínimo de 30 dias para a apresentação de candidaturas e propostas, a contar da data de publicação do anúncio de concessão. Este prazo mínimo foi respeitado no caso em apreço (a data-limite para a apresentação das candidaturas era 25 de julho de 2022).

([281]) Secção 5.4.1.

([282]) Secção 5.4.2.

([283]) A Corsica Ferries alega igualmente que a obrigação de mobilizar navios ro-pax constituía uma barreira à entrada (considerando 517). No entanto, a Comissão observa que as companhias que prestaram serviços à Córsega entre 2015 e 2022, incluindo a Corsica Ferries, possuem navios de dimensão compatível com as disposições dos atuais CSP. Além disso, a Comissão considera que as condições de capacidade exigidas nos CSP são justificadas por uma necessidade de serviço público, como referido nas secções 7.3.2.1.1.3, 7.3.2.1.2.3 e 7.3.2.1.3.3. Por conseguinte, estas condições não podem ter constituído um obstáculo à entrada.

([284]) Diretiva Concessões, artigo 39.º.

(1017) No entanto, a Diretiva Concessões não estabelece qualquer período mínimo ou máximo entre a adjudicação de uma concessão e a sua entrada em vigor. Por conseguinte, é necessário avaliar se os prazos do procedimento em causa eram suscetíveis de violar os princípios da transparência, da igualdade de tratamento e da não discriminação.

(1018) A Comissão examinará a seguir as alegações da Corsica Ferries segundo as quais os prazos impostos pelo procedimento constituíam um obstáculo para os novos operadores, à luz da jurisprudência atual ([285]) e das práticas do setor marítimo.

(1019) A Comissão observa que os CSP de 2021-2022 expiraram em 31 de dezembro de 2022. A entrada em vigor dos novos CSP em 1 de janeiro de 2023 tinha sido anunciada em janeiro de 2022, no âmbito da consulta dos operadores realizada pela CdC, na qual a Corsica Ferries participou. O anúncio de concurso foi publicado pelo OTC em 6 de maio de 2022, ou seja, oito meses antes do início dos CSP de 2023-2030.

(1020) A Comissão observa igualmente que, após a publicação do anúncio de concurso em 6 de maio de 2022, nenhum dos potenciais candidatos solicitou uma alteração do calendário, apesar de este ser conhecido desde o início do procedimento (ver considerando 374).

(1021) A Corsica Ferries considera que este calendário constituía um obstáculo que impossibilitava a sua aplicação. Afirma concretamente que, no setor dos transportes marítimos, as reservas são abertas com, pelo menos, seis meses de antecedência, o que impossibilita os novos prestadores de serviços de mobilizarem navios com uma capacidade mínima em termos de transporte de passageiros e de cabinas dentro dos prazos do concurso. Por conseguinte, para poder reafetar a sua frota atribuída às rotas Toulon-Córsega, Nice-Córsega e Itália-Córsega para as rotas Marselha-Córsega, teria de encerrar as reservas nessas rotas com, pelo menos, seis meses de antecedência.

(1022) A Comissão salienta as observações da La Méridionale e da Corsica Linea, que indicam que é suficiente um prazo muito mais curto do que o mencionado pela Corsica Ferries para abrir as reservas. Os beneficiários dos CSP explicam que, para o transporte de mercadorias, que é o principal objetivo dos CSP, a grande maioria das reservas é efetuada com alguns dias de antecedência ou, no caso de clientes habituais, no próprio dia. Para o transporte de passageiros, os CSP começaram na época baixa com menos tráfego. A La Méridionale refere, por exemplo, que abriu as reservas para os Lotes 1 e 3 (Ajaccio e Porto-Vecchio) em 21 de dezembro de 2022, sem que isso a tenha impedido de iniciar as operações normais.

(1023) A Comissão observa que o calendário provisório do procedimento foi anunciado pelo OTC na Deliberação 22/050 da Assembleia da Córsega, de 28 de abril de 2022. Em conformidade com esse calendário, a data de receção das candidaturas era 25 de julho de 2022, as negociações estavam agendadas para agosto de 2022 e a adjudicação dos CSP e a seleção e notificação do(s) candidato(s) selecionado(s) estavam agendadas para outubro de 2022.

(1024) Tendo em conta este calendário, o período estimado entre a adjudicação dos CSP e a sua entrada em vigor (1 de janeiro de 2023) foi ligeiramente superior a dois meses, ou seja, mais do dobro do período referido na jurisprudência SNCM II (ver considerando 372).

(1025) A Comissão observa igualmente que, em 25 de julho de 2022, data de receção das candidaturas, o OTC e a CdC constataram que apenas a Corsica Linea e a La Méridionale, quer em seu próprio nome quer como consórcio, se tinham candidatado, observando que nenhum novo operador tinha apresentado uma candidatura. Consequentemente, em 25 de julho de 2022, o OTC e a CdC puderam considerar que o adiamento do calendário inicial e a redução do período entre a adjudicação dos CSP e a sua entrada em vigor não tinham qualquer efeito de exclusão relativamente a potenciais novos operadores.

(1026) Tendo em conta o que precede, em especial o calendário do procedimento de adjudicação, o facto de não ter sido recebido qualquer pedido de alteração do horário e a prática de reservas no setor do transporte marítimo, a Comissão considera que qualquer candidato dispôs de um prazo razoável para i) preparar a sua candidatura e a sua proposta e ii) destacar a sua frota para as rotas para as quais apresentava propostas.

([285]) Acórdão de 1 de março de 2017, SNCM II, *ibid*.

7.3.6.2. Quanto aos requisitos mínimos e às rotações reagendáveis e adicionais

(1027) Nesta secção, a Comissão examinará a conformidade do procedimento de adjudicação com a Diretiva Concessões no que diz respeito i) ao âmbito de aplicação dos requisitos mínimos, ii) à conformidade dos CSP com os requisitos mínimos e iii) à conformidade com os princípios da igualdade de tratamento e da não discriminação no que diz respeito às rotações reagendáveis e adicionais.

7.3.6.2.1. Âmbito de aplicação dos requisitos mínimos

(1028) No que diz respeito aos requisitos mínimos, o artigo 37.º da Diretiva Concessões prevê que a proposta selecionada tem de cumprir os requisitos mínimos estabelecidos pela entidade adjudicante e que esses requisitos não podem ser alterados durante as negociações. O artigo 2.º, n.º 4, do regulamento do concurso (considerando 270) prevê as seguintes «características mínimas»:

— «[As] tarifas máximas aplicáveis aos residentes na Córsega e ao transporte de mercadorias,

— [A] capacidade de carga dos navios,

— [Os] horários e frequências de serviço,

— [A] duração do contrato, [e]

— [O] montante máximo da compensação financeira paga pelo OTC.»

(1029) O anexo 1 (anexo técnico relativo aos serviços, considerando 285) do regulamento do concurso indica que as características das ligações marítimas constituem «capacidades mínimas».

(1030) Nas suas observações acerca da decisão de início do procedimento, a França esclareceu que os requisitos mínimos estavam estabelecidos no artigo 2.º, n.º 4, do regulamento do concurso (considerando 379) e que o anexo 1 descrevia apenas os requisitos mínimos relativos i) à capacidade de carga dos navios e ii) aos horários e frequências de serviço (considerando 380).

(1031) A Comissão observa que o artigo 2.º, n.º 4, do regulamento do concurso constitui uma lista em que apenas são enumeradas as características mínimas, sem mais pormenores sobre as respetivas definições ou valores mínimos. Para compreender o âmbito exato das características mínimas, é necessário consultar outros documentos incluídos no processo de concurso (ver considerando 379).

(1032) As características mínimas relativas i) à capacidade de carga dos navios e ii) aos horários e às frequências de serviço são especificadas no anexo 1 («anexo técnico relativo aos serviços»), que estabelece i) a capacidade mínima de transporte de passageiros e de mercadorias e ii) as frequências mínimas e as faixas horárias. Segundo a Corsica Ferries, todos os elementos mencionados no anexo 1 constituem características mínimas, tendo em conta, nomeadamente, o acórdão do Conselho de, Estado de 24 de junho de 2019 ([286]). A este respeito, embora caiba ao Tribunal de Justiça da União Europeia interpretar o direito da União, há que salientar que esse acórdão confirmou o Despacho do Tribunal Administrativo de Bastia de 19 de março de 2019 ([287]), que parece ter concluído, no âmbito do processo de adjudicação do CSP para o transporte marítimo de passageiros e de mercadorias entre a Córsega e o continente para o período de 2019-2020, que apenas os requisitos técnicos previstos num anexo ligado a uma característica mínima do contrato enumerada no artigo pertinente do regulamento de concurso também deviam ser considerados características mínimas.

(1033) Segundo a Corsica Ferries, as propostas não respeitavam os requisitos mínimos, na aceção da Diretiva Concessões, para as rotações reagendáveis e adicionais, tal como estabelecido no anexo 1.

([286]) Conselho de Estado, 24 de junho de 2019, *La Méridionale*, n.º 429407, n.º 3.
([287]) Tribunal Administrativo de Bastia, 19 de março de 2019, *La Méridionale*, n.º 1900289, n.º 12.

(1034) No entanto, as rotações reagendáveis não são mencionadas no artigo 2.º, n.º 4, do regulamento do concurso nem no anexo 1. Por conseguinte, não se pode considerar que fazem parte dos requisitos mínimos na aceção da Diretiva Concessões. No que diz respeito às rotações adicionais, o anexo 1 refere-se apenas ao número máximo que a entidade adjudicante pode aplicar tendo em conta a necessidade de prestar o serviço público em determinadas rotas. No entanto, o anexo 1 não aborda outras características das rotações adicionais, tais como a fixação das respetivas datas. ([288])

(1035) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que as rotações reagendáveis e adicionais não faziam parte dos requisitos mínimos na aceção da Diretiva Concessões.

7.3.6.2.2. Conformidade dos CSP com os requisitos mínimos

(1036) A Corsica Ferries alega igualmente que as autoridades francesas alteraram as características mínimas.

(1037) No que diz respeito à alegada alteração das características mínimas durante as negociações, as autoridades francesas afirmam que tal não se verificou. Após verificação dos CSP assinados, a Comissão constata que as características mínimas são idênticas às estabelecidas no artigo 2.º, n.º 4, do regulamento do concurso e nos documentos do concurso.

(1038) No que diz respeito à conformidade das propostas selecionadas com os requisitos mínimos, a Comissão, após verificação ([289]), conclui que cumprem as características estabelecidas no artigo 2.º, n.º 4, do regulamento do concurso e nos documentos do concurso.

(1039) Além disso, todas as propostas selecionadas cumpriam os requisitos técnicos do anexo 1. Apenas um navio da Corsica Linea, o Paglia Orba, tinha uma única cabina para PMR em vez de duas, conforme previsto no anexo 1. No entanto, mesmo partindo do princípio de que o requisito técnico relativo ao número de cabinas para PMR era um requisito mínimo nos termos da Diretiva Concessões, tratava-se de um navio secundário destinado a ser utilizado como substituto de um navio principal (considerando 384). Além disso, o candidato comprometeu-se a substituir este navio por um dos sete navios potencialmente afetados ao serviço, caso fossem necessárias duas cabinas para PMR. Importa recordar que o artigo 20.º dos CSP permite a substituição de navios durante o contrato. Ao mesmo tempo, a Corsica Linea comprometeu-se a realizar obras que permitissem instalar uma segunda cabina para PMR. Estas obras foram concluídas e o Paglia Orba possui agora duas cabinas para PMR.

7.3.6.2.3. Respeito dos princípios da igualdade de tratamento e da não discriminação no que respeita às rotações reagendáveis e adicionais

(1040) A Corsica Ferries alega que o cumprimento dos requisitos estabelecidos no anexo 1 para as rotações reagendáveis e adicionais era economicamente problemático. Segundo a Corsica Ferries, teria exigido a mobilização de um navio exclusivamente dedicado a essas rotações, uma vez que estas têm de ser efetuadas a qualquer momento, com um pré-aviso mínimo de uma semana.

(1041) A Comissão observa que os CSP e o seu anexo 1 preveem três categorias de rotações: rotações «básicas», «reagendáveis» e «adicionais».

(1042) As rotações reagendáveis são reguladas pelo artigo 17.º dos CSP, que dispõe o seguinte: «Para otimizar a organização do tráfego, a autoridade regional reserva-se o direito de reagendar as rotações, de acordo com o número total de rotações anuais estabelecido no anexo 1. Este reagendamento terá lugar no contexto do comité técnico referido no artigo 10.º, n.º 2, do presente contrato.»

(1043) A Comissão observa que as rotações reagendáveis não são rotações adicionais acrescentadas ao número total de rotações anuais, mas fazem parte desse número total.

([288]) Tal como referido no considerando 1055, o facto de os concessionários proporem datas para essas rotações não tem qualquer impacto na escolha das datas efetivas, que acaba por ficar ao critério da entidade adjudicante.

([289]) A versão formalizada do anexo 1 para o Lote 4, enviada pelas autoridades francesas à Comissão, tinha duas páginas em falta. No entanto, a Comissão conseguiu obter e confirmar as informações em falta noutros documentos do concurso (anexos 2 e 3).

(1044) As rotações adicionais estão definidas no artigo 18.º dos CSP, que dispõe o seguinte: «Tendo em conta a necessidade de prestar o serviço público, a entidade adjudicante pode ser obrigada a solicitar ao adjudicatário que efetue, numa base *ad hoc*, rotações adicionais, dentro do limite do número fixado no anexo 1 (rotações adicionais) [...].»

(1045) A Comissão observa que apenas estavam previstas rotações adicionais para três lotes (10 rotações para o Lote 1, 30 rotações para o Lote 2 e 10 rotações para o Lote 5).

(1046) As autoridades francesas indicam que nem o processo de concurso nem as respostas dadas pela entidade adjudicante às perguntas dos candidatos durante o processo de adjudicação demonstram que os candidatos eram obrigados a mobilizar navios suplementares para as rotações reagendáveis e adicionais. Além disso, as autoridades francesas afirmam que, em conformidade com os artigos 17.º e 18.º do projeto de CSP, a realização de rotações reagendáveis e adicionais requer uma reunião do comité técnico previsto no artigo 10.º, n.º 2, dos CSP. O comité permite ao concessionário afetado pela realização destas rotações comunicar as dificuldades que daí possam resultar.

(1047) A Comissão observa que a realização das rotações adicionais não era uma novidade, uma vez que os anteriores CSP (CSP de 2021-2022), para os quais a Corsica Ferries tinha apresentado uma proposta, previam igualmente rotações adicionais, em números idênticos para os três lotes. Além disso, os operadores económicos interessados em candidatar-se tiveram a possibilidade de consultar informações relativas aos períodos de grande procura que poderiam exigir rotações adicionais.

(1048) A Comissão toma igualmente nota do despacho de 20 de julho de 2022 do Tribunal Administrativo de Bastia (considerando 274), no qual o tribunal considerou, no que respeita às rotações adicionais, que «(...) nestas circunstâncias, e dado que as informações relativas aos períodos de elevada procura de transporte marítimo suscetíveis de justificar um pedido de rotações adicionais são do conhecimento dos operadores económicos e que a SAS Corsica Ferries é livre de consultar os dados colocados à disposição do público, nomeadamente pelo observatório dos transportes regionais da Córsega, como também especificado no n.º 4.1 do regulamento do concurso, não resulta do inquérito que as informações constantes do processo de concurso relativas às rotações reagendáveis e adicionais sejam insuficientes para permitir aos candidatos avaliar o alcance das obrigações dos adjudicatários e apresentar uma proposta. Por conseguinte, a alegada violação das regras em matéria de publicidade e de concurso não é suscetível de prejudicar a companhia candidata. Daqui resulta que o fundamento invocado é inoperante» ([290]).

(1049) A Comissão observa que as respostas às perguntas dos potenciais candidatos relativas às rotações não continham mais pormenores sobre determinados aspetos do processo de concurso, mas, de um modo geral, remetiam os candidatos para os documentos do concurso, que foram considerados suficientemente claros ([291]). No entanto, todos os candidatos tiveram acesso às mesmas informações através da secção de perguntas e respostas, em conformidade com os princípios da transparência, da não discriminação e da igualdade de tratamento.

(1050) A Comissão considera que os documentos do concurso não indicavam de modo algum a necessidade de manter uma frota específica para rotações adicionais ou reagendáveis. Tal é confirmado pelos anteriores CSP e pelas propostas apresentadas. Além disso, tal não era viável do ponto de vista prático e económico, uma vez que a compensação de serviço público não cobre os custos de imobilização dos navios, que teriam permanecido inativos na maior parte do tempo ([292]).

(1051) Tendo em conta o que precede, a Comissão conclui que o regulamento do concurso era suficientemente claro sobre este ponto para permitir que os candidatos apresentassem uma proposta.

(1052) A Comissão observa ainda que as rotações reagendáveis e adicionais são concebidas como instrumentos que permitem adaptar o serviço público à procura real ou às condições meteorológicas, no caso dos CSP de longo prazo, ao abrigo de um mecanismo semelhante a uma cláusula de opção, tal como referido no artigo 43.º, n.º 1, alínea a), da Diretiva Concessões.

([290]) Despacho do Tribunal Administrativo de Bastia de 20 de julho de 2022, considerando 12.

([291]) A Corsica Ferries considera que o OTC tinha indicado nas suas respostas que o anexo 1 constituía um requisito mínimo (considerando 529). No entanto, o OTC remeteu apenas para os documentos do concurso.

([292]) Se fossem necessárias frotas específicas para as rotações reagendáveis e adicionais, tal resultaria num custo adicional para as frotas que não é compatível com a compensação máxima pelos custos relacionados com as obrigações de serviço público.

(1053) A Comissão observa que os documentos da consulta não proibiam os candidatos de apresentarem propostas e que as propostas selecionadas respeitavam as disposições do regulamento do concurso e do projeto de contrato relativo às rotações reagendáveis e adicionais.

(1054) O facto de a Corsica Linea e o consórcio Corsica Linea — La Méridionale terem proposto datas para as rotações adicionais, com base na sua experiência em matéria de necessidades de transporte de mercadorias e nas necessidades apresentadas pelo OTC no dossiê do concurso, não significa que as rotações seriam necessariamente realizadas nessas mesmas datas, impedindo assim que o OTC possa solicitar rotações noutras datas. As datas destas rotações adicionais continuam a ser decididas pelo comité técnico, tal como previsto no artigo 10.º, n.º 2, do contrato, e comunicadas ao concessionário com uma semana de antecedência.

(1055) O programa proposto pelo concessionário não é, portanto, de modo algum vinculativo para a entidade adjudicante, que decide sobre a data de uma rotação em função das necessidades. Esta conclusão foi demonstrada pelo exemplo das rotações adicionais efetivamente realizadas em 2023 para o Lote 1, o único lote para o qual se realizaram rotações adicionais (considerando 389). Das 30 rotações adicionais propostas, 28 foram realizadas. Destas, três rotações adicionais foram realizadas em datas não previstas no programa provisório. Além disso, o OTC não ativou rotações adicionais para cinco das datas «provisórias». A Comissão observa ainda que, em 2023, o OTC não ativou rotações reagendáveis.

(1056) Tendo em conta o que precede, a Comissão conclui que as propostas selecionadas estão em conformidade com as disposições do regulamento do concurso e com o projeto de CSP no que respeita às rotações reagendáveis e adicionais, e que não houve tratamento favorável no que diz respeito ao horário das rotações proposto pela Corsica Linea e pelo consórcio Corsica Linea — La Méridionale.

7.3.6.3. Conclusão

(1057) Com base nestas informações, a Comissão não pode concluir que a Corsica Ferries foi afetada por eventuais obstáculos à entrada que a impediram de apresentar a sua proporia e que a levaram a sofrer um tratamento discriminatório.

7.3.7. *Inexistência de discriminação no que respeita ao método de cálculo da compensação*

(1058) Nos termos do ponto 20 do Enquadramento SIEG, sempre que uma autoridade atribui a prestação do mesmo SIEG a várias empresas, a compensação deve ser calculada com base no mesmo método no que se refere a cada empresa.

(1059) Uma vez que a prestação do serviço público em cada uma das rotas é confiada a uma única empresa ou grupo de empresas (ou seja, a Corsica Linea, a La Méridionale ou o consórcio Corsica Linea — La Méridionale, ver quadro 13), a Comissão considera que não pode existir discriminação neste caso na aceção do ponto 20 do Enquadramento SIEG. Em todo o caso, a Comissão observa que a compensação foi calculada de acordo com os mesmos princípios para cada CSP (secção 3.7.2).

(1060) Além disso, a comunicação sobre a interpretação do Regulamento Cabotagem contém igualmente disposições específicas sobre a aplicação do princípio da não discriminação na cabotagem marítima. Estabelece que os Estados-Membros não devem impor obrigações especialmente adaptadas a uma determinada companhia de navegação e que impeçam outros armadores da União de entrar no mercado ou obrigações que produzam o mesmo efeito ([293]). A comunicação chama a atenção, concretamente, para dois tipos de cláusulas contratuais relativas às condições de retoma dos navios de anteriores operadores de serviço público ([294]) e às condições em matéria de tripulação ([295]).

(1061) No caso em apreço, os CSP não impõem obrigações especificamente destinadas a uma determinada companhia de navegação, e, concretamente, não impõem obrigações relativas à retoma dos navios do operador cessante nem em matéria de tripulação.

([293]) Secção 5.3.2.
([294]) Secção 5.3.2,1.
([295]) Secção 5.3.2,2.

(1062) As partes interessadas não apresentaram observações sobre este ponto.

(1063) Por conseguinte, os CSP cumprem o disposto no ponto 20 do Enquadramento SIEG e no artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento Cabotagem.

7.3.8. *Montante da compensação*

(1064) Nos termos do ponto 21 do Enquadramento, o montante da compensação não deve exceder o necessário para cobrir os custos líquidos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, incluindo um lucro razoável.

(1065) O ponto 22 estabelece que o montante da compensação pode ser estabelecido com base nos custos e receitas esperados ou nos custos e receitas efetivamente suportados, ou numa combinação de ambos, dependendo dos incentivos à eficiência que os Estado-Membros desejam dar desde o início, em conformidade com os pontos 40 e 41.

(1066) O ponto 23 especifica que sempre que a compensação se baseie, no todo ou em parte, nos custos e receitas esperados, estes devem ser especificados no ato de atribuição. Estas estimativas devem basear-se em parâmetros plausíveis e observáveis sobre o quadro económico em que o SIEG é prestado. Devem basear-se, se for caso disso, nos conhecimentos especializados das autoridades de regulamentação do setor ou de outras entidades independentes das empresas. Os Estados-Membros devem indicar as fontes em que estas expectativas se baseiam. A estimativa de custos deve refletir as expectativas dos ganhos de eficiência alcançados pelo prestador do SIEG durante o período da atribuição.

(1067) Como referido no artigo 30.º dos CSP (considerando 293), a compensação financeira máxima paga pelo OTC ao concessionário pelas suas obrigações de serviço público não deve exceder o necessário para cobrir o custo líquido da prestação do SIEG, tendo em conta um lucro razoável.

(1068) No caso em apreço, o montante da compensação pelos SIEG é calculado *ex ante*, utilizando a metodologia da imputação de custos, conforme indicada na conta de exploração provisória dos concessionários para cada lote (anexo 9), que faz parte integrante dos CSP. O montante da compensação estabelecido no anexo 9 não pode ser aumentado *ex post*, mas está sujeito a incentivos à eficiência (considerandos 301 e 302) e a um controlo *ex post* (considerando 319), que prevê um mecanismo de recuperação em caso de compensação em excesso.

(1069) No âmbito da adjudicação dos CSP, as autoridades francesas verificaram que as propostas financeiras apresentadas pela Corsica Linea e pela La Méridionale se baseavam em hipóteses objetivas e plausíveis e respeitavam as obrigações de serviço público, incluindo a capacidade mínima em termos de transporte de mercadorias e de passageiros e as obrigações relativas às tarifas de transporte de mercadorias e de passageiros.

(1070) Por conseguinte, a Comissão considera que os pontos 21 a 23 do Enquadramento SIEG foram cumpridos.

7.3.8.1. Custos líquidos necessários para o cumprimento das obrigações de serviço público

(1071) No termos do ponto 24 do Enquadramento SIEG, os custos líquidos necessários ou que se prevê que venham a ser necessários para o cumprimento das obrigações de serviço público devem ser calculados com base na metodologia dos custos líquidos evitados, nos setores onde tal é exigido pela legislação da União ou pela legislação nacional e, noutros casos, sempre que tal seja possível.

(1072) Muito embora a Comissão considere que a metodologia dos custos líquidos é o método mais preciso para determinar os custos de uma obrigação de serviço público, ao abrigo do ponto 27 do Enquadramento SIEG, podem verificar-se casos em que a utilização dessa metodologia não é viável nem adequada. Nesses casos, a Comissão pode, sempre que tal se justifique, aceitar metodologias alternativas para calcular os custos líquidos necessários para cumprir as obrigações de serviço público, como a baseada na imputação de custos.

(1073) No caso em apreço, as autoridades francesas utilizaram a metodologia da imputação de custos (ver considerandos 307 a 309), o que, segundo a Corsica Ferries, não se justifica (considerandos 493 a 498).

(1074) *Em primeiro lugar*, importa recordar que, em conformidade com o Enquadramento SIEG, ambas as metodologias (ou seja, a metodologia dos custos líquidos evitados e a metodologia da imputação de custos), se aplicadas corretamente, são metodologias válidas para calcular o montante adequado da compensação. Ambas as metodologias assentam em hipóteses de receitas e custos adicionais ou diretos associados à prestação do SIEG e estão, por conseguinte, sujeitas a condicionalismos metodológicos comparáveis, contrariamente ao que alega a Corsica Ferries.

(1075) *Em segundo lugar*, a metodologia dos custos líquidos evitados implica a fixação dos custos e das receitas da empresa num cenário hipotético sem SIEG. No entanto, as atividades da Corsica Linea e da La Méridionale nas ligações entre a Córsega e o continente dependem da existência do SIEG. No contexto da consulta dos operadores, estas indicaram que, na falta de um contrato de serviço público, não ofereceriam quaisquer serviços comerciais entre a Córsega e a França continental (considerando 234). Contrariamente ao que afirma a Corsica Ferries, a Comissão considera, com base nas informações expostos nos considerandos 817 a 825 e 870, que as autoridades francesas não cometeram um erro manifesto ao tomarem em consideração as declarações da Corsica Linea e da La Méridionale durante a consulta dos operadores. Por conseguinte, não se poderia aplicar qualquer cenário hipotético pertinente em que os operadores explorassem as rotas entre a Córsega e o continente numa base comercial sem o SIEG, o que significa que a metodologia dos custos líquidos evitados não poderia ser utilizada.

(1076) Por conseguinte, os argumentos invocados pela Corsica Ferries (considerandos 493 a 498) devem ser rejeitados.

(1077) No que diz respeito à metodologia da imputação de custos, de acordo com os pontos 28 e 29 do Enquadramento SIEG, consiste em calcular os custos líquidos necessários para cumprir as obrigações de serviço público como a diferença entre os custos e as receitas para um dado prestador, associados ao cumprimento das obrigações de serviço público, conforme especificado e estimado no ato de atribuição. Os custos a tomar em consideração incluem todos os custos necessários para a gestão do SIEG.

(1078) O ponto 31 do Enquadramento SIEG estabelece que, se a empresa realizar igualmente atividades fora do âmbito do SIEG, os custos a tomar em consideração podem cobrir todos os custos diretos necessários para prestar o SIEG e uma contribuição adequada para os custos indiretos comuns ao SIEG e a outras atividades. Os custos relacionados com eventuais atividades fora do âmbito do SIEG devem incluir todos os custos diretos e uma contribuição adequada para os custos comuns. Para determinar a contribuição adequada para os custos comuns, os preços de mercado da utilização dos recursos, quando disponíveis, podem ser utilizados enquanto parâmetro de referência. Na ausência de tais preços de mercado, a contribuição adequada para os custos comuns pode ser determinada por referência ao nível de lucro razoável ([296]) que se prevê que a empresa irá realizar com as atividades fora do âmbito do SIEG ou por outras metodologias, quando tal for mais adequado.

(1079) No caso em apreço, os operadores de serviço público exercem igualmente atividades comerciais. Por conseguinte, em conformidade com o ponto 31 do Enquadramento SIEG, é necessário verificar se todos os custos diretos associados ao SIEG, bem como uma contribuição adequada para os custos comuns indiretos, são tidos em conta no cálculo do montante da compensação.

(1080) Além disso, há que recordar que, no acórdão BUPA, o Tribunal de Justiça declarou, referindo-se à necessidade e à proporcionalidade da compensação, que «[o] poder discricionário de que o Estado-Membro dispõe quanto à definição de uma missão SIEG e às condições da sua implementação, incluindo para apreciar os custos adicionais ocasionados pela sua execução que depende de factos económicos complexos, o alcance do controlo que a Comissão está habilitada a exercer a esse título é limitado ao do erro manifesto» e que «[...] o controlo do caráter proporcional da compensação para a execução de uma missão SIEG [...] se limita a verificar se a compensação prevista é necessária para que a missão SIEG em causa possa ser realizada em condições economicamente aceitáveis [...] ou, inversamente, se a medida em causa é manifestamente desadequada relativamente ao objetivo prosseguido [...]». ([297])

([296]) O lucro razoável deve ser avaliado numa perspetiva *ex ante* (com base em lucros previstos e não nos lucros realizados), a fim de não eliminar os incentivos para que a empresa realize ganhos de eficiência quando opera fora do âmbito do SIEG.

([297]) Acórdão de 12 de fevereiro de 2008, BUPA, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, n.os 220 e 222.

(1081) Conforme indicado no considerando 308, os custos diretos das atividades de transporte de passageiros e de mercadorias são imputados ao SIEG com base no número de passageiros ou no volume de mercadorias (em ML) que os concessionários são obrigados a garantir ao abrigo das obrigações de capacidade previstas nos CSP, ao passo que os custos comuns, que representam a maioria dos custos de exploração dos concessionários, são imputados ao SIEG proporcionalmente à capacidade (expressa em m^3 de volume) reservada no navio para as atividades SIEG. Esta abordagem resulta na imputação de uma percentagem aproximada de [60-75] % dos custos totais ao SIEG em todas as rotas (ver quadro 30), com exceção do serviço público entre Marselha e Propriano, em que 100 % dos custos totais são imputados ao SIEG.

(1082) No que diz respeito à imputação dos custos na rota entre Marselha e Propriano, justifica-se a imputação total dos custos ao SIEG, uma vez que a totalidade do serviço prestado pela Corsica Linea é considerada um SIEG. Tal deve-se ao facto de ter sido identificada uma deficiência total do mercado nesta rota (considerandos 170 e 239).

(1083) Para as outras rotas, no que diz respeito aos custos diretamente relacionados com os serviços de transporte de passageiros e de mercadorias, que dizem apenas respeito a algumas rubricas de custos (abrangendo cerca de [10-25] % dos custos totais por rota), os operadores de serviço público imputaram ao SIEG cerca de [0-20] % dos custos diretos relacionados com o transporte de passageiros e [80-100] % dos custos diretos de transporte de mercadorias. A Comissão verificou que estas chaves de repartição específicas se justificavam tendo em conta as obrigações do SIEG, calculando o rácio entre, por um lado, o número de passageiros e o volume de mercadorias (em ML) ligados ao SIEG, tal como estabelecido nos CSP, e, por outro, o número total de passageiros e o volume de mercadorias (em ML) estabelecidos na conta de exploração provisória dos concessionários Corsica Linea e La Méridionale para cada lote (anexo 9). A Comissão observa que este rácio corresponde às chaves de repartição específicas aplicadas aos custos diretos e conclui, por conseguinte, que essas chaves se justificam.

(1084) No que diz respeito aos custos comuns, que representam a maior parte dos custos (cerca de [70-90] % dos custos totais por rota), os operadores de serviço público imputaram cerca de [60-75] % desses custos ao SIEG. Para verificar se esta chave de repartição se justifica, a Comissão teve em conta os seguintes elementos:

(1085) *Em primeiro lugar*, a Comissão observa que as obrigações dos CSP dizem principalmente respeito ao transporte de mercadorias. Com base nas informações fornecidas pelas autoridades francesas durante o procedimento formal de investigação, que mostram as capacidades dos navios utilizados (em m^3) nas rotas dos CSP, repartidas por capacidade de transporte de mercadorias e de passageiros, a Comissão observa que a capacidade de transporte de mercadorias dos navios utilizados pela Corsica Linea e pela La Méridionale em percentagem da capacidade total dos navios (em m^3) é, em média, de 73 %.

(1086) Dado que o tráfego de mercadorias não segue um padrão regular, tal como descrito no considerando 976, a Comissão considera razoável imputar os custos comuns de um navio de acordo com a capacidade de transporte de mercadorias do navio reservada pelo operador para o serviço público, a fim de poder cobrir a procura a qualquer momento, inclusive durante os períodos de pico, em que a capacidade de transporte de mercadorias dos navios é, em geral, quase totalmente utilizada. ([298]) Por estas razões, justifica-se a aplicação de uma chave de repartição de custos comuns de cerca de [60-75] % em todas as rotas (tendo em conta o facto de a disponibilização de alguns lugares para passageiros que viajam por razões médicas, que constituem a minoria dos passageiros do transporte marítimo, ser negligenciável e, em qualquer caso, fazer aumentar a parte dos custos comuns que poderiam ser imputados ao SIEG).

(1087) Além disso, a Comissão observa que as chaves de repartição serão objeto de controlos *ex post*, que terão em conta a utilização efetiva dos navios para os SIEG e as atividades de serviços comerciais (considerando 314). Quer isto dizer que, se o número de passageiros comerciais ou o volume de mercadorias comerciais transportadas forem superiores aos volumes previstos indicados nas contas de exploração provisórias (anexo 9), as chaves de repartição e, por conseguinte, o montante do auxílio, serão ajustados (embora o montante do auxílio não possa ser aumentado *ex post* — considerando 314).

([298]) A Comissão observa que, em caso de elevada procura, os navios utilizados pela Corsica Linea e pela La Méridionale nas rotas entre Marselha e Ajaccio, Bastia, L'Île-Rousse e Porto-Vecchio devem ser quase totalmente utilizados (cerca de 90 % da capacidade de transporte de mercadorias do navio seria utilizada em períodos de pico).

(1088) *Em segundo lugar*, a Comissão verificou se a imputação dos custos comuns também poderia ser considerada adequada por referência ao nível de lucro razoável que a empresa teria de realizar em atividades fora do âmbito do SIEG, ou seja, atividades comerciais. Com base nas contas de exploração provisórias de cada lote (anexo 9), a Comissão considera que os lucros previstos dos serviços comerciais não excedem um lucro razoável. Concretamente, o nível de lucro esperado nos serviços comerciais (medido como a margem de exploração) é relativamente limitado (em média, de [...] %) e não excede o valor de referência de mercado de 7,8 %, que foi estabelecido pelas autoridades francesas com base num estudo independente que analisa a rendibilidade de uma amostra de companhias de navegação comparáveis (considerando 311).

(1089) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que os princípios estabelecidos pelas autoridades francesas para a aplicação da metodologia da imputação de custos são válidos e estão em conformidade com os pontos 28 a 31 do Enquadramento SIEG. Estes princípios permitem imputar ao SIEG todos os custos diretos necessários ao cumprimento das obrigações de serviço público, bem como uma contribuição adequada para os custos comuns indiretos. Além disso, a Comissão considera que as autoridades francesas apresentaram elementos de prova suficientes para demonstrar que as chaves de repartição específicas não são manifestamente incorretas, uma vez que a sua aplicação resulta numa parte dos custos imputados ao SIEG que se justifica e que reflete uma contribuição adequada dos custos comuns indiretos para o SIEG.

(1090) Em conclusão, a Comissão considera que as autoridades francesas aplicaram corretamente a metodologia da imputação de custos e que as alegações da Corsica Ferries (considerandos 484 a 491), segundo as quais as chaves de repartição dos custos não são objetivas e imputam uma parte desproporcionada dos custos às atividades SIEG, devem ser rejeitadas.

7.3.8.2. Receitas

(1091) No termos do ponto 32 do Enquadramento SIEG, as receitas a tomar em consideração incluem, pelo menos, todas as receitas provenientes do SIEG, conforme especificado no ato de atribuição, e os lucros excessivos gerados por direitos especiais ou exclusivos, mesmo que relacionados com outras atividades referidas no ponto 45 do Enquadramento.

(1092) Em conformidade com o ponto 32 do Enquadramento SIEG, os CSP exigem que as receitas diretamente relacionadas com a prestação do SIEG sejam tomadas em consideração no cálculo do montante da compensação (considerando 293). Estas receitas são indicadas no anexo 9 dos CSP (que contém as contas de exploração provisórias do concessionário) e são calculadas com base nas obrigações relativas ao transporte de mercadorias e de passageiros contidas nos CSP, nas tarifas aplicáveis e no número de rotações exigidas nos CSP.

(1093) Contrariamente ao que alega a Corsica Ferries (considerandos 499 a 502), o serviço público não confere direitos exclusivos aos concessionários e, por conseguinte, os lucros associados aos serviços comerciais não devem ser tidos em conta no cálculo da compensação, tal como previsto no ponto 45 do Enquadramento SIEG. Como indicado nos considerandos 728 a 988, a Comissão considera que existe um verdadeiro SIEG para o transporte marítimo de passageiros e de mercadorias entre Marselha e a França, conforme estabelecido pelas autoridades francesas. Além disso, os CSP não proíbem outros operadores de oferecerem serviços comerciais entre Marselha e a Córsega ao abrigo do regime unilateral de OSP. Por conseguinte, os CSP não conferem qualquer exclusividade ou direitos especiais aos concessionários.

(1094) Por último, a Corsica Ferries parece ter interpretado incorretamente a posição da Comissão quanto à questão de saber se os contratos de serviço público concedem exclusividade aos operadores de serviço público (considerando 501). O facto de o Conselho da Concorrência e a Autoridade da Concorrência franceses terem reconhecido no passado que os adjudicatários no âmbito de contratos de serviço público anteriores beneficiaram efetivamente de exclusividade de mercado não demonstra, de modo algum, que os CSP concedem direitos especiais ou exclusivos aos seus adjudicatários. Além disso, na sua decisão relativa ao auxílio estatal concedido ao abrigo dos CSP 2007-2013, a Comissão não considerou que estes tivessem concedido direitos especiais ou exclusivos aos seus adjudicatários ([299]), contrariamente ao que parece sugerir a Corsica Ferries.

([299]) Decisão 2013/435/UE.

(1095) Em todo o caso, o ponto 45 do Enquadramento SIEG limita-se a estipular que, em caso de atribuição de direitos exclusivos ao operador de serviço público, devem ser tidos em conta os lucros excessivos gerados pelos direitos especiais ou exclusivos, mesmo que estejam associados a outras atividades. No entanto, tal como referido no considerando 1088, os lucros previstos dos serviços comerciais não excedem um lucro razoável.

(1096) Por último, tal como referido no artigo 32.º dos CSP (considerando 296), os operadores de serviço público não podem dispor livremente dos lucros gerados pelas suas atividades não SIEG. São obrigados a reinvestir os lucros gerados por essas atividades, com vista a alcançar os objetivos de melhoria da qualidade ambiental do SIEG. Os excedentes não utilizados devem ser reembolsados na íntegra à entidade adjudicante no termo do contrato. Por conseguinte, mesmo que os CSP conferissem um direito exclusivo aos concessionários (o que não fazem) e mesmo que esse direito exclusivo resultasse num lucro excessivo (o que não acontece), a abordagem das autoridades francesas está em conformidade com o ponto 46 do Enquadramento SIEG, que exige que os lucros comerciais sejam imputados, no todo ou em parte, ao financiamento do SIEG. Tal é garantido pelas obrigações previstas no artigo 32.º dos CSP.

7.3.8.3. Lucro razoável

(1097) As disposições relativas ao lucro razoável encontram-se estabelecidas nos pontos 33 a 38 do Enquadramento SIEG.

(1098) O ponto 33 define «lucro razoável» como a taxa de rendibilidade do capital que seria exigida por uma empresa média ao ponderar a oportunidade de prestar o serviço de interesse económico geral, durante a totalidade do período de atribuição, tendo em consideração o nível de risco. O nível de risco depende do setor em causa, do tipo de serviço e das características do mecanismo de compensação. No entanto, o ponto 34 estabelece que, em casos devidamente justificados, podem ser utilizados outros indicadores do nível de lucro, que não a taxa de rendibilidade do capital, para determinar qual deverá ser o lucro razoável, como sejam a rendibilidade média dos capitais próprios durante a duração da atribuição, a rendibilidade do capital aplicado, a rendibilidade do ativo ou a rendibilidade das vendas.

(1099) O ponto 35 do Enquadramento estabelece que, independentemente do indicador selecionado, o Estado-Membro deve transmitir à Comissão elementos comprovativos de que o lucro previsto não excede o nível que seria exigido por uma empresa média quando avalia a oportunidade de prestar o serviço, comunicando a rendibilidade obtida com contratos semelhantes, adjudicados em condições concorrenciais.

(1100) Tal como referido no considerando 310, o artigo 39.º dos CSP prevê que o lucro razoável corresponde ao rácio entre os resultados correntes antes de impostos e juros e o volume de negócios das atividades SIEG, incluindo a compensação, conforme previsto no anexo 9 («margem de exploração»). Para cada rota, o lucro razoável não deve exceder 2,13 % durante todo o período de vigência do contrato.

(1101) Este lucro máximo resulta das propostas financeiras apresentadas pelos adjudicatários dos CSP (anexo 9) e foi comparado pelas autoridades francesas com a margem média de exploração de outras companhias de navegação na Europa (considerando 311). As disposições contratuais relativas ao lucro razoável estipulam igualmente que a taxa máxima de lucro não deve, em caso algum, ser revista em alta, exceto em caso de perturbação do mercado e sob reserva de um estudo independente adicional que justifique uma revisão dessa taxa.

(1102) A Comissão observa, antes de mais, que o indicador da margem de exploração, em vez da taxa de rendibilidade do capital, é um indicador razoável e devidamente justificado para estimar o nível de lucro no caso em apreço.

(1103) As autoridades francesas explicaram que, no caso em apreço, não é possível calcular a taxa de rendibilidade do capital, definida no Enquadramento SIEG como a taxa interna de rendibilidade que a empresa realiza sobre o capital investido durante o período de vigência do projeto, para as companhias de navegação que alugam ou fretam navios, uma vez que não existe um investimento inicial para os serviços específicos no âmbito dos CSP. A Comissão observa ainda que os dados contabilísticos (por exemplo, a margem de exploração) também foram utilizados em decisões SIEG anteriores para estimar o nível de lucro razoável ([300]).

(1104) A Corsica Ferries contesta o cálculo do lucro razoável com base nos rendimentos correntes antes de impostos (ou na margem de exploração) porque, na sua opinião, os dados relativos aos custos dos SIEG não são facilmente observáveis na conta de ganhos e perdas dos beneficiários, mas exigem uma imputação questionável das diferentes rubricas de custos entre as atividades SIEG e as atividades não SIEG (considerando 504). No entanto, a Comissão observa que os operadores de SIEG têm de apresentar uma repartição pormenorizada dos seus custos estimados e reais no anexo 9. Além disso, a Comissão considera que os princípios de imputação de custos e as chaves específicas de repartição de custos constantes do anexo 9 para obter os custos estimados relacionados com o SIEG são justificados e razoáveis, tal como explicado nos considerandos 1079 a 1089.

(1105) Além disso, como indicado na decisão de início do procedimento, a utilização de um estudo comparativo para estimar o nível de lucro razoável é uma metodologia adequada ([301]). A Comissão observa igualmente que a Corsica Ferries não contestou a pertinência dos resultados desse estudo de mercado nas suas observações.

(1106) Dado que os CSP preveem um lucro máximo de 2,13 %, ou seja, um nível consideravelmente inferior ao estimado pelo estudo comparativo encomendado pelas autoridades francesas, e que este montante de lucro não pode, em princípio, ser aumentado *ex post*, a Comissão considera que o lucro estipulado nos CSP não excede um nível razoável e que, por conseguinte, os CSP estão em conformidade com os pontos 33 a 38 do Enquadramento SIEG.

7.3.8.4. Incentivos à eficiência

(1107) Nos termos do ponto 39 do Enquadramento SIEG, ao conceberem o método de compensação, os Estados-Membros devem introduzir incentivos para promover uma prestação eficiente de um SIEG de elevada qualidade, a menos que possam justificar adequadamente que não é viável ou adequado fazê-lo.

(1108) Os pontos 40 e 41 deixam uma margem de apreciação aos Estados-Membros quanto à forma que esses incentivos devem assumir. No entanto, os pontos 42 e 43 estabelecem que todos os mecanismos de incentivo à eficiência devem basear-se em critérios objetivos e mensuráveis, definidos no ato de atribuição e sujeitos a uma avaliação *ex post* transparente, realizada por uma entidade independente do prestador do SIEG. Além disso, os ganhos de eficiência devem ser atingidos sem prejuízo da qualidade do serviço prestado e devem satisfazer as normas previstas na legislação da União.

(1109) Tal como estabelecido no considerando 302, o mecanismo de eficiência aplicado à compensação pelos custos de exploração é estabelecido no artigo 35.º, n.º 3, dos CSP. Na prática, o mecanismo de eficiência é incluído na indexação da compensação aos custos de exploração, na medida em que o montante da compensação aumenta menos do que a inflação real. Além disso, o artigo 35.º, n.º 4, dos CSP exige que o montante efetivo da compensação seja pago com base no relatório anual apresentado pelos prestadores de serviços públicos ao OTC. Em conformidade com o artigo 46.º dos CSP, o relatório anual deve incluir a conta de exploração atualizada no

([300]) Ver, por exemplo, a Decisão 2012/321/UE da Comissão, de 25 de janeiro de 2012, relativa à medida SA.14588 (C 20/09) aplicada pela Bélgica a favor da empresa de correios De Post — La Poste (atualmente «bpost») (JO L 170 de 29.6.2012, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/321/oj), a decisão de 1 de agosto de 2014 no processo SA.35608 — Hellenic Post — Compensação pelo financiamento do serviço postal universal (JO C 348 de 3.10.2014, p. 48) e a decisão de 29 de janeiro de 2016 no processo SA.41702 — Irlanda — Risk Equalisation Scheme (JO C 104 de 18.3.2016, p. 2).

([301]) Esta metodologia foi aplicada na Decisão (UE) 2022/348 da Comissão, de 17 de junho de 2021, relativa às medidas SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex-11/NN) aplicadas pela Itália e pela Região da Toscânia a favor da Toremar e da sua adquirente Moby (JO L 64 de 2.3.2022, p. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/348/oj).

mesmo formato que a conta de exploração provisória (anexo 9), tendo em conta a indexação dos custos, acompanhada de uma nota que compare e explique as diferenças entre as receitas e os custos reais e projetados. Segundo as autoridades francesas, a auditoria é realizada por um auditor externo, selecionado pelo OTC na sequência de um procedimento de adjudicação de contrato. O montante efetivo da compensação baseia-se, por conseguinte, numa avaliação *ex post* transparente realizada por uma entidade independente do prestador do SIEG.

(1110) Além disso, a Comissão observa que o mecanismo de controlo *ex post* do montante da compensação, estipulado no artigo 35.º, n.º 1, dos CSP, também prevê determinados incentivos à eficiência. O artigo 35.º, n.º 1, dos CSP prevê que, em caso de compensação em excesso (sobretudo se a capacidade dos navios reservados ao SIEG for utilizada para serviços comerciais), os concessionários podem conservar metade do excedente da compensação pago, até um máximo de 5 % da compensação. O facto de os operadores de SIEG serem autorizados a manter uma parte da compensação em excesso, se for caso disso, incentiva-os a utilizar a capacidade do navio da forma mais eficiente possível. Concretamente, constitui um incentivo à utilização de capacidade que, em princípio, está reservada ao SIEG para serviços comerciais, se, de outro modo, essa capacidade não for utilizada, reduzindo assim os custos do SIEG.

(1111) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera cumprido o disposto nos pontos 40 a 43 do Enquadramento SIEG.

(1112) A Corsica Ferries alega que o mecanismo de eficiência, tal como previsto no artigo 35.º, n.º 3, dos CSP, não cumpre o seu objetivo, uma vez que a fórmula de compensação definida no artigo 35.º, n.º 3, dos CSP está manifestamente incorreta (considerandos 512 e 513). A Corsica Ferries alega, em concreto, que a aplicação da fórmula de indexação resultará na concessão de uma compensação pública às empresas adjudicatárias a um nível indexado superior à inflação. No entanto, a Comissão considera que esta alegação é infundada.

(1113) Como explicado pelas autoridades francesas, os valores da conta provisória de exploração dos concessionários (anexo 9) para cada lote baseiam-se nos valores nominais de 2023. Todos os anos, o montante nominal da compensação dos custos de exploração é atualizado de modo a refletir valores reais (ou seja, ajustados à inflação), com base na fórmula prevista no artigo 35.º, n.º 3, dos CSP. A fórmula constante do artigo 35.º, n.º 3, dos CSP garante que a compensação efetivamente paga num ano aumenta menos do que a inflação.

(1114) Tendo em conta o que precede, a Comissão conclui que os requisitos relativos ao mecanismo de eficiência referidos nos pontos 39 a 43 do Enquadramento SIEG estão preenchidos e que a alegação da Corsica Ferries é infundada.

7.3.8.5. Disposições aplicáveis a empresas que também realizam atividades fora do âmbito dos SIEG ou que prestam vários SIEG

(1115) Nos termos do ponto 44 do Enquadramento SIEG, quando uma empresa desenvolve simultaneamente atividades abrangidas e não abrangidas pelo âmbito dos SIEG, a sua contabilidade interna deve apresentar, separadamente, os custos e as receitas relativos ao SIEG e os relativos aos outros serviços, em conformidade com os princípios estabelecidos no ponto 31. Sempre que uma empresa seja encarregada da gestão de vários SIEG de natureza diferente ou atribuídos por entidades distintas, as contas internas da empresa devem permitir verificar a ausência de uma compensação em excesso no que se refere a cada um dos SIEG.

(1116) Tal como referido no considerando 293, o artigo 30.º dos CSP estipula que a contabilidade interna do adjudicatário deve indicar separadamente os custos e as receitas associados ao SIEG e os associados a outros serviços, tendo em conta as chaves de repartição de todos os custos diretos necessários para a execução do SIEG e uma contribuição adequada para os custos indiretos comuns tanto ao SIEG como às atividades comerciais. A Comissão observa que os CSP contêm, no anexo 9, as chaves de repartição para cada uma das rubricas de custos dos adjudicatários. O artigo 46.º dos CSP prevê igualmente que, todos os anos, os adjudicatários elaborem um relatório anual de atividades (incluindo um anexo 9 atualizado) que indique separadamente as receitas e os custos reais relacionados com o SIEG e os relacionados com as atividades comerciais, que serão examinados pelo OTC.

(1117) Por conseguinte, a Comissão considera cumprido o disposto no ponto 44 do Enquadramento SIEG.

7.3.8.6. Compensação em excesso

(1118) Nos termos do ponto 49 do Enquadramento SIEG, os Estados-Membros devem assegurar que as empresas não recebem uma compensação superior ao montante determinado em conformidade com os requisitos nele estabelecidos. Devem apresentar elementos que o comprovem a pedido da Comissão. Devem realizar ou assegurar a realização de verificações periódicas no final do período de atribuição e, em qualquer caso, a intervalos máximos de três anos.

(1119) Como descrito nos considerandos 312 a 317, as autoridades francesas procederão a um controlo anual *ex post* do montante da compensação paga aos adjudicatários, a fim de garantir que não há compensação em excesso que possa resultar da utilização efetiva dos navios.

(1120) Em primeiro lugar, importa salientar que o montante da compensação para cada lote calculado *ex ante* na conta de exploração provisória (anexo 9) se baseia no número mínimo de rotações anuais, ou no tráfego de base, exigido no âmbito do SIEG (ou seja, incluindo rotações reagendáveis, mas excluindo rotações adicionais).

(1121) No que diz respeito ao tráfego de base, a compensação é calculada com base nas chaves de repartição, que serão fixadas para todo o período de vigência do contrato (considerando 307), exceto se, na sequência do controlo *ex post*, existir uma discrepância entre a chave de repartição estabelecida no anexo 9 e a chave de repartição resultante da exploração efetiva do SIEG. Este mecanismo permite, assim, reduzir *ex post*, se necessário, o montante da compensação pelos custos de exploração, de investimento e de combustível, em função da utilização efetiva dos navios. Isto significa que, no caso de a capacidade do navio reservado para as atividades SIEG ser efetivamente utilizada para o serviço comercial, as chaves de repartição constantes do anexo 9 e, por conseguinte, a compensação, serão ajustadas.

(1122) Além disso, as travessias não efetuadas não serão compensadas (considerando 315).

(1123) O OTC realiza um controlo *ex post* do cálculo da compensação com base no relatório anual dos concessionários, que inclui a conta de exploração atualizada no mesmo formato que a conta de exploração provisória (anexo 9), acompanhada de uma nota que compara e explica as diferenças entre as receitas e os custos reais e previstos. O adjudicatário reembolsará a CdC se existir uma diferença entre o montante da compensação resultante da conta de exploração provisória e o montante resultante da conta de exploração atualizada.

(1124) No que diz respeito às rotações adicionais, todo o serviço é considerado um SIEG. Como indicado no considerando 306, o artigo 38.º, n.º 1, dos CSP especifica que a compensação por uma rotação adicional, se realizada, é a mais baixa entre i) o montante previsto da compensação por rotação indicado no anexo 9 (conta de exploração provisória) e ii) o montante resultante da conta de exploração atualizada, que inclui os custos líquidos reais incorridos com a realização de uma rotação adicional e faz parte do relatório anual. A Comissão considera que esta abordagem é razoável para evitar a compensação em excesso.

(1125) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que a abordagem adotada pelas autoridades francesas é apropriada para excluir o risco de compensação em excesso.

(1126) No que respeita ao reembolso de eventuais compensações em excesso, em conformidade com o artigo 35.º, n.º 1, dos CSP, os concessionários podem conservar metade do excedente das compensações pago até um máximo de 5 % da compensação. A Corsica Ferries alega que tal conduziria a compensação em excesso (considerando 505).

(1127) A Comissão considera que esta alegação deve ser rejeitada. Como indicado no considerando 1110, o facto de os operadores de SIEG serem autorizados a manter uma parte da compensação em excesso, se for caso disso, incentiva-os a utilizar a capacidade do navio da forma mais eficiente possível. No que diz respeito às travessias que não são efetuadas, importa salientar que uma rotação só pode ser cancelada pelo OTC em caso de força maior ou de circunstâncias imprevisíveis, de comum acordo com os concessionários (considerando 291). Por conseguinte, o facto de os beneficiários das medidas não serem compensados, pelo menos, pelos custos fixos associados a uma rotação cancelada pode ser considerado bastante prudente. Em todo o caso, o montante que os operadores de serviço público podem manter em caso de compensação em excesso está limitado a 5 % da compensação.

(1128) Tal como exposto nos considerandos 503 a 511, a Corsica Ferries apresenta argumentos adicionais para demonstrar que as condições dos CSP são insuficientes para excluir qualquer risco de compensação em excesso. Estes argumentos devem ser rejeitados.

(1129) *Em primeiro lugar*, a Corsica Ferries salienta que o Enquadramento SIEG exige que os lucros associados às atividades comerciais só sejam tidos em conta para efeitos do cálculo do montante da compensação se o SIEG conferir direitos especiais ou exclusivos aos operadores e se esses lucros excederem um lucro razoável. No entanto, como exposto nos considerandos 1016 a 1096, estas duas circunstâncias não estão demonstradas no caso em apreço.

(1130) *Em segundo lugar*, tal como referido nos considerandos 1079 a 1089, as chaves de repartição de custos aplicadas são objetivas e suficientemente justificadas para minimizar o risco de compensação em excesso da prestação de serviços de SIEG.

(1131) *Em terceiro lugar*, a expressão «chave resultante das operações» é explícita e deve ser entendida à luz dos princípios gerais de imputação de custos definidos pelas autoridades francesas e apresentados aos proponentes no procedimento de adjudicação dos CSP (considerando 308). Em todo o caso, o termo é definido mais pormenorizadamente no artigo 35.º, n.º 1, e no artigo 37.º, n.º 1, dos CSP como «uma chave de repartição que resultaria de operações reais (custos e receitas reais, funcionamento efetivo dos navios, etc.)».

(1132) *Em quarto lugar*, contrariamente ao que alega a Corsica Ferries, os lucros comerciais gerados pelos beneficiários das medidas, que, nos termos do artigo 32.º dos CSP (considerando 296), devem ser reinvestidos com vista à prossecução dos objetivos de melhoria da qualidade ambiental do SIEG, não constituem auxílios ao investimento ilegais. Em primeiro lugar, os lucros comerciais não constituem recursos estatais. Em segundo lugar, tal como acima referido, as chaves de repartição de custos estão bem definidas, pelo que qualquer subvenção cruzada de investimentos financiados por lucros comerciais pode ser excluída.

(1133) Por último, importa igualmente que rejeitar o argumento da Corsica Ferries de que os adjudicatários beneficiam de uma mais-valia não realizada sobre os navios no final dos CSP, que resulta do facto de os pagamento de depreciação e de locação, que são compensados ao abrigo da CFI, excederem a depreciação económica dos navios durante o mesmo período. Embora a Comissão reconheça que pode existir uma diferença entre a vida económica de um ativo num caso concreto e o período durante o qual um ativo é depreciado por uma empresa, não é manifestamente errado utilizar para o cálculo do montante da compensação, como no caso em apreço, uma depreciação resultante da aplicação dos mesmos princípios de depreciação que os utilizados pela empresa para fins contabilísticos e que são coerentes com as práticas do setor marítimo.

(1134) Concretamente, durante o procedimento formal de investigação, as autoridades francesas confirmaram que, na versão final do anexo 9, o método aplicado para calcular a depreciação dos navios é uma depreciação linear e que o período de depreciação foi fixado pelos candidatos em função da vida útil de um navio no setor do transporte marítimo de mercadorias e de passageiros, que é, em média, de 30 anos.

7.3.8.7. Conclusão sobre o montante da compensação

(1135) Com base nos considerandos 1071 a 1133, a Comissão entende que as autoridades francesas cumpriram as condições estabelecidas na secção 2.8 do Enquadramento SIEG no que diz respeito ao montante da compensação, nomeadamente no que se refere aos custos líquidos, à metodologia da imputação de custos, ao lucro razoável, aos incentivos à eficiência e à compensação em excesso.

7.3.9. *Requisitos adicionais que podem ser necessários para garantir que o desenvolvimento das trocas comerciais não seja afetado de maneira contrária aos interesses da União*

(1136) Nos termos do ponto 51 do Enquadramento SIEG, os requisitos estabelecidos nas secções 2.1 a 2.8 do Enquadramento são normalmente suficientes para garantir que o auxílio não falseia a concorrência numa medida contrária aos interesses da União.

(1137) Nos termos do ponto 52 do Enquadramento SIEG, é possível, contudo, que, em certas circunstâncias excecionais, continuem por resolver graves distorções da concorrência no mercado interno e que os auxílios afetem as trocas comerciais numa medida contrária aos interesses da União. Nesse caso, em conformidade com o ponto 53 do Enquadramento SIEG, a Comissão examinará se tais distorções podem ser minimizadas, impondo condições ou solicitando a assunção de compromissos por parte do Estado-Membro.

(1138) O ponto 54 do Enquadramento SIEG estabelece que só deverão ocorrer distorções graves da concorrência, contrárias aos interesses da União, em circunstâncias excecionais. A Comissão deve limitar a sua atenção às distorções em que o auxílio tenha importantes efeitos negativos para os demais Estados-Membros e o funcionamento do mercado interno, por exemplo, por não conferir às empresas, em setores importantes da economia, a possibilidade de alcançar a escala de exploração necessária para desenvolverem as suas atividades de forma eficiente.

(1139) Os pontos 55 a 59 do Enquadramento SIEG apresentam cinco situações em que a Comissão deve proceder a uma análise aprofundada das distorções da concorrência, tal como previsto no ponto 52 do Enquadramento SIEG.

(1140) O ponto 55 do Enquadramento SIEG considera que tais distorções podem surgir, por exemplo, nos casos em que a atribuição do SIEG tiver uma duração que não possa ser justificada com base em critérios objetivos (como a necessidade de amortizar imobilizações financeiras não transmissíveis) ou associar uma série de funções (normalmente objeto de atribuições separadas sem perda de prestações sociais e sem custos adicionais em termos de eficiência e de eficácia na prestação dos serviços). Nesse caso, a Comissão examinará se o mesmo serviço público poderia ser igualmente prestado de uma forma que provocasse menos distorções, por exemplo, no quadro de uma atribuição mais limitada em termos de duração ou âmbito, ou ainda através de atribuições separadas.

(1141) No caso em apreço, a Comissão considera que a duração da atribuição se justifica com base em critérios objetivos (secção 7.3.4). Além disso, os CSP respondem a uma necessidade de serviço público claramente identificada e preveem obrigações de serviço público proporcionadas para satisfazer essas necessidades. Assim, o âmbito de aplicação dos CSP não podia ser mais limitado. Por último, as autoridades francesas celebraram um contrato de serviço público para cada rota marítima afetada pelas necessidades de serviço público de transporte de mercadorias e de passageiros, de modo a assegurar atribuições distintas. Por conseguinte, no caso em apreço, não é necessário proceder a uma análise aprofundada das distorções da concorrência com base no ponto 55 do Enquadramento SIEG.

(1142) O ponto 56 do Enquadramento SIEG considera que pode ser necessária uma avaliação mais aprofundada quando o Estado-Membro atribui a um prestador de serviço público, sem um procedimento de seleção concorrencial, a missão de prestar um SIEG num mercado não reservado, onde já estão a ser prestados serviços muito semelhantes ou seja de prever que tais serviços venham a ser prestados num futuro próximo, na ausência do SIEG. Tais efeitos adversos no desenvolvimento do comércio podem ser mais acentuados quando o SIEG é oferecido a uma tarifa inferior aos custos de qualquer prestador real ou potencial, provocando assim o encerramento do mercado. A Comissão, embora respeitando plenamente a vasta margem discricionária dos Estados-Membros quanto à definição do SIEG, pode assim exigir alterações, por exemplo, na atribuição do auxílio, se puder ser razoavelmente demonstrado que é possível prestar o mesmo SIEG em condições equivalentes para os utilizadores, de uma forma que induza menos distorções e a um custo inferior para o Estado.

(1143) No caso em apreço, a Comissão observa que as autoridades francesas não adjudicaram os CSP sem um processo de concurso público. Por conseguinte, o ponto 56 do Enquadramento SIEG não é aplicável no caso em apreço. De qualquer modo, a Comissão considera que as autoridades francesas identificaram claramente várias necessidades de serviço público nas rotas entre a Córsega e o porto de Marselha que nenhum outro serviço comercial semelhante de/para os portos de Toulon/Nice era capaz de satisfazer. Além disso, constataram que não existia uma abordagem alternativa menos restritiva da concorrência a um custo inferior para o Estado. Por conseguinte, no caso em apreço, não é necessário proceder a uma análise aprofundada das distorções da concorrência com base no ponto 55 do Enquadramento SIEG.

(1144) A Comissão observa igualmente que os CSP dizem principalmente respeito aos serviços de transporte marítimo de carga inerte, relativamente aos quais não se contesta a existência uma deficiência total do mercado entre a Córsega e a França continental e para os quais apenas o porto de Marselha dispõe de capacidade de movimentação suficiente.

(1145) A Comissão observa igualmente que o transporte de carga rolante relativamente ao qual a França identificou uma substituibilidade parcial entre os portos de Toulon e de Marselha diz apenas respeito a 20 % da procura total de transporte de carga rolante e a 4 % da procura total de transporte de mercadorias ([302]). Dado que este volume é limitado, a distorção do mercado é mínima e não tem qualquer efeito real sobre a concorrência.

(1146) Além disso, o CSP para a rota Marselha-Propriano, que também inclui o transporte de passageiros, também aborda uma deficiência total do mercado das ligações para Propriano. Por conseguinte, este CSP não pode conduzir a um encerramento ou restrição do mercado, nem a uma medida discriminatória, na aceção do Enquadramento SIEG e do Regulamento Cabotagem.

(1147) Importa igualmente salientar que o porto de Marselha dispõe de uma ampla capacidade para permitir a um operador, como a Corsica Ferries, prestar serviços a partir desse porto. Nenhum dos elementos de prova apresentados à Comissão durante o procedimento formal de investigação sugere o contrário.

(1148) O ponto 57 estabelece que se justifica igualmente um exame mais aprofundado sempre que a atribuição da obrigação de serviço público esteja associada a direitos especiais ou exclusivos que restringem gravemente a concorrência no mercado interno, numa medida contrária aos interesses da União.

(1149) No caso em apreço, a Comissão considera que os CSP não concedem quaisquer direitos especiais ou exclusivos. Por conseguinte, o ponto 57 não se aplica ao caso em apreço.

(1150) O ponto 58 estabelece que a Comissão prestará igualmente atenção às situações em que o auxílio permite à empresa financiar a criação ou utilização de infraestruturas que não são passíveis de duplicação, vedando assim o acesso ao mercado em que o SIEG é prestado ou em mercados conexos pertinentes.

(1151) No caso em apreço, a Comissão considera que os CSP em causa não envolvem uma infraestrutura que não seja passível de duplicação, nem o seu financiamento permite aos concessionários financiar a criação ou a utilização dessa infraestrutura. Por conseguinte, o ponto 58 não se aplica ao caso em apreço.

(1152) Por último, nos termos do ponto 59, se as distorções da concorrência resultarem da atribuição, pelo facto de esta dificultar a aplicação ou a execução eficaz da legislação da União destinada a garantir o bom funcionamento do mercado interno, a Comissão examinará se o serviço público poderia ser igualmente prestado de uma forma que provocasse menos distorções, por exemplo, permitindo a plena aplicação da legislação setorial da União.

(1153) No caso em apreço, a Comissão observa que os CSP não dificultam a aplicação ou a execução eficaz da legislação em vigor, uma vez que as autoridades francesas respeitaram rigorosamente os princípios enunciados na legislação setorial em vigor, a saber, o Regulamento Cabotagem.

(1154) Por conseguinte, no caso em apreço, não é necessário proceder a uma análise aprofundada das distorções da concorrência com base no ponto 55 do Enquadramento SIEG.

([302]) A estimativa da procura de transporte de mercadorias baseia-se em dados históricos (considerando 224), que demonstram que a carga rolante representou apenas cerca de 20 % do total das mercadorias transportadas entre Marselha e a Córsega entre 2016 e 2020 (considerando 54). Dado que 20 % da procura de transporte de carga rolante são considerados substituíveis entre si entre Marselha e Toulon, no total apenas 4 % da procura total de mercadorias é considerada substituível entre Marselha e Toulon.

7.3.10. *Requisitos para a publicação de certas informações relativas ao SIEG*

(1155) Nos termos do ponto 60 do Enquadramento SIEG: «Por cada compensação de SIEG abrangida pelo âmbito da presente comunicação, o Estado-Membro em causa deve publicar as seguintes informações na Internet ou noutro suporte adequado:

— Os resultados da consulta pública ou de outros instrumentos adequados mencionados no ponto 14;

— O teor e a duração das obrigações de serviço público;

— A empresa e, se for caso disso, o território em causa;

— Os montantes de auxílio concedidos anualmente à empresa.»

(1156) No caso em apreço, a Comissão observa que as autoridades francesas publicaram as informações exigidas nos termos do ponto 60 do Enquadramento SIEG ([303]), com exceção dos montantes anuais de auxílio concedidos aos beneficiários, que serão publicados após a auditoria dessas informações.

(1157) Por conseguinte, a Comissão considera que as condições previstas no ponto 60 do Enquadramento SIEG se encontram preenchidas.

7.3.11. *Conclusão sobre a compatibilidade das medidas*

(1158) Tendo em conta o que precede, a Comissão conclui que as medidas cumprem o disposto no Enquadramento SIEG e no Regulamento Cabotagem. Por conseguinte, os CSP são compatíveis com o mercado interno.

8. **CONCLUSÕES**

(1159) A Comissão conclui que a França, em violação do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE, aplicou ilegalmente os CSP, que constituem auxílios estatais nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. No entanto, os CSP são compatíveis com o mercado interno.

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. A compensação financeira concedida pela França à Corsica Linea e à La Méridionale (separada ou conjuntamente) no âmbito dos cinco contratos de serviço público relativos às ligações marítimas para a Córsega com partida/destino ao porto de Marselha para o período de 2023-2030, num montante total de 853,6 milhões de EUR, constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

2. O auxílio estatal referido no n.º 1 e concedido ilegalmente pela França nos termos do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, é compatível com o mercado interno nos termos do artigo 106.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

([303]) Para ver os resultados das consultas públicas, abra a seguinte hiperligação: 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 (consultado em 18 de outubro de 2024) e, para os outros pontos, a seguinte hiperligação: https://www.isula.corsica/assemblea/docs/rapports/2022E6370-.pdf (consultado em 18 de outubro de 2024).

Artigo 2.º

A destinatária da presente decisão é a República Francesa.

Feito em Bruxelas, em 26 de novembro de 2024.

Pela Comissão
Margrethe VESTAGER
Vice-Presidente Executiva