DECIZIA (UE) 2025/2453 A COMISIEI

din 26 noiembrie 2024

în cazul SA.101557 (2023/NN, ex-2022/PN) – Franța – Servicii maritime către Corsica (2023-2030)

[notificată cu numărul C(2024) 8473]

(Numai textul în limba franceză este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu articolele menționate anterior ([1]) și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

1. PROCEDURA

1.1. Faza de prenotificare

(1) Prin scrisoarea din data de 17 ianuarie 2022, autoritățile franceze au informat Comisia că Oficiul Transporturilor din Corsica („**OTC**”) a inițiat demersuri pentru a stabili dacă exista o nevoie de serviciu public privind serviciile maritime între Corsica și Franța continentală. La 19 ianuarie 2022, Comisia a inițiat o procedură de prenotificare, înregistrată cu numărul SA.101557. Autoritățile franceze au transmis Comisiei observațiile lor inițiale prin scrisorile din 19, 25 și 27 ianuarie 2022.

(2) Prin scrisorile și e-mailurile din 4 și 15 februarie și din 22 martie 2022, Comisia a solicitat informații suplimentare autorităților franceze. Autoritățile franceze și-au prezentat răspunsurile la 15 februarie și la 7 și 31 martie 2022.

(3) Prin scrisorile din 15 martie, din 8 aprilie, precum și din 19 și 20 mai 2022, autoritățile franceze au informat Comisia cu privire la intenția lor de a atribui cinci contracte de servicii publice, pentru o perioadă de opt ani (2023-2030), pentru transportul maritim de mărfuri și de pasageri între portul Marsilia și fiecare dintre cele cinci porturi Ajaccio, Bastia, Porto-Vecchio, Propriano și L'Île-Rousse („**CSP-urile**” sau „**măsurile**”).

(4) Prin scrisorile și e-mailurile din 20 aprilie, 30 mai, 12 iulie, 11 august, 3, 18, 21, 23 și 30 noiembrie, precum și din 1 și 2 decembrie 2022, Comisia a solicitat autorităților franceze informații suplimentare. Acestea și-au prezentat răspunsurile prin scrisorile și e-mailurile din 7 și 22 iunie, 22 și 27 iulie, 10, 13 și 14 octombrie, 8, 10, 11, 17, 22, 24, 25 și 30 noiembrie, precum și din 1 și 2 decembrie 2022.

(5) În faza de prenotificare, Comisia și autoritățile franceze au organizat reuniuni la 1, 17 și 22 februarie, 18 martie, 5 aprilie, 28 iunie, 11 iulie și 15, 21 și 30 noiembrie 2022. În pregătirea sau în urma acestor reuniuni, autoritățile franceze au furnizat informații suplimentare la 21 februarie, 22 martie și 12 iulie 2022.

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

(6) În același timp, Comisia a primit informații generale de la un terț la 14 aprilie, 17, 21, 22 și 30 iunie, 25 iulie, 2 și 30 septembrie, 5 și 26 octombrie și 2 decembrie 2022, precum și la 30 și 31 ianuarie 2023.

1.2. Notificarea măsurilor de către autoritățile franceze și plângerea formulată de Corsica Ferries

(7) La 27 decembrie 2022, autoritățile franceze au notificat Comisiei CSP-urile pe cale electronică. Întrucât această notificare era incompletă, Comisia a solicitat, la 16 februarie 2023, informații suplimentare autorităților franceze. Autoritățile franceze și-au completat notificarea prin e-mailurile din 5 aprilie și 2 mai 2023.

(8) La 23 martie 2023, Corsica Ferries a depus la Comisie o plângere oficială prin care contesta legalitatea și compatibilitatea măsurilor în ceea ce privește în special dreptul ajutoarelor de stat.

(9) La 11 aprilie și 5 iunie 2023, Comisia a transmis plângerea autorităților franceze și a solicitat informații suplimentare. La 28 iunie, 28 iulie și 27 octombrie 2023, autoritățile franceze și-au prezentat observațiile cu privire la plângere, precum și informații suplimentare.

(10) Corsica Ferries a furnizat de asemenea informații suplimentare cu privire la plângerea sa prin e-mailurile din 13 octombrie și 20 decembrie 2023. Comisia a transmis aceste informații suplimentare autorităților franceze la 21 decembrie 2023, iar autoritățile franceze i-au răspuns prin e-mailul din 6 februarie 2024.

1.3. Inițierea de către Comisie a procedurii oficiale de investigare privind măsurile

(11) Prin scrisoarea din 23 februarie 2024, Comisia a informat autoritățile franceze în legătură cu decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („**TFUE**”) cu privire la CSP-uri („**decizia de inițiere a procedurii**”).

(12) Decizia de inițiere a procedurii a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ([2]). Comisia a invitat autoritățile franceze și părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la CSP-uri.

(13) Comisia a primit observații de la autoritățile franceze la 27 martie 2024. În urma primirii acestor observații, Comisia a adresat autorităților franceze solicitări de informații la 23 aprilie, la 13 și 30 mai, la 14 și 21 iunie, precum și la 2 și 9 iulie 2024, iar autoritățile franceze au răspuns acestor solicitări la 23 și 31 mai, la 13 iunie și la 9, 11, 12 și, respectiv, 17 iulie 2024.

(14) Comisia a primit observații de la mai multe părți interesate, și anume Corsica Ferries (22 aprilie 2024), Corsica Linea (29 aprilie 2024), La Méridionale (29 aprilie 2024) și grupul Stef (29 aprilie 2024) ([3]).

(15) Comisia a transmis Franței observațiile Corsica Ferries (la 23 aprilie 2024) și ale Corsica Linea, La Méridionale și grupul Stef (la 30 aprilie 2024), oferindu-i posibilitatea de a răspunde observațiilor respective. Franța a răspuns observațiilor Corsica Ferries la 25 iunie și la 11 iulie 2024. Comisia nu a dorit să își prezinte punctul de vedere cu privire la observațiile celorlalte părți interesate.

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

([3]) Corsica Linea, La Méridionale și grupul Stef au solicitat, prin e-mailurile din 8, 15 și, respectiv, 16 aprilie 2024, o prelungire a termenului de prezentare a observațiilor. Comisia le-a acordat o prelungire a termenului până la 29 aprilie 2024.

2. SERVICII MARITIME ÎNTRE CORSICA ȘI FRANȚA CONTINENTALĂ

2.1. Caracteristicile socio-economice ale Corsicăi

(16) Corsica este o insulă franceză situată în Marea Mediterană. Ea se caracterizează prin relief muntos, zone protejate și zone rurale deosebit de extinse ([4]). Insula are o populație de aproape 350 000 de locuitori, dintre care aproximativ 53 % locuiesc în zone urbane și 47 % în zone rurale ([5]). Această geografie restrictivă face din Corsica una dintre regiunile cel mai puțin populate din Franța, cu o densitate a populației de 39 de locuitori pe km^2. Această cifră se situează cu mult sub media franceză de 105 locuitori pe km^2 ([6]).

(17) Densitatea scăzută a populației înseamnă că există distanțe semnificative de deplasare între locuințe și locurile de muncă sau locurile de recreere. Călătoriile în Corsica sunt mai numeroase și mai lungi în comparație cu media națională ([7]). În plus, potrivit INSEE ([8]), topografia și natura rurală a municipalităților, precum și insuficiența transportului public fac ca pentru deplasările zilnice să fie utilizate mai multe vehicule personale (86 % față de 72 % în Franța metropolitană) ([9]).

(18) Corsica nu are infrastructură de autostrăzi. Ea are o rețea rutieră limitată, formată din aproximativ 10 drumuri teritoriale, precum și drumuri secundare. Aceste drumuri sunt destul de sinuoase, ceea ce contribuie la creșterea duratei călătoriilor ([10]), complică condițiile de trafic ([11]) și crește riscul de accidente rutiere. Corsica are cea mai mare rată a deceselor din accidente rutiere din Franța ([12]). Potrivit Observatorului francez al siguranței rutiere, aceste caracteristici sunt agravate de turism. Observatorul estimează că, în fiecare an, sosirea și plecarea a aproximativ 500 000 de automobile transportate pe linii maritime regulate aproape dublează traficul zilnic mediu pe drumurile din Corsica în perioada verii ([13]).

(19) Economia Corsicăi se bazează în principal pe sectorul terțiar ([14]). Printre serviciile sale, turismul ([15]) și comerțul cu amănuntul ([16]) se numără printre principalii factori determinanți ai bunăstării și ai creării de locuri de muncă pe insulă. Economia locală depinde în mare măsură de importurile din Franța continentală. În 2019, importurile din Franța continentală au fost de aproape cinci ori mai mari decât exporturile ([17]).

([4]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (accesat la 18 octombrie 2024).
([5]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (accesat la 18 octombrie 2024). Prin comparație, media națională este de 67 % pentru zonele urbane și de 33 % pentru zonele rurale. Prin urmare, insula Corsica este mult mai rurală decât restul Franței.
([6]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (accesat la 18 octombrie 2024).
([7]) A se vedea, de exemplu, documentul de orientare generală 2023-2027 privind Corsica de Sud (p. 6) elaborat de Observatorul francez al siguranței rutiere, disponibil la adresa: 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 (accesat la 18 octombrie 2024).
([8]) Institutul Național de Statistică și Studii Economice.
([9]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021 (accesat la 18 octombrie 2024).
([10]) Planul regional din 2015 al Colectivității Teritoriale din Corsica privind infrastructura și serviciile de transport menționa că „marele lanț muntos din Corsica face deosebit de dificile comunicațiile interne. Rețelele rutiere și feroviare sunt sinuoase, iar distanțele se măsoară mai mult în timp de călătorie decât în kilometri” (https://www.aue.corsica/attachment/619085, p. 9, accesat la 18 octombrie 2024). A se vedea, de asemenea, documentul de orientare generală 2023-2027 privind Corsica de Sud (p. 6) elaborat de Observatorul francez al siguranței rutiere (a se vedea nota de subsol 7).
([11]) A se vedea seria de rapoarte ale canalului public de televiziune „France 3 Corse” privind starea drumurilor din Corsica: https://france3-regions.francetvinfo.fr/corse/dossier-etats-des-lieux-des-routes-de-corse-et-enjeux-2730762.html (accesat la 18 octombrie 2024).
([12]) A se vedea situația deosebit de gravă din 2022, cu o rată a deceselor din accidente rutiere în Corsica de 2,5 ori mai mare decât media națională: https://www.corsematin.com/articles/le-lourd-bilan-de-2022-sur-les-routes-corses-135750 (accesat la 18 octombrie 2024). A se vedea, de asemenea, documentul de orientare generală 2023-2027 privind Corsica de Sud (p. 6) elaborat de Observatorul francez al siguranței rutiere (a se vedea nota de subsol 7).
([13]) A se vedea documentul de orientare generală 2023-2027 privind Corsica de Sud (p. 6) elaborat de Observatorul francez al siguranței rutiere (a se vedea nota de subsol 7).
([14]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006425?sommaire=6006454 (accesat la 18 octombrie 2024).
([15]) A se vedea analizele INSEE privind importanța turismului pentru ocuparea forței de muncă în Corsica: https://www.insee.fr/fr/statistiques/6439057 (accesat la 18 octombrie 2024).
([16]) Potrivit INSEE, comerțul cu amănuntul reprezintă 67 % din comerțul insulei, cu nouă puncte mai mult decât media franceză (https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006439?sommaire=6006454, accesat la 18 octombrie 2024).
([17]) Observațiile autorităților franceze prezentate la 5 aprilie 2023.

(20) În avizul său din 17 noiembrie 2020 privind concentrarea piețelor în Corsica și impactul aferent asupra concurenței locale („**avizul autorității de concurență**”) ([18]), autoritatea franceză de concurență arată că „insularitatea reprezintă principala constrângere specifică asupra dezvoltării economiei insulei, întrucât accesul la piețe poate fi redus de costurile suplimentare cauzate de izolarea geografică” ([19]). Autoritatea de concurență consideră astfel că „insularitatea și depărtarea geografică față de Franța continentală duc la creșterea costurilor de aprovizionare, deoarece utilizarea transportului maritim este mai costisitoare din punct de vedere structural”. Astfel, „operatorii economici sunt constrânși de un lanț de aprovizionare mai complex decât pe continent” ([20]).

(21) De exemplu, în sectorul distribuției de combustibil, autoritatea de concurență constată un decalaj semnificativ între prețul combustibilului plătit de consumatorii din Corsica și cel plătit pe continent ([21]). Potrivit autorității de concurență, această diferență se explică în parte prin faptul că Corsica nu este aprovizionată cu combustibil decât pe mare, ceea ce mărește prețul final al acestuia. Transportul rutier al combustibililor către benzinării este, de asemenea, mai costisitor, deoarece relieful muntos mărește durata transportului. În cele din urmă, caracterul sezonier al cererii legate de sezonul turistic estival înseamnă că stocurile trebuie gestionate pe o bază „exact la timp”, ceea ce conduce la riscul cotelor, care pot genera costuri suplimentare semnificative, deoarece depozitele de carburant din Corsica au o capacitate de stocare limitată ([22]).

(22) În mod similar, produsele alimentare și de consum sunt mult mai scumpe în Corsica decât în restul Franței, cu diferențe de 14 % și, respectiv, 11 % ([23]). Potrivit avizului autorității de concurență, acest fenomen este cauzat parțial de factorii structurali legați de insularitate și de caracterul sezonier. Lanțul de aprovizionare de la centrele de achiziții din sudul Franței este, de asemenea, extins ca urmare a utilizării necesare a transportului maritim ([24]). Capacitatea de depozitare limitată a magazinelor corsicane înseamnă, de asemenea, că mărfurile trebuie livrate mai frecvent decât pe continent și nu le permite să beneficieze de aceleași reduceri din partea centrelor de achiziții precum cele acordate magazinelor situate pe continent ([25]).

(23) În general, INSEE observă că Corsica este cea mai săracă regiune a Franței metropolitane: 18,5 % dintre locuitorii din Corsica trăiau sub pragul de sărăcie în 2018, comparativ cu 14 % la nivel național. Această situație economică și socială s-a deteriorat și ca urmare a pandemiei de COVID-19 din 2020 și 2021 ([26]) și a inflației ridicate cauzate în principal de creșterile prețurilor la energie și alimente începând cu 2022 ([27]).

([18]) Avizul 20-A-11 din 17 noiembrie 2020. Autoritatea de concurență precizează că avizul său a fost solicitat de ministrul economiei. Scopul acestei sesizări a fost de a informa autoritățile publice cu privire la diverse probleme de concurență, în special în ceea ce privește puterea de cumpărare a rezidenților.

([19]) *Idem*, punctul 25.

([20]) *Idem*, punctul 26.

([21]) Autoritatea de concurență observă că, din cauza geografiei Corsicăi și a subdezvoltării transportului public, gospodăriile din Corsica depind în mare măsură de automobile. Cu toate acestea, în pofida faptului că cota de TVA este cu 7 puncte procentuale mai mică pe insulă, există o diferență de preț foarte mare pentru combustibil în Corsica față de continent, de aproximativ +6,7 % pentru motorină și +5,3 % pentru benzina fără plumb 95. Acest punct a fost confirmat și de INSEE (https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8, accesat la 18 octombrie 2024).

([22]) Pentru mai multe detalii, a se vedea orientarea sectorială nr. 2 din avizul autorității de concurență.

([23]) A se vedea studiul INSEE privind nivelul prețurilor din 2022 în Corsica în comparație cu Franța continentală: https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8 (accesat la 18 octombrie 2024). În general, prețurile sunt cu 7 % mai mari în Corsica, iar diferența a crescut din 2015, în pofida unei cote de TVA mult reduse de care beneficiază Corsica pentru produsele destinate consumului uman (2,1 % în loc de 5,5 % sau 20 % pe continent, în funcție de familia de produse).

([24]) Avizul autorității de concurență, punctele 590-594. Autoritatea de concurență observă că costul transportului maritim este unul dintre principalele costuri suplimentare suportate de supermarketurile mari și mijlocii: contrar practicii comerciale obișnuite, potrivit căreia prețurile de cumpărare includ costurile de livrare până la destinația prevăzută a mărfurilor, costurile de transport maritim nu sunt incluse în mod sistematic în prețul de cumpărare. Prin urmare, magazinele corsicane suportă ele însele costul transportului maritim între continent și Corsica.

([25]) Avizul autorității de concurență, punctele 595-598. Potrivit autorității de concurență, livrările de mărfuri către Corsica durează mai mult decât în orice alt loc din Franța metropolitană. De obicei, ele durează trei zile, ceea ce înseamnă, în medie, cu o zi mai mult decât în cazul unui magazin de pe continent. În plus, magazinele de pe continent dispun de sisteme logistice mai bune pentru mărfurile lor, în timp ce magazinele corsicane sunt constrânse de timpul necesar transportului maritim (descărcarea navelor și transportul rutier). În cele din urmă, Corsica nu dispune de infrastructură logistică locală (sunt disponibile puține zone de depozitare). Acești trei factori au două consecințe pentru magazinele corsicane. În primul rând, sunt necesare călătorii frecvente dus-întors spre continent pentru a se asigura că magazinele sunt reaprovizionate, sporind astfel costul aprovizionării. În al doilea rând, centrele de achiziții de pe continent oferă magazinelor corsicane reduceri mai mici, din cauza volumelor mici comandate de magazinele corsicane, legate în special de spațiul de depozitare limitat.

([26]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/5386057 (accesat la 18 octombrie 2024).

([27]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021#tableau-figure3 (accesat la 18 octombrie 2024). Figura 4 din fișierul INSEE arată că multe asociații de municipalități din Corsica sunt supraexpuse inflației, în special aproape întreaga jumătate de nord a insulei și asociația de municipalități Sartenais-Valinco-Taravo din sudul insulei, unde principala municipalitate este Propriano.

2.2. Infrastructura portuară utilizată pentru serviciile de transport maritim între Franța continentală și Corsica

2.2.1. *Porturile continentale*

(24) Porturile continentale utilizate pentru serviciile de transport maritim între Corsica și Franța continentală sunt porturile Marsilia, Toulon și Nisa („**porturile continentale**”).

(25) Marsilia este situată la mai mult de 60 km de Toulon [aproximativ 45 de minute cu automobilul pe autostrada A50 și la mai puțin de o oră cu trenul ([28])] și la aproape 200 km de Nisa (aproximativ 2 ore și 30 de minute cu automobilul pe autostrada A8). Toulon este situat la 150 km de Nisa [aproximativ 1 oră și 45 de minute cu automobilul pe autostrăzile A57 și A8 și 1 oră și 45 de minute cu trenul ([29])].

Figura 1

Porturile continentale și porturile corsicane



Sursă: Gecodia.

2.2.1.1. Portul Marsilia

(26) Portul Marsilia este unul dintre cele mai mari din Franța. El găzduiește un număr mare de legături maritime naționale și internaționale și este situat în apropierea orașului Marsilia, al doilea ca mărime din Franța după numărul de locuitori.

(27) Autoritatea portuară din Marsilia, Grand Port Maritime de Marseille, este o agenție industrială și comercială publică.

([28]) A se vedea site-ul web al societății feroviare SNCF, disponibil la adresa: https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-toulon-marseille (accesat la 18 octombrie 2024). Aproape 20 de linii sunt operate zilnic între Marsilia și Toulon, cu o durată medie de călătorie de o oră.

([29]) A se vedea site-ul web al SNCF, disponibil la adresa: https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-nice-toulon (accesat la 18 octombrie 2024). Aproximativ 15 linii sunt operate zilnic între Toulon și Nisa, cu o durată medie de călătorie de două ore.

(28) Portul Marsilia este un port global cu o infrastructură care permite gestionarea tuturor tipurilor de trafic. Portul are două docuri principale:

— docurile estice (la vest de Marsilia), cu zece terminale maritime, sunt utilizate în principal de feriboturi, nave de pasageri și de marfă și nave de croazieră și au un șantier de reparații navale;

— docurile vestice (Fos-sur-Mer) sunt dedicate marilor mișcări intercontinentale de mărfuri (energie, automobile, containere, mărfuri speciale etc.).

(29) Docurile estice dispun de patru terminale maritime pentru feriboturi și nave de pasageri și de marfă, inclusiv cele două terminale naționale Joliette și Arenc, care găzduiesc în special traficul maritim actual către Corsica (cu peste 10 dane disponibile). Aceste două terminale sunt conectate direct la trei autostrăzi: A7, care traversează întregul culoar al Ronului de la Lyon la Marsilia; A50, care leagă Marsilia de Toulon, în est și A55, care leagă Marsilia de Martigues, în vest.

2.2.1.2. Portul Toulon

(30) Portul Toulon găzduiește legături maritime naționale și internaționale (Spania, Italia). Acesta dispune de patru terminale în jurul golfului Toulon: două terminale în Brégaillon și două terminale situate în centrul orașului Toulon și, respectiv, La Seyne-sur-Mer. Portul Toulon este administrat de Camera de Comerț și Industrie din Var („**CCI Var**").

(31) Terminalul sudic din Brégaillon este dedicat în întregime transportului de colete grele, în timp ce terminalul nordic („**Toulon-Brégaillon**") este echipat cu o dană destinată exclusiv transportului de mărfuri. Terminalul La Seyne-sur-Mer este utilizat exclusiv pentru navele de croazieră, în timp ce terminalul din centrul orașului („**Toulon-Port de Commerce**"), cu trei dane, este utilizat pentru feriboturi, nave de croazieră și nave de pasageri și de marfă. Terminalul Toulon-Port de Commerce gestionează în prezent toate serviciile de transport maritim dintre Toulon și Corsica. Portul Toulon este relativ aproape de autostrada A50 și de gara Toulon.

2.2.1.3. Portul Nisa

(32) Portul Nisa este situat în centrul orașului. El este administrat de Camera de Comerț și Industrie din Nisa Côte d'Azur („**CCI Nisa Côte d'Azur**"). Portul dispune de două terminale, fiecare cu două dane care pot găzdui feriboturi și nave de pasageri și de marfă. Ambele terminale sunt utilizate în principal pentru navele de croazieră și pentru traficul de pasageri și, într-o mai mică măsură, pentru traficul de marfă. Portul Nisa este relativ departe de infrastructura de autostrăzi (aproximativ zece kilometri), în timp ce gara este destul de apropiată.

2.2.2. *Porturile corsicane*

(33) Porturile corsicane care au legături maritime cu Franța continentală sunt Bastia, Ajaccio, L'Île-Rousse, Porto-Vecchio și Propriano („**porturile corsicane**").

(34) Propriano este singurul port din Corsica cu o singură rută care îl leagă de Franța continentală (până la Marsilia). Celelalte porturi corsicane au legături cu cele trei porturi continentale (Marsilia, Toulon, Nisa).

(35) Toate porturile corsicane sunt gestionate de Camera de Comerț și Industrie din Corsica („**CCI Corsica**").

(36) Orașul Bastia este situat în nord-estul Corsicăi. El se află la aproximativ 70 km de L'Île-Rousse (1 oră și 40 de minute cu automobilul și aproape 2 ore cu transportul public), oraș situat în nordul Corsicăi; la 145 km de Porto-Vecchio, în sud-estul insulei, și la 150 km de Ajaccio. Orașul Ajaccio, situat în Corsica central-vestică, se află la aproximativ 70 km de Propriano (aproximativ 1 oră și 30 de minute cu automobilul și 2 ore cu transportul public), oraș situat în sud-vestul Corsicăi, și la 140 km de Porto-Vecchio. Propriano și Porto-Vecchio sunt la 70 km distanță (aproximativ 1 oră și 30 de minute cu automobilul și 2 ore cu transportul public).

(37) Numai Bastia, Ajaccio și L'Île-Rousse au o gară. De la Porto-Vecchio, există servicii interurbane de transport cu autobuzul către Ajaccio, Propriano și Bastia, în timp ce de la Propriano există servicii de transport interurban cu autobuzul către Ajaccio și Porto-Vecchio. Tabelul 1 și tabelul 2 indică distanțele estimate între locuri cu transportul public și frecvența serviciilor:

Tabelul 1

Servicii feroviare în Corsica

	Numărul de călătorii dus-întors ([1]) pe zi	Durata călătoriei
Ajaccio – Bastia	5	4 h
Ajaccio – L'Île-Rousse	2	4 h 45 min-5 h
Bastia – L'Île-Rousse	3	3 h 15 min

([1]) O călătorie dus-întors corespunde unui număr de două călătorii.
Sursă: Căile ferate din Corsica.

Tabelul 2

Servicii interurbane în Corsica (autocare)

	Numărul de călătorii dus-întors pe zi	Durata călătoriei
Ajaccio – Propriano	5	1 h 45 min
Ajaccio – Porto-Vecchio	4	3 h 30 min
Propriano – Porto-Vecchio	3	1 h 45 min
Bastia – L'Île-Rousse	2	1 h 30 min

Sursă: Colectivitatea Teritorială din Corsica.

2.2.2.1. Portul Bastia

(38) Bastia este cel mai mare port din Corsica în ceea ce privește volumul de pasageri și de mărfuri, reprezentând aproape 60 % din traficul total dintre Corsica și continent. Este un port internațional, deoarece, pe lângă serviciile către Marsilia, Toulon și Nisa, găzduiește și rute cu Italia.

(39) Portul Bastia dispune de un terminal maritim cu opt dane care pot găzdui feriboturi și nave de pasageri și de marfă. În prezent, sunt luate în considerare planuri de extindere sau de construire a unui port mai mare, deoarece portul existent este supus unui grad ridicat de congestionare ([30]). Situat în centrul orașului, portul este deservit de drumul teritorial 20 de la Bastia la Ajaccio.

2.2.2.2. Portul Ajaccio

(40) Ajaccio este al doilea port ca mărime din Corsica în ceea ce privește volumul de pasageri și de mărfuri. Pe lângă legăturile maritime regulate cu Marsilia, Toulon și Nisa, portul Ajaccio găzduiește, de asemenea, rute sezoniere către Porto Torres (Sardinia), Calvi și Propriano.

(41) Portul Ajaccio dispune de un terminal maritim cu șase dane care pot găzdui feriboturi și nave de pasageri și de marfă. Situat în centrul orașului, acesta este deservit de drumul teritorial 20 către Bastia, în nord-est, și de drumul teritorial 40 către Bonifacio, în extremitatea sudică a insulei.

([30]) http://www.bastia.port.fr/developpement (accesat la 18 octombrie 2024).

2.2.2.3. Portul L'Île-Rousse

(42) Situat în centrul orașului, portul L'Île-Rousse dispune de un terminal maritim cu două dane pentru feriboturi și nave de pasageri și de marfă. Este singurul port din Corsica autorizat să manipuleze mărfuri periculoase din clasa 1 (substanțe și articole explozive). Portul are acces rapid la drumul teritorial 30 care leagă Calvi (25 km la vest) de Ponte-Leccia, în Corsica centrală.

2.2.2.4. Portul Porto-Vecchio

(43) Situat în centrul orașului, portul Porto-Vecchio dispune de un terminal maritim cu două dane pentru feriboturi și nave de pasageri și de marfă. El are acces relativ rapid la drumul teritorial 10 către Bonifacio în sud și Bastia în nord.

2.2.2.5. Portul Propriano

(44) Situat în centrul orașului, portul Propriano dispune de un terminal maritim cu două dane pentru feriboturi și nave de pasageri și de marfă. El are acces relativ rapid la drumul teritorial 40 care leagă Bonifacio în sud de Ajaccio în nord.

2.3. **Servicii de transport maritim între Corsica și Franța continentală**

(45) Autoritățile franceze au furnizat o descriere a serviciilor de transport maritim operate în perioada 2016-2020 ([31]). În perioada 2016-2020, trei operatori maritimi au oferit servicii de transport maritim între Corsica și Franța continentală: Corsica Ferries (din Toulon și Nisa), Corsica Linea și La Méridionale (din Marsilia). Un al patrulea operator, Moby Line, a oferit, de asemenea, servicii maritime între Nisa și Corsica în perioada 2016-2019.

2.3.1. *Transportul maritim de mărfuri*

(46) Transportul maritim este modul dominant de transport de mărfuri între Franța continentală și Corsica. În ansamblu, nivelul transportului maritim de mărfuri între Corsica și continent este relativ stabil pe tot parcursul anului. El nu a scăzut semnificativ în timpul crizei sanitare provocate de pandemia de COVID-19.

2.3.1.1. Date privind transportul maritim de mărfuri între Corsica și Franța continentală

(47) Transportul maritim de mărfuri către Corsica se efectuează numai din Franța continentală, pe rutele dintre continent și porturile corsicane.

(48) În ceea ce privește porturile continentale, cea mai mare parte a transportului de mărfuri se concentrează pe rutele către/dinspre Marsilia (tabelul 3 și tabelul 4). Portul Marsilia deține o cotă de piață relativ stabilă, de aproximativ 80 % din traficul total de mărfuri între Franța continentală și Corsica (tabelul 4).

Tabelul 3

Transportul de mărfuri între Franța continentală și Corsica, defalcat pe fiecare port continental [importuri/exporturi, în metri liniari ([1])]

	2016	2017	2018	2019	2020
Marsilia	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
Nisa	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]) Metrul liniar (sau „**ML**") este o unitate de măsură utilizată pentru măsurarea mărfurilor vândute pe metru cu o secțiune transversală constantă. De asemenea, el este utilizat pentru a indica lungimea elementelor constante (de exemplu, remorci), indiferent de celelalte dimensiuni ale acestora.

Sursă: Observațiile autorităților franceze prezentate la 5 aprilie 2023.

([31]) Datele privind traficul prezentate în prezenta decizie nu iau în considerare anii 2021 și 2022, întrucât identificarea nevoii de serviciu public realizată de autoritățile franceze a început la sfârșitul anului 2021.

Tabelul 4

Transportul de mărfuri între Franța continentală și Corsica, defalcat pe fiecare port continental (importuri/exporturi, %)

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

Sursă: Observațiile autorităților franceze prezentate la 5 aprilie 2023.

(49) În ceea ce privește porturile corsicane, fluxurile sunt concentrate în cea mai mare parte în porturile Ajaccio și Bastia (tabelul 5 și tabelul 6). Astfel cum se arată în tabelul 6, aceste două porturi au avut o cotă de piață relativ stabilă între 2016 și 2020, de aproximativ 35 % (Ajaccio) și de 50 % (Bastia) din traficul total de marfă între Franța continentală și Corsica.

Tabelul 5

Transportul de mărfuri între Franța continentală și Corsica, defalcat pe fiecare port corsican (importuri/exporturi, 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**

Sursă: Observațiile autorităților franceze prezentate la 5 aprilie 2023.

Tabelul 6

Transportul de mărfuri între Franța continentală și Corsica, defalcat pe fiecare port corsican (importuri/exporturi, %)

	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 %**

Sursă: Observațiile autorităților franceze prezentate la 5 aprilie 2023.

2.3.1.2. Tipuri de transport maritim de mărfuri

(50) Transportul maritim de mărfuri se efectuează între Franța continentală și Corsica numai prin intermediul transportului de tip ro-ro ([32]), cu ajutorul navelor corespunzătoare, și anume „**nave de tip Ro-Pax**" (nave de pasageri și de marfă) ([33]) și nave de tip Ro-Ro pur („**Ro-Ro**") (care transportă numai mărfuri). În afară de anumite mărfuri speciale (ciment, colete grele etc.), transportul între Corsica și continent se efectuează numai prin intermediul transportului de tip Ro-Pax.

(51) Potrivit autorităților franceze ([34]), transportul de mărfuri de tip Ro-Ro este împărțit în „transport de mărfuri remorcate" și „transport de mărfuri neremorcate".

(52) Transportul de mărfuri remorcate este definit ca fiind transportul de mărfuri utilizând un vehicul rutier cu o lungime mai mare de 6 metri cu mijloace de propulsie proprii (furgoane, camioane și vehicule similare, precum și semiremorci cuplate cu un tractor). Prin urmare, aceste vehicule pot fi îmbarcate și debarcate direct de către conducătorul auto, fără a fi necesară manipularea în port. Toate cele trei porturi continentale și porturile corsicane se ocupă de transportul de mărfuri remorcate.

(53) Transportul de mărfuri neremorcate este definit ca fiind transportul de mărfuri cu o semiremorcă ([35]). În timpul îmbarcării, semiremorca este detașată de vehiculul tractor pe cheiul de plecare și apoi atașată la un vehicul portuar de tracțiune special, înainte de a fi supusă operațiunii inverse în portul de sosire, unde un alt tractor duce remorca la destinație. Transportul de mărfuri neremorcate reprezintă cea mai mare parte a transportului maritim de mărfuri între Corsica și Franța continentală (64 % din numărul total de metri liniari transportați în medie între 2016 și 2020, comparativ cu 36 % în cazul transportului de mărfuri remorcate).

2.3.1.2.1. Transport de mărfuri remorcate

(54) În ceea ce privește porturile continentale, transportul de mărfuri remorcate este împărțit în principal între porturile Marsilia și Toulon (tabelul 7 și tabelul 8). În portul Marsilia, mărfurile remorcate au reprezentat, în medie, aproximativ 20 % din totalul mărfurilor transportate către/dinspre Corsica între 2016 și 2020.

Tabelul 7

Transportul de mărfuri remorcate, defalcat pe fiecare port continental (importuri/exporturi, ML)

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

Sursă: Observațiile autorităților franceze prezentate la 5 aprilie 2023.

([32]) Transportul de tip Ro-Ro reprezintă transportul de mărfuri (automobile, vehicule grele de transport marfă, remorci, utilaje de construcții și echipamente supradimensionate) cu nave speciale cunoscute sub denumirea de nave de tip „Ro-Ro".

([33]) În temeiul articolului 2 punctul 1 din Directiva (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017 privind un sistem de inspecții pentru operarea în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip Ro-Ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate și de modificare a Directivei 2009/16/CE și de abrogare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului (JO L 315, 30.11.2017, p. 61, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj), o navă de pasageri de tip Ro-Ro (sau Ro-Pax) este o navă echipată cu dispozitive care permit îmbarcarea și debarcarea vehiculelor rutiere sau feroviare pe propriile roți și care transportă mai mult de 12 pasageri.

([34]) Observațiile autorităților franceze prezentate la 5 aprilie 2023.

([35]) Semiremorcile sunt vehicule fără motor care au roți doar în spate. Partea din față nu are roți și este adaptată la dispozitivul de tracțiune al vehiculelor transportoare sau al tractoarelor cu semiremorcă. Combinația dintre un tractor și o semiremorcă formează un vehicul articulat.

Tabelul 8

Transportul de mărfuri remorcate, defalcat pe fiecare port continental (importuri/exporturi, %)

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

Sursă: Observațiile autorităților franceze prezentate la 5 aprilie 2023.

2.3.1.2.2. Transport de mărfuri neremorcate

(55) Portul Marsilia este singurul port continental care a manipulat mărfuri neremorcate către/dinspre Corsica între 2016 și 2020. Toate porturile corsicane manipulează mărfuri neremorcate. Acest tip de transport este efectuat în întregime între Marsilia și porturile corsicane.

2.3.2. *Transportul maritim de pasageri*

(56) Serviciile de transport maritim de pasageri operează între Corsica și Franța/Italia. Conexiunile cu Franța continentală au reprezentat, în medie, aproximativ 65 % din transportul maritim total de pasageri între 2014 și 2019, cu peste 2,7 milioane de pasageri în 2017 și 2018, scăzând la 2,52 milioane în 2019. În 2020, în urma crizei sanitare provocate de pandemia de COVID-19, transportul maritim de pasageri a scăzut cu 32 %.

(57) Spre deosebire de transportul maritim de mărfuri, transportul maritim de pasageri este sezonier, iar cererea în sezonul de vârf (și anume din aprilie până în octombrie) este mai mare decât în restul anului.

(58) Cea mai mare parte a transportului maritim de pasageri în porturile continentale este concentrată în Toulon (tabelul 9 și tabelul 10). Între 2016 și 2020, cotele de piață ale porturilor Marsilia și Toulon au crescut ușor, în timp ce cota portului Nisa a scăzut considerabil (tabelul 10).

Tabelul 9

Transportul maritim de pasageri între Franța continentală și Corsica, defalcat pe fiecare port continental (număr de pasageri)

	2016	2017	2018	2019	2020
Marsilia	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
Nisa	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**

Sursă: Observațiile autorităților franceze prezentate la 5 aprilie 2023.

Tabelul 10

Transportul maritim de pasageri între Franța continentală și Corsica, defalcat pe fiecare port continental (%)

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

Sursă: Observațiile autorităților franceze prezentate la 5 aprilie 2023.

(59) Cea mai mare parte a transportului maritim de pasageri în porturile corsicane este concentrată în Bastia și Ajaccio. După cum se poate observa din tabelul 11 și din tabelul 12, distribuția traficului de pasageri între porturile corsicane a rămas relativ stabilă.

Tabelul 11

Transportul maritim de pasageri între Franța continentală și Corsica, defalcat pe fiecare port corsican (număr de pasageri)

	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**

Sursă: Observațiile autorităților franceze prezentate la 5 aprilie 2023.

Tabelul 12

Transportul maritim de pasageri între Franța continentală și Corsica, defalcat pe fiecare port corsican (%)

	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 %**

Sursă: Observațiile autorităților franceze prezentate la 5 aprilie 2023.

2.4. Cadrul juridic care reglementează prestarea de servicii de transport maritim între Corsica și Franța continentală

(60) Transportul maritim a fost liberalizat în Uniunea Europeană în 1992, când a fost adoptat Regulamentul privind cabotajul maritim („**Regulamentul privind cabotajul**”) ([36]). Cu toate acestea, autoritățile franceze nu au aplicat niciodată liberalizarea completă a serviciilor de transport maritim în cazul serviciilor maritime către Corsica, din cauza existenței unor nevoi de serviciu public care impun o restricție generală privind libera prestare a acestor servicii.

(61) Prin urmare, în prezent nu există transport pur comercial între Franța continentală și Corsica. Serviciile de transport maritim sunt prestate fie în cadrul unui sistem de obligații de serviciu public („**sistemul OSP**”), astfel cum este definit la articolul 2 punctul 4 și la articolul 4 punctul 2 din Regulamentul privind cabotajul, fie în temeiul unui contract de servicii publice care corespunde definiției prevăzute la articolul 2 punctul 3 și la articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul privind cabotajul.

2.4.1. *Sistemul OSP*

(62) Prin deliberarea nr. 13/263 a Adunării din Corsica din 20 decembrie 2013, astfel cum a fost modificată prin deliberările nr. 18/266 din 27 iulie 2018 și nr. 19/128 din 25 aprilie 2019, Colectivitatea Teritorială din Corsica („**CdC**”) a instituit un sistem OSP care stabilește obligații de serviciu public de respectat de către orice operator care dorește să ofere servicii de transport maritim între Corsica și Franța continentală („**sistemul OSP 2019**”) ([37]).

(63) Sistemul OSP 2019 se aplică tuturor serviciilor de transport maritim efectuate între porturile corsicane și cele trei porturi continentale începând cu 1 octombrie 2019 pe o perioadă de 10 ani – și anume până la 30 septembrie 2029. El prevede o serie de obligații care trebuie respectate, inclusiv un număr minim de călătorii dus-întors care trebuie efectuate pe fiecare rută maritimă pe tot parcursul anului și tarifele maxime pentru transportul de mărfuri/pasageri pe care operatorii nu trebuie să le depășească. Sistemul OSP 2019 nu prevede nicio compensație financiară pentru operatorii de transport maritim pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public pe care le impune.

2.4.2. *Istoricul contractelor de servicii publice încheiate între 1976 și 2022*

(64) Din punct de vedere istoric și până în prezent, numai serviciile de transport maritim între Marsilia și porturile corsicane au făcut obiectul unui contract de servicii publice. Serviciile de transport maritim din porturile Toulon și Nisa au fost operate în cadrul unui sistem OSP.

(65) O primă concesiune de servicii publice între întreprinderea publică Société Nationale Corse Méditerranée („**SNCM**”) și întreprinderea privată Compagnie Méridionale de Navigation (devenită La Méridionale), pe de o parte, și statul francez, pe de altă parte, a fost semnată în 1976 pentru a asigura continuitatea teritorială între Corsica și continent pentru o perioadă de 25 de ani, și anume până în 2001.

(66) Începând cu 1 ianuarie 2002, SNCM a prestat, prin intermediul La Méridionale, un serviciu între Marsilia și Corsica în temeiul unui contract de servicii publice încheiat cu CdC pentru o perioadă de cinci ani.

(67) În perioada 1 iulie 2007-31 decembrie 2013, SNCM și La Méridionale au prestat serviciul respectiv în temeiul unui nou contract de servicii publice încheiat la 7 iunie 2007 („**CSP 2007-2013**”), care acoperea toate cele cinci rute dintre portul Marsilia și porturile corsicane. Comisia a declarat că o parte din compensația acordată în temeiul CSP 2007-2013 constituie ajutor de stat incompatibil cu piața internă ([38]).

([36]) Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului din 7 decembrie 1992 de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim) (JO L 364, 12.12.1992, p. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1992/3577/oj).

([37]) Deliberarea nr. 19/128 din 25 aprilie 2019 care detaliază conținutul sistemului OSP 2019 este disponibilă la adresa: https://www.isula.corsica/assemblea/downloads/Deliberations-AC-2019_t21928.html (accesat la 18 octombrie 2024).

([38]) Decizia 2013/435/UE a Comisiei din 2 mai 2013 privind ajutorul de stat SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) pus în aplicare de Franța în favoarea Société Nationale Corse Méditerranée și a Compagnie Méridionale de Navigation (JO L 220, 17.8.2013, p. 20, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2013/435/oj). În decizia respectivă, Comisia a considerat că finanțarea serviciului public de transport maritim de pasageri și de mărfuri pe tot parcursul anului (serviciu de bază) era compatibilă cu piața internă. Cu toate acestea, Comisia a declarat incompatibilă compensația plătită de CdC pentru finanțarea unui serviciu suplimentar de transport de pasageri între Marsilia și fiecare dintre cele cinci porturi corsicane în perioada de vară.

(68) Prin decizia Adunării din Corsica din 6 septembrie 2013, CdC a decis să atribuie cinci contracte de servicii publice separate pentru fiecare dintre cele cinci rute dintre portul Marsilia și porturile corsicane pentru perioada 2014-2023. CdC a atribuit aceste contracte SNCM și La Méridionale. Cu toate acestea, în urma unei proceduri administrative inițiate împotriva sa la 28 noiembrie 2014 și încheiate la 20 noiembrie 2015 prin hotărârea Tribunalului Comercial din Marsilia, SNCM s-a retras din contract în decembrie 2015. Majoritatea activelor sale au fost achiziționate în 2016 de consorțiul Corsica Maritima și au fost încorporate în noua companie de transport maritim Corsica Linea, lansată la 10 decembrie 2015. Corsica Linea a devenit subcontractant al contractelor de servicii publice pentru perioada 2014-2023 până la 1 octombrie 2016, dată la care contractele au fost reziliate prin hotărârea Tribunalului Administrativ din Bastia, pronunțată la 7 aprilie 2015.

(69) Consorțiului Corsica Linea – La Méridionale i s-au atribuit ulterior mai multe contracte de servicii publice „temporare” pentru transportul maritim de pasageri și de mărfuri în perioada 2016-2022:

— cinci contracte de servicii publice încheiate pentru perioada 1 octombrie 2016-30 septembrie 2017, care acoperă rutele dintre portul Marsilia și fiecare dintre porturile corsicane;

— cinci contracte de servicii publice pentru perioada 1 octombrie 2017-31 mai 2019, prelungite până la 30 septembrie 2019, care acoperă rutele dintre portul Marsilia și fiecare dintre porturile corsicane;

— cinci contracte de servicii publice încheiate pentru perioada 1 octombrie 2019-31 decembrie 2020, prelungite până la 28 februarie 2021, care acoperă rutele dintre portul Marsilia și fiecare dintre porturile corsicane („**CSP-uri 2019-2020**”) ([39]);

— cinci contracte de servicii publice încheiate pentru perioada 1 martie 2021-31 decembrie 2022, care acoperă rutele dintre portul Marsilia și fiecare dintre porturile corsicane („**CSP-uri 2021-2022**”) ([40]).

(70) CSP-urile 2019-2020 fac obiectul unei investigații separate a Comisiei privind ajutorul de stat (înregistrată cu numărul SA.49207).

3. DESCRIEREA CSP-URILOR

3.1. Scopul CSP-urilor

(71) Măsurile care fac obiectul prezentei proceduri se referă la compensația financiară acordată de OTC în temeiul fiecăruia dintre cele cinci CSP-uri referitoare la serviciile maritime către Corsica pentru perioada 1 ianuarie 2023-31 decembrie 2030. CSP-urile se referă la prestarea de servicii de transport maritim de mărfuri și de pasageri pentru fiecare dintre legăturile maritime dintre portul Marsilia și fiecare dintre porturile corsicane (considerentul 33). Cuantumul total al ajutorului este estimat la 853 600 000 EUR.

(72) Scopul CSP-urilor este de a răspunde nevoilor de serviciu public pentru transportul maritim de mărfuri și de pasageri identificate de autoritățile franceze pe fiecare dintre aceste rute.

3.2. Beneficiarii CSP-urilor

(73) Beneficiarii CSP-urilor sunt Corsica Linea și La Méridionale („**beneficiarii CSP-urilor**” sau „**concesionarii**”), separat sau împreună (tabelul 13).

([39]) CSP-urile 2019-2020 au vizat transportul maritim de pasageri (pasageri care călătoresc din motive medicale, studenți, conducători auto care însoțesc mărfuri remorcate și, numai pentru ruta dintre Marsilia și Propriano, toți pasagerii) și de mărfuri (mărfuri remorcate și mărfuri neremorcate).

([40]) CSP-urile 2021-2022 au avut același scop ca și CSP-urile 2019-2020.

Tabelul 13

Beneficiarii CSP-urilor

Loturi	Rute	Concesionari
1	Marsilia – Ajaccio	Consorțiul Corsica Linea – La Méridionale
2	Marsilia – Bastia	Corsica Linea
3	Marsilia – Porto-Vecchio	La Méridionale
4	Marsilia – Propriano	Corsica Linea
5	Marsilia – L'Île-Rousse	Corsica Linea

Sursă: Notificarea autorităților franceze din 27 decembrie 2022.

3.2.1. *Corsica Linea*

(74) Corsica Linea este o societate pe acțiuni simplificată, specializată în transportul maritim de pasageri și mărfuri ([41]).

(75) Corsica Linea este o filială a grupului CM Holding, care este format din 150 de societăți și are 15 acționari principali. Aceasta are peste 1 000 de angajați și o flotă de nouă nave.

(76) Societatea operează în prezent, sub pavilion francez, servicii maritime între Corsica și portul Marsilia în temeiul CSP-urilor, precum și servicii maritime din portul Marsilia către Tunisia și Algeria ([42]).

3.2.2. *La Méridionale*

(77) La Méridionale este o societate pe acțiuni, specializată în transportul maritim de pasageri și de mărfuri ([43]).

(78) Începând cu 1 iunie 2023, La Méridionale este o filială a grupului CMA CGM, după ce a fost achiziționată de la grupul STEF, care deținea societatea din anul 2009. La Méridionale are aproape 650 de angajați și o flotă de patru nave ([44]).

(79) Societatea prestează în prezent, sub pavilion francez, servicii maritime între Corsica și portul Marsilia în temeiul CSP-urilor și, începând din 2024, un serviciu maritim regulat între Toulon și L'Île-Rousse în cadrul sistemului OSP 2019. De asemenea, ea prestează servicii maritime din portul Marsilia către Maroc.

3.3. **Autoritatea administrativă care acordă măsurile**

(80) Autoritățile franceze au indicat în notificarea lor că OTC este autoritatea responsabilă pentru acordarea măsurilor.

(81) OTC este o agenție industrială și comercială publică la nivel regional, creată prin Legea nr. 91-428 din 13 mai 1991 de stabilire a statutului Colectivității Teritoriale din Corsica.

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

(82) Articolul L. 4420-20 din Codul general al colectivităților teritoriale (denumit în continuare „**CGCT**”) stabilește sarcinile și competențele OTC și indică faptul că acesta se află sub supravegherea CdC [care este ea însăși o autoritate publică, în temeiul articolului L. 4421-1 din CGCT ([45])] ([46]). În temeiul articolului L. 4420-20 din CGCT, OTC este prezidat de un consilier executiv numit de președintele consiliului executiv al CdC. Reprezentantul statului în cadrul CdC participă automat la reuniunile consiliului de administrație al OTC și este destinatarul rezoluțiilor acestuia. OTC este condus de un director numit la propunerea președintelui OTC, prin ordin al consiliului executiv. Consiliul de administrație al OTC este format din reprezentanți ai organizațiilor socioprofesionale și, în principal, din reprezentanți aleși ai Adunării din Corsica, care este unul dintre organele CdC în temeiul articolului L. 4422-1 din CGCT.

(83) În cadrul orientărilor stabilite de CdC ([47]), OTC este responsabil de elaborarea, coordonarea și punerea în aplicare a politicii regionale de transport aerian și maritim între Corsica și Franța continentală. În conformitate cu articolul L. 4420-20 din CGCT, OTC încheie, cu societățile desemnate să exploateze rutele aeriene și maritime necesare pentru asigurarea continuității teritoriale, contracte de servicii publice care stabilesc tarifele, condițiile de executare, calitatea serviciului și procedurile de monitorizare.

(84) Articolul L. 4420-20 din CGCT prevede în această privință că OTC finanțează contractele prin intermediul grantului pentru continuitate teritorială prevăzut la articolul L. 4425-26 din CGCT, care îi este plătit de CdC. Acest grant este plătit de stat către CdC în conformitate cu articolul L. 4425-23 din CGCT. În valoare de 187 de milioane EUR pe an, grantul pentru continuitate teritorială finanțează acordurile de continuitate teritorială aeriană și maritimă dintre Corsica și continent ([48]).

3.4. Caracterizarea existenței unei nevoi de serviciu public pentru transportul maritim între Corsica și Franța continentală

(85) Prezenta secțiune descrie mai întâi (i) procedurile inițiate de autoritățile franceze pentru a caracteriza existența unei nevoi de serviciu public. În continuare, secțiunea descrie concluziile autorităților franceze în ceea ce privește existența unei astfel de nevoi pentru (ii) transportul maritim de pasageri și (iii) transportul maritim de mărfuri.

3.4.1. *Prezentarea procedurilor inițiate de autoritățile franceze pentru a caracteriza o nevoie de serviciu public*

(86) Având în vedere expirarea, la 31 decembrie 2022, a CSP-urilor 2021-2022 (considerentul 69), autoritățile franceze au efectuat, începând din decembrie 2021, o analiză pentru a stabili dacă mai există o nevoie de serviciu public în rândul utilizatorilor serviciilor de transport maritim între Corsica și Franța continentală, în special între Marsilia și cele cinci porturi corsicane.

(87) Autoritățile franceze au indicat că metoda de stabilire a existenței unei astfel de nevoi de transport maritim de mărfuri și de pasageri trebuie să fie realizată în trei etape.

(88) Prima etapă a constat în identificarea și cuantificarea cererii de servicii de transport maritim a utilizatorilor. În acest scop, autoritățile franceze au organizat două consultări publice.

(89) Scopul celei de a doua etape a fost de a stabili dacă piața poate satisface integral sau parțial cererea utilizatorilor identificată. Autoritățile franceze au organizat, de asemenea, o consultare publică în această privință.

([45]) https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000033463146/2023-01-01 (accesat la 18 octombrie 2024).
([46]) *Idem*.
([47]) În temeiul articolului L. 4424-18 din CGCT, CdC stabilește, în temeiul principiului continuității teritoriale menit să atenueze constrângerile legate de insularitate, modalitățile de organizare a transportului maritim între Corsica și orice destinație din Franța continentală, în special în ceea ce privește serviciile și tarifele.
([48]) Raportul Curții de Conturi Regionale din Corsica, 2 noiembrie 2021, secțiunea 2.1, publicat pe site-ul Curții de Conturi franceze: https://www.ccomptes.fr/fr/documents/57539 (accesat la 18 octombrie 2024).

(90) Autoritățile franceze au însărcinat societatea de consultanță economică Gecodia să realizeze aceste prime două etape. În special, Gecodia a fost responsabilă de colectarea și prelucrarea informațiilor colectate de la utilizatori și operatori, precum și de întocmirea unui rezumat al răspunsurilor primite în urma consultărilor publice desfășurate de OTC. De asemenea, Gecodia a fost responsabilă de realizarea unor studii suplimentare pentru a stabili dacă este nevoie de un serviciu public în ceea ce privește transportul maritim între Corsica și Franța continentală.

(91) La finalul celei de a doua etape, Gecodia a prezentat OTC raportul său final din 14 martie 2022 („**raportul Gecodia**"). Raportul Gecodia analizează cererea și oferta de pe piață și trage concluzii cu privire la existența unei nevoi de serviciu public pentru transportul maritim între Corsica și continent.

(92) A treia etapă a fost concepută pentru a contribui la identificarea abordării care ar afecta cel mai puțin buna funcționare a pieței interne în ceea ce privește satisfacerea nevoii de serviciu public identificate. Scopul acestei ultime etape a fost de a se asigura că deciziile CdC privind modul de îndeplinire a nevoii de serviciu public identificate restrâng cel mai puțin concurența. A treia etapă va fi descrisă în secțiunea 3.5.

3.4.1.1. Proceduri inițiate pentru a identifica existența cererii utilizatorilor

(93) În vederea finalizării primei etape menționate în considerentul 88, autoritățile franceze au lansat, la 7 decembrie 2021, o consultare publică în rândul utilizatorilor transportului maritim de mărfuri și de pasageri pe rutele dintre portul Marsilia și cele cinci porturi corsicane (denumită în continuare „**consultarea utilizatorilor**").

(94) Consultarea, care a durat o lună, a invitat toți acești utilizatori și orice alte persoane interesate să își prezinte observațiile cu privire la serviciile de transport maritim în cauză. Consultarea utilizatorilor a fost publicată pe site-ul OTC și a fost prezentată în presa locală și regională.

(95) Aceasta a implicat mai multe chestionare, fiecare constând în aproximativ 20 de întrebări, adresate diferitelor categorii de utilizatori. Consultarea a fost, de asemenea, însoțită de un document de susținere a anchetei publice, care prezintă caracteristicile generale ale serviciilor de transport maritim între Corsica și Franța continentală ([49]) și oferă o scurtă descriere preliminară a diferitelor categorii de utilizatori ai transportului maritim de mărfuri și de pasageri între Corsica și Franța continentală.

(96) De asemenea, autoritățile franceze au lansat o consultare a porturilor continentale (Marsilia, Toulon și Nisa) la 22 ianuarie 2022, pentru o perioadă de o lună („**consultarea porturilor**"). Această consultare a inclus un chestionar prin care se solicita, în esență, autorităților portuare să se pronunțe cu privire la caracteristicile infrastructurii lor, atât pentru transportul de mărfuri, cât și pentru transportul de pasageri.

3.4.1.2. Proceduri inițiate pentru a determina oferta disponibilă pe piață pentru a satisface cererea utilizatorilor

(97) În vederea finalizării celei de a doua etape menționate în considerentul 89, autoritățile franceze au lansat, la 19 ianuarie 2022, o consultare a operatorilor de servicii de transport maritim pentru o perioadă de cinci săptămâni („**consultarea operatorilor**"). Această consultare a fost disponibilă și accesibilă pe site-ul CdC.

(98) Pe pagina introductivă a consultării operatorilor, autoritățile franceze au solicitat companiilor de transport maritim în cauză să își clarifice intențiile în ceea ce privește serviciile regulate către Corsica începând cu 1 ianuarie 2023. Consultarea operatorilor a inclus, de asemenea, un chestionar pe care operatorii trebuiau să îl completeze. A existat, de asemenea, un document de însoțire care prezenta integral conținutul documentului de sprijin pentru consultarea utilizatorilor din 7 decembrie 2021 (considerentul 95) și o scurtă prezentare a rezultatelor consultării utilizatorilor. În cele din urmă, consultarea a invitat companiile de transport maritim interesate să furnizeze informații cu privire la capacitatea și volumul de pasageri și de mărfuri pe care le-ar putea transporta în absența unui contract de servicii publice între 2023 și 2028.

([49]) Aceste caracteristici generale sunt descrise în secțiunea 2.3 din prezenta decizie.

3.4.2. *Caracterizarea unei nevoi de serviciu public pentru transportul maritim de pasageri*

(99) Prezenta subsecțiune descrie concluziile autorităților franceze în ceea ce privește (i) existența unei cereri din partea utilizatorilor transportului maritim de pasageri între Corsica și continent și (ii) identificarea incapacității pieței de a satisface această cerere.

3.4.2.1. Identificarea cererii pasagerilor

(100) Următoarele subsecțiuni descriu analizele efectuate de autoritățile franceze cu privire la cererea *calitativă* a pasagerilor transportului maritim între Corsica și continent și la cererea *cantitativă* a acestor utilizatori.

3.4.2.1.1. Identificarea cererii calitative a pasagerilor

(101) Prezenta subsecțiune prezintă mai întâi rezultatele consultării utilizatorilor; în al doilea rând, rezultatele consultării porturilor și, în sfârșit, concluziile raportului Gecodia care completează rezultatele consultărilor publice.

3.4.2.1.1.1. Rezultatele consultării utilizatorilor

3.4.2.1.1.1.1. Întrebări adresate utilizatorilor

(102) În documentul de sprijin pentru consultarea utilizatorilor (considerentul 95), autoritățile franceze au explicat mai întâi că, în ceea ce privește transportul maritim de pasageri ([50]), trebuie să se facă o distincție între pasagerii care locuiesc în Corsica ([51]) și pasagerii nerezidenți ([52]). Ele au considerat de asemenea că, printre pasagerii care locuiesc în Corsica, există o cerere specifică de transport maritim din partea unei anumite categorii de utilizatori, și anume pasagerii care călătoresc din motive medicale („**pasageri în scop medical**"), care este distinctă de cererea generală a pasagerilor. În documentul de sprijin pentru consultarea utilizatorilor s-a menționat, de asemenea, că OTC a identificat necesitatea unui serviciu public de transport maritim pentru aceste categorii de utilizatori în cadrul CSP-urilor 2021-2022.

(103) Prin urmare, în consultarea utilizatorilor, acestora li s-a solicitat să răspundă la două chestionare: unul adresat tuturor pasagerilor (rezidenți corsicani și nerezidenți); celălalt, mai specific, adresat numai pasagerilor în scop medical ([53]).

(104) Chestionarul trimis tuturor pasagerilor (rezidenți corsicani/nerezidenți) conținea aproximativ 20 de întrebări, cu sugestii de răspunsuri (în unele cazuri, utilizatorii au putut selecta mai multe răspunsuri), iar timpul necesar pentru completarea chestionarului a fost estimat la cinci minute.

(105) La prima întrebare, utilizatorii au fost invitați să furnizeze informații despre ruta (rutele) maritimă (maritime) către Corsica pe care au utilizat-o (le-au utilizat) între portul Marsilia și cele cinci porturi corsicane ([54]). La întrebările 2-6, s-au solicitat informații privind profilul utilizatorului [categorie socioprofesională, rezident corsican/

([50]) Documentul de sprijin pentru consultarea utilizatorilor a exclus o eventuală concurență intermodală între transportul maritim și transportul aerian pentru călătoriile dintre Corsica și Franța continentală, în măsura în care „evaluarea societăților și o analiză a duratelor de călătorie, a frecvențelor, a prețurilor și a fiabilității modurilor de transport conduc la concluzia că transportul aerian de pasageri nu este inclus în totalitate sau parțial pe piața relevantă".

([51]) Statutul de pasager al „rezidentului corsican" este atribuit de OTC oricărei persoane care face dovada unei reședințe principale în Corsica.

([52]) Potrivit documentului de sprijin pentru consultarea publică, mai mulți factori au justificat această distincție, printre care faptul că rezidenții corsicani beneficiază de un tarif special și călătoresc mai regulat decât ceilalți pasageri.

([53]) Un al treilea chestionar a fost, de asemenea, adresat studenților care călătoresc între Corsica și Franța continentală. Cu toate acestea, întrucât Franța nu a concluzionat în sensul existenței unei nevoi de serviciu public pentru această categorie de utilizatori, prezenta decizie nu va conține o analiză în această privință.

([54]) În cazul în care utilizatorii au utilizat mai multe rute, aceștia au trebuit să completeze un chestionar pentru fiecare rută utilizată.

nerezident, motivul/motivele călătoriei ([55]), frecvența călătoriei ([56]) și nevoile de călătorie ([57])]. La întrebările 7-9 utilizatorilor li s-au solicitat informații despre gradul lor de satisfacție în ceea ce privește orele de plecare și de sosire în Corsica (satisfăcătoare sau nesatisfăcătoare; dacă au fost nesatisfăcătoare, au dorit pasagerii o plecare sau o sosire mai devreme sau mai târziu?) și frecvența serviciilor de transport maritim oferite pe rutele maritime utilizate. Întrebările 10-14 se refereau la tariful serviciilor în cauză pentru rezidenții corsicani și urmăreau în special să se înțeleagă dacă acest tarif este adecvat sau ar trebui modificat.

(106) Întrebările 15-19 au invitat utilizatorii să își prezinte observațiile cu privire la alternativele la portul Marsilia pe care le-ar putea utiliza. În special, aceste întrebări au fost concepute pentru a stabili:

— dacă, la momentul rezervării uneia dintre rutele din Marsilia, utilizatorii aveau în vedere și traversările disponibile în celelalte porturi continentale ([58]);

— principalul motiv pentru alegerea portului Marsilia în comparație cu celelalte porturi continentale ([59]);

— dacă, în cazul unei creșteri ipotetice cu 5-10 % a tarifelor de transport maritim în portul Marsilia, utilizatorii ar fi dispuși să utilizeze serviciile de transport maritim dintr-un alt port continental (Toulon, Nisa sau ambele) pentru a călători către sau dinspre Corsica;

— dacă utilizatorii utilizaseră deja rute din Toulon sau Nisa către Corsica începând din 2019 (da sau nu) și, în caz afirmativ, trebuia precizat motivul principal pentru alegerea unui alt port continental (Toulon sau Nisa) în locul portului Marsilia ([60]).

(107) Întrebările 20-22 se refereau la substituibilitatea dintre transportul maritim și transportul aerian. Mai precis, întrebările vizau să se stabilească frecvența cu care utilizatorii au comparat zborurile și traversările pe mare la momentul rezervării ([61]), principalul motiv pentru care au ales să călătorească cu vaporul mai degrabă decât cu avionul ([62]) și dacă, în cazul unei creșteri a tarifului cu 5-10 %, aceștia erau dispuși să utilizeze serviciile de transport aerian (da sau nu).

(108) Chestionarul adresat pasagerilor în scop medical includea atât întrebări specifice, cât și întrebări identice cu cele din chestionarul general (considerentul 103) ([63]). Printre întrebările specifice, întrebarea 3 se referea la grupa de vârstă a utilizatorilor; întrebarea 4 se referea la numărul de călătorii dus-întors efectuate anual de utilizatori; întrebarea 5 se referea la prezența sau absența unui însoțitor; întrebarea 6 se referea la necesitatea unei cabine și a unui spațiu de parcare la bordul navei; întrebarea 7 se referea la tratamentul medical efectuat, iar întrebarea 12 se referea la nivelul de acoperire a asigurării de sănătate pentru costurile legate de tratamentul medical.

(109) În general, chestionarele au permis utilizatorilor să trimită contribuții cu text liber la adresa consultationpublique@ofc-corse.fr.

3.4.2.1.1.1.2. Rezumatul răspunsurilor primite

(110) Autoritățile franceze afirmă că au primit peste 1 000 de răspunsuri la consultarea utilizatorilor, dintre care 987 au fost utilizabile (686 de la rezidenți corsicani și 301 de la pasageri nerezidenți).

(111) În schimb, s-au primit doar 42 de răspunsuri la chestionarul adresat pasagerilor în scop medical. Având în vedere numărul scăzut de răspunsuri primite, rezultatele acestei consultări nu au fost luate în considerare de autoritățile franceze.

([55]) Răspunsurile propuse (au fost posibile mai multe) au fost: vizitarea rudelor sau a prietenilor; călătorie în scop turistic/de agrement; călătorie de afaceri; călătorie din motive medicale; călătorii ale studenților; alte motive (se specifică).
([56]) Răspunsurile propuse au fost: niciodată; o dată pe an; de două până la cinci ori pe an; de șase până la nouă ori pe an; de peste zece ori pe an.
([57]) Răspunsurile propuse au fost: călătorie cu cabină și automobil; călătorie fără cabină sau automobil; cu automobil și fără cabină; cu cabină și fără automobil.
([58]) Răspunsurile propuse au fost: nu am de ales (rezervare impusă); sistematic; nu pentru unele călătorii (se specifică tipul de călătorie pentru care nu se face nicio comparație); niciodată.
([59]) Răspunsurile propuse au fost: cel mai mic tarif; orar; o mai bună calitate a serviciilor; proximitatea portului față de destinația mea; abonament pentru această rută; tipul călătoriei; altele (se specifică).
([60]) Răspunsurile propuse au fost: cel mai mic tarif; un orar mai adecvat; destinația mea era mai apropiată de portul ales; nu știu; altele (se specifică).
([61]) Răspunsurile propuse au fost: sistematic; în mod regulat; ocazional; niciodată.
([62]) Răspunsurile propuse au fost: tarif mai mic; nevoia de a călători cu un vehicul; opțiunea unei traversări pe timp de noapte cu o cabină; incapacitatea de a zbura; altele (se specifică).
([63]) Întrebările 1-2 și 8-24 (cu excepția întrebării 12) din chestionarul adresat pasagerilor în scop medical au fost identice cu cele din chestionarul adresat tuturor pasagerilor.

(112) Răspunsurile la chestionarul trimis de autoritățile franceze tuturor pasagerilor pot fi rezumate după cum urmează:

— majoritatea rezidenților și a nerezidenților (aproape 60 %) călătoresc cu vaporul între Corsica și continent de două până la cinci ori pe an ([64]);

— 95 % dintre rezidenți și 93 % dintre nerezidenți declară că au nevoie de o cabină și de un automobil pentru a călători pe toate rutele;

— principalele motive pentru care călătoresc rezidenții sunt vizite familiale (72 %), turism (56 %), afaceri (29 %) și motive medicale (23 %). Pasagerii nerezidenți călătoresc exclusiv în scop turistic (56 %) și pentru vizite familiale (52 %) ([65]);

— majoritatea rezidenților și a nerezidenților sunt în favoarea orelor de plecare și de sosire existente la momentul consultării utilizatorilor (peste 80 % opinii favorabile în ambele cazuri pe toate rutele);

— frecvența traversărilor pe mare între Marsilia și Corsica, existente la momentul consultării utilizatorilor, răspunde în mare măsură nevoilor pasagerilor rezidenți (57 %) și ale celor nerezidenți (65 %) ([66]).

(113) Rezumatul arată, de asemenea, că 54 % dintre pasagerii rezidenți (41 % dintre nerezidenți) compară în mod sistematic traversările disponibile în portul Marsilia cu celelalte porturi continentale ([67]). Cu toate acestea, ratele de comparație variază de la o rută la alta: pentru anumite rute, cum ar fi Marsilia – L'Île-Rousse sau Marsilia – Porto-Vecchio, respondenții rezidenți compară în mod sistematic cu alte traversări disponibile în porturile continentale (70 % și, respectiv, 60 % pentru rezidenți, 66 % și, respectiv, 35 % pentru nerezidenți), în timp ce ratele de comparație pentru ruta Marsilia-Propriano sunt scăzute ([68]).

(114) În plus, indiferent de ruta în cauză, principalul motiv pentru care atât pasagerii rezidenți, cât și cei nerezidenți aleg portul Marsilia este proximitatea acestuia de destinația lor finală (53 % și, respectiv, 50 %). În cazul unei creșteri ipotetice de 5-10 % a tarifelor pentru traversarea pe mare din Marsilia, cel puțin 60 % dintre respondenți (rezidenți și nerezidenți) declară că ar fi dispuși să treacă la Toulon și 35 % la Nisa ([69]). În cele din urmă, aproape 70 % dintre respondenții rezidenți au utilizat porturile Toulon sau Nisa în 2019 pentru călătoriile către/dinspre Corsica (comparativ cu 52 % dintre respondenții nerezidenți) ([70]). Principalul motiv pentru utilizarea acestor alte două porturi îl reprezintă tarifele mai mici prin Toulon sau Nisa (57 % dintre rezidenți, 56 % dintre nerezidenți) ([71]).

([64]) 59 % dintre pasagerii rezidenți (57 % dintre nerezidenți) declară că, în medie, călătoresc de două până la cinci ori pe an. 29 % dintre pasagerii rezidenți călătoresc o dată pe an (38 % dintre nerezidenți). Pasagerii care călătoresc de mai mult de șase ori pe an sunt în minoritate (12 % dintre rezidenți, 5 % dintre nerezidenți). Statisticile sunt destul de similare în ceea ce privește ruta Marsilia-Propriano.

([65]) Statisticile sunt destul de similare în ceea ce privește ruta Marsilia-Propriano, deși turismul este mai puțin important pentru pasagerii rezidenți (46 %), în timp ce vizitele familiale (80 %), deplasările medicale (27 %) și călătoriile de afaceri (26 %) sunt mai mari decât media. În ceea ce privește pasagerii nerezidenți, călătoriile în scop turistic sunt mai mari decât media (63 %), iar vizitele familiale sunt mai mici (44 %).

([66]) Statisticile referitoare la ruta Marsilia-Propriano sunt, în linii mari, similare cu media.

([67]) În schimb, 20 % dintre respondenții rezidenți (35 % dintre nerezidenți) nu compară niciodată și călătoresc numai din/către Marsilia. Pentru 20 % dintre rezidenți (21 % dintre nerezidenți), comparația nu este o opțiune (rezervare impusă), iar 5 % dintre rezidenți (3 % dintre nerezidenți) compară doar pentru unele călătorii.

([68]) 31 % dintre respondenții rezidenți (27 % dintre nerezidenți) compară în mod sistematic, în timp ce 44 % (50 %) nu compară niciodată.

([69]) Aceste rate sunt mai mici pentru ruta Marsilia-Propriano, în cazul căreia mai mult de jumătate dintre respondenți nu ar trece la celelalte porturi continentale.

([70]) Această proporție este valabilă pentru toate rutele către Corsica, cu excepția portului Propriano, peste 60 % dintre respondenții care utilizează ruta Marsilia-Propriano declarând că nu au utilizat celelalte porturi continentale pentru a călători către și dinspre Propriano în 2019.

([71]) Această proporție este mult mai mică pentru ruta Marsilia-Propriano, în cazul căreia doar 40 % dintre respondenți iau în considerare un tarif mai mic în celelalte porturi, proximitatea portului față de destinația finală fiind un alt motiv principal pentru utilizarea traversărilor către/dinspre celelalte porturi continentale (25 % dintre respondenți).

(115) În sfârșit, în ceea ce privește substituibilitatea transportului aerian și a celui maritim, consultarea utilizatorilor a arătat că 56 % dintre pasagerii rezidenți (79 % dintre nerezidenți) nu comparau zborurile cu călătoriile cu vaporul la momentul rezervării ([72]). Aceste proporții sunt mai mari pentru anumite rute, cum ar fi Marsilia-Propriano ([73]). În ceea ce privește întrebarea 21 (considerentul 107), principalul motiv pentru care atât rezidenții corsicani (83 % dintre respondenți), cât și nerezidenții (76 %) aleg o traversare pe mare în locul transportului aerian pe toate rutele este necesitatea de a călători cu un vehicul. În ceea ce privește posibilitatea de a trece la transportul aerian în cazul unei creșteri ipotetice cu 5-10 % a tarifului maritim, puțin peste jumătate dintre respondenți afirmă că nu ar trece la transportul aerian ([74]).

3.4.2.1.1.2. Rezultatele consultării porturilor

3.4.2.1.1.2.1. Întrebări adresate

(116) Chestionarul care însoțește consultarea porturilor a cuprins trei părți referitoare la traficul de pasageri.

(117) În prima parte a chestionarului (întrebările 1.1-1.5), autoritățile portuare au fost invitate să prezinte observații cu privire la caracteristicile cererii utilizatorilor, astfel cum au fost identificate și prezentate în documentul de sprijin pentru consultarea utilizatorilor (considerentul 95). Mai precis, în prima parte, autorităților li s-a solicitat:

— să prezinte observații cu privire la distincția dintre pasagerii rezidenți, cei nerezidenți și pasagerii în scop medical;

— să indice dimensiunea zonei deservite a portului lor, pe baza cunoștințelor lor de piață;

— să indice dacă consideră că infrastructura lor portuară nu este substituibilă cu alte porturi pentru întregul trafic de pasageri dintre Corsica și continent sau pentru o parte a acestuia;

— să prezinte observații cu privire la nivelul de concurență, atât în prezent, cât și pe o perioadă de șapte ani, între porturi pentru transportul de pasageri.

(118) În a doua parte a chestionarului, autorităților portuare li s-a solicitat să furnizeze o descriere completă a infrastructurii portuare pe care este probabil să o atribuie serviciilor de transport maritim între Corsica și continent.

(119) În a treia parte (întrebările 4.1-4.8), autoritățile portuare au fost întrebate, în esență, despre capacitatea infrastructurii lor de a gestiona traficul de pasageri. Mai precis, autorităților li s-a solicitat să indice:

— dacă infrastructura lor dispune de zone dedicate traficului de pasageri regulat ([75]);

— tipul de nave pe care le-ar putea găzdui ([76]);

— dacă infrastructura lor gestionează în prezent traficul de pasageri regulat ([77]);

([72]) Mai precis, potrivit rezumatului consultării utilizatorilor, 33 % dintre rezidenți nu compară niciodată transportul aerian cu transportul maritim; 23 % fac acest lucru ocazional; 13 % fac acest lucru în mod regulat, iar 31 % fac acest lucru în mod sistematic. Dintre nerezidenți, 64 % nu compară niciodată; 15 % fac acest lucru ocazional; 7 % fac acest lucru în mod regulat, iar 14 % fac acest lucru în mod sistematic.

([73]) Aproape 80 % dintre respondenții pentru ruta Marsilia-Propriano nu compară sau rareori compară o călătorie pe mare cu o călătorie aeriană.

([74]) Mai mult de 60 % dintre respondenții pentru ruta Marsilia-Propriano nu ar trece la transportul aerian.

([75]) Întrebarea a solicitat autorităților portuare să precizeze (i) dimensiunea zonelor de handling; (ii) disponibilitatea zonelor de handling pentru traficul regulat cu Corsica; (iii) posibilitatea de a dedica, zilnic sau săptămânal, zone de handling traficului regulat cu Corsica și (iv) dacă sunt disponibile terminale pentru traficul regulat cu Corsica.

([76]) Întrebarea a solicitat autorităților portuare să precizeze (i) numărul de cheiuri disponibile; (ii) orele de primire, în funcție de capacitatea navei; (iii) măsurile de mediu puse în aplicare.

([77]) Întrebarea a solicitat autorităților portuare să precizeze (i) capacitatea zilnică de primire a pasagerilor; (ii) orele de primire a pasagerilor; (iii) numărul de pasageri îmbarcați sau debarcați care ar putea fi procesați pe oră.

— dacă infrastructura lor ar putea prelua călătorii dus-întors zilnice ([78]) și non-zilnice ([79]) pentru traficul de pasageri;

— dacă autoritățile portuare sunt în măsură să garanteze o serie de călătorii dus-întors zilnice și/sau săptămânale pentru serviciile de transport de pasageri către Corsica ([80]).

3.4.2.1.1.2.2. Rezumatul răspunsurilor primite

(120) Autoritățile franceze au colectat contribuții de la autoritățile portuare din Toulon (CCI Var) și Nisa (CCI Nisa Côte d'Azur). Autoritățile franceze au explicat, de asemenea, în cursul procedurii oficiale de investigare că autoritatea portuară din Marsilia (Grand Port Maritime de Marseille) furnizase deja o contribuție sub formă de text liber la 21 decembrie 2021 în cadrul consultării utilizatorilor și că a prezentat aceeași contribuție ca răspuns la consultarea porturilor, fără a răspunde în mod specific la chestionarul prevăzut în cadrul consultării porturilor. Cu toate acestea, autoritățile franceze au explicat că contribuția din partea portului Marsilia conține informațiile relevante solicitate în chestionarul adresat porturilor ([81]).

(121) În ceea ce privește prima parte a chestionarului, niciunul dintre cele trei porturi nu a contestat distincția dintre diferitele categorii de pasageri identificate de Franța. În ceea ce privește zona lor deservită, porturile Marsilia și Toulon consideră că atrag clienți din toată Franța și din afara acesteia, în timp ce portul Nisa indică faptul că zona sa deservită este în principal regională.

(122) Cele trei porturi consideră infrastructura lor portuară ca fiind substituibilă în ceea ce privește transportul de pasageri. În ceea ce privește concurența dintre porturile continentale, porturile Toulon și Marsilia afirmă că sunt în concurență deschisă, portul Toulon susținând că este „liderul incontestabil al transportului de pasageri". Ele subliniază, la fel ca însăși autoritatea portuară din Nisa, că portul Nisa se află în urma porturilor Marsilia și Toulon, ca urmare a unei scăderi semnificative a traficului de pasageri în ultimii ani.

(123) În ceea ce privește a treia parte a chestionarului:

— *autoritatea portuară din Marsilia* afirmă că dispune de 13 dane capabile să gestioneze traficul de pasageri către Corsica. Cinci dintre acestea sunt deja pe deplin dedicate traficului către Corsica în temeiul CSP-urilor 2021-2022 și alte opt pot fi alocate în plus. Astfel, portul poate prelua traficul de pasageri regulat. În plus, portul Marsilia explică în contribuția sa că accesul la nave este ușor atât pentru pasagerii cu vehicule, cât și pentru pasagerii fără vehicule ([82]). În sfârșit, portul Marsilia afirmă că este în măsură să ofere un serviciu de reparații navale pentru intervenții tehnice imediate;

([78]) Întrebarea a solicitat autorităților portuare să precizeze (i) numărul de escale posibile pe zi; (ii) durata minimă și maximă a escalelor; (iii) regulamentul de alocare a danelor.

([79]) Întrebarea a solicitat autorităților portuare să precizeze (i) numărul de escale posibile într-o săptămână; (ii) durata minimă și maximă a escalelor respective și (iii) regulamentul de alocare a danelor.

([80]) Întrebarea a solicitat autorităților portuare să precizeze numărul de escale garantate.

([81]) Contribuția Grand Port Maritime de Marseille descrie următoarele: conexiunile portului cu hinterlandul pentru traficul de mărfuri și de pasageri; rutele maritime și lanțul logistic de transport de mărfuri între Corsica și continent; infrastructura portuară, maritimă și terestră a portului Marsilia; amprenta de mediu a tranzitului portuar; serviciile conexe și siguranța și securitatea instalațiilor portuare; securitatea juridică a terminalelor companiilor de transport maritim dedicate traficului din Corsica.

([82]) Pasagerii cu vehicule au acces în port printr-o poartă situată în imediata vecinătate a danelor dedicate liniilor care deservesc Corsica – întregul circuit între poarta de intrare și accesul la navă durează mai puțin de o jumătate de oră. Portul Marsilia are o suprafață de îmbarcare de aproape 30 500 m² pentru vehicule, din care o parte este acoperită. Gradul de ocupare al spațiilor de parcare este de 50 % în extrasezon și de până la 90 % în perioadele de vârf din timpul verii. Cu toate acestea, portul Marsilia explică faptul că, întrucât serviciile internaționale regulate au fost transferate către un alt terminal din port, zonele de parcare pentru traficul către Corsica pot fi extinse. Portul Marsilia precizează că, pentru pasagerii fără vehicule, terminalele maritime Joliette și Arenc se află în imediata vecinătate a centrului orașului și sunt bine deservite de transportul public.

— *autoritatea portuară din Toulon* afirmă că infrastructura sa portuară îi permite să gestioneze traficul de pasageri regulat, dar numai la terminalul Toulon-Port de Commerce, întrucât traficul de pasageri este interzis la cele două terminale Brégaillon. Autoritatea afirmă că Toulon-Port de Commerce dispune de zone dedicate acestui tip de trafic, cu o zonă de handling de 24 000 m². Cu toate acestea, autoritatea portuară avertizează că, având în vedere gradul actual de ocupare al acestor zone de către Corsica Ferries (80 %), nu poate garanta că acestea pot fi alocate zilnic traficului regulat cu Corsica ([83]). Toulon-Port de Commerce are trei dane pentru navele de pasageri. Acest terminal este capabil să gestioneze îmbarcarea/debarcarea a 2 000 de pasageri pe oră și să preia până la trei escale lungi pe zi. Autoritatea portuară declară că nu poate garanta un serviciu zilnic de transport de pasageri dus-întors către Corsica;

— *autoritatea portuară din Nisa* afirmă că infrastructura sa portuară poate gestiona traficul de pasageri regulat. Această infrastructură are o zonă de handling de 25 900 m². Sunt disponibile patru dane. Autoritatea portuară indică, de asemenea, că portul poate prelua până la opt escale scurte pe zi. Portul Nisa susține că poate garanta până la patru servicii zilnice de transport de pasageri dus-întors către Corsica.

(124) În plus, autoritățile franceze au explicat, de asemenea, în cursul procedurii oficiale de investigare că autoritatea portuară din Corsica, CCI Corsica, a furnizat, de asemenea, o contribuție sub formă de text liber la 7 ianuarie 2022 în cadrul consultării utilizatorilor. Această contribuție sub formă de text liber a oferit informații cu privire la caracteristicile celor cinci porturi corsicane utilizate pentru serviciile maritime către Corsica.

(125) CCI Corsica nu indică nicio constrângere specială în ceea ce privește transportul de pasageri. Cu toate acestea, autoritatea menționează o congestionare considerabilă în porturile corsicane, în special în Bastia (situație critică pe tot parcursul anului), precum și Ajaccio și Porto-Vecchio (niveluri ridicate de congestionare în timpul verii).

3.4.2.1.1.3. Concluziile raportului Gecodia privind cererea calitativă a pasagerilor

(126) Pe lângă consultările publice, autoritățile franceze au însărcinat, de asemenea, Gecodia să efectueze analize suplimentare ale cererii pasagerilor pentru serviciile maritime către Corsica. Concluziile acestor analize sunt descrise în subsecțiunile de mai jos.

3.4.2.1.1.3.1. Cererea de transport maritim nesatisfăcută de transportul aerian

(127) În primul rând, raportul Gecodia a analizat dacă, din punctul de vedere al pasagerilor, o călătorie cu avionul ar putea fi considerată substituibilă unei călătorii cu vaporul pentru a răspunde nevoii de transport între Corsica și Franța continentală. Raportul concluzionează că nu a fost cazul.

(128) Raportul Gecodia își întemeiază această concluzie *în primul rând* pe practica decizională a Comisiei Europene ([84]), care arată că substituibilitatea este practic inexistentă în cazul pasagerilor care călătoresc cu propriul vehicul sau cu un volum substanțial de bagaje. Acest lucru este valabil în Corsica, întrucât raportul dintre numărul de pasageri și numărul de vehicule ușoare de toate tipurile pe nave este de aproximativ 0,7 pentru pasagerii rezidenți și de 0,4 pentru pasagerii nerezidenți ([85]).

(129) *În al doilea rând*, raportul Gecodia se referă la rezultatele consultării utilizatorilor, care tinde în mare măsură să demonstreze că transportul aerian și cel maritim nu sunt substituibile din punctul de vedere al utilizatorilor (considerentul 115).

([83]) CCI Var afirmă în răspunsul său că: „Având în vedere că Corsica Ferries deservește deja peste 1,3 milioane de pasageri pentru Corsica prin serviciul său non-CSP și peste 400 000 de pasageri pentru alte destinații insulare europene prin celelalte servicii ale sale numai la terminalul [Toulon-Port de Commerce] și, întrucât reprezentanții aleși locali au solicitat limitarea acestor cifre la volumele gestionate între 2019 și 2021 (și anume maximum 2 milioane de pasageri), pare foarte dificil de imaginat că la această activitate existentă și bine stabilită se vor adăuga alte activități în conformitate cu obligațiile prevăzute în CSP (și în special posibilitatea de a manipula mărfuri pe tot parcursul anului)".

([84]) Autoritățile franceze fac trimitere la Decizia Comisiei Europene din 9 octombrie 2013, COMP/M.6796 – Aegean/Olympic II (JO C 25, 24.1.2015), punctul 85.

([85]) Aceasta înseamnă că, în medie, există un automobil la fiecare pasager rezident și aproape un automobil la doi pasageri nerezidenți, ceea ce, potrivit Franței, corespunde călătoriei medii a unui cuplu cu un vehicul.

(130) *În al treilea rând*, potrivit raportului Gecodia, călătoriile cu vaporul sunt mult mai lungi decât cele cu avionul (între 6 și 12 ore, în funcție de porturi, în principal noaptea, față de 1 oră cu avionul) ([86]). Același lucru este valabil și în cazul frecvențelor, serviciile aeriene fiind mult mai frecvente decât serviciile maritime ([87]). Prin urmare, potrivit raportului Gecodia, o călătorie cu vaporul nu poate fi considerată o alternativă pentru pasagerii cu constrângeri legate de timp.

(131) Pe baza raportului Gecodia, autoritățile franceze au concluzionat că există o cerere calitativă de transport *maritim* în rândul rezidenților corsicani și al nerezidenților care călătoresc între Corsica și Franța continentală.

3.4.2.1.1.3.2. Cerere separată de transport maritim în funcție de locul de reședință al unui pasager (rezident/nerezident în Corsica)

(132) Raportul Gecodia a analizat dacă există o diferență substanțială în ceea ce privește cererea de transport maritim de pasageri în funcție de profilul utilizatorilor sau de alegerea de către pasageri a portului de sosire continental.

(133) Raportul Gecodia concluzionează în primul rând că, în ceea ce privește transportul maritim de pasageri între Corsica și Franța continentală, trebuie să se facă o distincție între pasagerii care locuiesc în Corsica și pasagerii nerezidenți. Raportul a concluzionat următoarele:

— principiul continuității teritoriale impune ca rezidenților corsicani să li se ofere un serviciu de transport pentru a atenua constrângerile legate de insularitate și pentru a le permite să călătorească pe continent. Pasagerii rezidenți beneficiază astfel de un tarif special impus de sistemul OSP 2019 ([88]);

— tarifele oferite de companiile de transport maritim diferă foarte mult între cele două categorii de pasageri (rezidenți și nerezidenți). Potrivit raportului Gecodia, prețul unui bilet perceput pasagerilor nerezidenți variază considerabil în funcție de sezon, în timp ce prețul unui bilet perceput rezidenților este stabil pe tot parcursul anului. În plus, unele companii de transport maritim, cum ar fi Corsica Ferries, aplică tarife pentru rezidenți din proprie inițiativă, în afara domeniului de aplicare al obligațiilor legale, în special pe rutele dintre Italia și Corsica. În consecință, companiile de transport maritim fac o distincție între pasagerii rezidenți și cei nerezidenți;

— pasagerii rezidenți au comportamente și preferințe diferite, astfel cum au confirmat, potrivit autorităților franceze, rezultatele consultării utilizatorilor. Cererea de transport maritim din partea rezidenților continuă pe tot parcursul anului: 30-39 % din traficul pasagerilor rezidenți se înregistrează în perioada noiembrie-martie, care este extrasezonul, în timp ce nerezidenții călătoresc în principal în sezonul turistic (80-94 % din traficul nerezidenților). De asemenea, aproape toți rezidenții preferă plecările de seară, în timp ce doar două treimi dintre nerezidenți sunt în favoarea acestora ([89]).

(134) Din aceste motive, în ansamblu, cererea de transport maritim în rândul rezidenților corsicani este diferită de cea în rândul nerezidenților.

([86]) Potrivit raportului Gecodia, 82 % din serviciile dintre Corsica și Franța continentală sunt exploatate noaptea, cu o durată de navigare de 10-12 ore. Pentru traversările pe timp de zi, care reprezintă excepția pentru Toulon și regula pentru Nisa, timpul de navigare este, de obicei, cuprins între 5 și 8 ore.

([87]) Potrivit raportului Gecodia, există trei zboruri dus-întors pe zi de la Marsilia la Ajaccio și Bastia și două zboruri de la Nisa (până la trei în sezonul de vârf). Există două zboruri dus-întors pe zi de la Marsilia la Calvi și Figari și unul de la Nisa. În ceea ce privește transportul maritim, în sezonul de vârf și în extrasezon, doar porturile Ajaccio și Bastia sunt deservite cel puțin zilnic din Marsilia sau Toulon.

([88]) Autoritățile franceze afirmă că introducerea sistemului OSP 2019 a răspuns unei nevoi de serviciu public identificate anterior de CdC în rândul utilizatorilor (rezidenți corsicani) pe care piața nu a fost în măsură să o satisfacă în absența obligațiilor de serviciu public.

([89]) Potrivit raportului Gecodia, această concluzie se aplică numai rutelor dintre Toulon și porturile corsicane: 91 % dintre rezidenți călătoresc seara între Toulon și porturile corsicane, comparativ cu 67 % dintre pasagerii nerezidenți. În portul Marsilia, plecările sunt fixe și au loc doar la ora 19.00, prin urmare nu există plecări în timpul zilei. În portul Nisa, 19 % dintre rezidenți călătoresc seara, comparativ cu 15 % dintre nerezidenți.

(135) În plus, raportul Gecodia consideră că, din punct de vedere geografic:

— pasagerii *nerezidenți* nu fac nicio distincție între porturile continentale Marsilia, Nisa și Toulon atunci când aleg o traversare pe mare între Corsica și Franța continentală. Prin urmare, pasagerii nerezidenți consideră că aceste trei porturi sunt substituibile în ceea ce privește nevoile lor de transport maritim;

— pasagerii *rezidenți* consideră că porturile Marsilia și Toulon sunt substituibile în ceea ce privește nevoile lor de transport maritim, la fel ca porturile Toulon și Nisa. Cu toate acestea, porturile Marsilia și Nisa nu sunt substituibile din punctul lor de vedere, întrucât distanța dintre ele este mai mare de 200 km.

3.4.2.1.1.3.3. Cererea specifică de transport maritim în rândul pasagerilor în scop medical

(136) Autoritățile franceze au adresat un chestionar specific pasagerilor în scop medical pentru a identifica eventualele caracteristici ale cererii din partea acestei categorii de utilizatori. Ele au primit puține răspunsuri la acest chestionar (considerentul 111). Prin urmare, autoritățile franceze au dispus efectuarea unei analize suplimentare de către Gecodia pentru a verifica dacă exista o cerere specifică din partea pasagerilor în scop medical.

(137) Raportul Gecodia se referă mai întâi la cadrul juridic care reglementează deplasările medicale între Corsica și continent. El explică faptul că transportul medical între Corsica și continent face obiectul unei politici coordonate a autorităților publice. CdC, statul (prin agenția regională de sănătate din Corsica) și casele de asigurări de sănătate [prin casele primare de asigurări de sănătate din Corse-du-Sud (2A) și Haute-Corse (2B) – „**CPAM**”] au întreprins acțiuni coordonate pentru a reduce obstacolele din calea accesului la asistență medicală pentru corsicanii care trebuie să beneficieze de un tratament care nu este disponibil în Corsica sau să continue tratamentul respectiv.

(138) Potrivit raportului Gecodia, normele care reglementează acoperirea costurilor de transport se bazează pe articolele R. 322-10-R. 322-10-9 din Codul de securitate socială („**CSS**”). Articolul R. 322-10 din CSS enumeră cazurile în care costurile de transport al unei persoane asigurate care este obligată să se deplaseze pentru a beneficia de tratament sau pentru a se supune controalelor corespunzătoare stării sale pot fi acoperite de sistemul de asigurări de sănătate ([90]). Sunt incluse aici situațiile în care persoana asigurată utilizează transportul pentru a călători într-un loc situat la o distanță mai mare de 150 km, cum este cazul unei persoane asigurate care călătorește din Corsica spre continent pentru a beneficia de tratament. Articolul R. 322-10-2 din CSS prevede că, în toate cazurile, acoperirea costurilor de transport de către sistemul de asigurări de sănătate „este condiționată de prezentarea de către persoana asigurată a unei prescripții medicale pentru transport și a unei facturi emise de transportator sau a unei dovezi a transportului. Prescripția medicală trebuie să indice motivul transportului și modul de transport utilizat […]”

([90]) Articolul R. 310-10 din CSS prevede că „costurile de transport ale persoanei asigurate sau ale beneficiarului obligat(e) să călătorească sunt acoperite:
(1) Pentru a beneficia de tratament sau pentru a se supune controalelor corespunzătoare stării lor în următoarele cazuri:
(a) transport în legătură cu spitalizarea;
(b) transport în legătură cu tratamente sau controale prescrise în temeiul articolului L. 324-1 pentru pacienții recunoscuți ca suferind de o afecțiune pe termen lung și care prezintă una dintre afecțiunile sau incapacitățile prevăzute în orientările privind prescripția menționate la articolul R. 322-10-1;
(c) transport cu ambulanța justificat de starea pacientului în condițiile stabilite în ordinul prevăzut la articolul R. 322-10-1;
(d) transport către un loc situat la mai mult de 150 de kilometri distanță, în condițiile prevăzute la articolele R. 322-10-4 și R. 322-10-5;
(e) călătorii multiple, în cazul în care sunt prescrise cel puțin patru călătorii pentru același tratament pe o perioadă de două luni și fiecare călătorie se efectuează într-un loc situat la mai mult de 50 de kilometri distanță;
(f) transport în legătură cu îngrijiri sau tratamente în centrele menționate la articolul L. 312-1 punctul I subpunctul 3 din Codul acțiunii sociale și al familiilor sau în centrele medicale/psihologice/pedagogice prevăzute la articolul L. 160-14 punctul 19 din prezentul cod. […]”.

(139) Raportul Gecodia concluzionează că medicul este cel care stabilește modul de transport cel mai adecvat pentru pacient, în funcție de starea de sănătate și de nivelul de autonomie al acestuia (articolul L. 322-5 din CSS), și că această alegere este ea însăși supusă autorizării prealabile de către CPAM. În plus, articolul R. 322-10-4 din CSS impune efectuarea unui control medical pentru a verifica dacă tratamentul nu poate fi aplicat într-o unitate situată la o distanță de cel mult 150 km. Cu alte cuvinte, potrivit raportului Gecodia, sunt acoperite numai costurile de transport pentru specialitățile sau tratamentele care nu sunt disponibile în Corsica. În sfârșit, articolul R. 322-10-5 din CSS prevede că rambursarea costurilor de transport se calculează pe baza distanței dintre locul de îngrijire inițial al pacientului și cea mai apropiată unitate de tratament prescrisă.

(140) Pe baza acestor informații, autoritățile franceze au tras două concluzii.

(141) *În primul rând*, modul de transport utilizat, și anume vaporul sau avionul, este prescris de medic și face obiectul acordului CPAM-urilor pentru rambursarea costurilor de transport. Prin urmare, pasagerii în scop medical nu pot alege modul de transport dacă doresc rambursarea costurilor lor de transport.

(142) Autoritățile franceze consideră că acest lucru demonstrează lipsa oricărei substituibilități între transportul aerian și transportul maritim din punctul de vedere al pasagerilor în scop medical. Alegerea unuia sau a celuilalt mod de transport le este impusă de cadrul juridic național care reglementează rambursarea cheltuielilor medicale.

(143) *În al doilea rând*, deplasările medicale acoperite de asigurarea de sănătate se referă la pacienții care nu pot găsi un tratament adecvat în Corsica și care, prin urmare, au nevoie urgentă de a se deplasa pe continent pentru a beneficia acolo de un tratament adecvat. Raportul Gecodia precizează că, prin lege, trebuie să se asigure un tratament adecvat în centrul medical cel mai apropiat din punct de vedere geografic de locul în care pacientul primește îngrijiri medicale în Corsica. Prin urmare, raportul Gecodia presupune că pasagerii în scop medical sunt foarte sensibili la distanță și au tendința de a favoriza porturile din locurile cu cel mai apropiat centru de tratament prescris, pentru a evita ca costurile lor de călătorie să nu fie rambursate sau să fie rambursate doar parțial de către CPAM-uri.

(144) Raportul Gecodia menționează că în Corsica nu sunt disponibile o serie de servicii de îngrijire medicală legate de activități spitalicești în medicină, chirurgie și obstetrică („**MCO**”), îngrijiri ulterioare și reabilitare („**SSR**”) și psihiatrie („**PSY**”). Pe baza datelor colectate de agenția tehnică pentru informații privind spitalizarea (denumită în continuare „**ATIH**”) pentru perioada 2015-2020, autoritățile franceze au confirmat că există un flux către continent al pacienților care locuiesc în Corsica și care beneficiază de astfel de îngrijiri. Datele furnizate în raportul Gecodia arată că, în medie, rezidenții corsicani au reprezentat aproape 15 000 de spitalizări (MCO) pe an pe continentul francez, dintre care două treimi în departamentul Bouches-du-Rhône (Marsilia); rezidenții corsicani au petrecut aproape 34 000 de zile pe an pentru tratamente SSR pe continentul francez, dintre care jumătate în departamentul Bouches-du-Rhône și au beneficiat de aproape 1 700 de tratamente PSY pe an, aproape jumătate dintre acestea în departamentul Bouches-du-Rhône.

(145) Pe această bază, raportul Gecodia concluzionează că există o cerere specifică din partea pasagerilor în scop medical pentru transportul maritim între Corsica și Franța continentală, ținând seama în special de condițiile de rambursare a costurilor de transport și de localizarea centrelor adecvate pentru tratament care nu sunt disponibile în Corsica.

(146) Raportul Gecodia a analizat, de asemenea, nevoile pasagerilor în scop medical în ceea ce privește destinația în Franța continentală.

(147) În acest context, autoritățile franceze au solicitat CPAM-urilor să le furnizeze date privind numărul de cereri de aprobare prealabilă pe care le-au acceptat pentru acoperirea costurilor de transport de către sistemul de asigurări de sănătate. Conform datelor obținute de la CPAM 2A (peste 15 000 de autorizații acordate) ([91]), peste 80 % au vizat una sau mai multe călătorii la Marsilia, comparativ cu mai puțin de 14 % la Nisa, 1,1 % la Paris și mai puțin de 0,3 % la Toulon ([92]).

([91]) Contrar celor afirmate de Comisie în considerentul 79 din decizia de inițiere a procedurii, CPAM 2A a informat autoritățile franceze cu privire la 15 237 de cereri de aprobare prealabilă pe care le-a validat între 17 septembrie 2020 și 31 decembrie 2021 (și nu 8 000).

([92]) Raportul Gecodia se referă, de asemenea, la datele obținute de la CPAM 2B colectate de la […] (*) [(*): informații confidențiale], care arată că peste 75 % din călătoriile medicale cu avionul au fost efectuate la Marsilia, comparativ cu mai puțin de 25 % la Nisa.

(148) Prin urmare, raportul Gecodia a concluzionat că este probabil ca cererea din partea pasagerilor în scop medical să fie doar pentru porturile continentale din apropierea destinației lor finale de pe continent (centre de îngrijire prescrise). Marea majoritate a pasagerilor în scop medical călătoresc la Marsilia.

3.4.2.1.2. Identificarea cererii cantitative de transport maritim a pasagerilor

3.4.2.1.2.1. Identificarea cererii cantitative în rândul pasagerilor rezidenți din Corsica și al celor nerezidenți

(149) Pentru a cuantifica cererea pasagerilor (rezidenți corsicani și nerezidenți), autoritățile franceze s-au bazat atât pe date istorice, cât și pe previziuni pentru perioada 2023-2030.

(150) Autoritățile franceze au analizat cererea istorică în rândul pasagerilor rezidenți în Corsica și al pasagerilor nerezidenți pe baza datelor disponibile în perioada 2016-2021. În ceea ce privește cererea preconizată pentru perioada 2023-2030, autoritățile franceze au elaborat previziuni pe baza cererii observate în 2019 (2020 și 2021 fiind ani afectați de criza provocată de pandemia de COVID-19). Ele au estimat variația cererii de transport maritim din partea pasagerilor rezidenți și nerezidenți pe baza ratei medii anuale de creștere a cererii de transport pe termen lung (2015-2030) publicate de Ministerul Tranziției Ecologice în iulie 2016 ([93]) și actualizate în octombrie 2021 ([94]).

(151) Cererea preconizată de transport maritim în 2030 este prezentată în tabelul 14.

Tabelul 14

Cererea pasagerilor în funcție de rută în 2030

	2030 Pasageri nerezidenți (Marsilia, Toulon și Nisa)	2030 Pasageri rezidenți (zona Marsilia și 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**

Sursă: Raportul Gecodia, tabelele 43-44.

3.4.2.1.2.2. Identificarea cererii cantitative din partea pasagerilor în scop medical

(152) În ceea ce privește pasagerii în scop medical, autoritățile franceze nu dispuneau de date directe privind numărul de pacienți și de însoțitori transportați, destinația acestora sau modul de transport utilizat. În această privință, raportul Gecodia arată că agenția regională de sănătate din Corsica și CPAM-urile au fost întrebate cu privire la aceste date. Agenția regională de sănătate din Corsica a declarat că nu dispune de aceste informații. CPAM-urile au clarificat faptul că sistemul lor de informații nu furnizează date fiabile și complete.

([93]) A se vedea studiul Ministerului Tranziției Ecologice din iulie 2016 privind cererea de transport pe termen lung preconizată, disponibil la adresa: https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/publications/Th%C3%A9ma%20-%20Projections%20de%20la%20demande%20de%20transport%20sur%20le%20long%20terme.pdf (accesat la 18 octombrie 2024). Studiul arată că rezultatele globale ale variațiilor calculate în ceea ce privește cererea de transport și traficul sunt menite să stea la baza previziunilor privind traficul local, care urmează să fie elaborate de departamentele descentralizate ale ministerului sau de administratorii de infrastructură, în scopul analizării viitorului în regiuni și al evaluării politicilor publice și a proiectelor de infrastructură de transport. Studiul prezintă previziuni pentru 2030 și 2050.

([94]) A se vedea studiul din octombrie 2021 de actualizare a studiului din 2016, luând în considerare în special impactul adoptării unei noi legislații de mediu. Actualizarea este disponibilă la adresa: https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/publications/document_travail_52_projection_transport_snbc2_oct2021.pdf (accesat la 18 octombrie 2024).

(153) Prin urmare, autoritățile franceze au reconstituit o estimare a acestor călătorii utilizând date indirecte.

(154) Autoritățile franceze s-au bazat mai întâi pe datele ATIH (considerentul 144) privind numărul de tratamente medicale sau de ședere (pentru tratamente care nu sunt disponibile în Corsica) înregistrate pentru rezidenții corsicani pe continentul francez (și, mai precis, în regiunea Provence-Alpes-Côte-d'Azur, unde se află orașele Marsilia, Toulon și Nisa). Autoritățile franceze au estimat numărul de pasageri în scop medical și de însoțitori pe baza numărului de tratamente medicale sau de ședere înregistrate pentru activități SSR, MCO și PSY pentru rezidenții corsicani în întreaga regiune Provence-Alpes-Côte-d'Azur ([95]). În total, ele au ajuns la o estimare de 65 000 de pasageri în scop medical pe an în medie pentru toate tratamentele medicale legate de SSR, MCO și PSY. Numai departamentul Bouches-du-Rhône (Marsilia) reprezintă aproximativ 53 000 de pasageri pe an în medie în perioada 2015-2019.

(155) Această estimare include și însoțitorii. Autoritățile franceze au estimat că un însoțitor era prezent în mod sistematic pentru pasagerii în scop medical cu vârsta sub 19 ani și peste 75 de ani, iar unul din doi era însoțit de persoane din celelalte grupe de vârstă. Prin urmare, autoritățile au stabilit că o călătorie medicală (dus-întors) efectuată de un pacient corsican creează o nevoie *de facto* pentru transportul a 1,4 pasageri (dus-întors), luând în considerare nevoia de însoțitori. Potrivit Franței, această ipoteză era în concordanță cu datele empirice colectate de la CPAM 2A, întrucât din cele 15 237 de cereri de aprobare prealabilă acceptate de CPAM 2A, 41,5 % (6 318) au implicat un însoțitor, iar dintre cele 6 318 cereri, 7,5 % au implicat și un al doilea însoțitor.

(156) Autoritățile franceze au estimat apoi numărul de călătorii pe mare în două moduri.

(157) Prima abordare a constat în obținerea numărului de pasageri în scop medical prin scăderea numărului de pasageri în scop medical care au călătorit cu avionul din numărul total estimat de pasageri în scop medical. Datele privind pasagerii în scop medical care au călătorit cu avionul între Corsica și departamentul Bouches-du-Rhône (Marsilia), disponibile autorităților franceze pentru perioada 2016-2019 ([96]), arată că transportul aerian a reprezentat în medie aproximativ 38 000 de pasageri pe an (aproximativ 70 % din totalul estimat de 53 000 de pasageri în scop medical, considerentul 154). Pe baza acestor calcule, autoritățile franceze au concluzionat că transportul maritim ar putea reprezenta până la 30 % din călătoriile pasagerilor în scop medical către departamentul Bouches-du-Rhône.

(158) A doua abordare a constat în analizarea celor 15 237 de cereri de aprobare prealabilă trimise CPAM 2A de către rezidenții corsicani între 2020 și 2021 pentru rambursarea costurilor de transport legate de deplasările medicale. Analiza acestor cereri de aprobare prealabilă, care trebuie să includă prescripția medicală indicând modul de transport prescris de medic în funcție de starea pacientului (considerentele 136-148), a arătat că aproximativ 4 % dintre acestea se refereau la transportul maritim.

(159) Pe baza acestor două abordări, proporția pasagerilor în scop medical care călătoresc cu vaporul din numărul total de pasageri în scop medical care călătoresc către Marsilia variază între 4 % și 30 %. Pentru a reconcilia cele două abordări și pentru a se asigura că amploarea cererii din partea acestor pasageri a fost evaluată în mod prudent, autoritățile franceze au estimat, în cele din urmă, că 10 % dintre pasagerii în scop medical călătoresc cu vaporul (aproximativ 5 400 de pasageri în scop medical pe an dintr-un total de 53 000 de pasageri în scop medical pe an estimat de autoritățile franceze pentru departamentul Bouches-du-Rhône în 2019).

([95]) În ceea ce privește activitatea MCO, cererea de călătorii a pacienților corsicani (dus-întors, cu excepția însoțitorului) a fost evaluată în raport cu numărul de șederi înregistrate (1 ședere = 1 pasager dus-întors = 2 călătorii). În ceea ce privește activitățile SSR, exprimate în zile de spitalizare, autoritățile franceze au estimat numărul de călătorii în raport cu numărul de șederi înregistrate (1 ședere = 1 pasager dus-întors = 2 călătorii), ținând seama de faptul că, indiferent de locul de îngrijire, o ședere corespunde unei spitalizări medii de 45 de zile. În cele din urmă, în ceea ce privește activitățile PSY, numărul de pasageri a fost calculat pe baza numărului de tratamente înregistrate (1 tratament = 1 pasager dus-întors = 2 călătorii).

([96]) Datele colectate de autoritățile franceze sunt preluate din contractele de transport încheiate […] [cu] CPAM-urile.

(160) În sfârșit, autoritățile franceze au alocat numărul de pasageri în scop medical diferitelor porturi corsicane pe baza defalcării activității MCO pe regiuni (a cărei hartă este disponibilă pe site-ul ATIH).

(161) Pentru a estima cererea anuală din partea pasagerilor în scop medical care trebuie satisfăcută pentru perioada 2023-2030, autoritățile franceze au considerat că, pentru a ține seama, pe de o parte, de creșterea preconizată a populației și de îmbătrânirea acesteia și, pe de altă parte, de dezvoltarea serviciilor de asistență medicală în Corsica, cererea preconizată pentru perioada 2023-2030 ar rămâne stabilă, pe baza călătoriilor pasagerilor în scop medical estimate pentru 2019. Tabelul 15 prezintă estimarea călătoriilor medicale cu vaporul între porturile corsicane și portul Marsilia.

Tabelul 15

Estimarea călătoriilor medicale cu vaporul ale pacienților care locuiesc în Corsica și ale însoțitorilor acestora (pasageri anuali) între Corsica și Marsilia

	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**

Sursă: Observațiile autorităților franceze prezentate la 27 iulie 2023.

3.4.2.2. Determinarea capacității pieței de a satisface cererea utilizatorilor

(162) După ce au estimat cererea calitativă și cantitativă din partea diferitelor categorii de utilizatori ai transportului maritim de pasageri între Corsica și Franța continentală, autoritățile franceze au încercat să determine măsura în care oferta de pe piață ar putea satisface această cerere.

3.4.2.2.1. Consultarea operatorilor

3.4.2.2.1.1. Întrebări adresate

(163) Consultarea operatorilor a cuprins mai întâi un chestionar care conține patru întrebări generale privind transportul de pasageri:

— o primă întrebare a solicitat transportatorilor maritimi să prezinte observații cu privire la caracteristicile cererii utilizatorilor identificate și prezentate în documentul de sprijin pentru consultarea utilizatorilor (considerentul 95);

— o a doua întrebare a solicitat operatorilor să descrie flota pe care este probabil să o utilizeze pentru servicii maritime între Corsica și Franța continentală;

— o a treia întrebare a fost dacă, în cadrul sistemului OSP 2019, operatorii intenționează să introducă un serviciu pe una sau mai multe rute începând cu 2023. Această întrebare propunea și o listă de rute care să cuprindă toate legăturile maritime între Marsilia și porturile corsicane, între Toulon și porturile corsicane și între Nisa și porturile corsicane. Pentru fiecare rută, operatorii trebuiau să indice dacă vor exploata sau nu ruta în cadrul sistemului OSP 2019. Chestionarul a permis, de asemenea, operatorilor să prezinte observații cu privire la exploatarea rutei în cauză.

(164) În cazul în care răspunsul la a treia întrebare era „da" pentru una sau mai multe rute, chestionarul propunea apoi o listă de întrebări mai specifice privind serviciul pe care operatorul urma să îl introducă. Operatorii au trebuit să furnizeze aceste informații pentru fiecare rută pentru care declaraseră că sunt în măsură să propună un serviciu comercial în cadrul sistemului OSP 2019.

(165) De exemplu, în cazul în care un operator a declarat că este în măsură să furnizeze un serviciu comercial pe ruta Marsilia-Ajaccio, acesta trebuia să răspundă la următoarele întrebări:

— a furnizat deja un serviciu de transport maritim pentru perioada 2015-2022 pe ruta în cauză ([97])?

— în ce moment al anului va furniza operatorul serviciul ([98])?

— ce tip de nave va utiliza operatorul pentru a-și furniza serviciul comercial ([99])?

3.4.2.2.1.2. Rezumatul răspunsurilor primite

(166) Trei operatori au răspuns la consultarea operatorilor: Corsica Linea, La Méridionale și Corsica Ferries.

(167) Corsica Linea și La Méridionale au declarat că nu vor oferi niciun serviciu comercial între Corsica și Franța continentală în cadrul sistemului OSP 2019.

(168) Corsica Ferries a prezentat serviciul comercial pe care îl va implementa în absența unui contract de servicii publice pentru transportul de pasageri. În susținerea răspunsurilor sale la chestionar, Corsica Ferries a prezentat mai multe fișiere Excel care detaliază, printre altele, capacitățile navelor sale și serviciul comercial pe care îl va furniza.

(169) Ca răspuns la întrebarea 1 din consultarea operatorilor, Corsica Ferries a subliniat că răspunsurile sale la chestionar, precum și fișierul Excel de date referitoare la serviciul său de transport au fost elaborate în lipsa oricărei indicații în documentele furnizate de CdC cu privire la nevoile și cerințele de continuitate teritorială. Având în vedere aceste incertitudini, Corsica Ferries nu a modelat, în fișierul Excel privind capacitatea navelor sale, nicio creștere sau scădere a capacității oferite în perioada 2023-2028: prin urmare, capacitatea raportată a fost identică pe parcursul perioadei analizate.

(170) Ca răspuns la întrebarea 4, Corsica Ferries a declarat că, în lipsa unui contract de servicii publice, de la 1 ianuarie 2023, va opera servicii de transport de pasageri între toate porturile continentale (Marsilia, Nisa, Toulon) și toate porturile corsicane, cu excepția portului Propriano. Mai precis, compania va oferi servicii comerciale pe timp de zi și de noapte (mărfuri și pasageri), cuprinzând:

— o călătorie zilnică dus-întors între Franța continentală (de cel puțin cinci ori pe săptămână din Toulon și de două ori pe săptămână din Marsilia) și ambele porturi Ajaccio și Bastia;

— două călătorii dus-întors lunare din Marsilia și cel puțin trei călătorii dus-întors săptămânale din Toulon către fiecare dintre porturile Porto-Vecchio și L'Île-Rousse;

— niciun serviciu comercial către Propriano deoarece, potrivit Corsica Ferries, acest port este substituibil portului Ajaccio, pe care intenționa deja să îl deservească cel puțin o dată pe zi din Marsilia și Toulon;

— servicii suplimentare de transport maritim între portul Nisa și Corsica din iulie până în septembrie.

(171) Corsica Ferries a informat autoritățile franceze că deține o flotă de 13 nave, care nu sunt alocate unei anumite rute. Compania a declarat, de asemenea, că 15 % din traversările sale, pe toate rutele, vor avea loc în timpul zilei (plecarea între orele 6 și 16.00, iar sosirea între orele 14.00 și miezul nopții în ambele direcții).

([97]) În cazul în care răspunsul era „nu", operatorul trebuia să indice motivul absenței unui serviciu.

([98]) Operatorul trebuia, de asemenea, să precizeze: (i) în absența unui serviciu pe tot parcursul anului, care va fi perioada specifică a anului avută în vedere; (ii) dacă serviciul propus este un serviciu direct; (iii) frecvența traversărilor; (iv) orele de plecare și de sosire avute în vedere și (v) numărul total de traversări directe avute în vedere în fiecare an.

([99]) Operatorul a trebuit să precizeze (i) modul în care nava utilizată pare să răspundă nevoilor de continuitate teritorială; (ii) numărul de nave avute în vedere; (iii) capacitatea navelor; (iv) caracteristicile acestora; (v) măsurile de mediu puse în aplicare și (vi) serviciile oferite la bordul navelor.

(172) În ceea ce privește capacitatea navelor sale pentru serviciile de transport de pasageri, Corsica Ferries a furnizat autorităților franceze informațiile prezentate în tabelul 16.

Tabelul 16

Serviciul potențial al Corsica Ferries în cadrul sistemului OSP 2019 (pasageri anuali) în absența CSP-urilor

	2023-2028 Pasageri nerezidenți (Marsilia, Toulon și Nisa)	2023-2028 Pasageri rezidenți (zona Marsilia și 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**

Sursă: Răspunsul Corsica Ferries la testarea pe piață privind serviciile maritime între Corsica și Franța continentală (22 februarie 2022).

(173) Corsica Ferries a precizat de asemenea că oferta sa (din portul Marsilia) va fi valabilă numai în absența unui contract de servicii publice între Corsica și continent.

3.4.2.2.2. Analiza disfuncționalității pieței

(174) După analizarea capacității pe care Corsica Ferries urma să o utilizeze, autoritățile franceze au concluzionat că, în absența CSP-urilor, piața ar putea satisface cererea preconizată pentru perioada 2023-2028 din partea pasagerilor rezidenți (cu excepția pasagerilor în scop medical) și a nerezidenților pentru servicii maritime între porturile Ajaccio, Bastia, L'Île-Rousse și Porto-Vecchio și porturile continentale franceze.

(175) Cu toate acestea, autoritățile franceze remarcă faptul că Corsica Ferries nu va deservi portul Propriano. Prin urmare, ele concluzionează că există o disfuncționalitate totală a pieței în ceea ce privește transportul maritim între portul Propriano și porturile continentale franceze, atât pentru pasagerii rezidenți, cât și pentru cei nerezidenți.

(176) În plus, în ceea ce privește cererea din partea pasagerilor în scop medical, autoritățile franceze consideră că Corsica Ferries nu va deservi portul Marsilia decât de două ori pe săptămână din porturile Ajaccio și Bastia și de trei ori pe lună din porturile Porto-Vecchio și L'Île-Rousse. În plus, astfel cum se indică în considerentul 170, Corsica Ferries nu va deservi portul Propriano. Prin urmare, autoritățile consideră că serviciul oferit de Corsica Ferries nu era suficient de regulat până la portul Marsilia, care este portul preferat al pasagerilor în scop medical.

3.4.2.3. Concluzie privind existența unei nevoi de serviciu public în ceea ce privește transportul maritim de pasageri

(177) Având în vedere disfuncționalitatea pieței între portul Propriano și porturile continentale franceze în ceea ce privește transportul maritim al pasagerilor rezidenți și nerezidenți, autoritățile franceze au concluzionat că există o nevoie de serviciu public care să acopere întreaga cerere cantitativă estimată între 2023 și 2030 din/către portul Propriano, astfel cum se indică în tabelul 14.

(178) Având în vedere disfuncționalitatea pieței între fiecare dintre porturile corsicane și portul Marsilia în ceea ce privește transportul maritim de pasageri în scop medical din cauza insuficienței serviciilor de transport care vor fi furnizate de Corsica Ferries, autoritățile franceze au concluzionat că există o nevoie de serviciu public care să acopere întreaga cerere din partea pasagerilor în scop medical care călătoresc la Marsilia în perioada 2023-2030, astfel cum se indică în tabelul 15.

3.4.3. *Caracterizarea unei nevoi de serviciu public pentru transportul maritim de mărfuri*

(179) Prezenta subsecțiune descrie concluziile autorităților franceze în ceea ce privește (i) existența unei cereri din partea utilizatorilor transportului maritim de mărfuri între Corsica și continent și (ii) descrierea incapacității pieței de a satisface această cerere.

3.4.3.1. Identificarea cererii utilizatorilor

(180) Următoarele subsecțiuni descriu analizele efectuate de autoritățile franceze cu privire atât la cererea calitativă a utilizatorilor transportului maritim de mărfuri între Corsica și continent, cât și la cererea cantitativă a acestor utilizatori.

3.4.3.1.1. Identificarea cererii calitative

(181) Prezenta subsecțiune prezintă mai întâi rezultatele consultării utilizatorilor; în al doilea rând, rezultatele consultării porturilor; în sfârșit, concluziile raportului Gecodia care completează rezultatele consultărilor publice.

3.4.3.1.1.1. Rezultatele consultării utilizatorilor

3.4.3.1.1.1.1. Întrebări adresate

(182) În documentul de sprijin pentru consultarea utilizatorilor (considerentul 95), autoritățile franceze au făcut o distincție preliminară între transportul de mărfuri remorcate și transportul de mărfuri neremorcate ([100]).

(183) Consultarea utilizatorilor a inclus un chestionar adresat tuturor utilizatorilor transportului maritim de mărfuri. Chestionarul conținea o listă de aproximativ 20 de întrebări, cu răspunsurile propuse (în unele cazuri, utilizatorii au putut bifa mai multe răspunsuri) și un timp estimat de finalizare de cinci minute.

(184) Primele trei întrebări au vizat informații generale despre profilurile utilizatorilor. La prima întrebare, utilizatorii au fost invitați să furnizeze informații despre ruta (rutele) maritimă (maritime) către Corsica pe care au utilizat-o (le-au utilizat) între portul Marsilia și cele cinci porturi corsicane ([101]). La a doua întrebare se solicitau informații privind sectorul de activitate al utilizatorilor și codul poștal al sediului acestora. La a treia întrebare utilizatorii au fost invitați să își exprime opinia cu privire la distincția dintre transportul de mărfuri remorcate și transportul de mărfuri neremorcate și să furnizeze informații cu privire la volumul de mărfuri remorcate și/sau neremorcate transportate pe ruta în cauză în anul 2019.

(185) La întrebările 4-13 utilizatorilor li s-au solicitat informații despre gradul lor de satisfacție în ceea ce privește serviciile de transport maritim oferite pe ruta (rutele) în cauză. Mai precis, aceștia au fost întrebați:

— dacă serviciul oferit pe ruta în cauză răspundea nevoilor utilizatorilor (răspuns: da sau nu);

— dacă utilizatorii au întâmpinat dificultăți în ceea ce privește capacitatea disponibilă ([102]);

— să precizeze tipul de mărfuri pentru care utilizatorii au întâmpinat astfel de dificultăți și dacă și-au transferat mărfurile pe alte rute ca urmare a dificultăților respective ([103]);

— dacă utilizatorii au fost mulțumiți de orele de plecare și de sosire cu Corsica (satisfăcătoare sau nesatisfăcătoare; dacă au fost nesatisfăcătoare, au dorit utilizatorii o oră de plecare sau de sosire mai devreme sau mai târziu?) și frecvența serviciilor de transport maritim oferite pe rutele maritime utilizate;

— dacă tariful maxim de transport de marfă în cadrul sistemului OSP 2019 ar trebui modificat.

([100]) Documentul de sprijin pentru consultarea utilizatorilor explică faptul că mărfurile neremorcate necesită un proces important de handling în port (echipamente portuare, forță de muncă), spre deosebire de mărfurile remorcate.

([101]) În cazul în care au utilizat mai multe rute, utilizatorii au trebuit să completeze un chestionar pentru fiecare dintre ele.

([102]) Răspunsurile propuse au fost: sistematic; în mod regulat; ocazional; niciodată.

([103]) Răspunsurile propuse au fost: aceeași rută; alte rute prin Marsilia; alte rute prin Toulon; alte rute prin Nisa; altele (se specifică).

(186) La întrebările 14-20 utilizatorii au fost invitați să își prezinte evaluarea cu privire la alegerea portului continental pentru serviciu. În special, aceste întrebări au solicitat utilizatorilor să precizeze:

— dacă, la momentul rezervării uneia dintre rutele din Marsilia, utilizatorii au avut în vedere și traversările disponibile din celelalte porturi continentale ([104]);

— principalul motiv pentru alegerea portului Marsilia în comparație cu celelalte porturi continentale ([105]);

— dacă, în cazul unei creșteri ipotetice cu 5-10 % a tarifului de transport maritim în portul Marsilia, utilizatorul a fost dispus să utilizeze serviciile de transport maritim dintr-un alt port continental (Toulon, Nisa sau ambele) pentru a călători către sau dinspre Corsica;

— dacă utilizatorul utilizase deja rute din Toulon sau Nisa către Corsica începând din 2019 (da sau nu) și, în caz afirmativ, se precizează motivul principal pentru alegerea unui alt port continental (Toulon sau Nisa) decât portul Marsilia ([106]).

(187) În sfârșit, la întrebarea 21 utilizatorii au fost invitați să furnizeze informații cu privire la caracterul adecvat al unui serviciu de transport care utilizează nave destinate exclusiv transportului de mărfuri (Ro-Ro) în comparație cu serviciul actual (Ro-Pax).

3.4.3.1.1.1.2. Rezumatul răspunsurilor primite

(188) Autoritățile franceze au primit doar cinci răspunsuri la chestionar până la sfârșitul perioadei de consultare. Având în vedere acest număr redus, Gecodia a contactat în mod direct mai multe societăți de logistică și transport care utilizează servicii de transport maritim de mărfuri între Corsica și continent, pentru a parcurge chestionarul direct cu acestea prin telefon.

(189) Autoritățile franceze afirmă că Gecodia a contactat 21 de societăți de transport reprezentând aproximativ 90 % din traficul total de mărfuri neremorcate și 70 % din traficul de mărfuri remorcate care se deplasează între Corsica și continent. Operatorii de transport intervievați utilizau în principal rute dinspre Marsilia, în timp ce peste jumătate dintre aceștia utilizau și rute dinspre Toulon. Operatorii de transport au răspuns pentru fiecare dintre rutele pe care le utilizau între Corsica (fiecare dintre porturile corsicane) și continent (fiecare dintre porturile continentale) și pentru fiecare tip de marfă (marfă remorcată și neremorcată).

(190) În ceea ce privește mărfurile neremorcate ([107]), răspunsurile la chestionar pot fi rezumate după cum urmează:

— puțin peste jumătate dintre respondenți consideră că actualul serviciu de transport maritim oferit nu răspunde în general nevoilor lor. Aceste rezultatele variază în funcție de rută: în timp ce aproape toți utilizatorii serviciilor de transport dintre continent și Propriano și L'Île-Rousse sunt mulțumiți de oferta actuală, utilizatorii serviciilor de transport spre/dinspre Ajaccio și Bastia sunt aproape toți nemulțumiți ([108]);

— majoritatea utilizatorilor se confruntă cu dificultăți în ceea ce privește capacitatea disponibilă, în special pe rutele dintre continent și Bastia (100 % întâmpină dificultăți în mod regulat sau sistematic), Ajaccio și Porto-Vecchio (peste 50 % întâmpină dificultăți în mod regulat sau sistematic);

— respondenții apreciază în mare măsură orele de plecare și de sosire în Corsica și frecvențele călătoriilor dus-întors existente la momentul consultării utilizatorilor;

([104]) Răspunsurile propuse au fost: nu am de ales (rezervare impusă); sistematic; numai pentru anumite fluxuri (se specifică fluxul pentru care nu se face nicio comparație); niciodată.

([105]) Răspunsurile propuse au fost: cel mai mic tarif; infrastructura portuară; orar; o mai bună calitate a serviciilor; proximitatea portului față de destinația mea; tipul călătoriei; altele (se specifică).

([106]) Răspunsurile propuse au fost: cel mai mic tarif; un orar mai adecvat; destinația mea era mai apropiată de portul ales; servicii la Marsilia rezervate integral; altele (se specifică).

([107]) Pentru a recapitula, mărfurile neremorcate sunt transportate exclusiv între porturile corsicane și portul Marsilia.

([108]) Situația este mai eterogenă în cazul Porto-Vecchio, 64 % dintre respondenți considerând serviciul nesatisfăcător.

— niciunul dintre respondenți nu compară traversările disponibile în portul Marsilia cu traversările disponibile în alte porturi. Proximitatea de portul Marsilia este aproape singurul motiv pentru alegerea acestui port. Chiar și în cazul unei creșteri ipotetice a prețurilor transportului maritim din Marsilia, niciunul dintre respondenți nu s-ar orienta către celelalte porturi continentale;

— aproape toți respondenții ar prefera un serviciu cu nave destinate exclusiv transportului de mărfuri (Ro-Ro), mai degrabă decât un serviciu de transport de pasageri și de mărfuri.

(191) În ceea ce privește mărfurile remorcate, răspunsurile la chestionar pot fi rezumate după cum urmează:

— puțin peste jumătate dintre răspunsuri afirmă că actualul serviciu de transport maritim oferit din/către Marsilia răspunde, în general, nevoilor, în timp ce serviciul din Toulon este considerat nesatisfăcător (77 % din răspunsuri). Aceste rezultatele variază în funcție de rută: aproape toți utilizatorii se plâng de ruta spre/dinspre Bastia (în cazul respondenților care utilizează Marsilia și Toulon). Jumătate dintre aceștia sunt, de asemenea, nemulțumiți de serviciul spre/dinspre Ajaccio și Porto-Vecchio (în cazul respondenților care utilizează Marsilia și Toulon), în timp ce își exprimă satisfacția generală cu privire la rutele spre/dinspre Propriano și L'Île-Rousse;

— majoritatea utilizatorilor se confruntă cu dificultăți în ceea ce privește capacitatea disponibilă, în special pe rutele către Bastia (100 % întâmpină dificultăți în mod regulat sau sistematic, atât în Marsilia, cât și în Toulon) și către Ajaccio și Porto-Vecchio (50 % întâmpină dificultăți în mod regulat sau sistematic din Marsilia și 100 % din Toulon);

— respondenții apreciază în mare măsură orele de plecare și de sosire, precum și frecvența călătoriilor dus-întors existente la momentul consultării utilizatorilor atât în Toulon, cât și în Marsilia;

— aproape niciunul dintre respondenți nu compară traversările disponibile în portul Marsilia cu traversările disponibile în celelalte porturi. Proximitatea de portul Marsilia este aproape singurul motiv pentru alegerea acestui port. Chiar și în cazul unei creșteri a prețurilor transportului maritim din Marsilia, niciunul dintre respondenți nu s-ar orienta către alte porturi continentale;

— mai puțin de 40 % dintre respondenți au utilizat alte porturi continentale decât Marsilia în 2019. Rezultatele variază în funcție de rută: 80 % și (respectiv) 50 % dintre respondenții care călătoresc spre/dinspre Bastia și Ajaccio au utilizat Toulon, în comparație cu aproape niciunul care călătorește spre/dinspre alte porturi corsicane. Singurul motiv pentru utilizarea portului Toulon este absența locurilor disponibile în portul Marsilia. Chiar și în cazul unei creșteri a prețurilor transportului maritim din Marsilia, niciunul dintre respondenți nu s-ar orienta către celelalte porturi continentale;

— majoritatea respondenților ar prefera un serviciu cu nave destinate exclusiv transportului de mărfuri (Ro-Ro), mai degrabă decât un serviciu bazat pe Ro-Pax.

3.4.3.1.1.2. Consultarea porturilor

3.4.3.1.1.2.1. Întrebări adresate

(192) Chestionarul care însoțește consultarea porturilor a cuprins trei părți referitoare la traficul de mărfuri.

(193) În prima parte a chestionarului, autoritățile portuare au fost invitate să prezinte observații cu privire la caracteristicile cererii utilizatorilor, identificate și prezentate în documentul de sprijin pentru consultarea utilizatorilor (considerentul 95). Mai precis, în prima parte, autorităților portuare li s-a solicitat:

— să prezinte observații cu privire la distincția dintre mărfurile remorcate și cele neremorcate;

— să indice dimensiunea zonei deservite a portului lor, pe baza cunoștințelor lor de piață;

— să indice dacă consideră că infrastructura lor portuară nu este substituibilă cu alte porturi pentru întregul trafic de mărfuri remorcate și neremorcate dintre Corsica și continent sau pentru o parte a acestuia;

— să prezinte observații cu privire la nivelul de concurență, atât în prezent, cât și pe o perioadă de șapte ani, între porturi pentru transportul de mărfuri.

(194) În a doua parte a chestionarului, autorităților portuare li s-a solicitat să furnizeze o descriere completă a infrastructurii portuare pe care este probabil să o utilizeze pentru serviciile de transport maritim între Corsica și Franța continentală.

(195) În a treia parte (întrebările 5.1-5.8 pentru transportul de mărfuri neremorcate și întrebările 6.1-6.8 pentru transportul de mărfuri remorcate), autoritățile portuare au fost întrebate, în esență, despre capacitatea infrastructurii lor de a gestiona traficul de mărfuri. Mai precis, autorităților li s-a solicitat să indice:

— dacă infrastructura lor include zone de handling pentru mărfuri neremorcate și remorcate (răspuns: da sau nu) ([109]);

— tipul de nave pe care le-ar putea găzdui ([110]);

— dacă infrastructura lor portuară gestionează în prezent transportul de mărfuri remorcate și/sau neremorcate ([111]);

— dacă infrastructura lor ar putea prelua călătorii dus-întors zilnice ([112]) și săptămânale ([113]) pentru traficul de mărfuri (răspuns: da sau nu);

— dacă autoritățile portuare sunt în măsură să garanteze o serie de călătorii dus-întors zilnice și săptămânale pentru serviciile de transport de mărfuri către Corsica (răspuns: da sau nu) ([114]).

3.4.3.1.1.2.2. Rezumatul răspunsurilor primite

(196) Astfel cum se menționează în considerentul 120, autoritățile franceze au colectat contribuții de la autoritățile portuare din Toulon, Marsilia și Nisa.

(197) În ceea ce privește prima parte a chestionarului, cele trei porturi consideră adecvată abordarea autorităților franceze de a face distincția între mărfurile remorcate și cele neremorcate. În ceea ce privește zona lor deservită pentru transportul de mărfuri, porturile Nisa și Toulon consideră că zona lor deservită este doar locală și limitată la hinterlandul imediat, în timp ce portul Marsilia consideră că atrage transportul de mărfuri din toată Franța, în special transportul de mărfuri care traversează valea Ronului.

(198) În ceea ce privește condițiile de concurență, portul Nisa consideră că infrastructura sa, situată în centrul orașului, și structura industrială și comercială slabă din jurul Nisei nu îi permit și nu îi vor permite, pe o perioadă de șapte ani, să satisfacă cererea de transport de mărfuri între Corsica și continent. Portul Toulon precizează de asemenea că portul Marsilia este liderul incontestabil al pieței transportului de mărfuri și că nu poate decât să se poziționeze în completarea Marsiliei. Portul Toulon subliniază că nivelul concurenței dintre Marsilia și Toulon este „sănătos, în pofida capacității reduse a portului Toulon, care nu îi permite să concureze cu adevărat pe această piață”. Portul Marsilia consideră că amplasarea sa geografică, în centrul nodurilor de autostradă și de cale ferată și în apropierea principalelor noduri logistice și de transport, precum și accesul foarte ușor la infrastructura sa de pe trei autostrăzi îi conferă un avantaj major pentru transportul de mărfuri.

([109]) Chestionarul a solicitat porturilor să precizeze dimensiunea zonelor de handling, disponibilitatea acestora pentru traficul către Corsica și capacitatea lor de a prelua mărfuri periculoase din clasele 1 și 2.

([110]) Autoritățile portuare au trebuit să precizeze și (i) numărul de cheiuri disponibile; (ii) capacitatea maximă în metri liniari a navelor care pot fi găzduite; (iii) măsurile de mediu puse în aplicare.

([111]) Autoritățile portuare au trebuit să precizeze și (i) capacitatea zilnică de găzduire a semiremorcilor/camioanelor; (ii) orele de primire pentru semiremorci/camioane; (iii) timpul mediu de staționare pentru semiremorci/camioane; (iv) numărul de semiremorci/camioane care pot fi procesate pe oră pentru îmbarcare sau debarcare.

([112]) Autoritățile portuare au trebuit să precizeze și (i) numărul de escale posibile pe zi; (ii) durata minimă și maximă a escalelor; (iii) regulamentul de alocare a danelor.

([113]) Autoritățile portuare au trebuit să precizeze și (i) numărul de escale posibile pe săptămână; (ii) durata minimă și maximă a escalelor respective și (iii) regulamentul de alocare a danelor.

([114]) Întrebările au solicitat autorităților portuare să precizeze numărul de escale garantate.

(199) În ceea ce privește a treia parte a chestionarului:

— *Autoritatea portuară din Marsilia* declară că dispune de 13 dane capabile să recepționeze traficul de mărfuri remorcate și neremorcate către Corsica. Cinci dintre acestea sunt deja pe deplin dedicate traficului către Corsica în temeiul CSP-urilor 2021-2022 și alte opt pot fi alocate în plus. Portul Marsilia deține zone de handling cu o suprafață de 120 000 m², care pot fi dedicate în întregime traficului de mărfuri remorcate și neremorcate către Corsica. Se pot pune la dispoziție aproape 30 000 m² de spațiu suplimentar, în funcție de condițiile meteorologice sau pentru a gestiona mărfuri periculoase. În cele din urmă, un proiect de extindere a terminalului implică crearea de zone de handling suplimentare cu o suprafață de peste 60 000 m², pe care portul le poate utiliza pentru serviciile maritime către Corsica. În plus, portul Marsilia afirmă în contribuția sa că accesul la nave este ușor pentru camioane ([115]). Portul Marsilia are, de asemenea, capacitatea de a îmbarca/debarca, în medie, 35 de remorci pe oră și de a manipula aproape 240 de remorci pe zi. În sfârșit, portul Marsilia afirmă că este în măsură să furnizeze un serviciu de reparații navale pentru Ro-Pax pentru a asigura intervenții tehnice imediate.

— *Autoritatea portuară din Toulon* afirmă că infrastructura sa portuară poate gestiona traficul de mărfuri remorcate și neremorcate. Autoritatea subliniază că Toulon-Port de Commerce dispune de zone de handling (3 400 m²) și de trei dane pentru navele de tip Ro-Pax, care pot asigura două călătorii dus-întors pe zi ([116]). Autoritatea portuară afirmă că poate să gestioneze îmbarcarea sau debarcarea a 80 de remorci pe zi (dar numai aproximativ zece în perioada de vară) la acest terminal. Cu toate acestea, autoritatea portuară avertizează că, având în vedere nivelul actual de ocupare al acestor zone dedicate de către Corsica Ferries (80 %), nu poate garanta că acestea pot fi alocate zilnic traficului regulat cu Corsica ([117]). Toulon-Port de Commerce poate prelua mărfuri remorcate, cu excepția mărfurilor periculoase. Toulon-Brégaillon dispune, la rândul său, de zone de handling cu o suprafață de 30 000 m² pe care le poate utiliza pentru traficul de mărfuri neremorcate, inclusiv de mărfuri periculoase. Cu toate acestea, terminalul dispune de o singură dană, numai pentru navele Ro-Ro. El poate manipula 120 de remorci pe zi. CCI Var afirmă că Toulon-Brégaillon se pretează cel mai bine traficului exclusiv de mărfuri, neputând prelua traficul de pasageri deoarece terminalul se află într-o zonă în care se manipulează explozivi.

— *Autoritatea portuară din Nisa* afirmă că infrastructura sa portuară nu poate prelua traficul de mărfuri neremorcate. Cu toate acestea, mărfurile remorcate pot fi manipulate. Această infrastructură are o zonă de handling de 25 900 m², dar portul precizează că traficul de pasageri are prioritate față de orice altă activitate. Sunt disponibile patru dane. Autoritatea portuară susține că poate garanta până la patru călătorii dus-întors zilnice pentru serviciile de transport de mărfuri remorcate către Corsica.

(200) Astfel cum se indică în considerentul 124, CCI Corsica a furnizat, de asemenea, o contribuție sub formă de text liber în cadrul consultării utilizatorilor. CCI Corsica a furnizat mai multe informații privind transportul de mărfuri în porturile corsicane.

(201) În general, CCI Corsica subliniază problemele legate de capacitate cu care se confruntă toate porturile corsicane, cu excepția portului Propriano. Această situație necesită în mod regulat derogări din partea prefecturii în perioada de vară, pentru a permite vehiculelor grele de marfă să circule în zilele cu trafic rutier intens (zile „roșii”). Mai precis, CCI Corsica observă că:

— *portul Bastia* a înregistrat o creștere foarte accentuată a traficului de mărfuri începând din 2010, care nu a fost încetinită de pandemia de COVID-19. Cu toate acestea, capacitatea portului Bastia a ajuns la un punct de saturație, cu zone de handling supraaglomerate, operațiuni de handling tot mai dificile într-un interval de timp limitat și într-un spațiu restrâns, precum și congestionarea traficului rutier, ceea ce face imposibilă livrarea regulată și la timp a mărfurilor de către operatorii de transport. Deși portul Bastia are opt dane,

([115]) Autoritatea portuară din Marsilia precizează că transferul unui camion de la intrarea în port la terminalul maritim durează mai puțin de cinci minute. În plus, portul afirmă că procedurile portuare de tranzit și de înregistrare sunt complet digitalizate, asigurând astfel desfășurarea fluentă a traficului.

([116]) Autoritatea portuară din Toulon afirmă că una dintre cele trei dane, cheiul Fournel, este rezervată cu prioritate navelor de croazieră între orele 8.30 și 18.30.

([117]) CCI Var afirmă în răspunsul său că: „Având în vedere că Corsica Ferries deservește deja peste 1,3 milioane de pasageri pentru Corsica prin serviciul său non-CSP și peste 400 000 de pasageri pentru alte destinații insulare europene (Sardinia, Menorca, Mallorca) prin celelalte servicii ale sale numai la terminalul [Toulon-Port de Commerce] și, întrucât reprezentanții aleși locali au solicitat limitarea acestor cifre la volumele gestionate între 2019 și 2021 (și anume maximum 2 milioane de pasageri), pare foarte dificil de imaginat că la această activitate existentă și bine stabilită se vor adăuga alte activități în conformitate cu obligațiile prevăzute în CSP (și în special posibilitatea de a manipula mărfuri pe tot parcursul anului).”

acesta nu poate găzdui simultan opt nave, în special din cauza caracteristicilor tehnice ale danelor sale (lungime limitată și pescaj). Prin urmare, în contribuția sa, CCI Corsica solicită menținerea călătoriilor dus-întors zilnice între Bastia și Marsilia și adăugarea de călătorii dus-întors suplimentare pentru a dispersa traficul și pentru a evita congestionarea/rămânerea mărfurilor pe chei;

— *porturile Ajaccio* și *Porto-Vecchio* se confruntă, de asemenea, cu creșteri bruște ale traficului de mărfuri, mărfurile rămânând din ce în ce mai mult pe chei din cauza lipsei de spațiu la bordul navelor. CCI Corsica solicită menținerea călătoriilor dus-întors zilnice și săptămânale pentru ambele porturi, cu adăugarea de călătorii dus-întors suplimentare pentru a dispersa traficul și pentru a evita congestionarea/rămânerea mărfurilor pe chei;

— potrivit CCI Corsica, *portul L'Île-Rousse* suferă de un dezechilibru în raport cu celelalte porturi corsicane, în sensul că una din trei călătorii dus-întors săptămânale este dedicată transportului de mărfuri periculoase, ceea ce reprezintă o problemă în ceea ce privește vitalitatea economică a zonei deservite a portului (Balagne), a doua cea mai populară destinație turistică după Porto-Vecchio. În plus, portul L'Île-Rousse dispune de două dane care nu pot fi ocupate simultan, având în vedere lățimea singurului dig utilizat pentru ambele dane și lungimea cheiurilor. Potrivit CCI Corsica, numărul de călătorii dus-întors săptămânale ar trebui să fie majorat la trei, plus o călătorie dus-întors specifică pentru transportul de mărfuri periculoase;

— nu există o congestionare semnificativă în *portul Propriano*.

3.4.3.1.1.3. Concluziile raportului Gecodia privind cererea calitativă a utilizatorilor transportului de mărfuri

(202) Pe lângă consultările publice, autoritățile franceze au solicitat, de asemenea, Gecodia să efectueze analize suplimentare la cererea utilizatorilor transportului de mărfuri pentru serviciile maritime către Corsica.

(203) Astfel cum se menționează în considerentul 95, autoritățile franceze au subliniat în documentul de sprijin pentru consultarea utilizatorilor că trebuie să se facă o distincție între transportul de mărfuri remorcate și transportul de mărfuri neremorcate, în special din cauza constrângerilor de handling diferite pe care le implică un astfel de trafic.

(204) Studiul realizat de Gecodia confirmă această distincție între transportul de mărfuri remorcate și de mărfuri neremorcate. Gecodia a efectuat, de asemenea, o analiză a domeniului de aplicare geografic al cererii utilizatorilor de transport maritim de mărfuri remorcate și neremorcate, pentru a stabili dacă a existat o cerere din partea utilizatorilor pentru unul sau mai multe porturi continentale pentru a-și transporta mărfurile între Corsica și continent. În special, la efectuarea acestei analize au fost luați în considerare următorii parametri:

— capacitatea porturilor de a accepta traficul;

— observațiile colectate în cursul consultărilor publice;

— costul suplimentar al trecerii printr-un port sau altul, în funcție de punctul de plecare al mărfurilor de pe continent spre Corsica sau de punctul de destinație al mărfurilor din Corsica spre continent și

— observarea unui șoc permanent și semnificativ al creșterii prețurilor (numai pentru transportul de mărfuri remorcate).

3.4.3.1.1.3.1. Cerere separată din partea utilizatorilor în funcție de tipul de transport de mărfuri (transport de mărfuri remorcate și transport de mărfuri neremorcate)

(205) Raportul Gecodia consideră că există o diferență substanțială între transportul de mărfuri remorcate și transportul de mărfuri neremorcate. În primul rând, transportul de mărfuri neremorcate înseamnă că semiremorca trebuie să fie detașată de camion pentru a fi încărcată pe navă, ceea ce necesită echipamente specializate și intervenția docherilor. În al doilea rând, portul trebuie să dispună de o capacitate suficientă (zone de handling) pentru a depozita semiremorcile înainte de încărcare. În cele din urmă, încărcarea semiremorcilor nu poate avea loc în același timp cu îmbarcarea pasagerilor și a camioanelor, ceea ce înseamnă că nava are o escală lungă. Cu toate acestea, o escală lungă limitează utilizarea unui chei, astfel încât portul trebuie să aibă mai multe cheiuri pentru a deservi simultan mai multe destinații. Raportul Gecodia se bazează pe rezultatele consultărilor cu utilizatorii și porturile pentru a sprijini caracterul adecvat al acestei distincții.

(206) În plus, raportul Gecodia subliniază că, din punctul de vedere al operatorilor de transport, transportul de mărfuri remorcate și transportul de mărfuri neremorcate prezintă caracteristici diferite. În cazul în care transportul de mărfuri remorcat necesită o flotă mare de tractoare cu semiremorcă pentru a asigura transportul zilnic al mai multor remorci ([118]), transportul de mărfuri neremorcat permite optimizarea flotei de tractoare în raport cu numărul de semiremorci, permițând operatorului de transport să efectueze mai multe călătorii dus-întors cu un singur tractor între port și baza sa logistică într-o singură zi. Raportul Gecodia arată că, în cursul consultării utilizatorilor, operatorii de transport au declarat, în general, că au efectuat între patru și șase călătorii dus-întors într-o zi cu un tractor pentru transportul de mărfuri neremorcat.

(207) Raportul Gecodia concluzionează astfel că, pentru un operator de transport, trecerea de la transportul de mărfuri neremorcat la transportul de mărfuri remorcat implică costuri semnificative în ceea ce privește personalul și achiziționarea de tractoare suplimentare cu semiremorcă. Prin urmare, transportul de mărfuri remorcat și transportul de mărfuri neremorcat implică două tipuri diferite de cerere.

(208) Cu toate acestea, raportul Gecodia subliniază că există unele puncte comune între transportul de mărfuri remorcat și cel neremorcat. În special, raportul Gecodia precizează că livrările (mărfuri remorcate sau neremorcate) trebuie să fie efectuate dimineața, înainte de o oră impusă de clientul operatorului de transport, sub rezerva unei penalități dacă livrarea este efectuată cu întârziere sau trebuie să fie reprogramată. Prin urmare, raportul Gecodia subliniază importanța preluării în port cât mai curând posibil (între orele 6.00 și 7.00) pentru a putea livra la timp destinatarilor, indiferent de expeditor (supermarketuri, construcții, curieri sau încărcătoare). În cazul transportului de mărfuri neremorcat, preluarea în port foarte devreme este necesară și pentru semiremorcile neîncărcate (care se întorc pe continent), ca urmare a timpului necesar pentru a returna semiremorcile debarcate la bazele logistice (comercianți cu amănuntul sau operatori de transport), pentru a le încărca și apoi pentru a le returna în port. În plus, în ambele cazuri, trebuie asigurate servicii maritime regulate pentru a garanta furnizarea de mărfuri către Corsica și returnarea semiremorcilor/camioanelor pe continent.

3.4.3.1.1.3.2. Cererea de transport maritim de mărfuri neremorcate exclusiv în portul Marsilia

(209) Raportul Gecodia consideră că utilizatorii transportului de mărfuri neremorcat utilizează exclusiv portul Marsilia și că, prin urmare, acest port nu este substituibil cu celelalte porturi continentale Toulon și Nisa.

(210) *În primul rând*, raportul Gecodia afirmă că numai porturile Marsilia ([119]) și Toulon-Brégaillon dispun de infrastructura necesară pentru a prelua acest tip de trafic, ceea ce nu este cazul porturilor Toulon-Port de Commerce și Nisa. Toulon-Brégaillon are, de asemenea, o capacitate limitată la o singură dană, ceea ce nu i-ar permite să asigure mai mult de o traversare zilnică spre Corsica, având în vedere constrângerile legate de durata escalei și de ora de plecare pentru transportul de mărfuri neremorcat ([120]). Prin urmare, substituibilitatea acestui tip de trafic între porturile Marsilia și Toulon-Brégaillon ar putea exista cel mult pe o singură rută.

(211) *În al doilea rând*, potrivit raportului Gecodia, consultarea utilizatorilor confirmă în mare măsură că, pentru transportul de mărfuri neremorcat, operatorii de transport nu iau niciodată sau iau foarte rar în considerare o alternativă la portul Marsilia atunci când realizează planificarea călătoriilor lor. Niciunul dintre respondenți nu a indicat că o creștere a prețurilor cu 5-10 % în portul Marsilia i-ar determina să se orienteze către porturile Toulon, deoarece trecerea prin Toulon nu le-ar permite să își optimizeze operațiunile zilnice.

([118]) Pentru a recapitula, transportul de mărfuri remorcat implică transportul întregului camion (tractor + semiremorcă) cu conducătorul auto, în timp ce transportul de mărfuri neremorcat implică doar transportul semiremorcii.

([119]) Potrivit raportului Gecodia, portul Marsilia afirmă în contribuția sa că are o suprafață disponibilă de aproape 210 000 de metri pătrați, cu 13 dane care pot fi dedicate traficului dintre Corsica și continent și toate echipate cu instalații moderne și digitalizate pentru a asigura desfășurarea fluentă a traficului.

([120]) Raportul Gecodia arată că rata medie de încărcare a remorcilor pe nave în portul Toulon-Brégaillon era cuprinsă între 15 și 20 de remorci pe oră, cu mult sub cea din Marsilia (35 de remorci), iar capacitatea disponibilă pe zi este estimată la 120 de remorci. Prin comparație, numărul median de remorci încărcate în portul Marsilia având ca destinație porturile corsicane era de 237 în 2021, și anume de două ori mai mare decât acest număr.

(212) În ceea ce privește autoritățile portuare, CCI Nisa Côte d'Azur a afirmat că zona deservită a portului este doar locală și că „portul Nisa, cu infrastructura sa situată în oraș și structura sa industrială și comercială slabă, este dezavantajat și nu va fi niciodată în măsură să satisfacă cererea de transport de mărfuri către Corsica, întrucât Toulon și Marsilia sunt mai bine adaptate la nevoi". În plus, raportul Gecodia subliniază declarația portului Toulon în timpul consultării porturilor, potrivit căreia portul Toulon nu poate decât să se poziționeze în completarea Marsiliei, având în vedere zona sa deservită limitată din hinterlandul Toulon și nivelurile limitate de capacitate ale terminalelor sale maritime.

(213) *În al treilea rând*, raportul Gecodia arată că, pentru a asigura livrările către magazine, marile unități de distribuție se bazează în principal pe depozite regionale sau naționale. În ceea ce privește Corsica, peste 90 % din livrările către magazinele universale din Corsica sunt efectuate prin intermediul acestor baze logistice, astfel încât majoritatea mărfurilor importate în Corsica provin din centrele logistice din regiunea PACA ([121]). Raportul Gecodia explică faptul că depozitele și platformele logistice sunt concentrate în principal în nord-vest și în jurul Marsiliei, precum și pe culoarul Ronului. În acest sens, autoritățile franceze fac referire la studiul comun realizat în octombrie 2021 de agenția de urbanism din zona metropolitană Marsilia și de agenția de urbanism din regiunea Aix-Durance, care prezintă localizarea geografică a acestor depozite și platforme ([122]). Acest studiu arată concentrarea foarte mare a fluxurilor logistice către Marsilia. Prin urmare, raportul Gecodia consideră că alegerea portului Marsilia este justificată în mare măsură de apropierea portului de locurile de încărcare și de prezența infrastructurii adecvate.

(214) Potrivit raportului Gecodia, proximitatea majorității bazelor logistice și a depozitelor față de portul Marsilia are două implicații. În primul rând, pe baza simulatorului de costuri publicat de comitetul național rutier, utilizarea portului Toulon-Brégaillon pentru toți operatorii de transport cu sediul în jurul Marsiliei sau pe culoarul Ronului ar conduce la un cost suplimentar mediu de 11 EUR/ML per cursă cu semiremorcă în comparație cu portul Marsilia ([123]). În al doilea rând, pe lângă acest cost suplimentar de transport rutier, s-ar înregistra o creștere a costului de producție pentru operatorii de transport. Această creștere este cauzată de faptul că, având în vedere distanța mai mare care trebuie parcursă, operatorii de transport ar fi obligați să reducă la jumătate numărul de călătorii dus-întors pe tractor pe care le-ar putea efectua într-o zi între baza lor logistică și portul de plecare/sosire, ceea ce ar însemna că ar trebui să achiziționeze tractoare suplimentare pentru a menține același volum de activitate.

(215) Raportul Gecodia concluzionează că, din punctul de vedere al utilizatorilor transportului maritim de mărfuri neremorcate, portul Marsilia nu este substituibil cu porturile Toulon sau Nisa pentru serviciile maritime către Corsica.

3.4.3.1.1.3.3. Cerere specifică de transport maritim de mărfuri remorcate în portul Marsilia

(216) Raportul Gecodia consideră că, din punctul de vedere al utilizatorilor transportului maritim de mărfuri remorcate, portul Marsilia este substituibil numai cu terminalul Toulon-Port de Commerce (excluzând substituibilitatea cu Nisa și cu celelalte terminale Toulon) și doar parțial, în măsura în care unii utilizatori ai transportului maritim de mărfuri remorcate nu consideră acest terminal ca fiind o alternativă la portul Marsilia.

([121]) Potrivit raportului Gecodia, acest aspect este confirmat și de avizul autorității franceze de concurență (avizul nr. 20-A-11, punctele 337-345), potrivit căruia „portul Marsilia se află în apropierea principalelor centre logistice din sudul Franței, ceea ce îl face mai atractiv pentru transportul maritim de mărfuri către Corsica, în special în comparație cu Toulon, care este mai îndepărtat de aceste centre".

([122]) Studiu privind legăturile dintre zona metropolitană Aix-Marseille-Provence și zonele învecinate, octombrie 2021, pp. 32-35, disponibil, printre altele, la adresa: https://www.agam.org/relations-de-voisinage-metropole (accesat la 18 octombrie 2024).

([123]) Pentru a recapitula, Toulon se află la aproximativ 70 km de Marsilia.

(217) *În primul rând*, raportul Gecodia arată că transportul de mărfuri remorcate nu necesită nicio infrastructură portuară specifică, întrucât semiremorca este încărcată de conducătorul auto direct pe navă ca un singur vehicul. Prin urmare, fiecare dintre cele trei porturi continentale poate prelua transportul de mărfuri remorcate fără constrângeri speciale ([124]). Cu toate acestea, potrivit raportului Gecodia, în cursul consultării porturilor, portul Toulon a declarat că va întâmpina dificultăți în a prelua un trafic mai mare de mărfuri remorcate pe tot parcursul anului, întrucât capacitatea portului este deja ocupată în proporție de 80 % de traficul existent al Corsica Ferries, în timp ce portul Nisa a declarat că dorește să acorde prioritate traficului de pasageri.

(218) *În al doilea rând*, raportul Gecodia arată că niciunul dintre respondenții la consultarea utilizatorilor nu a indicat că o creștere a prețurilor cu 5-10 % la Marsilia ar conduce la redirecționarea transportului lor de mărfuri remorcate către Toulon (și cu atât mai puțin către Nisa). Astfel, din această consultare reiese că operatorii de transport nu iau în considerare o rută alternativă atunci când realizează planificarea călătoriilor lor. Alegerea portului Marsilia este justificată în mare măsură de proximitatea acestuia față de locurile de încărcare ale operatorilor de transport și de infrastructura portuară disponibilă.

(219) *În al treilea rând*, la fel ca în cazul transportului de mărfuri neremorcate, raportul Gecodia explică faptul că, având în vedere proximitatea majorității bazelor logistice ale operatorilor de transport față de portul Marsilia (considerentul 213), transferul anumitor utilizatori, ale căror baze logistice sunt apropiate de Marsilia, către portul Toulon ar conduce la distanțe mai lungi și la costuri de transport suplimentare (4,5 EUR/ML). Aceste costuri suplimentare ar putea majora costurile de producție pentru un operator de transport cu până la 17 % ([125]). Raportul Gecodia arată că aceste constatări sunt în concordanță cu declarațiile făcute de porturile Nisa și Toulon în cadrul consultării porturilor, potrivit cărora aceste două porturi atrag doar trafic local, limitat la hinterlandul lor imediat. Autoritățile franceze subliniază, de asemenea, că tariful maritim plătit de operatorii de transport este transferat integral clienților lor și că, în consecință, variația tarifului de transport maritim de la un port continental la altul nu are niciun efect asupra costului de producție pentru transportatori.

(220) *În sfârșit*, raportul Gecodia prezintă o analiză cantitativă care arată că o creștere a tarifului lunar pe metru linear de marfă remorcată în Marsilia nu a condus la un transfer al traficului de mărfuri remorcate către porturile din Toulon. Mai precis, raportul Gecodia a investigat două episoade recente de șocuri persistente ale creșterii prețurilor pe rutele din Marsilia ([126]), în timp ce tariful lunar pe metru liniar a rămas, în linii mari, stabil în Toulon ([127]). Raportul Gecodia arată că, în perioada iulie 2018-mai 2019, șocul creșterii prețurilor nu a condus la o reacție din partea operatorilor de transport, întrucât cota de piață a portului Toulon a rămas stabilă în această perioadă.

(221) Raportul Gecodia concluzionează astfel că porturile Toulon și Marsilia sunt doar parțial substituibile în ceea ce privește transportul maritim de mărfuri remorcate între Corsica și Franța continentală.

([124]) Cu toate acestea, există o excepție pentru transportul materialelor periculoase din clasa 1 (explozivi) și al materialelor periculoase din clasa 2 (gaze comprimate, lichefiate sau dizolvate), care sunt interzise la terminalul Toulon-Port de Commerce și în portul Nisa.

([125]) Costul de producție de referință pentru transportul rutier (transport regional, date naționale din decembrie 2021 bazate pe o călătorie de 360 km, care reprezintă distanța zilnică medie parcursă în transportul regional, luând în considerare călătoriile până la locul de încărcare și călătoriile de întoarcere la baza operatorului de transport). Aceste costuri suplimentare iau în considerare costurile pe kilometru cu taxele de trecere, tariful orar și tariful zilnic (costurile de proprietate asupra vehiculului, impozitul/zi, asigurarea/zi etc.). Potrivit autorităților franceze, costul logistic suplimentar mediu este invers proporțional cu distanța rutieră totală a călătoriei. Astfel, cu cât punctul de plecare este mai apropiat de Marsilia, cu atât costurile logistice suplimentare totale sunt mai mari.

([126]) Cele două episoade corespund următoarelor perioade:
— între octombrie 2017 și octombrie 2018, o creștere anuală medie de 6 % a tarifului lunar pe metru liniar de marfă remorcată;
— între octombrie 2019 și octombrie 2020, o reducere anuală medie de 16 % a tarifului lunar pe metru liniar de marfă remorcată.

([127]) Pe baza informațiilor privind tarifele percepute de Corsica Ferries colectate pentru raportul Gecodia de pe site-ul Corsica Ferries în 2020.

3.4.3.1.2. Identificarea cererii cantitative de transport maritim de mărfuri

3.4.3.1.2.1. Cererea cantitativă de transport maritim de mărfuri neremorcate

(222) Raportul Gecodia a estimat cererea anuală viitoare de transport maritim de mărfuri remorcate și neremorcate în perioada 2023-2030 pentru fiecare dintre rutele dintre portul Marsilia și porturile corsicane.

(223) Cererea istorică de transport de mărfuri neremorcate a fost stabilită pe baza datelor colectate de la companiile de transport maritim. Pentru a evalua cererea preconizată pentru perioada 2023-2030, creșterea anuală observată între 2010 și 2019 (2,3 % pe an) a fost aplicată traficului în 2019. Cererea preconizată a fost stabilită după cum urmează:

Tabelul 17

Cererea de transport de mărfuri neremorcate pe rută maritimă (în ML) din Marsilia, observată pentru perioada 2018-2020 și estimată pentru perioada 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

Sursă: Observațiile autorităților franceze prezentate la 5 aprilie 2023 (raportul Gecodia, tabelul 56).

3.4.3.1.2.2. Cerere cantitativă de transport maritim de mărfuri remorcate

(224) Cererea cantitativă de transport maritim de mărfuri remorcate a fost estimată pe baza acelorași parametri ca și cererea cantitativă de transport maritim de mărfuri neremorcate (considerentele 222 și 223).

(225) Astfel cum s-a explicat în secțiunea 3.4.2.1.1.3.3, raportul Gecodia a concluzionat că portul Marsilia și portul Nisa nu sunt substituibile în ceea ce privește transportul maritim de mărfuri remorcate și că porturile Marsilia și Toulon sunt doar parțial substituibile în această privință.

(226) Autoritățile franceze au considerat, pe baza raportului Gecodia, că ponderea cererii din partea utilizatorilor transportului de mărfuri remorcate care consideră că portul Marsilia nu este substituibil cu portul Toulon reprezintă 80 % din cererea istorică de mărfuri remorcate între Marsilia și Corsica în 2019, în timp ce restul de 20 % consideră Toulon o alternativă la portul Marsilia.

(227) Autoritățile franceze au explicat că această estimare de 80 % provine din declarațiile sindicatului operatorilor de transport din Corsica și ale Corsica Linea, făcute în cadrul unei consultări a pieței care datează din 2020. Mai precis, sindicatul (care reprezintă [20-50] % din volumul ML de mărfuri remorcate transportate între Corsica și continent) și Corsica Linea au indicat că 84 %/85 % din mărfurile remorcate proveneau din departamentul Bouches-du-Rhône sau erau destinate acestui departament (al cărui principal port de origine este Marsilia).

(228) După ce au stabilit cererea specifică estimată de transport de mărfuri remorcate în portul Marsilia, autoritățile franceze au cuantificat această cerere pentru anii următori. Cererea cantitativă de transport de mărfuri remorcate din partea grupului de utilizatori care nu iau în considerare nicio alternativă la portul Marsilia (și anume 80 % din cererea estimată pentru perioada 2023-2030 între Marsilia și Corsica) este prezentată în tabelul 18.

Tabelul 18

Cererea de transport de mărfuri remorcate pe rută maritimă (în ML) din Marsilia, observată pentru perioada 2018-2020 și estimată pentru perioada 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

Sursă: Observațiile autorităților franceze prezentate la 5 aprilie 2023 (raportul Gecodia, tabelul 57 pentru perioada 2018-2020 și tabelul 60 pentru anii 2023, 2025 și 2030).

(229) În plus, întrucât transportul de mărfuri remorcate necesită și transportul conducătorilor auto (care constituie o categorie de pasageri), autoritățile franceze au identificat și cererea de transport de conducători auto. Autoritățile franceze au considerat că cererea din partea conducătorilor auto era proporțională cu volumul de mărfuri remorcate transportate și că această proporție era constantă în timp.

(230) Pentru a estima, pentru fiecare rută maritimă, raportul dintre conducătorii auto și ML de mărfuri remorcate, autoritățile franceze s-au bazat pe valoarea medie observată pentru perioada 2018-2021. Acest raport a fost aplicat cererii estimate de transport de mărfuri remorcate pentru 2030. În consecință, potrivit autorităților franceze, cererea de transport al conducătorilor auto este următoarea:

Tabelul 19

Traficul maritim de conducători auto (numărul de conducători auto) din Marsilia observat pentru perioada 2018-2021 și estimat pentru perioada 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

Sursă: Observațiile autorităților franceze prezentate la 27 iulie 2023.

3.4.3.2. Determinarea capacității pieței de a satisface cererea utilizatorilor

(231) După ce au estimat cererea calitativă și cantitativă din partea diferitelor categorii de utilizatori ai transportului maritim de mărfuri între Corsica și Franța continentală, autoritățile franceze au urmărit să determine măsura în care oferta de pe piață ar putea satisface această cerere.

3.4.3.2.1. Rezultatele consultării operatorilor

3.4.3.2.1.1. Întrebări adresate

(232) Operatorii de transport maritim au trebuit să răspundă la aceleași întrebări prezentate în considerentele 163-165 în ceea ce privește serviciul de transport de mărfuri pe care l-ar implementa în absența unui contract de servicii publice. În special, operatorilor de transport maritim li s-a solicitat să completeze un fișier Excel în care să furnizeze informații separate cu privire la volumele de mărfuri remorcate și neremorcate pe care le vor transporta.

3.4.3.2.1.2. Rezumatul răspunsurilor primite

(233) Trei operatori au răspuns la consultarea operatorilor: Corsica Linea, La Méridionale și Corsica Ferries.

(234) Corsica Linea și La Méridionale au declarat că, în lipsa unui contract de servicii publice, nu vor oferi niciun serviciu comercial între Corsica și Franța continentală.

(235) Corsica Ferries a prezentat oferta comercială pe care o va face în absența unui contract de servicii publice pentru transportul de mărfuri. În susținerea răspunsurilor sale la chestionar, Corsica Ferries a prezentat mai multe fișiere Excel care detaliază, printre altele, capacitatea navelor sale și oferta comercială pe care o va pune în aplicare.

(236) Ca răspuns la întrebarea 2 din consultarea operatorilor, în care operatorilor li s-a solicitat să își exprime punctul de vedere cu privire la caracterul adecvat al distincției dintre transportul de mărfuri remorcate și transportul de mărfuri neremorcate, Corsica Ferries a subliniat caracterul artificial și ineficace al distincției sistematice efectuate de OTC între transportul de mărfuri remorcate și transportul de mărfuri neremorcate, care depindea mai degrabă de dimensiunea, organizarea și alegerea fiecărui operator de transport, decât de serviciul furnizat de companiile de transport maritim. Corsica Ferries a subliniat, de asemenea, că, potrivit autorităților franceze, transportul de mărfuri remorcate presupune prezența unui conducător auto la bordul navei, existând o distincție între mărfurile remorcate însoțite (cu conducător auto) și mărfurile remorcate neînsoțite (fără conducător auto).

(237) Corsica Ferries a afirmat în răspunsul său că serviciul pe care îl va oferi în absența unui contract de servicii publice nu va face distincție între capacitățile de transport oferite în funcție de tipul de marfă avut în vedere. Fișierul de date Excel pe care l-a prezentat a indicat astfel capacitățile cumulate de transport de mărfuri ale societății, și anume incluzând atât transportul de mărfuri neremorcate, cât și transportul de mărfuri remorcate, fără a face distincție între cele două.

(238) Corsica Ferries a formulat, de asemenea, aceleași critici menționate în considerentul 169.

(239) Ca răspuns la întrebarea 4, Corsica Ferries a declarat că, în absența unui contract de servicii publice, de la 1 ianuarie 2023, va opera servicii de transport de mărfuri între toate porturile continentale (Marsilia, Ajaccio, Toulon) și toate porturile corsicane, cu excepția portului Propriano. Mai precis, compania va oferi servicii comerciale pe timp de zi și de noapte (mărfuri și pasageri), cuprinzând:

— o călătorie zilnică dus-întors între Franța continentală (de cel puțin cinci ori pe săptămână din Toulon și de două ori pe săptămână din Marsilia) și fiecare dintre porturile Ajaccio și Bastia;

— două călătorii dus-întors lunare din Marsilia și cel puțin trei călătorii dus-întors pe săptămână din Toulon către fiecare dintre porturile Porto-Vecchio și L'Île-Rousse;

— niciun serviciu comercial către Propriano având în vedere, potrivit Corsica Ferries, substituibilitatea acestui port cu portul Ajaccio, pe care a propus să îl deservească cel puțin o dată pe zi din Marsilia și Toulon;

— servicii suplimentare de transport maritim între portul Nisa și Corsica din iulie până în septembrie.

(240) Corsica Ferries a informat autoritățile franceze că deține o flotă de 13 nave, care nu sunt alocate unei anumite rute. Compania a declarat, de asemenea, că 15 % din traversările sale, pe toate rutele, vor avea loc în timpul zilei (plecarea între orele 6 și 16.00, iar sosirea între orele 14.00 și miezul nopții în ambele direcții).

(241) În ceea ce privește capacitatea navelor sale pentru serviciile de transport de mărfuri, Corsica Ferries a furnizat autorităților franceze informațiile prezentate în tabelul 20.

Tabelul 20

Transportul maritim de mărfuri al Corsica Ferries pe rută maritimă (în ML) din Marsilia și Toulon, observat pentru perioada 2016-2019 și estimat pentru perioada 2023-2028 în absența CSP-urilor

Marsilia	**Media anuală (2016-2019, ML)**	**Media anuală (2023-2028, ML)**	**Creștere (%)**
Ajaccio	-	232 566	NU SE APLICĂ
Bastia	-	270 297	NU SE APLICĂ
Porto-Vecchio	-	47 371	NU SE APLICĂ
Propriano	-	-	NU SE APLICĂ
L'Île-Rousse	-	51 123	NU SE APLICĂ
Total Marsilia	-	**601 357**	**NU SE APLICĂ**
Toulon	**Media anuală (2016-2019, ML)**	**Media anuală (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	-	-	NU SE APLICĂ
L'Île-Rousse	3 999	310 533	7 665 %
Total Toulon	**397 112**	**2 675 288**	**574 %**
Total Marsilia și Toulon	**397 112**	**3 276 644**	**825 %**

Sursă: Răspunsul Corsica Ferries la testarea pe piață privind serviciile maritime între Corsica și Franța continentală (22 februarie 2022).

(242) Corsica Ferries a precizat de asemenea că oferta propusă va fi valabilă numai în absența unui contract de servicii publice între Corsica și continent.

3.4.3.2.2. Analiza disfuncționalității pieței

(243) După analizarea capacității (retrospective și prospective) desfășurate de Corsica Ferries, raportul final a concluzionat că, în absența CSP-urilor, oferta de pe piață nu va satisface întreaga cerere de transport de mărfuri neremorcate și remorcate din partea utilizatorilor.

(244) *În ceea ce privește transportul de mărfuri neremorcate*, raportul Gecodia a considerat că oferta Corsica Ferries contrazice anumite concluzii formulate în raport, în măsura în care Corsica Ferries intenționa să transporte mărfuri neremorcate pe nave de pasageri și de marfă (Ro-Pax) din portul Toulon de cinci ori pe săptămână pe rutele Marsilia-Ajaccio și Marsilia-Bastia și de trei ori pe săptămână pentru porturile corsicane secundare. Cu toate acestea, numai (i) Toulon-Brégaillon (și nu Toulon-Port de Commerce) dispune de infrastructura necesară pentru a gestiona mărfurile neremorcate și (ii) Toulon-Brégaillon poate găzdui numai nave Ro-Ro și cel mult pe o singură rută (considerentul 210).

(245) În plus, raportul Gecodia a considerat că oferta propusă de Corsica Ferries este insuficientă pentru a satisface cererea utilizatorilor de transport maritim de mărfuri neremorcate din cauza numărului insuficient de frecvențe săptămânale oferite între Marsilia și Corsica. Potrivit raportului Gecodia, Corsica Ferries s-a limitat inițial să ofere două călătorii dus-întors săptămânale între portul Marsilia și porturile Ajaccio și Bastia, în timp ce utilizatorii aveau nevoie de călătorii dus-întors aproape zilnice pentru a-și transporta marfa neremorcată. În plus, raportul Gecodia a arătat că frecvențele propuse între portul Marsilia și porturile L'Île-Rousse și Porto-Vecchio erau limitate la trei călătorii dus-întors lunare, în timp ce utilizatorii aveau nevoie de transport maritim săptămânal. În sfârșit, în raportul Gecodia s-a constatat că Corsica Ferries nu a propus niciun serviciu comercial între portul Marsilia și portul Propriano, în pofida faptului că utilizatorii aveau nevoie de transport maritim săptămânal.

(246) *În ceea ce privește transportul de mărfuri remorcate*, raportul Gecodia a considerat, pentru aceleași motive prezentate în considerentele 244 și 245, că Corsica Ferries a propus frecvențe insuficiente între portul Marsilia și porturile corsicane pentru a satisface cererea de transport de mărfuri remorcate, fără a lua în considerare nicio alternativă la portul Marsilia (și anume 80 % din traficul total de mărfuri remorcate între Marsilia și Corsica). Autoritățile franceze au subliniat, de asemenea, că, având în vedere declarațiile CCI Var privind nivelul de saturație a infrastructurii sale și dificultatea terminalului Toulon-Port de Commerce de a-și spori traficul actual de mărfuri remorcate, oferta Corsica Ferries, care prevedea și o creștere a capacității sale dinspre Toulon, părea nerealistă.

3.4.3.3. Concluzie privind existența unei nevoi de serviciu public pentru transportul maritim de mărfuri

(247) Pe baza celor de mai sus, autoritățile franceze au concluzionat că există o nevoie de serviciu public pentru transportul maritim de mărfuri remorcate și neremorcate corespunzător cererii estimate în perioada 2023-2030 între Marsilia și fiecare dintre cele cinci porturi corsicane, astfel cum este prezentată în tabelul 21.

Tabelul 21

Nevoia de serviciu public pentru transportul maritim de mărfuri (în ML) din Marsilia, estimată pentru perioada 2023-2030

	Transport de mărfuri neremorcate (ML anual)		Transport de mărfuri remorcate – Zona Marsilia (nesubstituibilă) (ML anual)		Total transport de mărfuri (ML anual)	
	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**

Sursă: Observațiile autorităților franceze prezentate la 5 aprilie 2023.

3.5. **Necesitatea și proporționalitatea CSP-urilor**

(248) După ce au constatat existența mai multor nevoi de serviciu public în domeniul transportului maritim de mărfuri și de pasageri, autoritățile franceze au urmărit să stabilească instrumentul juridic necesar și obligațiile de serviciu public corespunzătoare pentru a răspunde acelor nevoi care au afectat cel mai puțin libertățile esențiale pentru buna funcționare a pieței interne (considerentul 92).

3.5.1. *Necesitatea și proporționalitatea contractului de servicii publice*

(249) Autoritățile franceze au examinat mai întâi posibilitatea de a consolida sistemul OSP 2019 (considerentul 62) pentru rutele sau utilizatorii pentru care a fost identificată nevoia unui serviciu public de transport maritim. Cu toate acestea, ele au considerat că o astfel de abordare prezintă mai multe limitări.

(250) *În primul rând,* autoritățile franceze au considerat că sistemul OSP 2019 nu compensează lipsa ofertei private pentru a satisface cererea identificată. Ele au considerat că, în absența unui contract de servicii publice, oferta propusă de Corsica Ferries în cadrul sistemului OSP 2019 din portul Marsilia este deja inadecvată pentru a răspunde tuturor nevoilor identificate de Franța (secțiunile 3.4.2.3 și 3.4.3.3) și că, prin urmare, consolidarea sistemului OSP 2019 nu ar avea niciun efect.

(251) *În al doilea rând,* autoritățile franceze au constatat că orele de plecare și de sosire ale navelor între Franța continentală și Corsica constituie caracteristici importante ale cererii de transport maritim de mărfuri și de pasageri (considerentele 112, 190, 191 și 208). Potrivit Franței, Regulamentul privind cabotajul nu a permis statelor membre să stabilească orele de sosire și de plecare ale navelor în cadrul unui sistem OSP. În conformitate cu articolul 4 alineatul (2) din regulament, în cazul în care impun obligații aferente serviciilor publice, statele membre se limitează la cerințe privind porturile care urmează să fie deservite, regularitatea, continuitatea, frecvența, capacitatea de a furniza serviciul, tarifele practicate și echipajul navei.

(252) *În cele din urmă,* autoritățile franceze au considerat că un astfel de sistem, dacă ar fi însoțit de o compensație, nu ar permite CdC să controleze costurile legate de serviciul public, deoarece nu ar fi în măsură să estimeze aceste costuri (care sunt compensate după prestarea serviciului) din cauza numărului incert de traversări care ar fi efectuate.

(253) Din toate aceste motive, autoritățile franceze au considerat că încheierea unor CSP-uri părea necesară pentru a stabili cerințele de servicii publice de transport maritim adecvate pentru a răspunde nevoilor de serviciu public identificate pentru fiecare rută maritimă dintre portul Marsilia și porturile corsicane.

3.5.2. *Necesitatea și proporționalitatea obligațiilor de serviciu public impuse în contextul CSP-urilor*

(254) Autoritățile franceze au considerat că nevoile de serviciu public identificate necesită încheierea unor CSP-uri care să prevadă următoarele obligații de serviciu public.

(255) *În primul rând,* autoritățile franceze au decis să atribuie un contract de servicii publice pentru fiecare rută maritimă care face obiectul unei nevoi de serviciu public identificate. Fiecare contract de servicii publice trebuia să includă obligația de a furniza servicii de transport maritim de mărfuri remorcate și neremorcate, precum și transport de pasageri (conducători auto și pasageri în scop medical) între portul Marsilia și fiecare dintre porturile corsicane, fără escale intermediare. În plus, contractul de servicii publice pentru ruta Marsilia-L'Île-Rousse trebuia să includă și obligația de a transporta mărfuri periculoase (L'Île-Rousse fiind singurul port corsican autorizat să primească astfel de mărfuri), în timp ce ruta Marsilia-Propriano trebuia să includă obligația de a transporta pasageri rezidenți și nerezidenți, precum și pasageri în scop medical și conducători auto. Autoritățile franceze au explicat că aceste obligații rezultă strict din disfuncționalitățile pieței identificate în timpul consultării operatorilor.

(256) *În al doilea rând,* autoritățile franceze au considerat că este necesar să se impună orare specifice în fiecare CSP, cu plecări seara spre/dinspre porturile corsicane și sosiri dimineața devreme în Corsica sau Marsilia. Aceste orare ar fi în deplină concordanță cu cererea utilizatorilor stabilită prin consultarea utilizatorilor (pasageri/mărfuri) și cu concluziile raportului Gecodia privind organizarea lanțului logistic dintre Corsica și Franța continentală (considerentul 208). Aceste obligații sunt prezentate pentru fiecare rută în tabelul 22.

Tabelul 22

Obligații privind orarele pentru traficul de mărfuri și de pasageri prevăzute în CSP-uri, în ambele direcții (Marsilia-Corsica și Corsica-Marsilia)

Marsilia	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Ora de plecare	Între orele 18.30 și 20.00				
Ora de sosire (ziua următoare)	Între orele 6.00 și 8.00	Între orele 6.00 și 8.00	Între orele 7.00 și 8.00	Între orele 7.00 și 8.00	Între orele 6.00 și 8.00

Sursă: Observațiile autorităților franceze prezentate la 28 iunie 2023.

(257) *În al treilea rând*, autoritățile franceze au considerat necesar să stabilească obligații privind frecvența, al căror scop este de a asigura regularitatea serviciilor în conformitate cu nevoile identificate (considerentele 112 și 208) și o flexibilitate suficientă în furnizarea serviciului public, având în vedere fluctuațiile semnificative ale cererii. Autoritățile franceze au considerat că CSP-urile ar trebui să includă trei obligații privind frecvența pentru fiecare rută maritimă în cauză:

— obligația de a asigura un număr minim de călătorii dus-întors săptămânale;

— obligația de a asigura un număr minim de călătorii dus-întors anuale;

— obligația, în anumite cazuri și pentru anumite rute maritime, de a asigura călătorii dus-întors suplimentare în limita stabilită de CSP-uri.

(258) Aceste obligații privind frecvența pentru fiecare CSP sunt prevăzute în tabelul 23. Aceste frecvențe sunt, în special, mai ridicate pentru rutele maritime Bastia și Ajaccio, întrucât aceste două porturi reprezintă o proporție semnificativă a traficului de pasageri și de mărfuri către Corsica (considerentele 54, 55 și 59).

Tabelul 23

Obligațiile privind frecvența pentru traficul de mărfuri și de pasageri prevăzute în CSP-uri

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Numărul minim de călătorii dus-întors săptămânale în extrasezon ([1]) (trafic de bază)	6	6	2-3	2-3	3
Numărul minim de călătorii dus-întors săptămânale în sezonul de vârf ([2]) (trafic de bază)	7	7	3	3	3
Numărul minim de călătorii dus-întors anuale (trafic de bază)	365	365	156	156	156
Numărul de călătorii dus-întors anuale suplimentare	10	30	-	-	10

([1]) Definit ca fiind din noiembrie până în martie.
([2]) Definit ca fiind din aprilie până în octombrie.
Sursă: Observațiile autorităților franceze prezentate la 28 iunie 2023.

(259) Modul în care funcționează aceste obligații privind frecvența poate fi ilustrat prin următorul exemplu. Astfel cum se arată în tabelul 23, concesionarul trebuie să efectueze șase călătorii dus-întors pe săptămână pe ruta Marsilia-Ajaccio în extrasezon și șapte în sezonul de vârf. Astfel, frecvența minimă a călătoriilor dus-întors săptămânale care trebuie respectată implică 130 de călătorii dus-întors în extrasezon și 214 călătorii dus-întors în sezonul de vârf, ceea ce reprezintă un total de 344 de călătorii dus-întors. Operatorul trebuie să efectueze 365 de călătorii dus-întors pe an: diferența dintre cele 365 de călătorii dus-întors necesare pe an și cele 344 de călătorii dus-întors necesare pe săptămână este numărul de astfel de călătorii (19 călătorii dus-întors) care trebuie efectuate de operator în cursul anului (în plus față de numărul minim de călătorii dus-întors săptămânale necesare), dar pe care operatorul este liber să le programeze în zilele din an pe care le dorește. Cu toate acestea, caracteristica specială a acestor 19 călătorii dus-întors este că ele pot fi reprogramate la cererea autorităților franceze („**călătorii dus-întors reprogramabile**"). Reprogramarea ar putea avea loc, de exemplu, în cazul în care autoritățile constată că, într-o anumită zi, cererea ar fi foarte scăzută și ar fi oportun să amâne serviciul pentru o altă zi. Aceste călătorii dus-întors reprogramabile se caracterizează astfel prin flexibilitatea lor și oferă autorităților franceze un instrument flexibil de adaptare a ofertei de servicii publice la fluctuațiile cererii sau la evenimente neprevăzute.

(260) Cu alte cuvinte, autoritățile franceze au stabilit un număr minim de călătorii dus-întors anuale care trebuie efectuate pentru a răspunde nevoii cantitative și calitative de serviciu public (atât pasageri, cât și mărfuri), inclusiv obligația operatorului de a efectua (i) călătorii dus-întors săptămânale fixe și minime pentru a asigura regularitatea serviciilor de transport maritim și (ii) călătorii dus-întors reprogramabile în vederea asigurării flexibilității serviciilor pentru a răspunde nevoii de serviciu public.

(261) În plus, pentru a completa sistemul, autoritățile franceze au considerat necesar să introducă obligații de a efectua călătorii dus-întors suplimentare pentru anumite rute maritime. Aceste călătorii dus-întors corespund numărului de călătorii dus-întors care ar putea fi efectuate în plus față de numărul minim de astfel de călătorii pe an. Scopul călătorii dus-întors suplimentare este de a răspunde unor perioade de vârf excepționale în trafic. Acestea ar fi organizate la cererea exclusivă a autorităților franceze în cazul în care constată că cererea de transport de mărfuri într-o anumită zi (și numai transport de mărfuri – călătorii dus-întors suplimentare nu se referă la pasageri) depășește capacitatea maximă de transport a navelor puse la dispoziție în ziua respectivă. Scopul călătorii dus-întors suplimentare este, prin urmare, de a evita rămânerea mărfurilor pe chei, ceea ce ar conduce la întârzieri în livrarea către Corsica. După cum se arată în tabelul 23, autoritățile franceze au planificat călătorii dus-întors suplimentare pe trei rute (Ajaccio, Bastia și L'Île-Rousse), unde probabilitatea de a organiza astfel de călătorii este cea mai ridicată.

(262) *În cele din urmă,* autoritățile franceze au considerat că este necesar să impună capacități minime de transport ale navelor pe traversare. Aceste obligații corespund capacității minime pe traversare pe care operatorul trebuie să o transporte pentru a satisface nevoia cantitativă zilnică de serviciu public estimată de autoritățile franceze pentru transportul de pasageri (rezidenți și nerezidenți pentru ruta maritimă Marsilia-Propriano și pasageri în scop medical pentru toate rutele) și de mărfuri (remorcate și neremorcate, inclusiv conducătorii auto).

(263) Pentru a obține capacitățile minime de pasageri pe traversare, autoritățile franceze s-au bazat pe cererea anuală preconizată în 2030 pentru fiecare categorie de pasageri și pentru fiecare rută (tabelul 14 și tabelul 19), ținând seama de numărul de traversări necesare pe an (tabelul 23). În plus, pentru transportul pasagerilor în scop medical și al conducătorilor auto, autoritățile franceze au considerat că respectiva cursă se efectuează în fiecare zi, cu excepția sfârșitului de săptămână, pentru porturile principale Ajaccio și Bastia, și trei zile pe săptămână pentru celelalte porturi corsicane. Rezultatul final (numărul de pasageri pe traversare) este prezentat în tabelul 24.

Tabelul 24

Obligațiile privind capacitatea minimă pentru traficul de pasageri prevăzute în CSP-uri

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse	Total
Pasageri în scop medical pe traversare (trafic de bază)	4	5	1	1	2	**13**
Conducători auto pe traversare (trafic de bază)	14	19	10	4	7	**54**
Pasageri (cu excepția pasagerilor în scop medical și a conducătorilor auto) pe traversare (trafic de bază)	-	-	-	186	-	**186**

Sursă: Observațiile autorităților franceze prezentate la 28 iunie și 28 iulie 2023.

(264) În sfârșit, pentru a obține cererea din partea pasagerilor în scop medical pe traversare (inclusiv a însoțitorilor), autoritățile au considerat că respectiva cursă a fost efectuată în fiecare zi, cu excepția sfârșitului de săptămână, pentru porturile principale Ajaccio și Bastia, și trei zile pe săptămână pentru celelalte porturi corsicane. Nivelul ales este ajustat pentru rotunjire. Rezultatul final (numărul de pasageri în scop medical pe traversare și pe rută maritimă) este prezentat în tabelul 25.

Tabelul 25

Cererea estimată din partea pasagerilor în scop medical și a însoțitorilor acestora care călătoresc cu vaporul între Corsica și Marsilia (pasageri pe traversare)

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

Sursă: Observațiile autorităților franceze prezentate la 27 iulie 2023.

(265) În ceea ce privește capacitatea minimă de *transport de mărfuri* pe traversare, autoritățile franceze au precizat că au stabilit această capacitate după cum urmează.

(266) Pentru a calcula capacitățile de transport de mărfuri necesare pe săptămână, autoritățile franceze au luat drept referință nevoia săptămânală estimată de serviciu public pentru transportul de mărfuri în luna iulie 2030 (care constituie nivelul maxim al nevoii de serviciu public identificate în perioada vizată de măsurile în cauză). În cazul rutelor către Ajaccio și Bastia, autoritățile franceze au presupus că 90 % din transportul de mărfuri se efectuează în zilele lucrătoare din timpul săptămânii, în timp ce această cifră este majorată la 100 % în cazul rutelor către celelalte trei porturi corsicane. Prin combinarea volumului săptămânal de mărfuri necesar cu numărul minim de călătorii dus-întors săptămânale impuse (și anume șase călătorii dus-întors pe săptămână în perioada de iarnă pe rutele Marsilia-Ajaccio și Marsilia-Bastia și trei călătorii dus-întors săptămânale către celelalte porturi), autoritățile franceze au obținut capacitatea minimă necesară pentru fiecare traversare de marfă, astfel cum se indică în tabelul 26.

Tabelul 26

Obligațiile privind capacitatea minimă pentru traficul de mărfuri prevăzute în CSP-uri

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Volumul minim de mărfuri (ML) pe traversare (trafic de bază)	1 470	1 860	1 040	520	700

Sursă: Observațiile autorităților franceze prezentate la 28 iunie și 28 iulie 2023.

3.6. Procedura de atribuire a CSP-urilor

3.6.1. *Deliberarea nr. 22/050 din 28 aprilie 2022*

(267) În urma identificării unei nevoi de serviciu public și având în vedere necesitatea de a utiliza un contract de servicii publice pentru a o îndeplini în mod corespunzător, CdC a lansat, la 28 aprilie 2022, procedura de licitație pentru CSP-uri.

(268) În speță, prin deliberarea nr. 22/050 a Adunării din Corsica din 28 aprilie 2022, CdC a decis să utilizeze CSP-uri „pentru fiecare rută în parte" pentru furnizarea serviciilor de transport maritim de mărfuri (inclusiv mărfuri periculoase) și de pasageri între portul Marsilia și porturile Ajaccio (lotul 1), Bastia (lotul 2), Porto-Vecchio (lotul 3), Propriano (lotul 4) și L'Île-Rousse (lotul 5) pentru o perioadă de 7 ani (cu opțiunea de maximum 12 luni suplimentare, și anume o perioadă maximă de 8 ani) între 1 ianuarie 2023 și 31 decembrie 2030.

(269) Domeniul de aplicare al CSP-urilor a inclus toate obligațiile de serviciu public prevăzute în secțiunea 3.5.2 din prezenta decizie.

(270) În conformitate cu articolul 2.4 din regulamentul privind procedura de licitație ([128]), „caracteristicile minime ale fiecărui contract sunt următoarele: tarifele maxime aplicabile rezidenților corsicani și transportului de mărfuri, capacitatea de transport a navelor, orarele și frecvențele serviciului, durata contractului, valoarea maximă a compensației financiare plătite de OTC".

(271) Articolul 9.2 din regulamentul privind procedura de licitație prevedea că „fiecare ofertă va fi examinată pe baza unor criterii care permit stabilirea celei mai bune oferte în termeni de beneficiu economic general pentru [CdC]. Aceste capacități vor fi evaluate ca un întreg pentru consorții".

Criterii	Analiza pe criterii	Ponderare
Criteriul 1: Valoarea tehnică a ofertei		60 %
Subcriteriul 1	Calitatea tehnică a navelor: caracterul adecvat al flotei propuse de candidat în ceea ce privește următoarele: — prezentarea flotei (numărul, alocarea, certificarea și controlul navelor, clasificarea, statul de pavilion, respectarea diferitelor coduri și convenții). Orice contract de navlosire trebuie notificat; — caracterul adecvat pentru condițiile maritime și de navigație și pentru constrângerile portuare (anul de livrare, tipul, numărul de punți și motoare, puterea unitară, viteza, viteza în modul de avarie).	20 %

([128]) Regulamentul privind procedura de licitație făcea parte din documentația pentru cererea publică de oferte publicată la 6 mai 2022 (considerentul 272).

Criterii	Analiza pe criterii	Ponderare
Subcriteriul 2	Frecvențe și orare: caracterul adecvat al flotei candidatului la frecvențe și orare în raport cu specificațiile din anexa 1: — frecvențe minime (pasageri, conducători auto, marfă) — călătorii dus-întors suplimentare — ora de plecare și ora de sosire	15 %
Subcriteriul 3	Adaptarea flotei la nevoile utilizatorilor (metri liniari de marfă, lungime, înălțime, rezistența punții, numărul de ieșiri pentru containerele cu temperatură controlată pentru toate rutele și numărul de cabine și scaune), cabine și ascensoare pentru PMR	15 %
Subcriteriul 4	Calitatea serviciilor pentru utilizatorii profesioniști și privați: — servicii pentru utilizatori (catering, servicii hoteliere, facilități de agrement, condiții pentru persoanele cu mobilitate redusă și, în general, pentru persoanele care călătoresc din motive medicale, servicii de informare pentru utilizatori etc.) — servicii de transport de mărfuri (prelucrare și gestionare, comunicare) — siguranța la bordul flotei (instrucțiuni de siguranță, situații de urgență) — continuitatea serviciului public (inclusiv a serviciului social și bazat pe solidaritate [(1)]): plan de informare în caz de întreruperi, gestionarea plângerilor, mecanisme de compensare etc.)	10 %
Criteriul 2: Valoarea compensației financiare și soliditatea planului de afaceri		30 %
Subcriteriul 1: Valoarea totală a compensației financiare	Acest subcriteriu este analizat din punctul de vedere al valorii totale a compensației financiare propuse de candidat pentru prestarea serviciului pe durata contractului. Această compensație este împărțită într-o componentă pentru costurile de exploatare, o componentă pentru costurile de investiții și o componentă pentru costurile cu combustibilul.	20 %
Subcriteriul 2: Soliditatea planului de afaceri provizoriu al candidatului	Coerența costurilor și veniturilor prezentate în contul de exploatare provizoriu (anexa 9 la proiectul de contract) cu ipotezele de exploatare utilizate de candidat, pe care acesta le va fi explicat în situația financiară.	10 %
Criteriul 3: Responsabilitatea socială a întreprinderilor (RSI) Vor fi prezentate acțiunile și nivelul de angajament al candidatului, precum și mijloacele de monitorizare a acestora în ceea ce privește responsabilitatea socială a întreprinderilor: performanțe etice, sociale și de mediu.		10 %

(1) Serviciul social și bazat pe solidaritate, care se referă la ruta spre Bastia, este definit la articolul 25.3 din CSP referitor la această rută ca garantând „transportul maritim de până la 1 300 de metri liniari de mărfuri pe zi” și pe o singură traversare (observațiile autorităților franceze din 7 iunie 2022).

3.6.2. *Procedura de atribuire*

(272) Cererea publică de oferte a fost publicată la 6 mai 2022 ([129]), termenul de primire a candidaturilor și a ofertelor fiind 25 iulie 2022.

(273) Înainte de termenul de depunere a ofertelor, Corsica Ferries a adresat o serie de întrebări CdC în vederea obținerii de clarificări cu privire la mai multe aspecte ale regulamentului privind procedura de licitație. Întrucât CdC nu a răspuns sau nu a răspuns în mod satisfăcător la întrebările sale, Corsica Ferries a depus o cerere de măsuri provizorii precontractuale la judecătorul Tribunalului Administrativ din Bastia prin care a solicitat anularea procedurii de atribuire a CSP ca urmare a încălcării de către CdC a obligațiilor de publicitate și de organizare a unei proceduri competitive de atribuire impuse autorității contractante ([130]).

(274) Prin ordonanța nr. 2200797 din 20 iulie 2022, judecătorul delegat cu luarea măsurilor provizorii de la Tribunalul Administrativ din Bastia a considerat, în cea mai mare parte, că dificultățile invocate de Corsica Ferries nu intră în sfera de competență a instanței. În rest, judecătorul a respins încălcările invocate de Corsica Ferries pe motiv că, în opinia judecătorului, candidații interesați aveau posibilitatea de a depune o ofertă care să respecte toate cerințele tehnice prevăzute în documentele de licitație. Ulterior, Corsica Ferries a introdus un recurs împotriva hotărârii în cauză la Consiliul de Stat. Printr-o hotărâre din 25 noiembrie 2022, Consiliul de Stat a declarat recursul inadmisibil (*Société Corsica Ferries*, nr. 466415).

(275) În cele din urmă, Corsica Ferries a decis să nu participe la procedura de atribuire a CSP-urilor, considerând în special că nu dispune de nave care să îndeplinească toate cerințele tehnice prevăzute de CdC în CSP-uri.

(276) CdC a primit trei candidaturi:

— consorțiul Corsica Linea – La Méridionale: lotul 1;

— Corsica Linea: loturile 2, 3, 4 și 5;

— La Méridionale: loturile 3 și 4.

(277) Comisia de delegare de serviciu public a deschis ofertele la 26 iulie 2022. În urma avizului acestei comisii din 2 august 2022, cei trei candidați au fost admiși să depună o ofertă. La 31 august 2022, după analizarea ofertelor acestora, comisia a recomandat deschiderea procedurii negociate cu respectivii candidați.

(278) Potrivit Franței, CdC a purtat negocieri cu candidații după cum urmează:

— prima rundă de negocieri a avut loc la 6 și 7 septembrie 2022: ulterior, candidaților li s-a solicitat să îmbunătățească în mod cuprinzător aspectele financiare ale ofertelor lor;

— a doua rundă a avut loc la 4, 5 și 6 octombrie 2022: ulterior, candidaților li s-a solicitat să identifice modalități suplimentare de optimizare a aspectelor financiare;

— a treia rundă a avut loc la 18 și 19 octombrie 2022 și a vizat consolidarea ofertei financiare a candidaților și revizuirea propunerilor lor de modificare a contractului;

— a patra rundă a avut loc la 7 noiembrie 2022, cu scopul de a finaliza proiectul de contract și de a consolida progresul financiar în vederea depunerii ofertelor finale de către candidați;

— la 10 noiembrie 2022, candidații și-au prezentat ofertele finale.

([129]) Anunțul nr. 22-63447 din Buletinul oficial al anunțurilor de achiziții publice (BOAMP), publicat la 6 mai 2022, https://www.boamp.fr/pages/avis/?q=idweb:%2222-63447%22 și în TED cu numărul de referință 2022/S 089-246001 la aceeași dată, https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:246001-2022:TEXT:FR:HTML.

([130]) Corsica Ferries a susținut în special că documentele de licitație conțineau numeroase inexactități și contradicții în ceea ce privește durata CSP-urilor, natura investițiilor care urmau să fie suportate de viitorul concesionar și natura exactă a navelor atribuite de candidați. Corsica Ferries a criticat, de asemenea, imprevizibilitatea și lipsa echilibrului economic al călătoriilor dus-întors reprogramabile și suplimentare, care necesitau, fără justificare, mobilizarea a două până la trei nave pe rută. În sfârșit, societatea a susținut că criteriile utilizate pentru selectarea ofertelor erau imprecise și lipsite de pertinență.

(279) Comisia de delegare de serviciu public responsabilă pentru depunerea ofertelor finale s-a întrunit la 23 noiembrie 2022.

3.6.3. *Deliberarea nr. 22/188 din 20 decembrie 2022*

(280) Prin deliberarea nr. 22/188 din 20 decembrie 2022, Adunarea din Corsica a aprobat alegerea consorțiului Corsica Linea – La Méridionale pentru lotul 1, Corsica Linea pentru loturile 2, 4 și 5 și La Méridionale pentru lotul 3. Tabelul 27 prezintă valoarea compensației financiare pe lot.

Tabelul 27

Valoarea totală a compensației financiare pe lot CSP (milioane EUR)

Porturile corsicane	Compensația financiară pentru perioada 2023-2030	Compensația financiară anuală (medie)
Lotul 1: Ajaccio	245,9	30,7
Lotul 2: Bastia	251,1	31,4
Lotul 3: Porto-Vecchio	132,2	16,5
Lotul 4: Propriano	122,6	15,3
Lotul 5: L'Île-Rousse	101,8	12,7
Total	**853,6**	**106,6**

Sursă: Notificarea din partea autorităților franceze din 27 decembrie 2022.

3.7. **Dispoziții relevante ale CSP-urilor**

(281) Scopul prezentei secțiuni este de a descrie clauzele contractuale ale CSP-urilor. Aceste clauze sunt, în general, comune celor cinci CSP-uri.

3.7.1. *Dispoziții privind obligațiile de serviciu public și durata acestora*

3.7.1.1. Conținutul obligațiilor de serviciu public

(282) Articolele 1 și 2 din cele cinci CSP-uri precizează că, în cadrul continuității teritoriale dintre porturile corsicane și portul Marsilia, concesionarului i se încredințează executarea obligațiilor de serviciu de interes economic general (denumit în continuare „**SIEG**”) referitoare la:

— transportul de mărfuri (inclusiv mărfuri periculoase pe ruta către L'Île-Rousse) sub formă de transport de mărfuri neremorcate și de transport de mărfuri remorcate și

— transportul de (i) pasageri care călătoresc din motive medicale ([131]), (ii) pasageri care călătoresc în calitate de conducători auto care transportă mărfuri remorcate și, (iii) numai pentru ruta dintre Marsilia și Propriano, pasageri rezidenți corsicani și pasageri nerezidenți.

(283) Articolul 1 prevede, de asemenea, că orice serviciu de transport de mărfuri sau de pasageri prestat de concesionar care nu intră în domeniul de aplicare al SIEG intră în domeniul de aplicare al „serviciului comercial sau care nu reprezintă SIEG”.

(284) Articolul 4 precizează că documentele contractuale obligatorii pentru părți sunt contractul și anexele la acesta (și, în temeiul articolului 1, orice modificări ale acestuia). În caz de contradicție, contractul prevalează asupra anexelor.

([131]) Articolul 26.1 din CSP-uri precizează că acești pasageri sunt rezidenți corsicani care călătoresc din motive medicale.

3.7.1.2. Modalități de punere în aplicare a obligațiilor de serviciu public

(285) Anexa 1 la cele cinci CSP-uri detaliază caracteristicile serviciilor maritime asociate. Acestea sunt descrise în secțiunea 3.5.2 din prezenta decizie.

(286) Articolul 17 din CSP-uri prevede că, în ceea ce privește transportul de mărfuri și pentru fiecare traversare, concesionarul nu trebuie să lase remorci pe chei, cu excepția cazului în care operatorul de transport solicită acest lucru sau capacitatea navei este deosebit de saturată, pentru a asigura satisfacerea cererii din partea utilizatorilor profesioniști și pentru a garanta continuitatea teritorială. Această dispoziție adaugă că „pentru a optimiza organizarea traficului, autoritatea contractantă poate reprograma călătoriile dus-întors în funcție de numărul total de călătorii dus-întors pe an prevăzut în anexa 1 la contract. Această reprogramare va avea loc în contextul comitetului tehnic menționat la articolul 10.2” (a se vedea, de asemenea, considerentul 290).

(287) Articolul 18 din contractele pentru rutele cu Ajaccio, Bastia și L'Île-Rousse prevede că „având în vedere nevoia de a presta serviciul public, autoritatea contractantă poate solicita concesionarului să efectueze ad-hoc călătorii dus-întors suplimentare, al căror număr maxim și ale căror condiții sunt prevăzute în anexa 1. Efectuarea acestor călătorii dus-întors suplimentare va fi examinată de comitetul tehnic prevăzut la articolul 10.2”. În practică, potrivit autorităților franceze, aceste călătorii dus-întors vor fi organizate numai dacă, la reuniunea săptămânală a comitetului tehnic, autoritățile franceze constată că navele sunt la capacitate maximă și că există o cerere suplimentară pentru cel puțin 40 de remorci. În urma reuniunii comitetului tehnic, concesionarul își va oficializa, printr-o scrisoare, propunerile de călătorii dus-întors suplimentare în conformitate cu nevoia exprimată de autoritatea contractantă și va primi confirmarea prin poștă a oricăror călătorii dus-întors suplimentare convenite. Perioada minimă de preaviz acordată contractantului de către autoritatea contractantă este estimată „în săptămâni”, pentru a se apropia cât mai mult posibil de modelele de angajamente; autoritățile franceze au indicat că, în practică, cererea de transport de mărfuri este în general cunoscută cu cel puțin 15 zile înainte.

(288) Conform articolului 20 din CSP-uri, concesionarul poate, sub rezerva acceptării de către autoritatea contractantă, să înlocuiască o navă cu o altă navă pusă la dispoziție de concesionar pentru executarea contractului, cu condiția, în special, ca nava înlocuitoare să respecte dispozițiile prevăzute în anexa 1.

(289) Articolul 22 din CSP-uri prevede obligația ca navele utilizate pentru punerea în aplicare a contractului, precum și serviciile prestate de concesionar să respecte standardele de accesibilitate ale PMR. Condițiile de preluare a acestor persoane sunt prevăzute în anexa 5 la CSP-uri.

3.7.1.3. Monitorizarea respectării obligațiilor de serviciu public

(290) Articolul 10.2 din CSP-uri prevede că un comitet de monitorizare tehnică, alcătuit, printre altele, din reprezentanți ai OTC, ai concesionarului, ai administratorului infrastructurii portuare și ai transportatorilor de mărfuri, se reunește săptămânal pentru a monitoriza performanța serviciului și orice ajustări care ar putea fi necesare.

(291) Articolul 11.1 din CSP-uri prevede că, în caz de forță majoră sau de evenimente neprevăzute, părțile vor colabora pentru a identifica măsurile menite să restabilească echilibrul economic al CSP-urilor.

3.7.1.4. Durata CSP-urilor

(292) Articolul 3 din CSP-uri prevede că contractul intră în vigoare la 1 ianuarie 2023 și expiră la 31 decembrie 2029. Articolul adaugă că părțile pot conveni asupra unei eventuale prelungiri de maximum de 12 luni, în special în cazul în care la sfârșitul contractului nu se atribuie un nou contract de concesiune. Prin urmare, durata maximă posibilă a contractului este de 8 ani.

3.7.2. *Dispoziții privind compensația acordată beneficiarilor CSP-urilor*

3.7.2.1. Parametri generali

(293) Articolul 30 din CSP-uri stabilește principiile generale privind compensația pentru obligațiile SIEG. Articolul prevede în special că:

— concesionarul este plătit din veniturile generate de prestarea SIEG și suportă costurile aferente. El este autorizat să ofere servicii de transport maritim de mărfuri sau de pasageri pe bază comercială, în măsura în care sunt îndeplinite condițiile de executare a SIEG. Veniturile din prestarea serviciului comercial sunt reținute de concesionar;

— compensația financiară maximă plătită de OTC concesionarului pentru obligațiile sale SIEG nu trebuie să depășească ceea ce este necesar pentru a se acoperi costurile nete ale furnizării SIEG, luând în considerare un profit rezonabil [în conformitate cu normele Cadrului Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public ([132]) („**cadrul SIEG**")];

— compensația financiară se calculează pe baza metodologiei de alocare a costurilor și reprezintă diferența dintre costurile și veniturile preconizate ale concesionarului legate de executarea SIEG (astfel cum se prevede în anexa 9 la CSP-uri, care conține contul de exploatare preconizat al concesionarului), sub rezerva dispozițiilor articolelor 35.1, 37.1 și 40 privind verificarea oricărei supracompensații;

— costurile SIEG care trebuie luate în considerare pentru calcularea compensației includ toate costurile directe necesare pentru executarea SIEG și o contribuție adecvată la costurile indirecte comune atât SIEG, cât și activităților comerciale;

— costurile și veniturile estimate se bazează pe parametri plauzibili și observabili;

— contabilitatea internă a concesionarului trebuie să prezinte separat costurile și veniturile asociate SIEG și pe cele asociate celorlalte servicii. Utilizarea contabilității analitice și a cheilor de repartizare este necesară pentru a identifica:

  — costurile aferente activității SIEG și cele aferente activității comerciale;

  — întrucât natura traficului nu exclude utilizarea navelor de tip Ro-Pax, defalcarea, în cadrul activității SIEG, între activitățile de transport de mărfuri și de pasageri pentru rutele în cauză.

(294) Articolul 31 din CSP-uri impune ca echilibrul economic al fiecărei rute să fie stabilit în anexa 9 prezentată de concesionar, care determină performanța prognozată a CSP-urilor, pe propriul risc al concesionarului.

3.7.2.2. Parametri referitori la veniturile și costurile asociate executării SIEG

3.7.2.2.1. Venituri

(295) Conform articolului 32 din CSP-uri, concesionarul primește în mod direct toate veniturile rezultate din executarea SIEG, în special:

— veniturile din transportul de mărfuri în conformitate cu baremul tarifar prevăzut la articolul 33.2 din CSP-uri;

([132]) Comunicarea Comisiei – Cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public (2011) (JO C 8, 11.1.2012, p. 15).

— veniturile aferente transportului pasagerilor rezidenți în Corsica care călătoresc din motive medicale în conformitate cu baremul tarifar prevăzut la articolul 33.3 din CSP-uri ([133]);

— veniturile adiționale provenite, printre altele, din serviciile speciale prestate de concesionar din proprie inițiativă conducătorilor auto care transportă mărfuri sau rezidenților corsicani care călătoresc din motive medicale (catering, bagaje, jocuri etc.).

(296) În plus, articolul 32 din CSP-uri prevede de asemenea că, pentru perioada 2023-2028, excedentul rezultatului comercial care nu este aferent SIEG în comparație cu anexa 9 trebuie utilizat cu prioritate de către concesionar pentru a finanța investiții care favorizează soluții tehnice de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră și, mai general, pentru a urmări obiectivele de îmbunătățire a calității mediului SIEG, astfel cum se prevede la articolul 11.2 din CSP-uri. Excedentele neutilizate într-un anumit exercițiu financiar vor fi capitalizate până la realizarea investițiilor sau până la sfârșitul contractului. Excedentele neutilizate vor fi rambursate integral autorității contractante la expirarea normală sau anticipată a contractului. Utilizarea acestor excedente va fi analizată de comitetul de mediu, economic și juridic menționat la articolul 10.1 din CSP-uri.

(297) Articolul 33.2 din CSP-uri precizează că baremul tarifar pentru transportul de mărfuri în cadrul SIEG este prevăzut în anexa 8, care stabilește următoarele tarife și prevede că, pentru mărfurile remorcate, traversarea primului conducător auto este inclusă în baremul tarifar:

Tabelul 28

Tarifele maxime aplicabile transportului de mărfuri în cadrul CSP-urilor

Pentru o singură călătorie	Tarife de transport de mărfuri (în euro, fără taxe)
Metru liniar de marfă Ro-Ro sau convențională	40
Metru liniar „Export” sau „Materii prime”	20
Metru liniar „Export +”	15
Alt tip de marfă	Tariful este stabilit în mod liber de către concesionar în conformitate cu sistemul OSP 2 019.

Sursă: Observațiile autorităților franceze prezentate la 28 iunie 2023.

(298) Articolul 33.3 din CSP-uri prevede că baremul tarifar pentru transportul rezidenților corsicani în cadrul SIEG este cel care rezultă din aplicarea sistemului OSP 2019. În plus, tarifele aplicate pasagerilor nerezidenți din Corsica în cadrul SIEG sunt stabilite în mod liber de concesionar, dar nu trebuie să depășească tarifele maxime prevăzute de sistemul respectiv.

([133]) Cu toate acestea, în observațiile lor din 28 iulie 2023, autoritățile franceze au precizat, astfel cum s-a menționat, că, pe ruta Propriano, și rezidenții corsicani și nerezidenții sunt incluși în sfera serviciului public. În consecință, contractantul primește venituri și din serviciile legate de transportul acestor pasageri. În plus, contractantul primește venituri și din serviciile legate de transportul conducătorilor auto care transportă mărfuri remorcate.

Tabelul 29

Tarife aplicabile transportului de pasageri în cadrul CSP-urilor

O singură cursă pe persoană (sau unitate)	Tarife maxime pentru rezidenții corsicani (în euro, fără taxe)		Tarife pentru nerezidenții din Corsica
Pasager	Adult Copil	35 20	Tarifele sunt stabilite în mod liber de concesionar (dar nu trebuie să depășească tarifele maxime stabilite în Deliberarea nr. 19/128) ([1]).
Cazare	Cabină exterioară Cabină interioară Fotoliu	51 46 7	
Vehicul	Mai mic sau egal cu 4,5 m Între 4,5 m și 5 m Peste 5 m.	46 51 56	

([1]) În conformitate cu nota de subsol 138.
Sursă: Observațiile autorităților franceze prezentate la 28 iunie 2023.

3.7.2.2.2. Costuri și compensație financiară

(299) În conformitate cu articolul 34.1 din CSP-uri, concesionarul suportă toate costurile de exploatare, altele decât cele pentru combustibil (inclusiv cele de personal, taxele portuare, produsele alimentare care urmează să fie vândute) și se va aplica o marjă acestor costuri de exploatare, astfel cum se prevede în anexa 9.

(300) Conform articolului 34.2 din CSP-uri, costurile de investiții asociate navelor sunt stabilite pe baza flotei alocate de concesionar pentru exploatarea rutelor care fac obiectul CSP-urilor.

(301) Articolul 35.1 din CSP-uri prevede că compensația financiară pentru exploatare și investiții („**CFEI**”) plătită anual de OTC concesionarului constă în două componente:

— o componentă referitoare la costurile de exploatare („**CFE**”), care corespunde costurilor de exploatare rezultate din prestarea SIEG (excluzând costurile pentru combustibil și investiții), fără veniturile generate de prestarea SIEG prevăzute la articolul 31 și în anexa 9. CFE ia în considerare creșterea eficienței preconizată de concesionar pe durata contractului. În practică, mecanismul de eficiență garantează că cuantumul CFE este calculat astfel încât creșterea costurilor ca urmare a inflației reale să nu fie compensată integral;

— o componentă referitoare la costurile de investiții („**CFI**”) corespunzătoare cheltuielilor de amortizare și/sau taxelor de închiriere și/sau costului de navlosire a navei desemnate să execute SIEG, calculată în anexa 9.

(302) În conformitate cu articolul 35.3 din CSP-uri, anexa 9 este actualizată anual pentru a ține seama de evoluția inflației reale și descrie metoda de calcul al acestei actualizări, ținând seama în special de creșterea eficienței.

(303) Articolul 36.2 din CSP-uri prevede că costul combustibilului necesar pentru prestarea de servicii de transport maritim (cu excepția călătorii dus-întors suplimentare) face obiectul unui mecanism de acoperire împotriva riscurilor legate de combustibil pentru o perioadă de până la 24 de luni. După această perioadă, concesionarul va fi responsabil de negocierea unui nou contract de acoperire a riscurilor prin solicitarea a cel puțin trei cotații. Concesionarul va trimite cotațiile autorității contractante și va indica prestatorul de servicii pe care dorește să îl selecteze. Prin derogare, la expirarea contractului inițial de acoperire a riscurilor legate de combustibil, OTC poate decide să pună în aplicare un mecanism care să permită partajarea costurilor cu combustibilul (în condițiile menționate la articolul 11.1 din CSP-uri). Acest mecanism va înlocui noul contract de acoperire a riscurilor care urmează să fie încheiat de concesionar. În plus, variațiile costurilor cu combustibilul nu se reflectă în baremele tarifare. Costul unitar al combustibilului inclus în contul de exploatare provizoriu (anexa 9) pentru perioada corespunzătoare și mecanismul aferent sunt descrise în anexa 10.

(304) Articolul 37.1 din CSP-uri prevede că, în fiecare an, OTC trebuie să plătească concesionarului o compensație financiară pentru costurile cu combustibilul asociate furnizării SIEG („**CFC**”). Compensația financiară maximă pentru CFC este prevăzută în anexa 9.

(305) Articolul 38.1 din CSP-uri prevede compensația forfetară maximă pentru călătorii dus-întors suplimentare („**CFsup**”). Această compensație constă în trei componente:

— o componentă a costurilor de exploatare („**CFEsup**”), care corespunde costurilor de exploatare rezultate din efectuarea unei călătorii dus-întors suplimentare (excluzând cheltuielile cu combustibilul), fără veniturile generate de o călătorie dus-întors suplimentară. Componenta ia în considerare costurile de exploatare și veniturile care intră în domeniul de aplicare al SIEG, luând în considerare un profit rezonabil, astfel cum se prevede în anexa 9;

— o componentă a costurilor de investiții („**CFIsup**”), care corespunde cheltuielilor de amortizare și/sau taxelor de închiriere și/sau costului de navlosire a navei utilizate pentru efectuarea călătoriilor dus-întors suplimentare (calculată în anexa 9);

— o componentă a costurilor cu combustibilul („**CFCsup**”), care corespunde costurilor cu combustibilul suportate de concesionar pentru efectuarea unei călătorii dus-întors suplimentare (valoarea CFCsup este stabilită în anexa 9 pentru 2023 și va fi ajustată pentru anii următori în conformitate cu prețul combustibilului).

(306) În plus, articolul 38.1 din CSP-uri precizează că compensația pentru o călătoriei dus-întors suplimentară, dacă este efectuată, este valoarea cea mai mică dintre (i) valoarea preconizată a compensației pentru fiecare călătorie dus-întors indicată în anexa 9 (contul de exploatare provizoriu) și (ii) valoarea rezultată din contul de exploatare actualizat, care include costurile nete reale suportate pentru efectuarea unei călătorii dus-întors suplimentare și face parte din raportul anual prezentat OTC de contractanți (menționat la articolul 46 din CSP-uri).

3.7.2.3. Parametri referitori la alocarea costurilor legate de prestarea SIEG

(307) Articolele 35.1 și 37.1 din CSP-uri prevăd de asemenea că, în măsura în care concesionarul utilizează navele pentru a oferi activități comerciale în afara SIEG, cheia de repartizare menționată în anexa 9 este utilizată pentru stabilirea contabilității analitice și stabilirea valorii compensației financiare forfetare. Această cheie de repartizare este stabilită pe durata contractului și este obligatorie pentru părți.

(308) Conform informațiilor furnizate de autoritățile franceze ([134]), alocarea costurilor pentru SIEG și serviciul comercial a fost efectuată (și prezentată ofertanților în cadrul procedurii de licitație pentru CSP-uri) pe baza următoarelor principii, care, potrivit Franței, au fost deja recunoscute de Comisie în cazurile anterioare ([135]):

— costurile legate direct de transportul de pasageri sau de mărfuri sunt alocate SIEG pe baza numărului de pasageri sau a volumului de mărfuri (în ML) pe care concesionarii trebuie să îl garanteze în temeiul obligațiilor privind capacitatea prevăzute în CSP-uri;

— costurile comune (de exemplu, personal, întreținere, combustibil, cost de navlosire a navelor, amortizare etc.), care reprezintă majoritatea costurilor de exploatare ale concesionarilor, sunt percepute SIEG proporțional cu capacitatea (exprimată în m^3 de volum) rezervată pe navă pentru activitățile SIEG ([136]).

([134]) Observațiile autorităților franceze prezentate la 5 aprilie 2023.

([135]) Decizia 2011/98/CE a Comisiei din 28 octombrie 2009 privind ajutorul de stat C 16/08 (ex NN 105/05 și NN 35/07) pus în aplicare de Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord – Subvenții acordate întreprinderilor CalMac și NorthLink pentru servicii de transport maritim prestate în Scoția (JO L 45, 18.2.2011, p. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2011/98(1)/oj) și Decizia Autorității AELS de Supraveghere nr. 70/17/COL din 29 martie 2017 privind Acordul cu Hurtigruten pentru prestarea de servicii de transport maritim costier în perioada 2012-2019 (Norvegia) [2018/887] (JO L 158, 21.6.2018, p. 19, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2018/887/oj).

([136]) Pentru a estima valoarea compensației *ex ante*, costurile vor fi alocate pe baza capacității rezervate. Se vor efectua controale *ex post* cu privire la capacitatea utilizată efectiv. Aceasta înseamnă că, în cazul în care capacitatea SIEG rezervată este utilizată pentru transporturi care nu sunt legate de SIEG, valoarea compensației va fi redus în consecință. Cu toate acestea, în cazul în care capacitatea SIEG rămâne neutilizată, operatorul va primi în continuare o compensație pentru punerea la dispoziție a capacității.

(309) Astfel cum se indică în tabelul 30, în cadrul CSP-urilor, concesionarii au alocat în medie [60-75] % din costurile de exploatare activităților SIEG, cu excepția CSP privind ruta Marsilia-Propriano, în care 100 % din costuri au fost alocate SIEG.

Tabelul 30

Ponderea costurilor alocate SIEG în cadrul CSP-urilor

Costuri	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Echipaj ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Personalul de la țărm ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Costuri comerciale – pasageri ([1])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Costuri comerciale – automobile ([4])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Costuri comerciale – mărfuri ([2])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Handling ([2]) ([5])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Taxe portuare ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Gestionarea pasagerilor ([1])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Produse alimentare (care urmează să fie vândute) ([1])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Produse alimentare pentru echipaj ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Cheltuieli de aprovizionare ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Comunicare ([4])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Asigurări ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
IT ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Taxe vamale și alte taxe ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Costuri structurale ale societății concesionare ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Întreținere și reparații curente ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Costul punerii la dispoziție a navelor ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Costuri de navlosire a navelor ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Costuri cu combustibilul ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Medie ponderată	[…] %	[…] %	[…] %	**100 %**	[…] %

([1]) Costuri direct legate de transportul de pasageri.
([2]) Costuri direct legate de transportul de mărfuri.
([3]) Costuri comune.
([4]) Costuri direct legate de serviciul comercial (cu excepția rutei Marsilia-Propriano).
([5]) Cheltuielile de manipulare corespund costurilor docherilor responsabili cu manipularea remorcilor la plecare și la sosire în timpul escalelor. Prin natura lor, aceste costuri sunt alocate integral activității de transport de mărfuri.

Sursă: Observațiile autorităților franceze prezentate la 28 iunie 2023.

3.7.2.4. Parametri pentru calcularea profitului rezonabil

(310) Articolul 39 din CSP-uri prevede că profitul rezonabil este stabilit în conformitate cu cadrul SIEG și corespunde următorului raport (calculat în anexa 9 la CSP-uri): veniturile curente din SIEG înainte de deducerea impozitelor și a dobânzilor/cifra de afaceri aferentă SIEG (inclusiv compensația financiară primită de contractant). Pentru fiecare rută, profitul rezonabil nu trebuie să depășească 2,13 % pe durata contractului, cu excepția cazului în care un studiu independent suplimentar, efectuat în caz de perturbare a pieței, justifică o revizuire a acestei rate.

(311) Rata de 2,13 % provine din ofertele financiare depuse de Corsica Linea și La Méridionale, care au estimat pentru toate rutele, pe baza conturilor de profit și pierderi preconizate, o marjă de exploatare pentru activitățile legate de SIEG cuprinsă între 0,69 % (lotul 4: Propriano) și 2,13 % (lotul 3: Porto-Vecchio. În plus, autoritățile franceze au furnizat Comisiei rezultatele unui studiu extern comandat de Franța ([137]), care estima, pe baza unui eșantion de companii de transport maritim comparabile cu Corsica Linea și La Méridionale ([138]), o marjă de exploatare de referință de 7,8 %.

3.7.2.5. Parametri pentru monitorizarea absenței supracompensației

(312) Articolul 7 din CSP-uri prevede ca autoritatea contractantă (și anume OTC și CdC) să verifice dacă valoarea compensației plătite concesionarului în temeiul contractului nu conduce la o supracompensare și să oblige concesionarul să ramburseze orice supracompensație, plus dobânda penalizatoare, în conformitate cu articolele 35.1, 37.1 și 40.

(313) În conformitate cu articolul 46 din CSP-uri, concesionarul trebuie să prezinte OTC, în raportul său anual, un cont de exploatare în același format ca și contul de exploatare provizoriu. O comparație a contului provizoriu și a celui final trebuie să fie însoțită de o notă explicativă privind diferențele constatate. Compensația plătită efectiv trebuie să fie rambursată de către concesionar dacă analiza efectuată de OTC demonstrează că aceasta este mai mare decât ceea ce este necesar pentru a acoperi costul net al obligațiilor de serviciu public, luând în considerare un profit rezonabil, în conformitate cu articolele 35.1, 37.1, 39 și 40 din CSP-uri.

(314) Articolele 35.1, 37.1 și 40 din CSP-uri prevăd că, pentru a evita riscul de supracompensare, OTC va efectua o verificare anuală a calculului compensației pe baza unui raport anual privind serviciile, pentru a evalua orice diferență dintre calculul bazat pe cheia de repartizare menționată în anexa 9 și calculul bazat pe o cheie de repartizare care ar rezulta din exploatarea efectivă (costuri și venituri reale, exploatarea efectivă a navelor etc.). În cazul unei diferențe între calculul care rezultă din exploatarea efectivă și cel menționat în contul de exploatare provizoriu (anexa 9), jumătate din orice compensație excedentară plătită poate fi reținută de către concesionar până la maximum 5 % din compensație, iar surplusul va fi returnat OTC în conformitate cu modalitățile pe care le decide, plus dobânda penalizatoare. În orice caz, compensația nu trebuie să depășească cuantumul care rezultă din anexa 9.

(315) Articolele 35.2 și 37.2 din CSP-uri prevăd că neefectuarea unei traversări, indiferent de cauză, conduce la o reducere a compensației corespunzătoare economiilor realizate de concesionar pentru CFEI și CFC ca urmare a nefurnizării SIEG. Valoarea reducerii nu poate fi negativă.

(316) În cazul în care înlocuirea unei nave prevăzută la articolul 20 din CSP-uri (considerentul 288) conduce la o creștere a costurilor stabilite inițial în contul de exploatare provizoriu care constituie anexa 9, această creștere va fi suportată de concesionar. În cazul în care înlocuirea conduce la o reducere a costurilor respective, autoritatea contractantă și concesionarul vor efectua ajustările financiare necesare în urma prezentării raportului anual menționat la articolul 46 din CSP-uri.

([137]) Observațiile autorităților franceze prezentate la 5 aprilie 2023 („Criteriul de referință privind rentabilitatea transportului maritim, elaborat în cadrul procedurii de atribuire a CSP maritim între Corsica și Franța continentală”, OTC, 20 noiembrie 2022).

([138]) Eșantionul cuprinde următoarele companii: Brittany Ferries, Condor Ferries, Corsica Ferries, DFDS, Irish Ferries, P&O Ferries, Stena Lines, Grimaldi Group, Finnlines, Fjord Line, Tallink și Viking Line. În cazul în care au fost disponibile date, studiul comparativ acoperă perioada 2017-2019.

(317) Articolul 38 din CSP-uri adaugă că, în raportul său anual, concesionarul „trebuie să indice costul real al fiecărei călătorii dus-întors suplimentare, care corespunde diferenței dintre costurile și veniturile reale ale călătoriei dus-întors respective. Autoritatea contractantă va plăti o compensație cunoscută sub denumirea de compensație reală pentru traversarea i [(denumită în continuare «**Cri**»)] corespunzătoare valorii minime dintre costul real al acestei călătorii dus-întors suplimentare și compensația maximă pentru fiecare călătorie dus-întors suplimentară în perioada în care se efectuează traversarea”.

3.8. **Plângere din partea Corsica Ferries**

(318) La 23 martie 2023, Corsica Ferries a depus o plângere la Comisie împotriva măsurilor acordate în favoarea La Méridionale și a Corsica Linea.

(319) În plângerea sa, Corsica Ferries a susținut că măsurile în cauză constituie ajutoare de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Plângerea pune un accent deosebit pe faptul că măsurile în cauză conferă un avantaj acestor companii, în sensul că nu respectă niciunul dintre cele patru criterii stabilite de jurisprudența Altmark ([139]). Corsica Ferries a susținut, de asemenea, că măsurile sunt incompatibile cu piața internă, întrucât încalcă dispozițiile Directivei 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului ([140]) privind atribuirea contractelor de concesiune („**Directiva privind concesiunile**”), „coroborate cu articolele 49 și 56 din TFUE”.

(320) Prin scrisorile din 13 octombrie și 20 decembrie 2023, Corsica Ferries a furnizat informații suplimentare cu privire la plângere, demonstrând, în opinia sa, că nu există o nevoie de serviciu public și că obligațiile de serviciu impuse în cadrul CSP-urilor sunt disproporționate. Aceste informații suplimentare, împreună cu plângerea din 23 martie 2023, vor fi denumite în prezenta decizie „**plângerea**”.

(321) Scrisoarea din 13 octombrie 2023 se referă la informații despre traversările efectuate în afara și în cadrul CSP-urilor de către Corsica Linea în vara anului 2023.

(322) În scrisoarea sa din 20 decembrie 2023, Corsica Ferries a prezentat rezultatele unui studiu din 14 decembrie 2023, pe care l-a comandat de la Berkeley Research Group („**studiul BRG 1**”).

(323) Studiul BRG 1 menționează că scopul său este de a evalua caracterul adecvat al includerii în domeniul de aplicare al CSP-urilor pe rutele către Ajaccio și Bastia a unei nevoi de serviciu public pentru transportul a peste 12 pasageri pe traversare. Studiul BRG 1 analizează numai nevoia de a transporta conducători auto evaluată de Franța, excluzând orice alte nevoi de serviciu public identificate de Franța.

(324) În plus, studiul BRG 1 arată că, având în vedere lipsa de informații furnizate de autoritățile franceze cu privire la evaluarea nevoii de serviciu public în cadrul CSP-urilor, studiul s-a bazat pe rapoarte și pe studii referitoare la CSP-urile anterioare pentru a reconstrui metodologia care părea să fi fost utilizată de Franța.

(325) În observațiile prezentate Comisiei în cadrul procedurii oficiale de investigare, Corsica Ferries a repetat în mare măsură conținutul plângerii. Prin urmare, conținutul plângerii este prezentat în secțiunea care cuprinde aceste observații (secțiunea 5.1).

3.9. **Motivele inițierii procedurii oficiale de investigare**

(326) *În primul rând*, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că CSP-urile constituie ajutor de stat în temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(327) Comisia a considerat că CSP-urile conferă, printre altele, concesionarilor un avantaj pe care aceștia nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață. Mai precis, CSP-urile în cauză nu îndeplineau toate criteriile stabilite în jurisprudența Altmark pentru a exclude un astfel de avantaj.

([139]) Hotărârea Curții din 24 iulie 2003, Altmark Trans GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([140]) Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind atribuirea contractelor de concesiune (JO L 94, 28.3.2014, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/23/oj).

(328) În primul rând, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la îndeplinirea de către CSP-uri a unei nevoi reale de serviciu public în ceea ce privește transportul maritim de mărfuri remorcate (primul criteriu Altmark).

(329) Comisia a considerat că autoritățile franceze nu au stabilit în mod suficient *a priori* că porturile Marsilia și Toulon sunt doar parțial substituibile în ceea ce privește transportul maritim de mărfuri remorcate (considerentele 310-312 din decizia de inițiere a procedurii).

(330) Comisia a observat că autoritățile franceze s-au bazat numai pe declarațiile generale ale participanților pe piață pentru a cuantifica această substituibilitate parțială (considerentul 227). În decizia sa de inițiere a procedurii, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la această evaluare, întrucât autoritățile franceze nu au verificat datele care stau la baza acesteia. Comisia a solicitat autorităților franceze să furnizeze dovezi mai concludente pentru a justifica evaluarea acestei cereri specifice pentru portul Marsilia din partea unora dintre utilizatorii transportului maritim de mărfuri remorcate.

(331) În plus, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la proporționalitatea și necesitatea anumitor obligații de serviciu public impuse de CSP-uri pentru îndeplinirea nevoilor de serviciu public identificate (considerentele 337-340 din decizia de inițiere a procedurii). Potrivit Comisiei, capacitatea minimă de transport de mărfuri (remorcate și neremorcate) impusă de autoritățile franceze și obligația beneficiarilor măsurilor de a efectua un număr minim de călătorii dus-întors anuale nu par să fie suficient de justificate având în vedere nevoile de serviciu public identificate în raportul Gecodia. Comisia și-a exprimat îngrijorarea cu privire la faptul că aceste obligații ar putea conduce la o capacitate de transport de mărfuri oferită de concesionari semnificativ mai mare decât nevoia cantitativă de serviciu public.

(332) De asemenea, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că măsurile nu îndeplinesc al patrulea criteriu Altmark. Aceasta a considerat că procedura de atribuire a CSP-urilor desfășurată de autoritățile franceze nu este suficient de competitivă pentru a garanta că compensația acordată beneficiarilor CSP constituie cel mai mic cost pentru comunitate. Comisia a considerat de asemenea că valoarea compensației respective nu a fost stabilită în raport cu costurile suportate de o societate tipică, bine gestionată și care dispune de mijloace adecvate pentru a îndeplini obligațiile de serviciu public atribuite.

(333) De asemenea, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că măsurile au fost imputabile statului și finanțate din resurse de stat. Măsurile au fost, de asemenea, în mod selectiv în favoarea beneficiarilor și au constituit un obstacol în calea comerțului intra-UE și o denaturare a concurenței pe o piață liberalizată.

(334) *În al doilea rând,* Comisia a observat că autoritățile franceze nu au furnizat suficiente dovezi pentru a demonstra compatibilitatea CSP-urilor cu cadrul SIEG. Pe lângă îndoielile exprimate de Comisie cu privire la domeniul de aplicare al CSP-urilor, Comisia a pus sub semnul întrebării și conformitatea procedurii de atribuire a CSP-urilor cu legislația UE privind concesiunile.

4. OBSERVAȚIILE DIN PARTEA FRANȚEI

(335) Autoritățile franceze și-au prezentat observațiile prin scrisoarea din 27 martie 2024. Observațiile se referă la (i) evaluarea existenței unei nevoi de serviciu public și (ii) respectarea Directivei privind concesiunile.

4.1. Existența unei nevoi de serviciu public

(336) Ca răspuns la examinarea preliminară efectuată de Comisie cu privire la existența unei nevoi reale de serviciu public, autoritățile franceze au formulat observații cu privire la cinci aspecte.

4.1.1. *Franța a estimat în mod corect cererea cantitativă specifică din partea utilizatorilor de transport de mărfuri remorcate pentru portul Marsilia*

(337) Astfel cum se menționează în considerentul 227, autoritățile franceze au estimat că ponderea utilizatorilor de transport de mărfuri remorcate care nu au în vedere nicio alternativă la portul Marsilia pentru a călători în Corsica reprezintă 80 % din cererea istorică totală de mărfuri remorcate între Marsilia și Corsica.

(338) Având în vedere îndoielile exprimate de Comisie în considerentul 329 din decizia de inițiere a procedurii, autoritățile franceze au efectuat analize mai detaliate, realizate de societatea Gecodia, pentru a furniza dovezi cantitative ale nivelului de substituibilitate între porturile Marsilia și Toulon în ceea ce privește cererea de transport maritim de mărfuri remorcate.

(339) *În primul rând*, potrivit autorităților franceze, o analiză a localizării sediilor, a depozitelor și a bazelor logistice ale operatorilor de transport, care reprezintă 80,8 % din volumul de mărfuri remorcate transportate pe rutele dintre Marsilia și Corsica, arată că instalațiile lor se află în imediata vecinătate a portului Marsilia, ceea ce justifică preferința lor pentru acest port.

(340) *În al doilea rând*, Gecodia a analizat fluxurile de transport de mărfuri remorcate ale unui număr de 122 de clienți ai Corsica Linea (reprezentând 85 % din traficul său de mărfuri remorcate) și de 62 de clienți ai La Méridionale (reprezentând 78 % din traficul său de mărfuri remorcate). Analiza arată că 83 % (Corsica Linea) și 88 % (La Méridionale) din aceste fluxuri pot fi urmărite până la bazele logistice din apropierea portului Marsilia, ceea ce implică o preferință pentru portul respectiv.

(341) *În al treilea rând*, Gecodia a analizat operațiunile a 32 de transportatori de mărfuri remorcate (dintre care unii au mai multe baze logistice în apropiere de Marsilia sau Toulon) între Corsica și Franța continentală, care utilizează portul Marsilia și/sau portul Toulon, reprezentând aproximativ 65 % din volumul de mărfuri remorcate între Corsica și porturile Marsilia și Toulon în perioada 2017-2019 și în 2021 ([141]).

(342) Pentru a obține aceste date, autoritățile franceze au adresat companiilor de transport maritim o solicitare de informații cu privire la o listă a principalilor lor clienți și la volumele aferente de mărfuri remorcate (în ML). Aceste date au fost agregate pentru a obține un număr reprezentativ de operatori de transport principali din întreaga zonă Marsilia și Toulon. Pentru a corela cât mai precis fluxurile cu o bază logistică de plecare, autoritățile franceze au utilizat informațiile colectate în cursul interviurilor realizate în cadrul consultării utilizatorilor.

(343) Lista astfel întocmită indică, pentru fiecare client, localizarea bazei logistice, distanța dintre baza logistică și porturile Toulon și Marsilia, precum și volumul anual de mărfuri remorcate (în ML) transportate în fiecare port în perioada 2017-2021. Pentru unii clienți se specifică și tipul de mărfuri transportate (de exemplu, transportul de echipamente militare, produse perisabile, materiale de construcții sau mărfuri periculoase). Autoritățile franceze au colectat, de asemenea, informații calitative suplimentare specifice operatorilor de transport individuali și relevante pentru evaluarea substituibilității celor două porturi. De exemplu, unii utilizatori au indicat că au utilizat portul Toulon în trecut din cauza constrângerilor de capacitate din portul Marsilia.

(344) Analiza acestor date arată, potrivit autorităților franceze, că majoritatea operatorilor de transport utilizează doar portul cel mai apropiat de baza lor logistică (22 de operatori de transport din 32). Analiza arată că, deși au o bază logistică mai apropiată de Marsilia, ceilalți zece operatori de transport au utilizat în mod exclusiv sau foarte frecvent portul Toulon. Autoritățile franceze au explicat că unii operatori de transport au declarat că utilizează portul Toulon deoarece au legături pe autostradă cu Toulon care le permit să evite zona metropolitană Marsilia (șoseaua de centură din nord), în timp ce alții și-au mutat baza/depozitul din regiunea Marsilia în regiunea Toulon, ceea ce a dus la o reorientare a fluxurilor de transport către portul Toulon.

(345) Potrivit autorităților franceze, analiza informațiilor colectate arată că alegerea portului de către un utilizator este influențată în mare măsură de proximitatea portului față de baza logistică a operatorului de transport pe cale rutieră. Potrivit autorităților, în principal constrângerile în materie de aprovizionare îi determină pe utilizatorii cu baze mai apropiate de Marsilia să își transfere traficul la Toulon.

(346) Potrivit autorităților franceze, toate aceste informații confirmă că (i) portul pentru transportul de mărfuri remorcate este ales în principal în funcție de localizarea bazelor logistice ale operatorilor de transport și (ii) peste 80 % din volumul de mărfuri remorcate transportate de societățile contractante poate fi legat de o bază logistică situată în zona Marsilia. Prin urmare, utilizatorii au o preferință reală pentru portul Marsilia, iar pentru acești utilizatori portul Marsilia nu este substituibil cu Toulon.

([141]) Cu excepția anului 2020, din cauza impactului pandemiei de COVID-19 asupra fluxurilor comerciale.

4.1.2. *Obligațiile de serviciu public referitoare la volumul minim de mărfuri care trebuie transportate erau proporționale cu nevoia de serviciu public identificată de Franța*

(347) Potrivit autorităților franceze, capacitatea minimă impusă de CSP-uri pentru transportul de mărfuri nu este disproporționată în raport cu nevoile de serviciu public identificate. Autoritățile prezintă trei motive în acest sens.

(348) *În primul rând*, potrivit Franței, nu este posibilă utilizarea unei abordări bazate pe medii de trafic, dată fiind volatilitatea ridicată a cererii.

(349) Potrivit autorităților franceze, capacitatea minimă de transport pe traversare stabilită în CSP-uri ține seama de (i) observațiile formulate în cadrul consultării utilizatorilor (saturația regulată pe anumite rute), (ii) distribuția nevoii de serviciu public pe traversări, zile și luni (înregistrată pe baza datelor istorice pentru 2019 și a previziunilor pentru 2023-2030) și (iii) distribuția prognozată a nevoii de serviciu public pe lună (utilizată pentru a calcula capacitatea săptămânală minimă și capacitatea minimă pe traversare pentru a absorbi traficul în mod satisfăcător). Franța subliniază, de asemenea, că satisfacerea nevoii de serviciu public este obligatorie, astfel încât remorcile să nu fie lăsate pe chei, garantându-se astfel fluiditatea traficului (fără saturație), calitatea (fără penalități pentru operatorii de transport pentru întârzieri sau întreruperi ale aprovizionării pentru companiile din Corsica) și securitatea (fără mărfuri lăsate pe chei care ar putea fi furate sau deteriorate).

(350) În această privință, autoritățile franceze au remarcat în cadrul consultării utilizatorilor că dificultățile întâmpinate de utilizatorii transportului de mărfuri în ceea ce privește capacitatea saturată a navelor au crescut în ultimii ani, în special pe rutele către Bastia și Ajaccio. Potrivit Franței, această saturație înseamnă că nu toate cererile din partea operatorilor de transport pot fi satisfăcute la toate traversările. În această privință, autoritățile franceze observă că datele concesionarilor privind rezervările pentru CSP-urile 2021-2022 au confirmat că au fost lăsate mărfuri pe chei. Încărcarea a fost refuzată pentru mai mult de 35 % din mărfuri pe ruta Marsilia-Bastia și pentru mai mult de 20 % din mărfuri pe ruta Marsilia-Ajaccio.

(351) Prin urmare, abordarea adoptată de autoritățile franceze urmărește să garanteze că serviciile furnizate pot absorbi cererea de transport de mărfuri într-un mod acceptabil și proporțional.

(352) În această privință, autoritățile franceze subliniază că, contrar celor afirmate în considerentul 338 din decizia de inițiere a procedurii, capacitatea minimă necesară pentru fiecare traversare nu a fost stabilită „astfel încât serviciul public să poată răspunde în orice moment vârfului de cerere observat în datele istorice (în contextul CSP-urilor anterioare)”.

(353) Dimpotrivă, potrivit autorităților franceze, informațiile transmise Comisiei arată că, aproape în fiecare lună, perioada istorică de vârf de trafic observată depășește capacitatea minimă impusă de CSP-uri. De exemplu, pe ruta Marsilia-Bastia, capacitatea minimă este stabilită la 1 860 ML pe traversare. Cu toate acestea, o analiză a datelor istorice din 2019 arată că acest volum este depășit cel puțin o dată pe lună timp de opt luni pe an, în timp ce previziunile arată că această capacitate va fi depășită în mod sistematic în 2025. În plus, autoritățile franceze explică faptul că, în 2023, în primul an de punere în aplicare a CSP-urilor, volumul necesar pentru capacitatea minimă a fost depășit cel puțin o dată pe lună, cu excepția lunii decembrie.

(354) Potrivit Franței, repartizarea traficului pe tot parcursul anului împiedică astfel determinarea capacității minime pe baza volumelor medii anuale anticipate pentru perioada 2023-2030 în studiul Gecodia. O astfel de abordare ar putea conduce la o situație în care navele ar putea fi în mod regulat sub capacitatea de a absorbi cererea de transport de mărfuri.

(355) Tabelul 31 reproduce numărul de traversări pentru care cererea ar fi mai mare decât capacitatea minimă medie în 2019 și 2030, în cazul în care această capacitate a fost stabilită pe baza volumelor medii anuale anticipate pentru perioada 2023-2030 în raportul Gecodia. Se pare că, pe rutele dintre Marsilia și Ajaccio, Bastia și Porto Vecchio, cererea ar depăși capacitatea minimă necesară pentru o traversare din două, în care s-ar înregistra o cerere care depășește capacitatea minimă necesară (o traversare din patru pentru rutele dintre Marsilia și Propriano și L'Île-Rousse).

Tabelul 31

Numărul de traversări cu cerere peste capacitatea minimă medie stabilită pe baza volumelor medii anuale anticipate pentru perioada 2023-2030 în studiul Gecodia

	Numărul de traversări anuale planificate în cadrul CSP-urilor	Capacitatea minimă medie pe traversare (ML) [1]	Numărul de traversări cu cerere peste capacitatea minimă medie			
			2019		2030	
			Număr traversări	% din traversările anuale	Număr traversări	% din traversările anuale
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]) Capacitatea minimă medie pe traversare, anticipată pentru perioada 2023-2030, se calculează prin împărțirea nevoii anuale de serviciu public (tabelul 21) la călătorii dus-întors anuale prevăzute în CSP-uri (tabelul 23).
Sursă: Observațiile autorităților franceze prezentate la 4 februarie 2024.

(356) *În al doilea rând*, mobilizarea unei flote cu o capacitate mai mare decât traficul mediu observat în cursul anului constituie, potrivit Franței, o practică normală de piață ([142]). Autoritățile franceze afirmă că au efectuat o analiză a organizării flotelor care furnizează servicii maritime regulate în Europa. În Sardinia și în Insulele Baleare, capacitatea nominală a navelor variază între 1 500 ML și 1 900 ML, ceea ce corespunde perfect capacității navelor care deservesc Corsica în cadrul CSP-urilor.

(357) *În al treilea rând*, din informațiile deținute de autoritățile franceze, în vestul Mării Mediterane nu există cazuri în care două nave mai mici să fie mobilizate pentru aceeași călătorie dus-întors în locul unei nave mai mari, fie în cadrul delegărilor de serviciu public, fie în cadrul pieței libere.

4.1.3. *Porturile Ajaccio și Propriano nu sunt substituibile*

(358) Autoritățile franceze consideră că Corsica Ferries nu furnizează în plângerea sa dovezi solide care să îi susțină afirmația potrivit căreia porturile Propriano și Ajaccio sunt substituibile. Potrivit Franței, următorii factori arată contrariul.

(359) În primul rând, simpla distanță rutieră dintre cele două porturi nu este un indicator suficient al unei eventuale substituibilități: având în vedere lipsa drumurilor expres și topografia traseului dintre Ajaccio și Propriano, durata deplasării rutiere între cele două porturi este de aproape 1 oră și 30 de minute și de peste 2 ore în caz de congestionare. Franța face trimitere, în această privință, la datele pe care le-a furnizat cu privire la distanțele și duratele de călătorie între porturile corsicane, prezentate în secțiunea 2.2.

([142]) Autoritățile franceze fac referire în special la exemple de contracte de servicii publice încheiate în Italia și Norvegia.

(360) În plus, infrastructura din portul Ajaccio este deja aproape de punctul de saturație și nu există zone de handling suficient de mari pentru a centraliza fluxurile de marfă mai mari decât cele prognozate pentru perioada 2023-2029.

(361) În orice caz, autoritățile franceze subliniază că infrastructura rutieră din Corsica este foarte saturată, în special în perioadele de vârf și în sezonul turistic, și că în Corsica se înregistrează un număr ridicat de decese în accidente rutiere (a se vedea secțiunea 2.1). Organizarea serviciului public de transport maritim în așa fel încât să crească traficul rutier ar fi contrară mandatului de siguranță impus CdC.

4.1.4. *Serviciile oferite de Corsica Linea și La Méridionale în afara cadrului CSP-urilor sunt conforme cu sistemul OSP și nu pun sub semnul întrebării nevoia de serviciu public identificată de Franța*

(362) Autoritățile franceze afirmă că, contrar celor susținute de Corsica Ferries în plângerea sa, este necesar să se facă distincția între călătoriile dus-întors suplimentare, ale căror principii și condiții sunt prevăzute în CSP-uri, și traversările comerciale oferite în mod liber (în afara CSP-urilor) de unul sau altul dintre concesionari în cadrul sistemului OSP 2019.

(363) Potrivit Franței, traversările comerciale în cauză nu sunt acoperite de CSP-uri sau interzise de acestea și nu pun în discuție evaluarea serviciului public realizată de Franța.

(364) Franța afirmă că traversările comerciale organizate de Corsica Linea în 2023 și 2024 din portul Marsilia au fost (i) traversări sezoniere oferite în timpul vacanțelor școlare de primăvară și de vară; (ii) traversări care transportă numai pasageri, cu excepția mărfurilor și (iii) nu au fost compensate, deoarece au fost realizate în afara CSP-urilor. În ceea ce privește traversările organizate de La Méridionale din portul Toulon în 2024, Franța subliniază că (i) aceste traversări au fost propuse ca urmare a schimbării acționariatului societății în 2023; (ii) transportau doar pasageri, cu excepția mărfurilor și (iii) nu au fost compensate, deoarece au fost realizate în afara CSP-urilor.

4.1.5. *Nu a existat nicio părtinire metodologică în consultarea utilizatorilor*

(365) Autoritățile franceze consideră că, contrar celor sugerate de Comisie în decizia de inițiere a procedurii, nu a existat nicio părtinire metodologică în consultarea publică a utilizatorilor.

(366) Ele subliniază, mai întâi, că consultarea utilizatorilor a fost amplu mediatizată în presa locală și specializată (ziarul *Le Marin*), pe site-ul CdC și pe rețelele sociale.

(367) De asemenea, ele consideră că întrebările adresate nu au creat o părtinire în favoarea portului Marsilia.

(368) În ceea ce privește consultarea utilizatorilor pentru transportul maritim de pasageri, întrebările adresate s-au axat pe obiectivul identificării unei posibile substituibilități între porturile continentale din punctul de vedere al utilizatorilor. Raportul Gecodia a concluzionat, de asemenea, că porturile Marsilia și Toulon sunt substituibile din punctul de vedere al cererii din partea pasagerilor rezidenți și nerezidenți din Corsica.

(369) În ceea ce privește consultarea utilizatorilor pentru transportul maritim de mărfuri, întrebările adresate au vizat în mod sistematic toate rutele din Marsilia și Toulon.

4.2. **CSP-urile respectă Directiva privind concesiunile**

4.2.1. *Timpul scurs între atribuirea diferitelor loturi către concesionari și intrarea în vigoare a CSP-urilor nu a avut niciun efect de închidere a pieței*

(370) Cu titlu introductiv, autoritățile franceze subliniază că nici Directiva privind concesiunile, nici dreptul francez nu prevăd o perioadă strictă între atribuirea unei concesiuni și intrarea în vigoare a concesiunii respective.

(371) În orice caz, ele consideră că perioada scurtă în cauză nu a avut niciun efect de închidere a pieței din trei motive.

(372) *În primul rând*, calendarul inițial întocmit de Franța, publicat în anunțul invitației de participare la procedura de ofertare din 6 mai 2022 pentru atribuirea CSP-urilor, prevedea o perioadă de două luni între atribuire și intrarea în vigoare ([143]). Prin urmare, această perioadă era mai lungă decât cea prevăzută pentru atribuirea CSP-urilor în jurisprudența *SNCM II* (23 de zile) ([144]).

(373) *În al doilea rând*, la primirea candidaturilor și a ofertelor la 25 iulie 2022, autoritățile franceze au constatat că acei candidați care depuseseră o candidatură și o ofertă în termenele prevăzute erau concesionarii CSP-urilor 2021-2022 ale căror contracte expirau, și anume La Méridionale și Corsica Linea. Întrucât nicio întreprindere nouă nu își depusese candidatura pentru CSP-uri, o perioadă mai scurtă decât cele două luni (prevăzută inițial în invitația de participare la procedura de ofertare) între atribuirea CSP-urilor și începerea operațiunilor nu putea avea un efect de închidere a pieței.

(374) *În al treilea rând*, întrucât intrarea în vigoare a CSP-urilor a urmat imediat expirării CSP-urilor 2021-2022, aceste termene au fost aduse la cunoștința tuturor operatorilor economici interesați imediat după lansarea procedurii, prin intermediul documentelor de licitație ale utilizatorilor și operatorilor. Prin urmare, toți operatorii aveau cunoștință de data preconizată de începere a măsurilor. În plus, autoritățile franceze observă că, în urma publicării cererii de oferte la 6 mai 2022, niciunul dintre potențialii candidați nu s-a prezentat pentru a solicita o modificare a calendarului, chiar dacă, în opinia lor, aceasta este o practică obișnuită în atribuirea contractelor de concesiune.

4.2.2. *Durata procedurii de atribuire nu a condus la o inegalitate de tratament între candidați*

(375) Ca răspuns la îndoielile exprimate de Comisie în considerentul 424 din decizia de inițiere a procedurii ([145]), autoritățile franceze au formulat următoarele observații.

(376) În primul rând, articolul 39 alineatele (3) și (5) din Directiva privind concesiunile prevede pentru primirea candidaturilor și a ofertelor un termen minim de 30 de zile de la data la care a fost transmis anunțul de concesionare; acest termen poate fi redus la 25 de zile în cazul în care ofertele pot fi depuse prin mijloace electronice. Sub rezerva respectării acestor termene minime, autoritatea contractantă este liberă să stabilească termenele de depunere a candidaturilor și a ofertelor.

(377) În al doilea rând, autoritățile franceze subliniază că, în urma publicării cererii de oferte la 6 mai 2022, niciunul dintre potențialii candidați nu s-a prezentat pentru a solicita o modificare a calendarului.

4.2.3. *Cerințele minime nu au fost modificate în cursul procedurii de licitație, iar CSP-urile semnate respectă cerințele minime*

(378) În primul rând, autoritățile franceze au dorit să clarifice domeniul de aplicare al cerințelor minime aplicabile în acest caz CSP-urilor. În al doilea rând, ele au explicat că cerințele minime stabilite nu au fost modificate în cursul procedurii de licitație. În al treilea rând, autoritățile au reiterat faptul că CSP-urile semnate respectă cerințele minime.

([143]) Atribuirea CSP-urilor a fost programată inițial să aibă loc la 28 octombrie 2022.

([144]) Hotărârea din 1 martie 2017, SNCM II, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134.

([145]) Pentru a recapitula, considerentul 424 din decizia de inițiere a procedurii prevede: „[…] Comisia consideră că autoritățile franceze nu au furnizat toate clarificările necesare pentru a concluziona că CSP-urile respectă principiile egalității de tratament, nediscriminării și transparenței. Comisia invită toate părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la această chestiune, în special pentru a clarifica dacă obligația de a mobiliza nave cu o capacitate minimă de transport de pasageri și de cabine în termenele prevăzute pentru cererea de oferte constituie o încălcare a egalității de tratament”.

4.2.3.1. Domeniul de aplicare al cerințelor minime

(379) Autoritățile franceze precizează că, în cazul de față, cerințele minime erau prevăzute la articolul 2.4 din regulamentul privind procedura de licitație (considerentul 270). Potrivit acestora, conținutul cerințelor minime era următorul:

(a) „tarife maxime aplicabile rezidenților corsicani și transportului de mărfuri: se referă la tarifele prezentate în legătură cu deliberarea nr. 19-128 a Adunării din Corsica AC de modificare a sistemului de obligații de serviciu public pentru transportul maritim de pasageri și de mărfuri între porturile Marsilia, Toulon, Nisa și porturile corsicane;

(b) capacitatea de transport a navelor: se referă la capacitatea de încărcare a navelor;

(c) orarele și frecvențele serviciului: se referă la orarele stabilite de CdC și OTC și la frecvențele minime pe care CdC și OTC le-au impus operatorilor;

(d) durata contractului: se referă la durata CSP-urilor prevăzută la articolul 2 din fiecare contract: «contractul intră în vigoare la 1 ianuarie 2023 și expiră la 31 decembrie 2029», cu posibilitatea unei prelungiri de maximum 12 luni, în special în absența unui nou contract de concesiune care să fie atribuit la expirarea contractului;

(e) valoarea maximă a compensației financiare plătite de OTC: se referă la compensația financiară menționată la articolul 2.5 din regulamentul privind procedura de licitație” ([146]).

(380) În plus, cerințele minime referitoare la (i) capacitatea de transport a navelor și (ii) orarele și frecvențele serviciului au fost stabilite în anexa 1 la CSP-uri.

(381) Potrivit autorităților franceze, articolul 2.4 din regulamentul privind procedura de licitație ar trebui interpretat, așadar, în lumina anexei 1 numai în ceea ce privește aceste două cerințe minime, precizându-se că:

— frecvențele minime se referă la frecvența serviciului;

— orarele se referă la orarele stabilite de Franța, candidații rămânând liberi să propună ora de plecare și ora de sosire, cu condiția să respecte intervalele orare impuse de Franța;

— capacitatea minimă de transport de pasageri și de mărfuri se referă la capacitatea de transport a navelor.

(382) Prin urmare, autoritățile franceze concluzionează că numai cele cinci elemente enumerate la articolul 2.4 din regulamentul privind procedura de licitație, dintre care două erau menționate în anexa 1, constituiau cerințele minime prevăzute la articolul 37 din Directiva privind concesiunile, excluzând orice altă caracteristică.

4.2.3.2. Anexa 1 la CSP-uri nu constituia în întregime o cerință minimă

(383) În observațiile lor, autoritățile franceze susțin că anexa 1 la CSP-uri nu era menționată la articolul 2.4 din regulamentul privind procedura de licitație și, prin urmare, nu putea constitui în întregime o cerință minimă. Deși anexa menționată stabilea caracteristicile minime referitoare la (i) capacitatea de transport a navelor și (ii) orarele și frecvențele serviciului, ea cuprindea și numeroase cerințe tehnice care nu erau cerințe minime în sensul articolului 2.4 din regulamentul privind procedura de licitație ([147]).

([146]) Observațiile autorităților franceze prezentate la 27 martie 2024.

([147]) Autoritățile franceze afirmă că acest lucru a fost valabil, în special, în cazul numărului de călătorii dus-întors anuale, al numărului de călătorii dus-întors suplimentare și al numărului de cabine pentru PMR per navă.

(384) Autoritățile franceze explică, de asemenea, că, în cursul procedurii de atribuire, OTC a dorit să asigure respectarea tuturor cerințelor tehnice prevăzute în anexa 1. Acesta este motivul pentru care, de exemplu, OTC a obținut angajamente din partea Corsica Linea pentru a remedia absența unei cabine pentru PMR pe nava Paglia Orba ([148]).

4.2.4. *Existența unor călătorii dus-întors suplimentare și reprogramabile nu a încălcat principiul egalității de tratament a candidaților*

4.2.4.1. Călătoriile dus-întors suplimentare și reprogramabile nu au reprezentat o cerință minimă

(385) În ceea ce privește călătoriile dus-întors suplimentare, autoritățile franceze subliniază că acestea sunt călătorii pe care autoritatea contractantă le poate introduce având în vedere nevoia de a presta serviciul public pe fiecare rută. Prin urmare, aceste călătorii dus-întors sunt destinate să răspundă unei nevoi de serviciu public mai mari decât capacitatea minimă impusă și să împiedice ca mărfurile să rămână pe chei. Efectuarea lor este reglementată de articolul 18 din CSP-uri. Prin urmare, ele nu constituiau o cerință minimă în sensul articolului 2.4 din regulamentul privind procedura de licitație.

(386) În ceea ce privește călătoriile dus-întors reprogramabile, autoritățile franceze subliniază că singurul lor scop era de a optimiza organizarea traficului. Efectuarea lor este reglementată de articolul 17 din CSP-uri. Prin urmare, ele nu constituiau o cerință minimă în sensul articolului 2.4 din regulamentul privind procedura de licitație.

4.2.4.2. Acceptarea propunerilor unui candidat de stabilire a datelor pentru călătorii dus-întors suplimentare și reprogramabile nu a condus la o încălcare a egalității de tratament între candidați

(387) Autoritățile franceze precizează că, în conformitate cu articolele 17 și 18 din CSP-uri, efectuarea unor călătorii dus-întors suplimentare și reprogramabile necesită o reuniune a comitetului tehnic prevăzut la articolul 10.2 din CSP-uri. Comitetul tehnic permite concesionarului vizat de efectuarea acestor călătorii dus-întors să raporteze eventualele dificultăți care ar rezulta din acestea. Prin urmare, Franța consideră că există un proces de consultare între CdC, OTC și concesionar care permite concesionarului, înainte de efectuarea călătoriilor dus-întors reprogramabile și a celor suplimentare, să prezinte orice dificultăți pe care le-ar putea întâmpina în ceea ce privește, în special, nava (navele) care urmează să fie mobilizată (mobilizate).

(388) În plus, autoritățile franceze precizează că perioada de preaviz este calculată în săptămâni pentru călătoriile dus-întors suplimentare (articolul 18 din CSP-uri), ceea ce permite concesionarului, dacă este cazul, să răspundă cererii suplimentare, ținând seama de modelele sale de angajamente.

(389) Potrivit autorităților franceze, rezultă că principiul enunțat inițial în CSP-uri nu a fost modificat: călătoriile dus-întors suplimentare și cele reprogramabile sunt decise de OTC și nu de concesionari. Propunerile formulate de concesionari nu obligă în niciun fel OTC să efectueze aceste călătorii dus-întors. În acest sens, Franța dă exemplul rutei Marsilia-Bastia, pentru care, în 2023, în cursul primului an de punere în aplicare a CSP, OTC a decis să modifice cinci dintre călătoriile dus-întors suplimentare propuse de Corsica Linea în programul său provizoriu, programând trei dintre acestea la alte date și anulându-le pe celelalte două, deoarece nu exista o nevoie de transport de mărfuri la datele propuse de Corsica Linea.

([148]) Autoritățile franceze explică faptul că oferta Corsica Linea a propus o navă, Paglia Orba, care avea o singură cabină pentru PMR, în locul celor două cerute de anexa 1. Totuși, acest punct a fost discutat cu candidatul în cursul etapelor de negociere, la finalul cărora acesta s-a angajat să înlocuiască nava cu una dintre cele șapte nave care ar putea fi atribuite serviciilor, în cazul în care ar fi necesare două cabine pentru PMR, având în vedere nevoia de serviciu public (în conformitate cu articolul 20 din CSP-uri, care autorizează înlocuirea unei nave în cursul executării contractului) și să efectueze lucrări pentru instalarea unei a doua cabine pentru PMR. În plus, autoritățile franceze subliniază că Paglia Orba este o navă înlocuitoare utilizată ad-hoc, în special atunci când nava principală utilizată este retrasă din exploatare din motive tehnice (observațiile autorităților franceze prezentate la 27 iulie 2023). Potrivit Franței, aceste propuneri, care au un domeniu de aplicare limitat și care nu denaturează condițiile de concurență, au fost considerate ca fiind în măsură să îndeplinească specificațiile tehnice și funcționale stabilite. În opinia Franței, acestea nu contravin în niciun caz unei cerințe minime prevăzute la articolul 2.4 din regulamentul privind procedura de licitație.

5. OBSERVAȚII FORMULATE DE PĂRȚILE INTERESATE

(390) Patru părți interesate și-au prezentat observațiile în cursul procedurii oficiale de investigare: Corsica Ferries, Corsica Linea, La Méridionale și grupul Stef.

5.1. Observații din partea Corsica Ferries

(391) Subsecțiunile de mai jos prezintă conținutul observațiilor prezentate de Corsica Ferries în cadrul procedurii oficiale de investigare. Astfel cum se menționează în considerentul 325, aceste observații reiterează în mare parte conținutul plângerii. Prin urmare, subsecțiunile de mai jos se vor referi, de asemenea, după caz, la plângere.

5.1.1. *Considerații privind situația de fapt*

(392) Cu titlu introductiv, Corsica Ferries formulează două observații cu privire la descrierea datelor referitoare la transportul de mărfuri remorcate prezentate în decizia de inițiere a procedurii ([149]).

(393) *În primul rând*, compania consideră că descrierea factuală a transportului de mărfuri remorcate omite complet distincția dintre transportul de mărfuri remorcate însoțite și transportul de mărfuri remorcate neînsoțite. Potrivit Corsica Ferries, numai transportul de mărfuri remorcate însoțite implică prezența unui conducător auto la bordul navei și, prin urmare, existența unei cereri potențiale de transport de pasageri (considerentele 447-449).

(394) *În al doilea rând*, Corsica Ferries observă că Comisia a analizat schimbările de pe piața transportului de mărfuri între Corsica și continent pe baza datelor istorice aferente perioadei 2016-2021. Analiza unei astfel de perioade oferă indicații eronate cu privire la dinamica reală a pieței. Potrivit Corsica Ferries, anul 2016 a marcat intrarea pe piață a Corsica Linea, care este deținută indirect de un consorțiu de antreprenori corsicani, printre care se numără cei 15 actori principali din lanțul de aprovizionare corsican. Corsica Ferries susține că, începând cu anul 2016, a pierdut în fiecare an trafic de mărfuri în favoarea Corsica Linea ([150]). Corsica Ferries observă că datele aferente perioadei 2013-2019 indică astfel scăderea anuală a traficului de mărfuri din portul Toulon în comparație cu portul Marsilia. Potrivit Corsica Ferries, acest lucru demonstrează în special că, având în vedere identitatea acționarilor săi, Corsica Linea este în măsură să transfere o parte din cererea de transport de mărfuri dinspre Toulon spre Marsilia.

5.1.2. *Nerespectarea primului criteriu Altmark*

5.1.2.1. Privind identificarea cererii utilizatorilor

5.1.2.1.1. Privind metodologia utilizată de autoritățile franceze pentru identificarea cererii utilizatorilor

(395) Corsica Ferries contestă evaluarea preliminară a Comisiei potrivit căreia metodologia utilizată de autoritățile franceze pentru a identifica existența unei cereri din partea utilizatorilor nu este afectată de nicio eroare vădită de apreciere.

(396) *În primul rând*, Corsica Ferries subliniază că rezultatele consultării utilizatorilor și ale raportului Gecodia, pe care Franța s-a bazat pentru a încheia CSP-urile, nu au fost încă făcute publice sau comunicate Corsica Ferries. În această privință, Corsica Ferries observă faptul că Comisia pentru accesul la documentele administrative („**CADA**”) a formulat observații cu privire la caracterul vădit excesiv al modificărilor efectuate de CdC ([151]). Având

([149]) Secțiunea 2.1.1 – Transportul maritim de mărfuri.

([150]) Potrivit Corsica Ferries, traficul său de mărfuri cu plecare din portul Toulon a scăzut cu 15,58 % în 2016, cu 7,49 % în 2017 și cu 6,09 % în 2018, în timp ce Corsica Linea a înregistrat o creștere a traficului cu 15,91 % în 2016, cu 16,31 % în 2017 și cu 3,10 % în 2018.

([151]) Corsica Ferries a prezentat două avize CADA din 15 februarie 2024 și, respectiv, 11 ianuarie 2024, ca anexele 3 și 4 la observațiile sale. Anexa 3 se referă la cererea Corsica Ferries adresată OTC de acces la raportul Gecodia. OTC a furnizat Corsica Ferries o versiune neconfidențială a raportului respectiv. În avizul său din 15 februarie 2024, CADA consideră că, deși raportul Gecodia conține un anumit volum de informații confidențiale, a căror divulgare ar putea submina confidențialitatea comercială (de exemplu, răspunsurile companiilor de transport maritim la consultarea operatorilor), versiunea neconfidențială trimisă Corsica Ferries a fost modificată excesiv. Anexa 4 se referea la cererea Corsica Ferries de acces la cele cinci CSP-uri și la anexele la acestea, ale căror versiuni neconfidențiale i-au fost transmise de CdC. În avizul său din 11 ianuarie 2024, CADA a considerat că anumite modificări ale conținutului CSP-urilor (informații contractuale referitoare la compensația financiară plătită de OTC în absența unei traversări, dispoziții privind calcularea profitului rezonabil) și anumite anexe (anexa referitoare la contul de exploatare provizoriu) au putut fi furnizate, dar altele nu (anexele 1, 2, 3, 10 și 12).

în vedere lipsa flagrantă de transparență din partea Franței, nu se poate reproșa Corsica Ferries că și-a întemeiat în tot sau în parte observațiile pe studiile de piață realizate în anii 2018, 2019 și 2020, precum și pe studiul BRG 1.

(397) *În al doilea rând*, Corsica Ferries subliniază că sarcina probei în temeiul primului criteriu Altmark îi revine statului membru. Prin urmare, autorităților franceze le revine sarcina de a furniza dovezi obiective, verificabile și suficient de plauzibile de natură să infirme concluziile și constatările instanțelor administrative și europene, precum și ale autorității franceze de concurență, în cadrul litigiilor referitoare la contractele de servicii publice anterioare.

(398) Prin urmare, Comisia nu putea, astfel cum a procedat în decizia de inițiere a procedurii, să respingă pur și simplu criticile formulate de Corsica Ferries pentru simplul motiv că acestea se întemeiau, în parte, pe studii de piață și pe decizii adoptate în legătură cu contracte de servicii publice anterioare încheiate pentru servicii maritime către Corsica. Prin urmare, Comisia ar încălca principiul bunei administrări, astfel cum este prevăzut la articolul 41 alineatul (1) din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene.

(399) *În al treilea rând*, Corsica Ferries critică metodologia și utilizarea datelor obținute în urma consultării utilizatorilor.

(400) Corsica Ferries observă, în primul rând, că chestionarele publicate nu se refereau decât la rutele dintre Marsilia și Corsica. Prin urmare, acestea erau în mod inevitabil distorsionate, ceea ce a condus la o părtinire metodologică iremediabilă. Singurele întrebări referitoare la alte rute decât Marsilia au fost pur comparative, pentru a explica alegerea de către respondent a unei rute Marsilia-Corsica mai degrabă decât a unei legături cu un alt port continental. Corsica Ferries observă în această privință că Comisia, care a remarcat totuși această posibilă părtinire metodologică în decizia de inițiere a procedurii (considerentul 283), nu a tras concluziile necesare prin faptul că nu a constatat o eroare vădită de apreciere.

(401) Corsica Ferries subliniază de asemenea că răspunsurile erau restrictive, direcționând astfel răspunsul utilizatorilor și nepermițându-le să răspundă în mod liber. Prin urmare, răspunsurile primite nu au putut contribui la caracterizarea unei nevoi de serviciu public.

(402) În plus, Corsica Ferries consideră că numărul de răspunsuri primite a fost insuficient (987 de răspunsuri utilizabile din partea pasagerilor din aproape 3 milioane de pasageri pe an, 42 de răspunsuri din partea pasagerilor în scop medical și 5 răspunsuri din partea utilizatorilor transportului maritim de mărfuri). În ceea ce privește inițiativele autorităților franceze de a consulta utilizatorii transportului maritim de mărfuri direct prin telefon, Corsica Ferries constată că niciun document nu a fost comunicat sau făcut public. Potrivit Corsica Ferries, era necesar să se analizeze identitatea operatorilor de transport contactați și întrebările care le-au fost adresate.

(403) În sfârșit, Corsica Ferries a declarat că există dovezi ale unei tentative a Corsica Linea de a manipula chestionarele publicate online de autoritățile franceze, întrucât Corsica Linea a transmis angajaților săi instrucțiuni explicite (i) prin care le solicita să participe în număr foarte mare la consultarea utilizatorilor și (ii) prin care le indica răspunsurile care trebuiau bifate ([152]). Prin urmare, rezultatele consultării utilizatorilor nu ar putea fi considerate utilizabile.

5.1.2.1.2. Privind identificarea cererii utilizatorilor pentru transportul maritim de pasageri

5.1.2.1.2.1. Privind identificarea cererii calitative a pasagerilor

(404) În plângere, Corsica Ferries a subliniat că, în ceea ce privește transportul de pasageri către Corsica, porturile Marsilia și Toulon sunt complet substituibile din punctul de vedere al pasagerilor, astfel cum au statuat Comisia Europeană ([153]), Tribunalul Uniunii Europene ([154]), autoritatea franceză de concurență ([155]), Curtea Administrativă de Apel din Marsilia ([156]) și Tribunalul Administrativ din Bastia ([157]).

(405) În observațiile sale cu privire la decizia de inițiere a procedurii, Corsica Ferries consideră că autoritățile franceze au săvârșit două erori în identificarea cererii pasagerilor.

5.1.2.1.2.1.1. Porturile Marsilia și Toulon sunt substituibile din punctul de vedere al pasagerilor în scop medical

(406) Corsica Ferries consideră că concluzia potrivit căreia porturile Toulon și Marsilia nu sunt substituibile în ceea ce privește pasagerii în scop medical este afectată de o eroare vădită de apreciere din trei motive.

(407) *În primul rând*, Corsica Ferries consideră că noțiunea de „pasager în scop medical” ar trebui interpretată într-un mod strict. Compania consideră că autoritățile franceze au identificat o cerere specifică din partea pasagerilor în scop medical exclusiv pe baza existenței cadrului juridic care reglementează acoperirea costurilor de transport ale pacienților, care limitează alegerea modului de transport de către pasageri.

(408) Corsica Ferries înțelege acest lucru în sensul că, pentru a identifica nevoia de serviciu de transport public, trebuie luată în considerare numai cererea de transport de pasageri în scop medical ale căror călătorii sunt eligibile pentru rambursarea de către sistemul de securitate socială. Cu toate acestea, potrivit Corsica Ferries, există multe cazuri în care un rezident poate călători în Franța continentală din motive medicale, dar a cărui călătorie nu este eligibilă pentru rambursare. În aceste cazuri, potrivit Corsica Ferries, nu există nicio constrângere juridică cu privire la modul de transport care trebuie utilizat.

([152]) În anexa 5 la observațiile sale Corsica Ferries a furnizat mai multe documente, după cum urmează:
- o scrisoare olografă anonimă adresată președintelui Corsica Ferries, în care se descrie tentativa conducerii Corsica Linea de a solicita angajaților săi să „pretindă că sunt rezidenți” pentru a oferi răspunsuri la consultarea utilizatorilor;
- o comunicare internă din partea Corsica Linea („actualizare lunară din decembrie 2021”) în care se abordează mai multe subiecte legate de strategia comercială a Corsica Linea, inclusiv o actualizare privind CSP-urile în care se discută calendarul OTC pentru lansarea consultărilor publice și invitația de participare la licitație pentru CSP-uri, și în care se menționează că Corsica Ferries a depus plângeri la Comisie;
- o scrisoare din partea reprezentanților sindicatelor adresată președinților Corsica Linea și La Méridionale, prin care aceștia sunt informați cu privire la un preaviz de grevă împotriva presupusei opoziții a statului francez și a Comisiei față de serviciul public de transport maritim către Corsica în numele liberei circulații a serviciilor;
- un e-mail intern al unui angajat al Corsica Linea care partajează un link internet către consultarea utilizatorilor, cu răspunsuri „sugerate” care să justifice continuarea unui serviciu public.

([153]) Decizia 2013/435/UE, considerentul 160.

([154]) Hotărârile din 1 martie 2017, SNCM I, T-366/13, ECLI:EU:T:2017:135 și SNCM II, *ibid*.

([155]) Avizul nr. 12-A-05 al autorității franceze de concurență din 17 februarie 2012 privind transportul maritim între Corsica și continent.

([156]) Hotărârea nr. 17MA01582 a Curții Administrative de Apel din Marsilia din 22 februarie 2021.

([157]) Hotărârea nr. 1100533 a Tribunalului Administrativ din Bastia din 7 aprilie 2015, SNCM.

(409) Cu toate acestea, potrivit Corsica Ferries, autoritățile franceze nu au limitat nevoia de serviciu public în cadrul CSP-urilor numai la pasagerii în scop medical ale căror costuri de transport erau eligibile pentru rambursare de către sistemul de securitate socială. Nevoia respectivă include și pasagerii în scop medical în general, chiar dacă unii dintre aceștia, ale căror costuri de călătorie nu sunt eligibile pentru rambursarea de către sistemul de asigurări de sănătate, nu sunt limitați de modul de transport care urmează să fie utilizat sau de portul de sosire pe continent.

(410) *În al doilea rând*, Corsica Ferries subliniază că autoritățile franceze s-au bazat pe legislația în vigoare pentru a demonstra că nu exista nicio substituibilitate, în ceea ce privește cererea pasagerilor în scop medical, între porturile Marsilia și Toulon ([158]). O astfel de concluzie ar fi în mod evident incorectă.

(411) Corsica Ferries susține că, contrar celor susținute de autoritățile franceze, nicio cerință legală sau de reglementare nu condiționează rambursarea costurilor de transport de distanța dintre portul de sosire și centrul de asistență medicală.

(412) Corsica Ferries face trimitere la articolul L. 322-5 din CSS, care prevede: „costurile de transport se rambursează pe baza unei prescripții medicale […] Prescripția medicală trebuie să precizeze modul de transport cel mai potrivit pentru afecțiunea pacientului și dacă această afecțiune este incompatibilă cu transportul în comun, înțeles ca fiind transportul a cel puțin doi pacienți împreună. În conformitate cu prescripția, costurile de transport sunt acoperite pe baza celei mai ieftine călătorii, ținând seama de condițiile de transport și de numărul de pacienți transportați".

(413) Corsica Ferries consideră, de asemenea, că autoritățile franceze au interpretat în mod eronat articolul R. 310-10-5 din CSS (considerentul 139). Deși, potrivit Corsica Ferries, această dispoziție prevede rambursarea cheltuielilor de călătorie calculate în funcție de distanța dintre domiciliul pacientului și unitatea de tratament prescrisă de medic, ea se aplică numai anumitor tipuri de deplasări [și anume cele menționate la articolul R. 322-10 alineatul (1) literele (a)-(f) din CSS, astfel cum se arată în considerentul 139]. Potrivit Corsica Ferries, aceasta nu include călătoriile regulate cu vaporul sau cu avionul. În consecință, articolul R. 310-10-5 din CSS nu se referă la călătoriile regulate cu vaporul sau cu avionul și nici la problema distanței dintre portul sau aeroportul de sosire al pacientului și unitatea de tratament.

(414) Astfel, potrivit Corsica Ferries, deși modul de transport (avion sau vapor) poate fi într-adevăr limitat de prescripția medicală, la fel ca și locul tratamentului în sine, nu există nicio limitare în ceea ce privește portul sau aeroportul de sosire în cazul transportului regulat cu avionul sau cu vaporul, iar portul sau aeroportul de sosire nu este impus de prescripția medicală.

(415) În schimb, condiția prevăzută la articolul L. 322-5 din CSS, potrivit căreia cheltuielile de călătorie sunt rambursate în funcție de călătoria cea mai puțin costisitoare, se aplică tuturor călătoriilor și modurilor de transport.

(416) În consecință, potrivit Corsica Ferries, chiar și pasagerii în scop medical cărora li s-a prescris transportul maritim de către un medic rămân liberi să aleagă o rută care să ajungă la Toulon sau Marsilia; alegerea trebuie să se facă pe baza prețului, și nu a distanței dintre portul de sosire și unitatea de tratament. Această concluzie este confirmată și de informațiile din formularul oficial care trebuie completat de medicul prescriptor pentru rambursarea costurilor transportului planificat ([159]).

(417) În orice caz și astfel cum a arătat în plângerea sa, Corsica Ferries consideră că substituibilitatea porturilor Marsilia și Toulon din punctul de vedere al pasagerilor în scop medical este confirmată de circumstanțele care au urmat epidemiei de COVID-19, în cursul căreia autoritățile naționale au limitat drastic transportul de pasageri între Corsica și continent, autorizând numai transportul anumitor persoane (îngrijitori, militari, pompieri și tehnicieni). Corsica Ferries susține că a fost singurul operator în această perioadă care a transportat pasageri autorizați să călătorească între Toulon și Corsica, întrucât concesionarii Corsica Linea și La Méridionale au decis să presteze numai servicii de transport maritim de mărfuri între Marsilia și Corsica.

([158]) Decizia de inițiere a procedurii, considerentul 296.

([159]) În anexa 6 la observațiile sale, Corsica Ferries a furnizat un model de formular pentru solicitarea unei autorizații prealabile pentru transport echivalentă cu o prescripție medicală. Acest formular conține o notificare care oferă informații medicilor prescriptori cu privire la normele care reglementează acoperirea costurilor de transport.

(418) *În al treilea rând*, Corsica Ferries explică faptul că, întrucât legislația privind rambursarea costurilor de transport suportate din motive medicale nu obligă pasagerii în scop medical să aleagă o traversare către portul Marsilia, nu există dezavantaje pentru pasagerii care călătoresc către portul Toulon în locul portului Marsilia pentru a-și satisface nevoile medicale. Corsica Ferries consideră că pentru pasagerii în scop medical care călătoresc cu vehiculul propriu (și care, prin urmare, au efectuat deja o traversare cu vaporul de 12 ore) nu are relevanță dacă ajung la Marsilia sau la Toulon, întrucât aceste două orașe se află la o distanță de 45 de minute cu automobilul.

5.1.2.1.2.1.2. Porturile Ajaccio și Propriano sunt substituibile din punctul de vedere al pasagerilor

(419) Corsica Ferries consideră că concluzia potrivit căreia porturile Ajaccio și Propriano nu sunt substituibile din punctul de vedere al pasagerilor este afectată de o eroare vădită de apreciere din trei motive.

(420) *În primul rând*, distanța dintre Ajaccio și Propriano este de numai 70 km, ceea ce înseamnă că nu există nicio diferență semnificativă pentru pasagerii care efectuează o traversare cu automobilul lor (și anume, potrivit Corsica Ferries, 92 % din pasageri), indiferent dacă aceștia călătoresc din porturile Ajaccio sau Propriano.

(421) *În al doilea rând*, în ceea ce privește durata călătoriei, Corsica Ferries susține că este eronat să se considere că o durată a călătoriei de aproximativ o oră ar împiedica substituibilitatea celor două porturi.

(422) Potrivit Corsica Ferries, autoritățile franceze consideră că porturile Nisa și Toulon sunt substituibile (în pofida unei durate de călătorie de aproximativ 1 oră și 30 de minute), la fel ca și porturile Marsilia și Nisa (pentru pasagerii nerezidenți, în pofida unei durate de călătorie de aproape 2 ore și 20 de minute). Același principiu ar trebui să se aplice și în cazul distanței dintre Ajaccio și Propriano.

(423) Corsica Ferries consideră, de asemenea, că Ajaccio și Propriano au în comun o zonă deservită, luând ca exemplu situația rezidenților din Grosseto-Prugna, pentru care Ajaccio se află la o distanță de 32 km (o călătorie de 40 de minute), iar Propriano la 35 km (o călătorie de 45 de minute).

(424) Corsica Ferries se referă, pe de altă parte, la plângere, în care a explicat că substituibilitatea dintre porturile Ajaccio și Propriano este confirmată de obligațiile privind frecvența impuse în temeiul CSP-urilor. Deși concesionarii sunt obligați să exploateze o rută zilnică între Marsilia și Ajaccio, aceștia sunt obligați să efectueze doar trei călătorii dus-întors săptămânale între Marsilia și Propriano. Potrivit Corsica Ferries, pasagerii care se îmbarcă de obicei la Propriano trebuie, prin urmare, să călătorească la Ajaccio în zilele în care nu este disponibilă nicio călătorie dus-întors în portul Propriano.

(425) *În sfârșit*, Corsica Ferries face trimitere la informațiile prezentate în plângere cu privire la existența unor precedente juridice care caracterizează substituibilitatea celor două porturi. Compania a subliniat în plângere că autoritățile naționale au recunoscut ele însele substituibilitatea celor două porturi în cadrul expertizei dispuse de Curtea Administrativă de Apel din Marsilia în decizia sa preliminară nr. 17MA01582-17MA01583 din 12 februarie 2018, pentru a stabili valoarea compensației datorate de CdC pentru prejudiciul suferit de Corsica Ferries ca urmare a ajutorului ilegal plătit în temeiul CSP 2007-2013 ([160]).

(426) În observațiile sale cu privire la decizia de inițiere a procedurii, Corsica Ferries contestă poziția Comisiei cu privire la acest aspect, potrivit căreia aceste precedente nu sunt relevante, întrucât nu au legătură cu cazul de față, subliniind că (i) toate precedentele se referă la servicii maritime către Corsica și obligații de serviciu public similare și (ii) se referă la o perioadă recentă în care piața serviciilor maritime nu a suferit modificări substanțiale de natură să pună sub semnul întrebării aceste concluzii.

([160]) Corsica Ferries arată că expertul judiciar numit de instanța națională pentru a evalua prejudiciul suferit de Corsica Ferries a concluzionat că porturile Ajaccio și Propriano erau substituibile, fără ca acest lucru să fie contestat de părțile în cauză (și anume CdC și Corsica Ferries). Corsica Ferries atașează la observațiile sale, în anexa 8, o scrisoare a expertului judiciar în cauză adresată Corsica Ferries prin care compania este informată cu privire la stadiul investigației expertului. Scrisoarea reamintește părților în special punctele asupra cărora au convenit, inclusiv substituibilitatea porturilor Propriano și Ajaccio, și subliniază că expertul urma să colecteze date zilnice privind serviciul suplimentar aferent perioadelor 2007-2009 (pentru portul Ajaccio) și 2007-2013 (pentru portul Propriano).

(427) Corsica Ferries subliniază că autoritățile franceze nu au efectuat o analiză a substituibilității porturilor corsicane în cadrul CSP-urilor și că, prin urmare, sarcina probei îi revine Franței, care trebuie să demonstreze, pe baza unor date obiective și verificabile, că Ajaccio și Propriano nu mai erau substituibile în 2023.

5.1.2.1.2.2. Privind identificarea cererii cantitative a pasagerilor

(428) Corsica Ferries contestă modul în care autoritățile franceze au cuantificat cererea din partea pasagerilor în scop medical din două motive.

(429) *În primul rând*, Corsica Ferries consideră că ipoteza formulată de Franța cu privire la numărul de însoțitori (că orice pasager în scop medical cu vârsta sub 19 ani sau peste 75 de ani este însoțit în mod sistematic) nu se bazează pe date obiective și verificabile. Potrivit Corsica Ferries, acest lucru ar însemna că o treime din cererea pasagerilor în scop medical ar proveni de la însoțitori și nu de la pasagerii în scop medical.

(430) Mai presus de toate, această ipoteză se bazează pe o ipoteză care nu este conformă cu normele care reglementează acoperirea deplasărilor medicale de către sistemul de asigurări de sănătate. Articolul R. 322-10-7 din CSS prevede că „costurile de transport public suportate de o persoană care însoțește o persoană asigurată sau un beneficiar sunt acoperite atunci când afecțiunea acestuia din urmă necesită asistența unui terț sau atunci când are mai puțin de 16 ani”.

(431) *În al doilea rând*, Corsica Ferries consideră că rata de 10 % pentru transportul cu vaporul utilizată de autoritățile franceze pare să fie mult supraestimată, având în vedere singurele date obiective furnizate de autoritățile franceze, bazate pe eșantionul de 8 000 de cereri de aprobare prealabilă adresate CPAM 2A (considerentul 158). Aceste date arată că doar 4 % din cereri se referă la transportul maritim. Prin urmare, potrivit Corsica Ferries, volumul estimat al cererii de transport din partea pasagerilor în scop medical trebuie redus cu mai mult de jumătate, prin aplicarea unei rate de 4 % în locul ratei de 10 % utilizate de autoritățile franceze.

5.1.2.1.3. Privind identificarea cererii utilizatorilor pentru transportul maritim de mărfuri remorcate, atunci când nu se constată nicio alternativă la portul Marsilia

5.1.2.1.3.1. Privind identificarea cererii calitative a utilizatorilor de mărfuri remorcate

(432) Corsica Ferries consideră că autoritățile franceze au săvârșit o eroare vădită de apreciere atunci când au apreciat că între porturile Toulon și Marsilia există doar o substituibilitate parțială.

(433) În plângere, Corsica Ferries a considerat că porturile Marsilia și Toulon sunt perfect substituibile în ceea ce privește transportul conducătorilor auto. Prin urmare, pentru un conducător auto care călătorește cu un tractor și cu o semiremorcă și ale cărui centre logistice sunt situate în regiunea Marsilia sau pe culoarul Ronului (Miramas, Salon, Avignon), este irelevant dacă trebuie să se deplaseze în portul Marsilia sau Toulon, care se află la o distanță de 45 de minute unul față de celălalt. Situația unui conducător auto care călătorește cu un tractor și cu o semiremorcă este, așadar, identică cu cea a unui pasager care călătorește cu automobilul.

(434) Corsica Ferries a afirmat, de asemenea, în plângere că transportă la fel de mulți conducători auto din Toulon precum Corsica Linea și La Méridionale din Marsilia ([161]).

(435) În observațiile sale, Corsica Ferries contestă, în special, două aspecte discutate în decizia de inițiere a procedurii: riscul de saturare a capacității în portul Toulon și lipsa substituibilității constatată în cadrul consultării utilizatorilor.

5.1.2.1.3.1.1. Nu există risc de saturare a capacității de transport de mărfuri remorcate în portul Toulon

(436) În această privință, Corsica Ferries invocă două argumente.

([161]) De exemplu, Corsica Ferries afirmă că a transportat 5 947 de conducători auto în 2020 (4 984 în 2021) între Toulon și Ajaccio, față de 5 232 între Marsilia și Ajaccio (6 973 în 2021).

(437) În primul rând, pretinsa saturație a capacității portului Toulon este, în opinia sa, incompatibilă cu realitatea capacității portului observată în trecut. Corsica Ferries raportează că, între 2013 și 2015, portul Toulon a gestionat cu 50 % mai multe mărfuri decât în prezent. În plus, grevele care au afectat portul Marsilia în iunie 2019 și în ianuarie 2020 au condus la o creștere puternică a traficului de mărfuri în portul Toulon în aceste două luni, fără nicio problemă de saturație.

(438) În al doilea rând și mai ales, potrivit Corsica Ferries, autoritatea portuară din Toulon contestă pretinsa saturație a portului. Corsica Ferries afirmă că a solicitat CCI Var informații cu privire la capacitatea reală de transport de mărfuri remorcate a portului Toulon. Potrivit Corsica Ferries, portul Toulon a indicat în răspunsul său că are capacitate disponibilă la trei dintre terminalele sale, presupunând o aprovizionare constantă din partea Corsica Ferries ([162]). În plus, potrivit Corsica Ferries, CCI Var a confirmat că terminalul Toulon-Port de Commerce a manipulat până la 42 008 remorci pentru încărcare și descărcare în 2014, și anume echivalentul a 600 000 ML ([163]). Având în vedere că portul Toulon a manipulat 320 000 ML în 2022, Corsica Ferries estimează că portul este în măsură să preia încă aproape 280 000 ML din toată Franța ([164]).

5.1.2.1.3.1.2. Consultarea utilizatorilor nu este o dovadă suficientă pentru a identifica cererea de transport de mărfuri remorcate atunci când nu se constată nicio alternativă la portul Marsilia

(439) Corsica Ferries arată că, potrivit autorităților franceze, din consultarea utilizatorilor reiese că, în ceea ce privește transportul de mărfuri remorcate, operatorii de transport nu iau în considerare o rută alternativă la planificarea călătoriilor. Corsica Ferries formulează următoarele observații cu privire la această afirmație.

(440) În primul rând, potrivit Corsica Ferries, aceasta este o declarație generală și nefondată, bazată pe declarațiile câtorva actori dintr-un eșantion de reprezentativitate statistică incertă.

(441) În al doilea rând, Corsica Ferries subliniază că operatorii de transport consultați se află într-o situație de conflict de interese în calitate de acționari ai Corsica Linea (considerentul 394). Această situație afectează analiza substituibilității porturilor Toulon și Marsilia, în măsura în care utilizatorii transportului maritim de mărfuri remorcate nu acționează ca operatori economici raționali, a căror alegere este ghidată de compararea ofertelor. Dimpotrivă, aceștia aleg în funcție de interesul lor ca acționari în cadrul Corsica Linea, motiv pentru care nici măcar nu iau în considerare o alternativă.

(442) În plus, Corsica Ferries contestă faptul că proximitatea portului Marsilia este unul dintre motivele principale pentru care operatorii de transport aleg mai degrabă acest port, decât portul Toulon. Corsica Ferries consideră că autoritățile franceze nu au prezentat nicio dovadă în sprijinul afirmației lor potrivit căreia bazele logistice ale operatorilor de transport și ale clienților serviciilor maritime către Corsica sunt mai apropiate din punct de vedere geografic de Marsilia decât de Toulon. O parte substanțială a traficului de mărfuri remorcate a utilizat portul Toulon înainte de a fi deviat către portul Marsilia, când Corsica Linea a intrat pe piață în 2016. Potrivit Corsica Ferries, având în vedere proximitatea rețelei de autostrăzi și amplasarea portului Toulon, zona sa deservită nu poate fi redusă doar la departamentul Var, întrucât portul gestionează transportul de mărfuri remorcate din întreaga regiune și din valea Ronului.

([162]) În răspunsul său către Corsica Ferries (furnizat în anexa 10 la observațiile Corsica Ferries), CCI Var explică faptul că terminalul Toulon – Côte-d'Azur poate găzdui până la 80 de remorci pe zi în timpul iernii și aproximativ 20 în timpul verii; 120 de remorci la terminalul Brégaillon-Sud (dar numai pentru nave de tip Ro-Ro); în timp ce terminalul de croazieră Seyne-sur-Mer nu dispune de un chei de tip Ro-Ro. Acesta din urmă ar necesita îmbunătățiri (construirea unui chei de tip Ro-Ro sau adăugarea unui ponton plutitor) care să îi permită să găzduiască până la 50 de remorci.

([163]) În răspunsul său către Corsica Ferries, CCI Var afirmă că „la terminalul [Toulon-Port de Commerce], numărul maxim de remorci din ultimii 15 ani a fost atins în 2014, cu 42 008 remorci încărcate și descărcate. Întrucât fluxurile sunt echilibrate, acesta corespunde unui număr de aproximativ 21 000 de remorci încărcate pe an".

([164]) Ca răspuns la întrebarea adresată de Corsica Ferries prin care i se solicita să confirme că zona deservită a portului Toulon (din punctul de vedere al accesibilității și al localizării sale) nu se limitează la hinterlandul Toulon sau la departamentul Var, ci se extinde la toate celelalte departamente învecinate (anexa 9 la observațiile Corsica Ferries), CCI Var a precizat că „portul Toulon este accesibil prin intermediul autostrăzilor A50, A57 și A570 care asigură legături de la est la vest și de la nord la sud. […] Portul gestionează în prezent volumele de mărfuri din regiunea sudică și, în general, din teritoriul francez. […]" (anexa 10 la observațiile Corsica Ferries).

(443) În cele din urmă, chiar dacă se ia în considerare faptul că unii operatori de transport suportă costuri suplimentare de transport rutier din cauza distanței mai mari dintre baza lor și portul Toulon, acest criteriu în sine nu este relevant: Corsica Ferries consideră că principalul criteriu este costul total al transportului către destinația finală (și anume costul de transport rutier și costul de transport maritim). Corsica Ferries contestă, în orice caz, costul suplimentar de 17 % din costul total al călătoriei, pe care îl consideră supraestimat. Potrivit unui nou studiu al BRG prezentat de Corsica Ferries („**studiul BRG 2**"), costul suplimentar nu depășește 5-6 % din costul total de producție al operatorului de transport, care este el însuși compensat de prețurile mai mici ale serviciilor de transport maritim de mărfuri remorcate în portul Toulon în comparație cu Marsilia ([165]).

5.1.2.1.3.2. Privind identificarea cererii cantitative a utilizatorilor pentru transportul maritim de mărfuri remorcate atunci când nu se constată nicio alternativă la portul Marsilia

5.1.2.1.3.2.1. Inconsecvență în ceea ce privește cererea cantitativă estimată de transport de mărfuri remorcate, în cazul în care nu se observă nicio alternativă la portul Marsilia

(444) Corsica Ferries împărtășește îndoielile Comisiei cu privire la cuantificarea cererii de transport de mărfuri remorcate captive în portul Marsilia, estimată la 80 % din cererea istorică de transport de mărfuri remorcate între Marsilia și Corsica, subliniind că această rată nu se bazează pe date obiective și verificabile.

(445) În plus, Corsica Ferries atrage atenția asupra faptului că, în cadrul testării pe piață anterioare efectuate în octombrie 2020, autoritățile franceze ajunseseră exact la concluzia contrară, și anume (i) o rată de substituibilitate de 80 % pentru cererea de transport de mărfuri remorcate între Toulon și Marsilia și (ii) o rată de 20 % pentru cererea de transport de mărfuri nesubstituibil ([166]). O astfel de diferență semnificativă între contractele de servicii publice anterioare și CSP-uri ridică semne de întrebare, potrivit Corsica Ferries, cu privire la temeinicia estimărilor autorităților franceze, cu atât mai mult cu cât nu a existat nicio modificare substanțială a pieței între cele două perioade.

5.1.2.1.3.2.2. Eroare în cuantificarea cererii de transport de conducători auto care însoțesc mărfurile remorcate

(446) Corsica Ferries contestă metoda utilizată de autoritățile franceze pentru a estima numărul de conducători auto, bazată pe raportul unic conducător auto/ML de mărfuri remorcate aplicat cererii totale de transport de mărfuri remorcate în 2030. Compania prezintă în această privință patru argumente.

(447) *În primul rând*, potrivit Corsica Ferries, Franța nu a luat în considerare diferența, în cadrul categoriei de mărfuri remorcate, între mărfurile remorcate însoțite și mărfurile remorcate neînsoțite. Pretinsa nevoie de serviciu public pentru conducătorii auto se bazează, așadar, pe o ipoteză nejustificată. Corsica Ferries face trimitere în această privință la studiul BRG 1 furnizat în plângere.

([165]) Corsica Ferries prezintă în anexa 2 la observațiile sale studiul BRG 2 privind evaluarea de către CdC a unei nevoi de serviciu public pentru servicii maritime către Corsica, datat 21 aprilie 2024 și realizat în numele Corsica Ferries. Costul suplimentar de transport rutier este estimat pentru o călătorie medie de la zonele logistice situate în regiunea PACA până la portul Marsilia pentru un camion de 12 ML, cu un tarif zilnic estimat de 191 EUR și costuri orare, kilometrice și zilnice furnizate de comitetul național rutier pentru categoria „vehicul articulat regional – motorină". În ceea ce privește tarifele de transport maritim, studiul utilizează un tarif de 32,4 EUR/ML, observat în medie în 2023 la Toulon, față de 42,5 EUR/ML în portul Marsilia (corespunzând tarifului maxim stabilit de sistemul OSP 2019 pe rutele Marsilia-Corsica).

([166]) Corsica Ferries furnizează în anexa 11 la observațiile sale o notă analitică privind piața transportului maritim între Corsica și Franța continentală, anexată la deliberarea nr. 20/166 a Adunării din Corsica din 5 noiembrie 2020 de aprobare a utilizării contractelor de servicii publice pentru perioada 2021-2022. Nota în cauză a fost întocmită de Gecodia, după același model ca și raportul Gecodia. Nota a evaluat substituibilitatea porturilor Toulon, Marsilia și Nisa pentru transportul de mărfuri remorcate spre/dinspre Corsica din punctul de vedere al cererii, pe baza a două criterii (capacitatea porturilor de a accepta traficul în cauză și costul suplimentar al trecerii printr-un port sau altul). La pagina 36 din notă, Gecodia concluzionează după cum urmează: „orice nevoie de serviciu public va fi calculată pentru [transportul de mărfuri remorcate] după cum urmează: deși 20 % din traficul de mărfuri remorcate din portul Marsilia este legat din punct de vedere structural de portul respectiv, acest lucru nu împiedică o posibilă constatare a unei substituibilități parțiale între porturile continentale pentru acest segment de piață, dacă se furnizează dovezi în acest sens, în special prin intermediul unei consultări publice mai ample cu expeditorii și operatorii de transport. Restul traficului este agregat în porturile Marsilia și Toulon".

(448) Studiul BRG 1 consideră că ar trebui să se facă o distincție în cazul mărfurilor remorcate, deoarece acestea pot fi însoțite (și anume conducătorul auto urcă la bordul navei împreună cu camionul său) sau neînsoțite (conducătorul auto încarcă camionul pe navă, iar un alt conducător auto îl preia în portul de sosire). Cu alte cuvinte, transportul de mărfuri remorcate însoțite implică transportul maritim al conducătorului auto, spre deosebire de transportul de mărfuri remorcate neînsoțite. Potrivit studiului BRG 1, cererea de transport de mărfuri neînsoțite provine de la clienți obișnuiți cu nevoi semnificative și logistică structurată, care le permite să repatrieze conducătorii auto care lasă camioanele la bordul navelor și/sau să transporte conducătorii auto care trebuie să preia camioanele la sosirea navelor. În schimb, cererea de transport de mărfuri remorcate însoțite provine de la clienți cu nevoi mai punctuale.

(449) Conform studiului BRG 1, aceste diferențe în ceea ce privește profilurile și nevoile clienților înseamnă că cele două fluxuri trebuie analizate separat din perspectiva cererii. Mărfurile remorcate însoțite pot fi ușor transferate dintr-un port în altul; cu alte cuvinte, porturile Marsilia și Toulon sunt perfect substituibile din punctul de vedere al utilizatorilor pentru a prelua acest tip de trafic, ceea ce nu este cazul transportului de mărfuri remorcate neînsoțite ([167]).

(450) Cu toate acestea, autoritățile franceze nu au făcut o astfel de distincție. Potrivit studiului BRG 1, Franța a efectuat o analiză globală a substituibilității geografice a porturilor continentale pentru transportul de mărfuri remorcate. Prin urmare, nu a existat o evaluare a nevoii de serviciu public pentru transportul conducătorilor auto pe baza unei analize de substituție specifice transportului de mărfuri remorcate însoțite.

(451) *În al doilea rând*, potrivit Corsica Ferries, prin aplicarea raportului conducător auto/ML de mărfuri remorcate la cererea estimată pentru 2030, an în care se estimează că cererea va atinge nivelul maxim, autoritățile franceze au supraestimat în mod evident cererea reală de transport al conducătorilor auto în anii precedenți.

(452) *În al treilea rând*, potrivit Corsica Ferries, raportul conducător auto/ML al transportului de mărfuri remorcate este incorect. Corsica Ferries face referire în această privință la studiul BRG 2, care arată că, contrar celor menționate în considerentul 115 din decizia de inițiere a procedurii, autoritățile franceze nu calculează acest raport pe baza valorii medii observate pentru perioada 2018-2021. Raportul utilizat de autoritățile franceze este semnificativ mai mare decât cel indicat în datele istorice ([168]), ceea ce conduce la o supraestimare a presupusei nevoi de conducători auto de aproximativ 11 % pe ruta dintre Marsilia și Ajaccio și de 7 % pe ruta dintre Marsilia și Bastia.

(453) *În al patrulea rând*, autoritățile franceze au săvârșit o eroare metodologică prin aplicarea unei rate de creștere unice de 2,3 % pe an pentru toate rutele vizate de CSP-uri, în timp ce analiza nevoii de serviciu public ar fi trebuit să fie efectuată pentru fiecare rută în parte, în funcție de caracteristicile specifice ale fiecărei rute.

(454) Corsica Ferries subliniază în această privință că, pe baza tabelului 16 din decizia de inițiere a procedurii, traficul de mărfuri remorcate pe rutele Marsilia-Ajaccio și Marsilia-Bastia a scăzut constant între 2018 și 2023, în timp ce pe rutele dintre Marsilia și celelalte trei porturi corsicane a stagnat între 2018 și 2023. În sens mai larg, datele oficiale privind fluxurile dintre Corsica și Franța continentală (toate porturile combinate) indică o stagnare generală a traficului de mărfuri începând cu 2010. Prin urmare, rata de 2,3 % nu se bazează pe cele mai recente date obiective, ceea ce duce la o supraestimare a nevoilor de transport ale conducătorilor auto cu aproape 22 %.

([167]) Studiul BRG 1 subliniază că transportul de mărfuri remorcate neînsoțite impune constrângeri logistice semnificative pentru operatorul de transport, deoarece acesta trebuie să furnizeze un vehicul/camion suplimentar pentru a prelua conducătorul auto care a lăsat camionul la bordul navei sau care a venit să îl preia. Prin urmare, acest tip de mărfuri remorcate nu poate fi transferat cu ușurință dintr-un port în altul, spre deosebire de mărfurile remorcate însoțite, care nu implică astfel de constrângeri.

([168]) Studiul BRG 2 consideră că, pe baza tabelelor 16 și 17 prezentate în decizia de inițiere a procedurii, raportul mediu conducător auto/ML al transportului de mărfuri remorcate în perioada 2018-2020 este de 0,054 pentru ruta dintre Marsilia și Ajaccio (față de 0,060 utilizat de autoritățile franceze); de 0,056 pentru ruta dintre Marsilia și Bastia (față de 0,060 utilizat de autoritățile franceze); de 0,065 pentru ruta dintre Marsilia și Porto-Vecchio (față de 0,070 utilizat de autoritățile franceze); de 0,082 pentru ruta dintre Marsilia și Propriano (față de 0,1 utilizat de autoritățile franceze) și de 0,081 pentru ruta dintre Marsilia și L'Île-Rousse (față de 0,080 utilizat de autoritățile franceze).

5.1.2.2. Privind analiza disfuncționalității pieței

(455) Corsica Ferries consideră că autoritățile franceze au săvârșit o eroare vădită de apreciere în ceea ce privește examinarea disfuncționalității pieței care justifică încheierea CSP-urilor. În această privință, compania invocă patru argumente.

(456) *În primul rând*, în termeni generali, Corsica Ferries subliniază că pentru caracterizarea unei nevoi de serviciu public este necesară stabilirea prealabilă a unui scenariu contrafactual, pentru a analiza nivelul ofertei private care ar fi propusă și pentru a stabili apoi dacă această ofertă ar fi suficientă pentru a satisface cererea. Potrivit Corsica Ferries, într-un scenariu contrafactual, oferta privată nu se limitează la cea observată *ex ante* pe piață, ci trebuie evaluată în mod dinamic, anticipând care ar fi oferta privată în absența unui contract de servicii publice.

(457) Corsica Ferries subliniază, de asemenea, că scenariul contrafactual trebuie să fie transparent, obiectiv și bazat pe ipoteze credibile. În această privință, sarcina probei le revine autorităților publice, care trebuie să prezinte dovezi suficient de convingătoare și plauzibile.

(458) În mod corespunzător, potrivit Corsica Ferries, Comisia are obligația de a efectua o examinare diligentă și imparțială a informațiilor furnizate de autoritățile publice, care implică o analiză aprofundată și atentă a acestor informații ([169]). Examinarea efectuată de Comisie poate include și, în cazul în care circumstanțele cazului impun acest lucru, trebuie să includă o analiză prospectivă ([170]).

(459) În cazul de față, Corsica Ferries consideră că autoritățile franceze nu au stabilit un scenariu contrafactual și că Comisia nu pare să fi examinat pe deplin, după cum era necesar, soliditatea, plauzibilitatea și caracterul suficient al informațiilor furnizate cu privire la oferta privată care ar fi oferită în lipsa CSP-urilor.

(460) *În al doilea rând*, Corsica Ferries consideră că chestionarele prezentate în cursul consultării operatorilor erau distorsionate.

(461) Mai întâi, chestionarele s-au limitat să invite operatorii să descrie modul în care serviciile de transport maritim pe care le ofereau sau pe care intenționau să le ofere puteau îndeplini cerințele de continuitate teritorială a insulei Corsica, fără a defini vreodată cerințele în cauză.

(462) În plus, Corsica Ferries subliniază existența unui conflict de interese care denaturează răspunsurile date în cadrul consultării operatorilor pentru transportul de mărfuri. Corsica Linea a răspuns la consultarea operatorilor, chiar dacă acționarii săi, care erau principalii clienți ai serviciilor de transport maritim de mărfuri din Corsica, aveau interesul de a menține serviciului public subvenționat (considerentul 394). În această privință, Corsica Ferries observă că existența unui conflict de interese împiedică o persoană aflată într-o astfel de situație să participe sau să intervină în procesul decizional administrativ în temeiul articolelor 101 și 102 din TFUE și al articolului 14 din Directiva 2006/123/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([171]) privind serviciile în cadrul pieței interne.

([169]) Corsica Ferries face trimitere la Hotărârea din 18 ianuarie 2017, Andersen/Comisia, T-92/11 RENV, ECLI:EU:T:2017:14, punctul 57; Hotărârea din 22 octombrie 2008, TV2/Danemarca și alții/Comisia, cauzele conexate T-309/04, T-317/04, T-329/04 și T-336/04, ECLI:EU:T:2008:457, punctul 183, și Hotărârea din 3 decembrie 2014, Castelnou Energía/Comisia, T-57/11, ECLI:EU:T:2014:1021, punctul 136.

([170]) Hotărârea din 3 decembrie 2014, Castelnou Energía/Comisia, T-57/11, ECLI:EU:T:2014:1021, punctul 34.

([171]) Directiva 2006/123/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2006 privind serviciile în cadrul pieței interne (JO L 376, 27.12.2006, p. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/123/oj). În special, articolul 14 prevede că „[s]tatele membre nu condiționează accesul la o activitate de servicii sau exercitarea acesteia pe teritoriul lor de oricare din următoarele cerințe: […] intervenția directă sau indirectă a operatorilor concurenți, inclusiv în cadrul organismelor consultative, în acordarea autorizațiilor sau în adoptarea altor decizii ale autorităților competente, cu excepția ordinelor și asociațiilor profesionale sau a altor organizații în calitate de autoritate competentă; această interdicție nu vizează consultarea organizațiilor precum camere de comerț sau parteneri sociali în alte aspecte decât cererile individuale de autorizare, sau o consultare a publicului larg”.

(463) Corsica Ferries consideră că, prin analogie cu normele aplicabile achizițiilor publice ([172]), sarcina probei în acest sens le revine autorităților franceze, care trebuie să se implice activ în prevenirea și detectarea conflictelor de interese în cadrul oricărei proceduri administrative, inclusiv al procedurilor de consultare. Prin urmare, pentru a demonstra existența unei nevoi de serviciu public, Franța era obligată să se bazeze pe informații obiective suficient de plauzibile și verificabile și să prevină orice ingerință a operatorilor aflați într-o situație de conflict de interese.

(464) *În al treilea rând*, Corsica Ferries consideră că răspunsurile Corsica Linea și La Méridionale la consultarea operatorilor nu sunt, în esență, credibile. Compania explică faptul că nu este rezonabil să se considere că, în lipsa CSP-urilor, aceste două companii ar înceta pur și simplu să furnizeze toate serviciile maritime către Corsica. Ea face referire în special la avizul autorității de concurență ([173]) și indică, de asemenea, că Corsica Linea și La Méridionale au o flotă de 9 și, respectiv, 4 nave și peste 1 100 și, respectiv, 600 de angajați.

(465) O astfel de încetare a activității ar fi cu atât mai puțin plauzibilă cu cât concesionarii oferă deja un serviciu comercial exploatat în întregime în afara CSP-urilor. Corsica Ferries oferă exemplele Corsica Linea ([174]) și La Méridionale ([175]). Ea menționează și dovezile prezentate Comisiei în contextul plângerii și, mai precis, studiul BRG 1. Potrivit studiului, în iunie 2022, Corsica Linea a prezentat un plan de transport prin care își exprimase intenția de a efectua o serie de traversări în cadrul sistemului OSP în 2023, de la portul Marsilia la Propriano ([176]), Ajaccio ([177]) și L'Île-Rousse ([178]). Această intenție, anunțată în vara anului 2022, arată că Franța greșește când presupune că, în absența unui CSP, nu s-ar fi oferit nicio capacitate privată din Marsilia.

(466) De asemenea, în opinia Corsica Ferries, faptul că răspunsurile concesionarilor la consultarea operatorilor sunt identice (i) demonstrează conflictul de interese care îi afectează, ambii având un interes clar de a reduce oferta privată viitoare pentru a asigura continuarea sistemului CSP subvenționat, și (ii) ridică semne de întrebare cu privire la coordonarea dintre aceste două companii înainte de răspunsul lor la consultarea operatorilor.

(467) În cele din urmă, Corsica Ferries observă că este inconsecvent din partea Comisiei să considere că declarațiile generale și nefondate ale operatorilor maritimi sunt insuficiente pentru a justifica anumite concluzii (și anume în ceea ce privește volumul estimat de mărfuri remorcate captive furnizat de Corsica Linea în portul Marsilia, contestat de Comisie în considerentul 311 din decizia de inițiere a procedurii), dar suficiente în ceea ce privește evaluarea ofertei private potențiale.

([172]) Corsica Ferries face trimitere la Hotărârea Curții din 12 martie 2015, eVigilo Ltd/Lituania, C-538/13, ECLI:EU:C:2015:166, punctele 33-43 și 47.

([173]) Corsica Ferries subliniază că autoritatea de concurență a remarcat, la punctul 369 din avizul său, că este „[…] greu de crezut că companiile de transport maritim cărora le-a fost încredințată în prezent prestarea serviciului public, Corsica Linea și La Méridionale, nu ar fi în măsură, cu ajutorul instrumentelor de contabilitate analitică de care dispun pentru a-și evalua costurile în cadrul CSP, să propună o estimare obiectivă a capacității pe care ar putea să o ofere dacă ar exploata aceleași rute în cadrul unei OSP sau fără o OSP".

([174]) Corsica Ferries furnizează o scrisoare din partea OTC din data de 31 iulie 2023 (anexa 12 la observațiile sale) prin care confirmă finalizarea a 41 de traversări non-CSP pe ruta Marsilia-Propriano, în vara anului 2023, pentru transportul de pasageri și a 28 de traversări non-CSP pe rutele Marsilia-Ajaccio (12 traversări) și Marsilia-L'Île-Rousse (16 traversări). Corsica Ferries afirmă că nu mai puțin de 114 traversări au fost lansate de Corsica Linea în 2024 în afara CSP-urilor.

([175]) Potrivit Corsica Ferries, La Méridionale a decis să presteze trei servicii de noapte pe săptămână între Toulon și L'Île-Rousse începând din aprilie 2024. De asemenea, La Méridionale și-a extins serviciile în afara CSP-urilor prin planificarea a încă 12 traversări între Marsilia și Ajaccio în iulie și august 2024.

([176]) 19 călătorii dus-întors.

([177]) 5 călătorii dus-întors.

([178]) 10 călătorii dus-întors.

(468) *În cele din urmă*, Corsica Ferries respinge afirmația Comisiei din considerentul 326 din decizia de inițiere a procedurii în ceea ce privește serviciile maritime furnizate de Corsica Linea și La Méridionale în afara CSP-urilor ([179]). Corsica Ferries consideră că cerința unui scenariu contrafactual credibil impusă de jurisprudență nu înseamnă că ar trebui luată în considerare numai potențiala ofertă privată care îndeplinește condițiile CSP-urilor. Dimpotrivă, cerința unui scenariu contrafactual credibil implică analizarea întregii oferte private care ar fi oferită în mod rezonabil în absența CSP-urilor, pentru a o compara ulterior cu cererea estimată.

5.1.2.3. Privind necesitatea și proporționalitatea CSP-urilor

(469) Corsica Ferries este de acord cu opinia preliminară a Comisiei potrivit căreia capacitatea minimă de transport stabilită în CSP-uri pare disproporționată în raport cu nevoia de serviciu public (considerentul 331).

(470) Corsica Ferries face referire la conținutul plângerii cu privire la acest aspect. În plângere s-a constatat că existența unor călătorii dus-întors reprogramabile și suplimentare a încălcat Regulamentul privind cabotajul și nu a răspuns unei nevoi de serviciu public. Regulamentul interzice statelor membre să modifice, după cum consideră oportun și fără justificare, domeniul de aplicare al contractului de servicii publice. Or, în speță, Franța nu a putut identifica o nevoie de serviciu public, întrucât nu a precizat (i) perioada în care urmau să fie efectuate aceste călătorii dus-întors reprogramabile și suplimentare și (ii) numărul exact de călătorii dus-întors suplimentare care urmau să fie efectuate (aceste călătorii dus-întors fiind opționale).

(471) În plus, Corsica Ferries a subliniat în plângere că, pentru fiecare dintre cele cinci rute vizate de măsurile în cauză, călătoriile dus-întors regulate erau în mare măsură suficiente pentru a acoperi nevoia de serviciu public estimată de Franța în perioada 2023-2030, astfel încât călătoriile dus-întors reprogramabile și suplimentare păreau inutile. Corsica Ferries a adăugat de asemenea că, în ofertele pe care le-au prezentat autorităților din Corsica, Corsica Linea și La Méridionale identificaseră deja zilele în care urmau să fie efectuate călătorii dus-întors reprogramabile și suplimentare, pe întreaga durată a CSP-urilor, astfel încât aceste călătorii nu răspundeau unei nevoi de serviciu public identificate în prealabil de Franța. În plus, aceste traversări ar fi efectuate exclusiv în perioada de vară și ar fi oferite în principal la sfârșit de săptămână, și anume pentru turiști (deoarece șoferilor de camioane le este interzis să călătorească în zilele de duminică).

(472) În sfârșit, Corsica Ferries a exprimat în plângere îndoieli cu privire la capacitatea concesionarilor de a respecta obligațiile de serviciu public prevăzute în CSP-uri. În e-mailul său din 13 octombrie 2023, Corsica Ferries arată că, pentru a efectua traversări în lunile iulie și august 2023, Corsica Linea a navlosit o navă aparținând companiei La Méridionale, Kalliste, pe care La Méridionale a fost totuși obligată să o pună la dispoziția OTC, la cererea acesteia, pentru călătorii dus-întors suplimentare în cadrul CSP-urilor referitoare la serviciile maritime către Porto-Vecchio și Bastia. Cu toate acestea, fără nava respectivă, La Méridionale nu ar fi putut să răspundă instrucțiunilor contractuale ale OTC dacă astfel de traversări suplimentare ar fi devenit necesare în perioada iulie-august 2023.

(473) În observațiile sale cu privire la decizia de inițiere a procedurii, Corsica Ferries consideră totuși că, în decizia respectivă, Comisia nu a tras toate concluziile din propriile sale constatări.

(474) *În primul rând*, capacitatea minimă impusă pentru transportul de mărfuri și de pasageri a fost stabilită pe baza cererii maxime estimate până în 2030, astfel încât intenția este ca, până în 2030, capacitatea să satisfacă cererea preconizată pentru 2023. Prin urmare, capacitatea pare disproporționată în raport cu nevoia de serviciu public evaluată pentru anii anteriori anului 2030. Potrivit Corsica Ferries, capacitatea minimă a CSP ar fi trebuit să fie stabilită astfel încât să satisfacă cererea medie estimată între 2023 și 2030.

([179]) Pentru a recapitula, considerentul 326 din decizia de inițiere a procedurii prevede: „În plus, simplul fapt că unul dintre contractanți, Corsica Linea, a oferit servicii comerciale auxiliare în afara cadrului CSP-urilor în perioada iulie-septembrie 2023 (considerentul 205) nu constituie o dovadă că acest operator ar fi prestat în mod clar servicii comerciale în aceleași condiții ca cele impuse de autoritățile franceze în temeiul CSP-urilor în lipsa acestor contracte sau că aceste servicii ar fi fost efectiv prestate în aceleași condiții ca cele impuse în cadrul CSP”.

(475) *În al doilea rând*, potrivit Corsica Ferries, Comisia nu a luat în considerare călătoriile dus-întors suplimentare atunci când a analizat capacitățile introduse de CSP-uri în ceea ce privește nevoia de serviciu public. Întrucât aceste călătorii dus-întors suplimentare sunt menite să satisfacă cererea maximă, acestea ar fi trebuit să fie luate în considerare la stabilirea capacității minime de transport pe traversare impusă în cadrul CSP-urilor.

(476) *În al treilea rând*, Corsica Ferries contestă evaluarea preliminară efectuată de Comisie cu privire la absența unei obligații în cadrul CSP-urilor de a utiliza nave Ro-Pax ([180]).

(477) Corsica Ferries precizează că numărul de 12 pasageri este linia de demarcație între (i) navele de pasageri care pot transporta și mărfuri (Ro-Pax) și (ii) navele de mărfuri (Ro-Ro), a căror capacitate de pasageri este limitată la 12 ([181]).

(478) Corsica Ferries consideră că, deși obligația de mobilizare a navelor Ro-Pax nu este prevăzută în mod expres de CSP-uri, aceasta rezultă în mod necesar din capacitățile minime impuse de anexa 1 la CSP-uri, care trebuiau respectate pentru fiecare traversare. Cu toate acestea, prin impunerea unei capacități minime de 18 pasageri pe ruta Marsilia-Ajaccio (4 pasageri în scop medical și 14 conducători auto) și de 24 de pasageri pe ruta Marsilia-Bastia (5 pasageri în scop medical și 19 conducători auto), autoritățile franceze au impus de fapt mobilizarea Ro-Pax și au exclus utilizarea Ro-Ro.

(479) Astfel, obligația impusă concesionarilor de a putea găzdui în mod sistematic mai mult de 12 pasageri pe traversare, cu excepția utilizării navelor Ro-Ro, nu este justificată și este disproporționată în opinia Corsica Ferries.

5.1.3. *Nerespectarea celui de al doilea criteriu Altmark*

(480) Potrivit Corsica Ferries, al doilea criteriu Altmark, al cărui scop este de a garanta fiabilitatea și verificabilitatea calculului compensației, înseamnă respectarea în special a două cerințe: (i) parametrii de calcul al compensației trebuie să fie stabiliți în conformitate cu o procedură transparentă și (ii) aceștia trebuie să aibă un caracter obiectiv.

(481) Corsica Ferries observă, *în primul rând*, că parametrii compensației nu au fost stabiliți în mod transparent.

(482) Compania arată că procedura de atribuire a CSP-urilor a oferit candidaților libertatea deplină de a stabili cheile de repartizare pentru calcularea compensației financiare și că anexa 9 la CSP-uri, care conține o grilă specifică ce indică, pentru fiecare cheltuială a concesionarului, procentul alocat activității SIEG, nu a fost deloc făcută publică. Prin urmare, în lipsa unei transparențe suficiente din partea Franței, este imposibil din punct de vedere material ca Corsica Ferries să poată verifica și critica în mod eficace cheile de repartizare utilizate.

(483) În mod similar, Corsica Ferries critică lipsa de transparență a analizei efectuate de autoritățile franceze cu privire la cheile propuse de concesionari, inclusiv în decizia de inițiere a procedurii. Potrivit Corsica Ferries, această lipsă de transparență ridică o problemă gravă în ceea ce privește principiul contradictorialității, împiedicând părțile interesate să își prezinte în mod eficient observațiile.

(484) *În al doilea rând*, Corsica Ferries consideră că parametrii utilizați pentru calcularea compensației nu sunt obiectivi.

([180]) Pentru a recapitula, Comisia a observat în considerentul 343 din decizia de inițiere a procedurii că „necesitatea de a utiliza nave Ro-Pax (și anume nave care pot găzdui mai mult de 12 pasageri) nu este o obligație inclusă în CSP-uri, ceea ce, dimpotrivă, permite prestarea serviciului utilizând o flotă care combină Ro-Pax și Ro-Ro. Faptul că utilizarea navelor Ro-Pax ar putea fi mai costisitoare din punctul de vedere al capitalului și al costurilor de exploatare decât navele Ro-Ro este irelevant dacă nevoia de serviciu public de transport de mărfuri conduce la un număr de pasageri (inclusiv conducători auto) care face necesară utilizarea navelor Ro-Pax".

([181]) În conformitate cu regula 2 din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare din 1 noiembrie 1974 („Convenția Solas"), o navă de pasageri este o navă care transportă mai mult de 12 pasageri, în timp ce o navă de mărfuri este o navă care nu este o navă de pasageri, și anume cu o capacitate de transport mai mică de 12 pasageri.

(485) Corsica Ferries arată, mai întâi, că din informațiile cuprinse în decizia de inițiere a procedurii reiese că cheile de repartizare utilizate de concesionari variază, pentru fiecare element de cost, în funcție de rutele maritime în cauză. Cu toate acestea, potrivit Corsica Ferries, aceste variații nu au sens, întrucât (i) obligațiile de serviciu public impuse în fiecare CSP sunt de aceeași natură (numai amploarea lor variază în funcție de porturi) și (ii) implică mobilizarea aceluiași tip de navă (în speță, Ro-Pax).

(486) Corsica Ferries face trimitere în această privință la studiul din 21 aprilie 2024 efectuat de BRG în numele Corsica Ferries privind analiza economică a modalităților de stabilire a plății compensațiilor în temeiul CSP-urilor (denumit în continuare „**studiul BRG 3**"). Acest studiu arată că, în ofertele inițiale depuse de concesionari, cheile de repartizare erau diferite de la un candidat la altul, chiar dacă era vorba despre aceeași rută, iar nevoia de serviciu public care trebuia îndeplinită era aceeași în ambele cazuri. În schimb, studiul BRG 3 arată că Corsica Linea, în ofertele sale inițiale, a utilizat în mare măsură aceleași chei de repartizare pentru toate rutele, deși volumul de activitate legat de SIEG și de serviciile comerciale varia foarte mult de la o rută la alta. Aceste fluctuații demonstrează astfel că cheile de repartizare utilizate nu reflectă sau, cel puțin, nu reflectă în mod sistematic contribuția SIEG și a activităților comerciale la costurile concesionarilor.

(487) Studiul BRG 3 explică, în general, că, deși este posibilă alocarea costurilor în termeni contabili, astfel de alocări sunt parțial arbitrare și nu reflectă realitatea economică. În orice caz, ipotezele de alocare a costurilor trebuie *cel puțin* să fie însoțite de analize care să le certifice valabilitatea.

(488) În plus, Corsica Ferries critică în mod specific cheile de repartizare utilizate pentru CSP-uri în ceea ce privește rutele Marsilia-Propriano, Marsilia – Porto-Vecchio și Marsilia-L'Île-Rousse.

(489) În ceea ce privește ruta Marsilia-Propriano, Corsica Ferries apreciază că nu este posibil să se considere ca fiind suficient de justificată și rezonabilă o cheie de repartizare a 100 % din costuri către SIEG atunci când navele utilizate de Corsica Linea depășesc în mod sistematic capacitatea minimă de transport de pasageri pe traversare. Cu alte cuvinte, 100 % din costurile de exploatare ale navelor respective sunt compensate de subvențiile publice plătite de Franța, în timp ce numai o mică parte din capacitatea oferită corespunde nevoii de serviciu public.

(490) Același lucru este valabil și pentru celelalte două rute, pentru care concesionarii au utilizat Ro-Pax cu o capacitate excedentară de pasageri foarte mare, deși capacitatea minimă impusă de 9 pasageri (L'Île-Rousse) și de 11 pasageri (Porto-Vecchio) pe traversare ar fi trebuit să conducă în mod normal la utilizarea unei nave de tip Ro-Ro. Potrivit Corsica Ferries, Comisia nu ar fi putut ignora faptul că mobilizarea navelor Ro-Pax, mai degrabă decât a navelor Ro-Ro, majorează substanțial costurile de capital și de exploatare, ceea ce conduce la o supraestimare a valorii compensației pentru obligația de serviciu public datorate concesionarilor. În ambele cazuri, Corsica Ferries arată de asemenea că cheile de repartizare utilizate se situează între 60 % și 75 % pentru fiecare cost, ceea ce ar părea în mod clar disproporționat și nejustificat în raport cu obligațiile de serviciu public impuse pe aceste rute.

(491) În sfârșit, Corsica Ferries contestă caracterul obiectiv și rezonabil al metodei utilizate de autoritățile franceze pentru alocarea costurilor indirecte, care, potrivit afirmațiilor lor, constă în alocarea costurilor indirecte către SIEG „numai proporțional cu capacitatea (exprimată în m^3 de volum) rezervată pe navă pentru activitățile SIEG". În această privință, Corsica Ferries pune sub semnul întrebării utilizarea exclusivă a capacității exprimate în m^3 pentru a determina metoda de alocare, în condițiile în care obligațiile de serviciu public se referă și la transportul de pasageri. Pentru a se asigura că numai costurile direct legate de prestarea SIEG pot fi luate în considerare, cheile de repartizare trebuie în mod necesar să reflecte proporția reală a capacității necesare pentru transportul de pasageri în raport cu capacitatea totală furnizată de navele utilizate de concesionari.

5.1.4. *Nerespectarea celui de al treilea criteriu Altmark*

(492) Corsica Ferries consideră că CSP-urile își supracompensează beneficiarii din patru motive.

5.1.4.1. Metodologia de alocare a costurilor pentru calcularea compensației în temeiul CSP-urilor este nejustificată în cazul de față

(493) Corsica Ferries contestă alegerea autorităților franceze cu privire la metodologia de alocare a costurilor pentru evaluarea costurilor direct legate de executarea SIEG. Comisia consideră că această alegere nu este justificată de Franța și nici nu este analizată în decizia de inițiere a procedurii.

(494) *În primul rând,* Corsica Ferries subliniază că, în principiu, compensația pentru SIEG trebuie să fie calculată pe baza metodologiei costului net evitat; metodologia de alocare a costurilor poate fi utilizată numai în cazul în care utilizarea acestei metode este imposibilă sau inadecvată. Imposibilitatea sau caracterul inadecvat al metodologiei costului net evitat trebuie să fie justificat(ă) în mod corespunzător de către autoritățile naționale și verificat(ă) de Comisie.

(495) În speță, Corsica Ferries consideră că autoritățile franceze nu au furnizat nicio justificare. În mod similar, decizia de inițiere a procedurii nu pune sub semnul întrebării caracterul adecvat al metodologiei de alocare a costurilor și justificările pentru neutilizarea metodologiei costului net evitat. Numai această deficiență constituie o eroare vădită de apreciere din partea autorităților franceze și o eroare de drept din partea Comisiei.

(496) *În al doilea rând,* Corsica Ferries consideră că utilizarea metodologiei costului net evitat era necesară în speță, întrucât aceasta nu era inadecvată. Potrivit Corsica Ferries, numai această metodă ar fi permis să se evite supracompensarea beneficiarilor CSP, din următoarele motive:

— metodologia costului net evitat nu necesită o alocare a costurilor între obligațiile de serviciu public și celelalte activități ale concesionarului, evitându-se astfel arbitrarul asociat necesității de a efectua o astfel de alocare;

— metodologia costului net evitat nu necesită estimări *ex ante* ale volumelor de activități SIEG și de activități care nu sunt legate de SIEG necesare pentru alocarea costurilor în cadrul metodologiei de alocare a costurilor și nu implică riscul unor estimări incorecte ale unor astfel de alocări, care ar putea duce la o supraestimare a costurilor care trebuie compensate;

— metodologia costului net evitat se bazează pe o evaluare globală a tuturor activităților (SIEG și care nu sunt legate de SIEG) desfășurate de concesionar, astfel încât concesionarul să nu poată face alegeri strategice pentru a-și maximiza creșterea eficienței în domeniul care nu este legat de SIEG.

(497) Metodologia costului net evitat a fost cu atât mai necesară cu cât metodologia de alocare a costurilor nu ia în considerare profiturile suplimentare realizate în afara domeniului de aplicare al SIEG, chiar dacă acestea sunt generate de furnizarea SIEG respectiv. Potrivit Corsica Ferries, beneficiarii CSP-urilor afirmă că, în absența CSP-urilor, nu sunt dispuși să ofere servicii comerciale, astfel încât toate activitățile comerciale desfășurate în cadrul CSP-urilor de către beneficiarii respectivi nu ar fi fost realizate în absența unui SIEG. Veniturile din aceste activități sunt astfel generate de acordarea CSP-urilor, iar utilizarea metodologiei costului net evitat ar fi permis luarea lor în considerare la calcularea compensației, fără niciun avantaj disproporționat pentru beneficiarii CSP-urilor.

(498) În cele din urmă, potrivit Corsica Ferries, metodologia costului net evitat a fost necesară având în vedere obligațiile de serviciu public disproporționate prevăzute în CSP-uri, care impuneau beneficiarilor CSP-urilor să ofere o capacitate supradimensionată în raport cu nevoia de serviciu public.

5.1.4.2. În orice caz, metodologia de alocare a costurilor trebuia să ia în considerare profiturile realizate din activitățile care nu sunt legate de SIEG ale beneficiarilor CSP-urilor

(499) Corsica Ferries subliniază că punctul 32 din cadrul SIEG impune luarea în considerare a profiturilor excesive generate de drepturi speciale sau exclusive, chiar dacă sunt legate de alte activități.

(500) Potrivit Corsica Ferries, deși CSP-urile nu prevăd drepturi exclusive pentru beneficiarii lor, acestea conferă totuși o exclusivitate *de facto*, din trei motive:

— obligațiile de serviciu public prevăzute în CSP-uri nu sunt proporționale cu nevoile reale de serviciu public;

— beneficiarii CSP-urilor primesc subvenții publice semnificative, în timp ce alți operatori de transport maritim care își desfășoară activitatea în cadrul sistemului OSP nu primesc astfel de subvenții;

— sistemul OSP descurajează companiile de transport maritim care doresc să furnizeze servicii maritime între portul Marsilia și porturile corsicane în concurență cu beneficiarii CSP-urilor.

(501) Corsica Ferries subliniază, în această privință, că această exclusivitate *de facto* a fost observată în mai multe rânduri de: consiliul concurenței, în decizia sa nr. 06-MC-03 din 11 decembrie 2006; autoritatea de concurență, în avizul său nr. 12-A-07 din 17 februarie 2012; Comisie, în decizia sa SA.22843 din 2 mai 2013 și reiterată în avizul autorității de concurență din 17 noiembrie 2020 ([182]). Corsica Ferries consideră că aceste constatări sunt încă valabile și subliniază că, întrucât piața serviciilor maritime către Corsica a fost deschisă concurenței în 1996, pe rutele Marsilia-Corsica nu a apărut nicio ofertă concurentă față de cea a concesionarilor istorici.

(502) Astfel, potrivit Corsica Ferries, trebuie să se deducă una dintre următoarele două concluzii:

— lipsa unei concurențe efective timp de 30 de ani pe rutele cu portul Marsilia este dovada că CSP-urile constituie bariere la intrarea pe piață, conferind beneficiarilor lor drepturi exclusive de a exploata rutele maritime dintre Corsica și Marsilia, inclusiv activitățile comerciale generate. Prin urmare, a fost necesar ca aceste activități să fie luate în considerare în metodologia de alocare a costurilor;

— concurența pe rutele Marsilia-Corsica s-a dezvoltat prin intermediul rutelor Toulon-Corsica, caz în care trebuie să se concluzioneze că serviciile maritime efectuate din porturile Toulon și Marsilia formează una și aceeași piață și că, prin urmare, nu există o nevoie de serviciu public.

5.1.4.3. Clauzele CSP-urilor sunt insuficiente pentru a exclude orice risc de supracompensare

(503) *În primul rând*, Corsica Ferries consideră că articolul 40 din CSP-uri, care urmărește să asigure rambursarea de către concesionari a oricărei supracompensații care depășește profitul rezonabil, este insuficient, întrucât se limitează numai la domeniul de aplicare al SIEG și exclude marjele realizate pentru activitățile comerciale generate.

(504) *În al doilea rând*, Corsica Ferries face referire la studiul BRG 3, care contestă poziția preliminară a Comisiei de aprobare a calculului profitului rezonabil pe baza veniturilor curente înainte de impozitare, mai degrabă decât pe baza ratei rentabilității capitalului pentru beneficiari, pe motiv că veniturile curente înainte de impozitare ar fi mai ușor de observat în datele contabile decât rata rentabilității capitalului. Cu toate acestea, studiul BRG 3 consideră că datele referitoare la costurile SIEG nu sunt ușor de observat în conturile de profit și pierderi ale beneficiarilor, ci necesită o alocare discutabilă a diferitelor elemente de cost între activitățile SIEG și cele care nu sunt legate de SIEG.

([182]) Corsica Ferries citează punctul 348 din avizul autorității de concurență din 17 noiembrie 2020, potrivit căruia: „persistența anumitor factori explică motivul pentru care avantajul concurențial semnificativ de care beneficiază operatorii de servicii publice poate contribui la acordarea unei exclusivități *de facto* pe rutele dintre Marsilia și Corsica".

(505) *În al treilea rând*, articolul 35.1 din CSP-uri, care prevede că cheile de repartizare sunt stabilite pe durata contractelor, sub rezerva unui control *ex post* care să evidențieze o diferență (care trebuie rambursată) cu cheile care ar rezulta din operațiuni, este vădit insuficient, întrucât (i) noțiunea de „cheie care rezultă din operațiuni" nu este definită ([183]) și (ii) aceasta nu permite neutralizarea deplină a efectelor neașteptate care rezultă din mecanismul cheii de repartizare în sine. Într-adevăr, studiul BRG 3 subliniază în această privință că articolul 35.1 din CSP-uri prevede că beneficiarilor CSP li se va permite să păstreze jumătate din diferența dintre compensația calculată *ex ante* și *ex post* (până la maximum 5 % din compensația inițială).

(506) *În al patrulea rând*, Corsica Ferries consideră că articolul 32 din CSP-uri, care vizează alocarea profiturilor realizate în cadrul activităților comerciale generate, nu împiedică întreaga supracompensație, întrucât profiturile generate pot fi utilizate pentru finanțarea investițiilor efectuate de beneficiarii CSP-urilor. Astfel, beneficiarii CSP-urilor ar beneficia de un avantaj, sub forma unui ajutor pentru investiții egal cu valoarea profiturilor generate care au fost investite, care ar constitui un ajutor de stat ilegal distinct de compensația plătită în temeiul CSP-urilor.

(507) *În sfârșit*, Corsica Ferries consideră că nicio clauză din CSP-uri nu ia în considerare remunerația suplimentară pe care beneficiarii ar putea să o primească în legătură cu plusvaloarea aferentă navelor lor, nici în calculul compensației, nici în metoda de verificare a profitului rezonabil.

(508) Corsica Ferries face trimitere în această privință la studiul BRG 3, care formulează două observații.

(509) În primul rând, compensația primită de beneficiarii CSP-urilor depășește cu mult amortizarea economică a navelor. Subvenția plătită concesionarilor include o componentă a costurilor de investiții, care corespunde cheltuielilor de amortizare și/sau taxelor de închiriere și/sau costurilor de navlosire a navei desemnate să execute SIEG. Cu toate acestea, potrivit studiului BRG 3, durata de viață economică a navelor depășește cu mult perioada de amortizare sau perioada de închiriere standard ([184]). În consecință, compensația primită de beneficiarii CSP-urilor în cadrul CFI ar depăși în fiecare an pierderea de valoare economică înregistrată.

(510) În al doilea rând, studiul BRG 3 arată că CSP-urile nu prevăd niciun mecanism de monitorizare a plusvalorii pe care beneficiarii CSP-urilor ar putea să o obțină de pe urma navelor. Deși articolul 51 din CSP-uri prevede posibilitatea ca CdC să răscumpere navele la un preț mai mic decât valoarea lor de piață (pentru a ține seama de subvențiile deja plătite), acesta nu impune o astfel de achiziție. În plus, întrucât navele sunt considerate în CSP-uri ca fiind proprietatea beneficiarilor CSP-urilor, aceștia nu sunt obligați să își vândă navele în cazul în care CdC se oferă să le achiziționeze.

(511) Toate acestea prezintă un risc real ca, la sfârșitul CSP-urilor, beneficiarii să primească, prin creșterea valorii navelor lor (finanțată integral sau parțial din compensații publice), o remunerație suplimentară față de cea care rezultă din exploatarea CSP-urilor, care nu a fost luată în considerare la calcularea profitului rezonabil (articolul 39 din CSP-uri) și nici nu este acoperită de clauza de verificare a profitului rezonabil prevăzută la articolul 40 din CSP-uri.

5.1.4.4. Formula de indexare CFE este vădit eronată

(512) Corsica Ferries face referire la studiul BRG 3 care indică o eroare în formula de indexare utilizată de autoritățile franceze pentru a calcula cuantumul anual al CFE (considerentul 301).

([183]) Studiul BRG 3 arată că, pentru ca această clauză să evite efectele neașteptate și supracompensarea, aceasta ar trebui să conducă la o creștere *ex post* a costurilor alocate activităților comerciale, astfel încât profitul comercial să revină la nivelul profitului rezonabil.

([184]) De exemplu, studiul BRG 3 arată că flota Corsica Ferries include nave puse în funcțiune cu peste 50 de ani în urmă și că, la nivel mondial, 31 % din navele de tip Ro-Pax au o vechime de peste 40 de ani, iar 17 % mai mult de 50 de ani, potrivit datelor Corsica Ferries. În schimb, studiul BRG 3 subliniază că perioada de amortizare a navelor și perioada de închiriere standard sunt mult mai scurte. Evidențele contabile din 2022 ale La Méridionale indică astfel o amortizare pe 20 de ani a navelor și un contract de închiriere pe 15 ani pentru una dintre navele din flota sa.

(513) Potrivit studiului BRG 3, cuantumul anual al CFE nu este calculat separat pentru fiecare an pe baza unei chei specifice de repartizare a costurilor, ci este calculată pentru 2023 și indexată ulterior cu indicele prețurilor de consum. Studiul BRG 3 consideră că această formulă este incorectă, deoarece implică faptul că creșterea CFE între anii N și N + 1 nu este egală cu 85 % din creșterea prețurilor între acești doi ani, astfel cum sugerează CSP-urile, ci cu 85 % din creșterea totală cumulată a prețurilor între 2023 și anul N + 1. Studiul consideră că, între 2029 și 2030, creșterea CFE rezultată din aplicarea formulei nu reflectă creșterea prețurilor observată între acești doi ani, ci creșterea totală a prețurilor între 2023 și 2030, și anume pe o perioadă de șapte ani ([185]).

5.1.5. *Nerespectarea celui de al patrulea criteriu Altmark*

(514) În observațiile sale cu privire la decizia de inițiere a procedurii, Corsica Ferries face referire în întregime la plângere, în care consideră că măsurile nu respectă cel de al patrulea criteriu Altmark. Corsica Ferries a susținut că procedura de licitație pentru CSP-uri nu a permis selectarea, în condiții transparente și nediscriminatorii, a candidaților capabili să furnizeze serviciul la cel mai mic cost, în special din trei motive.

(515) *În primul rând*, Corsica Ferries a susținut că există mai multe „bariere la intrarea pe piață” care tind să favorizeze concesionarii ale căror contracte expiră și care o împiedică să depună efectiv o ofertă. Corsica Ferries a constatat existența a două bariere la intrarea pe piață în cazul de față.

(516) În primul rând, compania a subliniat perioada foarte scurtă care s-a scurs între data atribuirii CSP-urilor (21 decembrie 2022) și data începerii serviciilor (1 ianuarie 2023), deși este clar că, în cazul transportului maritim, este necesară o perioadă de cel puțin șase luni între aceste două date pentru a putea deschide rezervările cu suficient timp înainte și pentru a redistribui flota astfel încât să se poată îndeplini cerințele serviciului public. Potrivit Corsica Ferries, o perioadă atât de scurtă între data atribuirii CSP-urilor și începerea serviciilor nu putea decât să favorizeze concesionarii ale căror contracte expirau și să restrângă participarea altor concurenți.

(517) În al doilea rând, Corsica Ferries a subliniat existența unor cerințe tehnice care nu sunt justificate de nevoile de serviciu public, precum limitarea numărului de candidați care participă la procedura de licitație. Corsica Ferries a făcut referire la imposibilitatea candidaților de a propune nave Ro-Ro în locul navelor Ro-Pax. În plus și mai presus de toate, procedura de licitație pentru CSP-uri impunea candidaților, potrivit Corsica Ferries, să utilizeze una sau două nave suplimentare pe lot ([186]) pentru a îndeplini cerințele de călătorii dus-întors reprogramabile și suplimentare, aceste călătorii fiind efectuate în timpul executării CSP-urilor, la cererea autorității contractante și cu un preaviz de cel puțin o săptămână. Potrivit Corsica Ferries, acest lucru însemna că, pentru toate loturile, candidații trebuiau să mobilizeze permanent șapte nave suplimentare pe parcursul executării CSP-urilor, fără nicio previzibilitate sau garanție de utilizare și fără ca operatorul să poată utiliza aceste nave pentru alte servicii (întrucât navele trebuiau să fie disponibile pentru a fi mobilizate în orice moment în vederea garantării călătoriilor dus-întors). Această constrângere este principalul motiv pentru care Corsica Ferries nu a participat la procedura de licitație pentru CSP-uri.

(518) *În al doilea rând*, Corsica Ferries a considerat că criteriile de atribuire a ofertelor nu permiteau selectarea candidatului capabil să furnizeze serviciul la cel mai mic cost. Corsica Ferries a arătat că criteriul de atribuire referitor la compensația financiară a fost ponderat cu doar 20 %, astfel încât, în opinia sa, procedura de licitație nu s-a întemeiat pe prețul ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic.

(519) *În cele din urmă*, Corsica Ferries a considerat că numărul mic de candidați care au participat la procedura de licitație pentru CSP-uri (unul sau doi candidați pentru fiecare lot) arată că nu a existat o concurență reală.

([185]) BRG 3 sugerează înlocuirea CFE(n) cu CFE 2023 sau înlocuirea I(2023) cu I(n) în formula din CSP-uri.

([186]) Corsica Ferries precizează că fiecare dintre cele cinci loturi a necesitat mobilizarea a două nave pentru a efectua călătoriile dus-întors fixe prevăzute în CSP-uri, precum și a unui număr de una sau două nave suplimentare (în funcție de loturi) pentru a putea efectua, în orice moment, călătoriile dus-întors reprogramabile și suplimentare la cererea CdC.

(520) În al doilea rând, Corsica Ferries a considerat că Franța nu a efectuat nicio analiză prealabilă a costurilor pe care o întreprindere tipică, bine gestionată și dotată cu resurse adecvate le-ar fi suportat pentru furnizarea serviciului, în vederea stabilirii valorii compensației.

5.1.6. *Nerespectarea normelor Directivei privind concesiunile*

(521) Corsica Ferries subliniază că, în plângere, a considerat că măsurile nu pot fi declarate compatibile întrucât încalcă dispozițiile Directivei privind concesiunile. Corsica Ferries a invocat două cazuri de încălcare: încălcarea principiilor egalității de tratament, nediscriminării și transparenței, precum și durata excesivă a CSP-urilor.

(522) În ceea ce privește prima încălcare, Corsica Ferries a susținut, în primul rând, că s-a confruntat cu două obstacole care au făcut imposibilă depunerea cererii sale (considerentele 516 și 517). În al doilea rând, compania a considerat că autoritățile franceze modificaseră caracteristicile minime ale procedurii de licitație pentru fiecare lot în vederea selectării ofertelor care nu erau conforme cu cerințele tehnice din anexa 1 la CSP-uri.

(523) În ceea ce privește a doua încălcare, Corsica Ferries a susținut că durata CSP-urilor nu este justificată având în vedere lipsa investițiilor realizate de beneficiarii CSP-urilor.

(524) În observațiile sale privind decizia de inițiere a procedurii, Corsica Ferries a reacționat la două aspecte, și anume (i) posibila modificare a cerințelor minime ale procedurii de licitație de către autoritățile franceze în cursul acestei proceduri și (ii) durata CSP-urilor, pe care a considerat-o excesivă.

5.1.6.1. Privind modificarea caracteristicilor minime în cursul procedurii, selectarea ofertelor nereglementare și caracterul discriminatoriu al procedurii de atribuire a CSP-urilor

(525) În plângere, Corsica Ferries a subliniat că articolul 37 din Directiva privind concesiunile impune ca, în cazul în care o autoritate contractantă stabilește cerințe minime în cadrul unei proceduri de licitație, candidații să le respecte. La rândul său, autoritatea contractantă trebuie să respingă orice ofertă care nu îndeplinește aceste cerințe minime.

(526) Corsica Ferries a explicat că anexa 1 la CSP-uri enumera cerințele tehnice pe care candidații trebuiau să le îndeplinească în totalitate. Aceste cerințe tehnice includeau numărul de călătorii dus-întors reprogramabile și suplimentare care trebuiau să fie efectuate de concesionar la cererea CdC. Aceste călătorii dus-întors reprogramabile și suplimentare puteau fi combinate în aceeași zi, pe aceeași rută și pe mai multe rute în același timp și trebuiau să respecte toate cerințele tehnice din anexa 1 la CSP-uri, inclusiv orarele și capacitățile de transport ale navelor. Corsica Ferries consideră că, prin urmare, candidații trebuiau să dispună de o flotă care să îndeplinească simultan toate cerințele din anexa 1 la CSP-uri, inclusiv călătoriile dus-întors reprogramabile și suplimentare, pentru fiecare dintre loturile pentru care au depus o ofertă.

(527) Or, potrivit Corsica Ferries, concesionarii nu dispuneau de toate navele pentru a exploata toate rutele pentru care, individual sau în grup, depuseseră o ofertă. Această observație a rezultat din lectura raportului Franței de analiză a ofertelor inițiale. Potrivit Corsica Ferries, raportul menționa că respectivii candidați stabiliseră ei înșiși ziua în care urmau să fie efectuate călătoriile dus-întors reprogramabile și suplimentare și, mai mult, că aceștia reduseseră numărul acestor călătorii. De asemenea, ei modificaseră orele de traversare în zilele de duminică și luni, în timpul iernii. În sfârșit, aceștia au mobilizat nave pentru călătorii dus-întors reprogramabile și suplimentare care nu respectau toate cerințele prevăzute în anexa 1 la CSP-uri.

(528) Potrivit Corsica Ferries, autoritățile franceze au acceptat totuși să modifice caracteristicile minime din regulamentul privind procedura de licitație în timpul negocierilor, cu încălcarea principiului egalității de tratament între candidați și a principiului transparenței. O astfel de modificare nu era permisă, potrivit Corsica Ferries, întrucât, în conformitate cu jurisprudența Curții de Justiție, autoritatea contractantă poate corecta sau completa caracteristicile minime numai în circumstanțe excepționale, și anume atunci când acestea „necesită vădit o simplă clarificare sau pentru a înlătura erori materiale evidente, cu condiția ca toți ofertanții să fie informați” ([187]). Or în speță situația a fost diferită. În plus și în orice caz, compania susține că din jurisprudența Curții de Justiție reiese că, în cazul în care ar fi acceptate modificări, acestea nu ar putea fi efectuate decât înainte de depunerea ofertelor de către ofertanți, ceea ce, din nou, nu era cazul în speță.

(529) Potrivit Corsica Ferries, aceste modificări erau cu atât mai dăunătoare pentru ea cu cât adresase OTC întrebări specifice referitoare la cerințele tehnice prevăzute în anexa 1 la CSP-uri (capacitate de transport, orare, cabine pentru PMR), precum și la modalitățile operaționale și economice de efectuare a călătoriilor dus-întors reprogramabile și suplimentare. Potrivit Corsica Ferries, OTC a răspuns că cerințele tehnice prevăzute în anexa 1 la CSP-uri erau o caracteristică minimă exclusă de la negociere și că era imperativ ca respectivii candidați să depună o ofertă care să respecte toate cerințele tehnice din anexa 1.

(530) Pe de altă parte, efectul cumulativ al acestor caracteristici minime impuse candidaților este cel care a descurajat Corsica Ferries să depună o ofertă, întrucât respectarea lor implica (i) mobilizarea uneia sau chiar a două nave suplimentare pe rută pentru a efectua călătoriile dus-întors reprogramabile și suplimentare, (ii) fără nicio certitudine în ceea ce privește finalizarea efectivă a acestor călătorii dus-întors suplimentare sau fără nicio vizibilitate în ceea ce privește data la care acestea ar trebui efectuate, (iii) precizându-se că numai călătoriile dus-întors suplimentare solicitate efectiv de CdC și efectuate de concesionar ar da naștere unei compensații financiare.

(531) În observațiile sale cu privire la decizia de inițiere a procedurii, Corsica Ferries consideră că informațiile furnizate de Franța și prezentate în decizia de inițiere a procedurii ([188]) sunt incorecte.

(532) Corsica Ferries susține că anexa 1 la CSP-uri nu putea fi modificată în temeiul regulamentului privind procedura de licitație. Prin urmare, candidaților nu li s-a permis să modifice cerințele tehnice prevăzute în anexa respectivă. Corsica Ferries subliniază, în acest sens, că regulamentul privind procedura de licitație (articolul 2.4 privind caracteristicile minime și articolul 4.1 privind documentele de licitație) a fost întocmit în același mod ca și cel pentru atribuirea CSP-urilor 2019-2020. Cu toate acestea, în cadrul unui litigiu privind CSP-urile respective, Consiliul de Stat a statuat că „anexa tehnică privind serviciile din anexa 1 la proiectul de contract ar trebui considerată, având în vedere termenii articolului 4.1 din regulamentul privind procedura de licitație, ca făcând parte din documentele de licitație și, în consecință, ca stabilind caracteristicile minime preconizate” ([189]).

5.1.6.2. Privind durata excesivă a CSP-urilor

(533) În plângere, Corsica Ferries a considerat că CSP-urile nu prevăd nicio investiție care să fie suportată de candidații selectați, astfel încât durata lor (mai mare de cinci ani) este contrară dispozițiilor articolului 18 din Directiva privind concesiunile. Acest aspect a fost confirmat în special de obligația impusă candidaților, potrivit Corsica Ferries, de a dispune pe deplin de navele alocate pentru exploatarea fiecăreia dintre rutele CSP imediat după ce aceștia și-au depus candidaturile.

(534) În observațiile sale cu privire la decizia de inițiere a procedurii, Corsica Ferries contestă opinia preliminară a Comisiei potrivit căreia durata CSP-urilor pare să fie justificată având în vedere faptul că (i) CSP-urile impun concesionarilor să mobilizeze nave care reprezintă o povară de capital semnificativă și (ii) există durate mai mari de șase ani în cadrul altor contracte de servicii publice maritime din Europa.

([187]) Hotărârea Curții din 29 martie 2012, SAG ELV Slovensko, C-599/10, ECLI:EU:C:2012:191, punctul 40.
([188]) Considerentele 419 și 423 din decizia de inițiere a procedurii.
([189]) Consiliul de Stat, 24 iunie 2019, *La Méridionale*, nr. 429407.

(535) *În ceea ce privește primul aspect*, Corsica Ferries consideră că din considerentul 52 și din articolul 18 din Directiva privind concesiunile reiese că o perioadă de concesiune mai mare de cinci ani nu poate fi justificată decât dacă concesionarul este obligat să realizeze investiții chiar de către autoritatea contractantă. În cazul în care concesionarul suportă costul investițiilor necesare pentru serviciul public acordat, durata concesiunii trebuie să fie stabilită pe baza perioadei de recuperare a investițiilor respective. În schimb, potrivit Corsica Ferries, nici Directiva privind concesiunile, nici jurisprudența Curții de Justiție nu au admis că durata unei concesiuni mai mare de cinci ani poate fi justificată prin alte măsuri decât investițiile impuse de autoritatea contractantă.

(536) În plus, Corsica Ferries consideră că dispozițiile menționate anterior din Directiva privind concesiunile sunt legate de faptul că, în principiu, investițiile astfel impuse și realizate de concesionar revin autorității contractante la încheierea concesiunii. Astfel, investițiile impuse concesionarului în cadrul unei concesiuni nu constituie activele proprii ale concesionarului, care rămân în proprietatea sau sub controlul acestuia la sfârșitul concesiunii. În acest context, durata concesiunii se calculează astfel încât să permită concesionarului să recupereze investițiile care i-au fost impuse și pe care va fi obligat să le abandoneze la sfârșitul contractului.

(537) Totuși, acest lucru nu este valabil pentru CSP-uri, întrucât navele mobilizate de beneficiari pentru a le pune în aplicare (i) nu rezultă dintr-o obligație de investiții impusă de autoritățile franceze și (ii) sunt proprietatea beneficiarilor CSP-urilor, care își păstrează dreptul de proprietate asupra acestora la sfârșitul CSP-urilor. În aceste condiții și întrucât beneficiarilor CSP-urilor nu li se impune nicio investiție, durata CSP-urilor nu este justificată.

(538) Corsica Ferries observă că, în orice caz, CSP-urile permit beneficiarilor lor să amortizeze costurile de investiții aferente navelor în conturile CSP, prin includerea unei rentabilități rezonabile a capitalului investit. Cu toate acestea, în speță, potrivit Corsica Ferries, este clar că parametrii compensației nu au ținut seama de valoarea reziduală post-CSP a navelor, care vor rămâne la dispoziția beneficiarilor CSP-urilor.

(539) *În ceea ce privește al doilea aspect*, Corsica Ferries consideră că exemplele date de Franța de perioade de concesiune maritimă în Europa mai mari de șase ani nu sunt aplicabile în speță. În ceea ce privește cazul norvegian invocat de Franța, în care au fost încheiate contracte de concesiune pe 10 ani, Corsica Ferries consideră că această perioadă era justificată de obligația impusă concesionarului de a investi în nave noi. Prin urmare, situația este diferită în ceea ce privește CSP-urile, întrucât Franța și Comisia recunosc că beneficiarilor CSP-urilor nu li se impune să realizeze nicio investiție.

5.2. **Observații din partea Corsica Linea**

(540) Corsica Linea a formulat observații cu privire la trei aspecte: (i) existența unei nevoi de serviciu public, (ii) conformitatea procedurii de atribuire a CSP-urilor cu dreptul Uniunii în materie de concesiuni și (iii) absența oricărui avantaj acordat beneficiarilor CSP-urilor sau, în orice caz, conformitatea CSP-urilor cu Decizia Comisiei din 20 decembrie 2011 privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) din TFUE în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general (denumită în continuare „**Decizia privind SIEG**”) ([190]).

5.2.1. *Existența unei nevoi de serviciu public*

(541) În observațiile sale cu privire la decizia de inițiere a procedurii, Corsica Linea a răspuns la trei aspecte referitoare la examinarea existenței unei nevoi de serviciu public:

— evaluarea cererii cantitative de transport de mărfuri remorcate nesubstituibile din portul Marsilia, estimată la 80 % din traficul istoric observat din portul respectiv;

— definirea obligațiilor de serviciu public referitoare la capacitatea minimă de transport de mărfuri pe traversare, exprimată ca volum, impuse concesionarilor în cadrul CSP-urilor;

— substituibilitatea porturilor Ajaccio și Propriano.

([190]) JO L 7, 11.1.2012, p. 3.

(542) Corsica Linea afirmă că, în ceea ce privește aceste trei aspecte, a comandat un studiu economic realizat de Analysis Group („**studiul Analysis**"), care conține, în opinia sa, toate informațiile factuale și economice din care se poate concluziona că Franța nu a săvârșit nicio eroare vădită în demonstrarea unei nevoi de serviciu public.

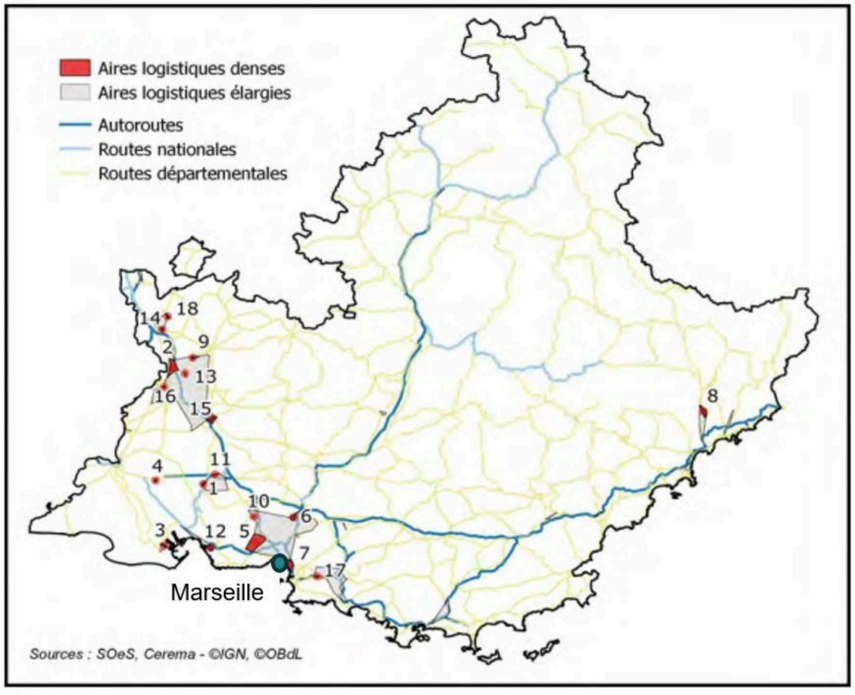
5.2.1.1. Nu există nicio eroare vădită de apreciere în estimarea ponderii cererii de transport de mărfuri remorcate pentru care nu se ia în considerare nicio alternativă la portul Marsilia

(543) Corsica Linea consideră că amplasarea bazelor logistice ale operatorilor de transport care transportă mărfuri în Corsica este aproape singurul factor determinant pentru alegerea portului de plecare continental.

(544) Corsica Linea invocă în special studiul Analysis, care a analizat amplasarea celor mai dense 18 zone logistice din regiunea PACA ([191]). Dintre aceste 18 zone, doar una era situată într-o municipalitate în care portul cel mai apropiat nu este Marsilia. Studiul Analysis arată astfel că dispariția serviciilor de transport de mărfuri care tranzitează portul Marsilia ar obliga marea majoritate a operatorilor de transport să se deplaseze către un port mai îndepărtat și ar conduce la o creștere semnificativă a costurilor de transport, pe care studiul o stabilește, în medie, la 11 %.

Figura 2

Amplasarea zonelor logistice din Provence-Alpes-Côte d'Azur



Sursă: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015, pagina 87.

Legendă: *Aires logistiques denses* – Zone logistice dense

Aires logistiques élargies – Zone logistice extinse

Autoroutes – Autostrăzi

([191]) Studiul Analysis a utilizat drept sursă pagina 87 din Atlasul depozitelor și zonelor logistice din Franța pentru anul 2015, disponibil online la adresa: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015 (accesat la 18 octombrie 2024).

Routes nationales – Drumuri principale

Routes départementales – Drumuri secundare

Chaque aire logistique est repérée par un numéro – Fiecare zonă logistică este identificată printr-un număr

(545) Pentru a stabili această estimare de 11 %, studiul Analysis a comparat un parcurs rutier între Salon-de-Provence ([192]) și Marsilia, pe de o parte, și Salon-de-Provence și Toulon, pe de altă parte ([193]). Studiul a concluzionat că un parcurs rutier prin Toulon reprezintă un cost rutier suplimentar de 75 EUR pentru un operator de transport ([194]), care rezultă în principal din (i) două taxe de trecere percepute între Salon-de-Provence și Toulon (conducând la un cost de 35,10 EUR spre Toulon în loc de 6,90 EUR spre Marsilia) și (ii) creșterea costurilor cu combustibilul ([195]).

5.2.1.2. Franța a stabilit în mod corect capacitățile minime de transport de mărfuri în cadrul CSP-urilor

(546) Corsica Linea arată că nicio eroare vădită nu poate fi atribuită în mod valabil Franței în ceea ce privește stabilirea capacităților minime de transport de mărfuri în cadrul CSP-urilor, în măsura în care statisticile pentru anul 2023 arată, dimpotrivă, că aceste capacități minime au fost depășite în mod regulat începând cu primul an de punere în aplicare a CSP-urilor.

(547) Corsica Linea face referire, în această privință, la studiul Analysis, care a analizat cantitățile reale de mărfuri transportate în fiecare lună dinspre Marsilia spre porturile Ajaccio și Bastia în 2023. Aceste analize arată că pragul minim de capacitate este foarte adesea mai mic decât volumele reale transportate de Corsica Linea ([196]).

5.2.1.3. Porturile Ajaccio și Propriano nu sunt substituibile

(548) Corsica Linea consideră că afirmația Corsica Ferries potrivit căreia porturile Ajaccio și Propriano sunt complet substituibile este nefondată. Potrivit Corsica Linea, analiza duratelor de călătorie este factorul-cheie ales de autoritățile de concurență pentru a defini o „zonă deservită” și, prin urmare, pentru a stabili o eventuală substituibilitate între două servicii concurente în cadrul acestei zone deservite.

(549) Pe baza informațiilor furnizate de studiul Analysis pentru numeroase municipalități din Corsica situate în zona deservită de portul Propriano, un timp mai îndelungat necesar pasagerilor pentru a ajunge în portul Ajaccio, în comparație cu portul Propriano, le-ar crește semnificativ costurile ([197]).

([192]) Potrivit studiului Analysis, orașul Salon-de-Provence este centrul geografic (coordonate medii) al tuturor celor 18 zone logistice dense studiate.

([193]) Pentru a calcula parcursul rutier, studiul Analysis a utilizat valorile de referință din simulatorul de costuri al comitetului național rutier francez (pentru calcularea costurilor rutiere) și de pe site-ul Mappy (pentru calcularea distanțelor). Studiul Analysis ia în considerare (i) costul cu combustibilul (costul estimat al consumului de combustibil de 0,319 EUR/km); (ii) costurile salariale ale conducătorului auto (costurile cu conducătorii auto pe oră de serviciu alocată vehiculului se ridică la 17,39 EUR/oră); (iii) costul cu taxele de trecere, (iv) costul uzurii fizice, și anume costurile de întreținere și reparare (costurile de întreținere și reparare a vehiculelor sunt de 0,083 EUR/km) și (v) costul reparării pneurilor (costul reparării pneurilor este de 0,025 EUR/km).

([194]) Costul transportului de mărfuri remorcate din centrul geografic al regiunii PACA (Salon-de-Provence) este de 116 EUR către portul Toulon, față de 41,14 EUR către portul Marsilia. Prin urmare, tranzitul prin Toulon și nu prin Marsilia multiplică costurile transportului terestru în medie cu 2,8, conform studiului Analysis.

([195]) Studiul Analysis a inclus în calculele sale și costul transportului maritim, dar a considerat că prețul transportului maritim este același de la Toulon și Marsilia, și anume 40 EUR pe metru liniar de la un chei la altul (640 EUR pe camion, presupunând o lungime medie a camionului de 16 metri). Prin urmare, costul transportului maritim este zero pentru această analiză.

([196]) Studiul Analysis menționează că pragul utilizat în CSP-uri este adesea mai mic decât volumul maxim de mărfuri nesubstituibile transportate în fiecare lună de Corsica Linea: acest lucru este valabil pentru șase dintre cele 12 luni ale anului 2023 pentru ruta Marsilia-Bastia și pentru cinci dintre cele 12 luni ale anului 2023 pentru ruta Marsilia-Ajaccio.

([197]) Potrivit studiului Analysis, o călătorie dus de la Propriano sau împrejurimile sale până la portul Ajaccio ar implica costuri rutiere suplimentare estimate la aproximativ 8,00 EUR, cu un cost al combustibilului de 1,99 EUR pe litru pentru un automobil mic care consumă 5,2 litri/100 km.

5.2.2. *Respectarea normelor UE privind concesiunile*

5.2.2.1. Timpul scurt disponibil pentru mobilizarea navelor în urma cererii de oferte nu a constituit un obstacol în calea candidaturii Corsica Ferries

(550) Corsica Linea consideră că perioada scurtă care s-a scurs între data atribuirii CSP-urilor și începerea serviciilor nu ar fi putut împiedica Corsica Ferries să își depună candidatura pentru procedura de atribuire a CSP.

(551) *În primul rând*, Corsica Linea consideră că cererea publică de oferte publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 6 mai 2022 i-a informat pe potențialii candidați că serviciile prevăzute în CSP-uri urmau să înceapă la 1 ianuarie 2023. Prin urmare, potențialii candidați au fost informați cu opt luni înainte cu privire la data de începere a serviciilor în cauză. În plus, intrarea în vigoare a CSP-urilor la 1 ianuarie 2023 a fost anunțată și de îndată ce autoritățile franceze au lansat consultarea operatorilor la 22 ianuarie 2022. Astfel, potrivit Corsica Linea, toate companiile de transport maritim care era probabil să depună oferte au fost informate începând cu luna ianuarie 2022 și cel târziu până la 6 mai 2022 cu privire la data de începere a CSP-urilor.

(552) *În al doilea rând*, Corsica Linea subliniază că, potrivit regulamentului privind procedura de licitație publicat la 6 mai 2022, candidații aveau obligația de a-și depune candidaturile și ofertele până la 25 iulie 2022 și că toate reuniunile de negociere urmau să înceapă provizoriu în august 2022. Prin urmare, un candidat care a depus o ofertă serioasă în iulie 2022 și a anticipat că va putea câștiga licitația avea la dispoziție aproape cinci luni pentru a se pregăti să își desfășoare flota pe rutele pentru care și-a depus candidatura.

(553) *În sfârșit*, întrucât autoritățile franceze cunoșteau, la expirarea termenului de depunere a ofertelor (25 iulie 2022), că numai Corsica Linea și La Méridionale depuseseră oferte, acestea au putut, fără a încălca normele Directivei privind concesiunile, să decidă prelungirea duratei negocierilor și scurtarea perioadei dintre data atribuirii CSP-urilor și data intrării lor în vigoare. Întrucât Corsica Ferries nu a fost candidată pentru CSP-uri, durata efectivă a etapei de negociere nu putea încălca Directiva privind concesiunile.

5.2.2.2. Domeniul de aplicare al cerințelor minime nu a inclus călătoriile dus-întors reprogramabile și suplimentare

5.2.2.2.1. Domeniul de aplicare al cerințelor minime nu a acoperit călătoriile dus-întors reprogramabile și suplimentare

(554) Corsica Linea subliniază că, în temeiul articolului 37 din Directiva privind concesiunile, o autoritate contractantă este liberă să stabilească cerințe minime și, procedând astfel, este liberă să stabilească domeniul de aplicare și conținutul acestora. Cerințele minime, astfel cum sunt stabilite de autoritatea contractantă în documentele de licitație, pot fi înțelese numai în limitele stricte ale formulării lor.

(555) În speță, Corsica Linea subliniază că aceste cerințe erau prevăzute la articolul 2.4 din regulamentul privind procedura de licitație. Astfel, potrivit Corsica Linea, deși era necesar să se facă trimitere la anexa 1 la CSP-uri pentru a înțelege domeniul de aplicare exact al unora dintre aceste cerințe minime, anexa 1 nu putea constitui, în ansamblul său, o cerință minimă.

(556) Potrivit Corsica Linea, această concluzie conduce la următoarele constatări.

(557) În ceea ce privește călătoriile dus-întors suplimentare, Corsica Linea observă, în primul rând, că acestea nu sunt menționate la articolul 2.4 din regulamentul privind procedura de licitație. Sunt acoperite numai „orarele” și „frecvențele serviciului”. În plus, călătoriile dus-întors suplimentare sunt prezentate, în anexa 1 la CSP-uri, doar ca o posibilitate, a căror punere în aplicare este lăsată la latitudinea autorităților franceze. Aceste trimiteri nu prezintă, așadar, nicio caracteristică în ceea ce privește „orarele” călătoriilor dus-întors suplimentare sau „frecvența” lor în sensul cerinței minime prevăzute la articolul 2.4 din regulamentul privind procedura de licitație. În plus, potrivit Corsica Linea, este imposibil să se echivaleze exprimarea de către o autoritate contractantă a unei posibilități care apare în timpul executării contractului cu o cerință minimă în temeiul articolului 37 din Directiva privind concesiunile, și anume cu „condițiile și caracteristicile (în special tehnice, fizice, funcționale și legale) pe care orice ofertă ar trebui să le îndeplinească sau să le dețină”.

(558) În ceea ce privește călătoriile dus-întors reprogramabile, Corsica Linea observă că nici articolul 2.4 din regulamentul privind procedura de licitație, nici anexa 1 nu menționează călătoriile dus-întors reprogramabile. Prin urmare, nu se poate deduce din aceste dispoziții că există vreo particularitate în ceea ce privește călătoriile dus-întors reprogramabile în legătură cu orarele sau frecvențele, care constituie, în sine, o cerință minimă.

(559) Având în vedere că nici călătoriile dus-întors suplimentare, nici cele reprogramabile nu constituiau o cerință minimă, regulamentul privind procedura de licitație nu putea impune deținerea unei flote pentru astfel de călătorii dus-întors care trebuia să fie alocată special pentru acestea, contrar argumentelor Corsica Ferries. Potrivit Corsica Linea, două motive suplimentare confirmă acest aspect.

(560) În primul rând, în conformitate cu articolele 17 și 18 din CSP-uri (considerentele 285-287), deși este de competența OTC să decidă cu privire la efectuarea călătoriilor dus-întors reprogramabile și a celor suplimentare, această opțiune nu implică nicio obligație de a mobiliza una sau mai multe nave pentru a răspunde la acestea ([198]).

(561) În al doilea rând, a admite, astfel cum procedează Corsica Ferries, că autoritățile contractante ar fi impus deținerea unei nave suplimentare pentru a răspunde prompt la posibilitatea unor călătorii dus-întors suplimentare sau reprogramabile nu ar fi avut niciun sens din punct de vedere economic, având în vedere valorile semnificative ale compensației suplimentare care ar fi fost necesare pentru a acoperi costurile de imobilizare a navelor, care ar fi fost practic inactive.

5.2.2.2.2. Ofertele Corsica Linea au respectat regulamentul privind procedura de licitație

(562) *În primul rând*, Corsica Linea observă că, în ceea ce privește călătoriile dus-întors reprogramabile și cele suplimentare, ofertele sale finale nu au adus nicio modificare anexei 1 sau articolelor 16 și 17 din proiectele de CSP-uri. Anexele 1 prezentate în sprijinul ofertelor finale ale Corsica Linea pentru loturile 1, 3 și 5 au sugerat doar locul în care ar putea fi efectuate călătoriile dus-întors suplimentare, pe baza cunoștințelor sale privind serviciile maritime.

(563) *În al doilea rând*, potrivit susținerilor Corsica Linea referitoare la capacitatea de transport a navelor (pasageri și mărfuri), capacitatea oferită de navele pe care le-a alocat diferitelor loturi este în concordanță cu capacitatea minimă de transport de mărfuri și de pasageri. Corsica Linea susține, de asemenea, că toate navele sale respectă numărul minim de cabine pentru PMR ([199]).

5.2.2.3. Durata CSP-urilor este conformă cu dreptul Uniunii

(564) Corsica Linea este de acord cu analiza preliminară a Comisiei privind durata justificată a CSP-urilor. Compania a prezentat două observații suplimentare cu privire la acest aspect.

(565) *În primul rând*, Corsica Linea consideră că durata CSP-urilor este conformă cu standardele prevăzute în dreptul Uniunii. Corsica Linea face referire, în acest sens, la practica decizională a Comisiei privind contractele de servicii publice maritime din Croația ([200]) și Norvegia ([201]), care au o durată de aproape 10 ani.

(566) *În al doilea rând*, executarea CSP-urilor necesită investiții din partea concesionarilor, contrar celor susținute de Corsica Ferries.

([198]) În această privință, Corsica Linea subliniază că, astfel cum se prevede la articolele 17 și 18 din CSP-uri, comitetele de monitorizare tehnică sunt responsabile de luarea în considerare a apariției unei nevoi specifice care ar justifica punerea în aplicare a acestor instrumente pentru adaptarea serviciilor maritime sub forma unor călătorii dus-întors reprogramabile și suplimentare, precum și a apariției oricărui conflict în utilizarea flotei contractantului.

([199]) Corsica Linea menționează că nava Paglia Orba avea inițial o cabină pentru PMR. Cu toate acestea, în conformitate cu angajamentul asumat de Corsica Linea în cadrul procedurii de licitație, această navă (i) urma să fie înlocuită cu una dintre celelalte șapte nave din flota alocată serviciului în cazul în care erau necesare două cabine pentru PMR pentru serviciul public în conformitate cu articolul 20 din CSP-uri și (ii) a fost echipată rapid cu o a doua cabină pentru PMR prin renovare. Corsica Linea face trimitere în această privință la hotărârea Tribunalului Administrativ din Bastia din 19 martie 2019 (*Société La Méridionale*, nr. 1900289), în care s-a recunoscut posibilitatea de a-și asuma „un angajament de conformare" pentru punerea în aplicare a contractului. Această conformare a fost realizată, astfel încât Paglia Orba are în prezent două cabine pentru PMR.

([200]) Deciziile Comisiei din 12 iulie 2018 în cazurile SA.48119 – Croația – Croatian Ferries PSO (JO C 339, 21.9.2018, p. 1) și SA.49523 – Croația – Croatian Ferries PSO 3 (JO C 339, 21.9.2018, p. 2).

([201]) A se vedea nota de subsol 25.

(567) Corsica Linea subliniază că ar trebui să se facă distincție între contractele de concesiune de servicii (cum ar fi CSP-urile), care se referă la prestarea unui serviciu, și contractele de concesiune pentru construirea/modernizarea de infrastructură, care se referă la construirea de infrastructură și necesită investiții majore. În al doilea caz, întrucât crearea infrastructurii constituie obiectul însuși al contractului, investițiile realizate de concesionar trebuie să fie descrise cu precizie în contractul de concesiune. Situația este diferită în cazul contractelor de servicii, în cazul cărora concesionarul este cel care decide, sub supravegherea autorității contractante, ce investiții sunt necesare pentru a se asigura că mijloacele materiale necesare pentru furnizarea corespunzătoare a serviciului și pentru garantarea executării acestuia sunt întotdeauna disponibile.

(568) Corsica Linea subliniază că, în speță, candidații trebuiau să furnizeze serviciul cu propriile nave și să mențină o flotă dedicată și de înaltă performanță pe tot parcursul executării CSP-urilor, respectând în același timp cerințele de mediu aplicabile.

(569) Corsica Linea descrie evoluția cadrului juridic aplicabil, în special a Directivei (UE) 2023/959 a Parlamentului European și a Consiliului ([202]) și a Regulamentului (UE) 2023/1805 al Parlamentului European și al Consiliului ([203]).

(570) Potrivit Corsica Linea, Directiva (UE) 2023/959 prevede că sistemul de alocare a cotelor și obligațiile de restituire pentru activitățile de transport maritim se aplică la 100 % din emisiile generate de călătoriile navelor, pe baza unui calendar progresiv (40 % începând cu 2024 și 100 % începând cu 2026). În plus, Regulamentul (UE) 2023/1805 prevede măsuri de reducere a intensității emisiilor de gaze cu efect de seră generate de combustibilii utilizați în sectorul transporturilor (de la 2 % în 2025 la 80 % până în 2050).

(571) Corsica Linea explică faptul că aplicarea acestor norme necesită investiții în nave mai puțin poluante pentru a evita impozitarea ridicată. Corsica Linea estimează costul alinierii acestor nave la standardele de mediu la 12 milioane EUR. În mod similar, aceasta menționează că a realizat o investiție de 145 de milioane EUR într-o navă nouă pe gaz natural lichefiat, care se preconizează că va fi livrată în 2026 și care ar putea fi alocată CSP-urilor.

(572) Corsica Linea observă, în cele din urmă, că, în măsura în care valoarea compensației este plafonată contractual de conturile de exploatare provizorii prezentate în oferte și care au forță contractuală deplină (anexa 9 la CSP-uri), aceste decizii de investiții nu au niciun efect asupra valorii compensației. Prin urmare, în opinia sa, este necesar ca concesionarii să aibă vizibilitate asupra veniturilor generate de prestarea serviciilor pe o perioadă suficient de lungă.

5.2.3. *CSP-urile nu constituie ajutor de stat sau, cel puțin, sunt exceptate de la obligația de notificare în temeiul Deciziei privind SIEG*

(573) Corsica Linea consideră că măsurile nu constituie ajutor de stat în temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, întrucât cele patru criterii Altmark, în special al patrulea, sunt îndeplinite. În orice caz, măsurile îndeplinesc toate criteriile prevăzute în Decizia privind SIEG și, prin urmare, erau exceptate de la obligația de a fi notificate Comisiei.

5.2.3.1. CSP-urile îndeplinesc al patrulea criteriu Altmark

(574) Contrar analizei preliminare a Comisiei din decizia de inițiere a procedurii, Corsica Linea consideră că a existat într-adevăr o presiune concurențială reală în cadrul procedurii de atribuire a CSP-urilor, ceea ce a făcut posibilă selectarea ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic pentru comunitate.

([202]) Directiva (UE) 2023/959 a Parlamentului European și a Consiliului din 10 mai 2023 de modificare a Directivei 2003/87/CE de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii și a Deciziei (UE) 2015/1814 privind înființarea și funcționarea unei rezerve pentru stabilitatea pieței aferentă schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră (JO L 130, 16.5.2023, p. 134, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj).

([203]) Regulamentul (UE) 2023/1805 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE (JO L 234, 22.9.2023, p. 48, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

(575) *În primul rând*, Corsica Linea subliniază că niciun operator maritim francez sau străin, în afară de Corsica Ferries, Corsica Linea și La Méridionale, nu și-a exprimat interesul pentru piața din Corsica, fie răspunzând la diferitele cereri de oferte sau consultări publice lansate de Franța, fie exploatând rute în cadrul sistemului OSP.

(576) *În al doilea rând*, Corsica Linea subliniază că, în ceea ce privește CSP-ul pentru serviciul maritim către Propriano, pentru care Corsica Linea s-a dovedit a fi în concurență cu La Méridionale, s-a observat o concurență suficientă pentru ca autoritatea regională să selecteze oferta economică cea mai avantajoasă. În ceea ce privește celelalte loturi atribuite Corsica Linea (Bastia, L'Île-Rousse și Ajaccio), absența unei oferte concurente nu exclude complet, în principiu, existența unei presiuni concurențiale suficiente pentru a considera că al patrulea criteriu Altmark este îndeplinit ([204]).

(577) *În al treilea rând*, potrivit Corsica Linea, a existat o presiune concurențială semnificativă, deoarece era cunoscut faptul că trei operatori puteau depune oferte pentru procedurile de atribuire a CSP-urilor (Corsica Linea, La Méridionale și Corsica Ferries).

(578) *În al patrulea rând*, procedura de negociere desfășurată de OTC și CdC a condus la o reducere substanțială a valorii compensației solicitate între oferta inițială și cea finală ale Corsica Linea, pentru loturile pentru care a fost desemnată ofertantul câștigător, demonstrând astfel existența unei reale puteri de negociere din partea autorităților franceze.

(579) *În sfârșit*, în orice caz, chiar dacă pentru unele loturi a fost primită o singură ofertă finală, autoritățile franceze nu aveau obligația de a le accepta în cazul în care erau considerate prea scumpe.

5.2.3.2. În orice caz, CSP-urile respectă Decizia privind SIEG

(580) Corsica Linea consideră că măsurile în cauză îndeplinesc toate criteriile din Decizia privind SIEG, contrar celor afirmate de Comisie în considerentele 395-398 din decizia de inițiere a procedurii. Compania consideră că (i) Decizia privind SIEG se aplică în cazul de față, (ii) anumite rute maritime nu depășesc pragul de exceptare de la obligația de notificare și (iii) CSP-urile respectă toate celelalte criterii din Decizia privind SIEG.

5.2.3.2.1. Decizia privind SIEG se aplică serviciilor combinate (mărfuri/pasageri)

(581) Corsica Linea contestă opinia preliminară a Comisiei potrivit căreia Decizia privind SIEG se aplică numai transportului maritim de pasageri, deoarece, în special, Decizia privind SIEG stabilește un prag numai în ceea ce privește pasagerii transportați.

(582) Potrivit Corsica Linea, interpretarea propusă de Comisie este în mod clar contrară formulării textului în sine și scopului acestuia, astfel cum se clarifică în considerentul 24 din Decizia privind SIEG. Din acest considerent reiese că toate transporturile maritime (inclusiv transportul de mărfuri) intră în domeniul de aplicare al Deciziei privind SIEG. În cazul în care interpretarea Comisiei ar fi acceptată, niciun serviciu de transport maritim de mărfuri nu ar putea beneficia de Decizia privind SIEG, ceea ce ar fi contrar principiului egalității de tratament.

(583) Corsica Linea arată în această privință că practica decizională a Comisiei permite aplicarea Deciziei privind SIEG în cazul serviciilor combinate pentru care pragul de trafic de pasageri prevăzut în Decizia privind SIEG nu a fost depășit ([205]).

(584) În plus, Corsica Linea consideră că referirea din Decizia privind SIEG la un prag unic în ceea ce privește pasagerii este justificată de simplul fapt că traficul de pasageri este cel mult un indicator global al importanței economice a unei anumite rute. În opinia Corsica Linea, este dificil de imaginat că volumele de mărfuri care nu sunt proporționale cu traficul de pasageri ar putea fi transportate pe aceeași rută.

([204]) Hotărârea din 16 septembrie 2013, Iliad, T-325/10, ECLI:EU:T:2013:472, punctele 240-254.

([205]) Corsica Linea face trimitere la Decizia (UE) 2022/1328 a Comisiei din 30 septembrie 2021 privind măsurile SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) puse în aplicare de Italia și de regiunea Lazio pentru Laziomar și achizitorul acesteia, CLN (JO L 200, 29.7.2022, p. 154, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/1328/oj), punctul 484 și următoarele.

5.2.3.2.2. Toate condițiile prevăzute în Decizia privind SIEG sunt îndeplinite

(585) Corsica Linea consideră că CSP-urile respectă articolul 4 din Decizia privind SIEG: compania subliniază că, în speță, există într-adevăr un act de atribuire care conține toate cerințele impuse de articolul menționat, astfel cum arată Comisia în considerentul 275 și următoarele din decizia de inițiere a procedurii ([206]).

(586) Corsica Linea consideră, de asemenea, că CSP-urile respectă articolele 5 și 6 din Decizia privind SIEG, având în vedere faptul că metodele de calculare a compensației și de verificare a inexistenței unei supracompensații sunt stabilite în CSP-uri, astfel cum a remarcat Comisia în decizia de inițiere a procedurii (considerentele 345-377).

(587) În sfârșit, Corsica Linea consideră că CSP-urile îndeplinesc condițiile prevăzute la articolul 7 din Decizia privind SIEG, în sensul în care autoritățile franceze au publicat pe platforma TED (care enumeră toate contractele și concesiunile din statele membre care depășesc pragurile care impun publicarea la nivelul Uniunii) un anunț de atribuire a concesiunii referitor la CSP-uri, care conține toate informațiile prevăzute la articolul 7 din Decizia privind SIEG ([207]).

5.3. **Observații din partea La Méridionale**

(588) La Méridionale susține mai întâi în observațiile sale că CSP-urile nu constituie ajutor de stat în temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. În orice caz, CSP-urile respectă condițiile Deciziei privind SIEG și sunt exceptate de la orice obligație de notificare prealabilă către Comisie. Cel puțin, CSP-urile respectă cadrul SIEG ([208]).

5.3.1. *CSP-urile nu constituie ajutor de stat*

(589) La Méridionale consideră că CSP-urile nu i-au conferit niciun avantaj, deoarece acestea respectă toate criteriile Altmark, inclusiv primul și al patrulea criteriu.

5.3.1.1. CSP-urile respectă primul criteriu Altmark

(590) La Méridionale consideră că domeniul de aplicare al CSP-urilor răspunde unei nevoi de serviciu public. Compania arată că autoritățile franceze au identificat în mod corect (i) cererea utilizatorilor pentru transportul de mărfuri remorcate (ii) și o disfuncționalitate a pieței. În sfârșit, ea a considerat că Franța a definit CSP-urile într-un mod proporțional cu nevoia de serviciu public (iii).

5.3.1.1.1. Franța a identificat în mod corect cererea utilizatorilor

(591) La Méridionale consideră că Franța a identificat în mod corect cererea de transport maritim de mărfuri și de pasageri a utilizatorilor. Acest lucru este valabil în special pentru transportul maritim de mărfuri remorcate, cu privire la care La Méridionale a formulat o serie de observații.

(592) La Méridionale arată că a comandat două analize economice efectuate de Deloitte (denumite în continuare „**raportul Deloitte**"), referitoare în special la (i) lipsa de substituibilitate între porturile Toulon și Marsilia pentru transportul maritim de mărfuri remorcate. La Méridionale susține că raportul Deloitte confirmă analizele autorităților franceze, potrivit cărora substituibilitatea dintre portul Marsilia și portul Toulon este foarte scăzută pentru transportul de mărfuri remorcate.

(593) *În primul rând*, din punct de vedere calitativ, dovezile colectate arată că operatorii de transport care doresc să își reducă la minimum costurile nu consideră Toulon o alternativă la Marsilia din următoarele motive:

— portul Marsilia este situat strategic la gura de vărsare a văii Ronului, în apropierea numeroaselor baze logistice răspândite de-a lungul văii;

([206]) Corsica Linea arată în această privință că articolul 2 din CSP-uri se referă în mod expres la Decizia privind SIEG.
([207]) Anunț de atribuire a concesiunii de servicii, JO S 15/2023.
([208]) La Méridionale precizează că observațiile sale se aplică numai CSP-urilor care i-au fost atribuite individual sau împreună cu Corsica Linea.

— el oferă operatorilor o rețea multimodală și se află la intersecția a două mari coridoare europene de transport de mărfuri (axa mediteraneeană și axa Marea Nordului-Marea Mediterană);

— Marsilia are o zonă deservită care acoperă întregul sfert sud-estic al Franței ([209]), în timp ce portul Toulon este mult mai local, cuprinzând doar trei parcuri de afaceri ([210]);

— mărfurile periculoase nu pot fi transportate la Toulon, deoarece sunt interzise în port din cauza proximității sale față de baze militare.

(594) *În al doilea rând*, din punct de vedere cantitativ, La Méridionale subliniază că raportul Deloitte confirmă substituibilitatea foarte scăzută a porturilor Marsilia și Toulon pentru transportul de mărfuri remorcate. Raportul Deloitte a estimat că mai puțin de 20 % dintre operatorii de transport ar alege mai degrabă portul Toulon, decât portul Marsilia în cazul unei creșteri a prețurilor cu 5-10 % în Marsilia.

(595) Pentru a ajunge la această concluzie, raportul Deloitte a utilizat mai întâi două baze de date, și anume (i) baza de date publică în care sunt enumerate zonele logistice dense ([211]) și zonele logistice extinse ([212]) din Franța în 2015 ([213]) și (ii) o bază de date furnizată de La Méridionale în care sunt enumerate depozitele din Franța continentală ale clienților săi operatori de transport de mărfuri remorcate în 2021. După ce a localizat diferitele depozite pe baza acestor baze de date, raportul Deloitte a stabilit apoi costul total al transportului de mărfuri către Corsica, utilizând un tarif maritim de 35 EUR/ML pentru porturile Toulon și Marsilia și un cost rutier pe kilometru de 1,13 EUR ([214]).

(596) Potrivit raportului Deloitte, rezultatele arată că, în cazul unei creșteri cu 10 % a prețului unei traversări din portul Marsilia, ar fi în continuare rațional din punct de vedere economic ca marea majoritate a operatorilor de transport să continue să treacă prin portul Marsilia. Doar 4,7 % din operatorii de transport ar beneficia, în medie, de orientarea către portul Toulon. Raportul Deloitte concluzionează că estimarea de 80 % a cererii captive pentru transportul de mărfuri remorcate în Marsilia a fost prudentă.

([209]) Raportul Deloitte face referire la hărți de pe site-ul Upply (o societate specializată în transportul de mărfuri, în special pe cale rutieră), din data de 4 iulie 2019, disponibile la adresa: market-insights.upply.com/en/the-real-map-of-the-major-hinterlands-for-container-shipping (accesat la 18 octombrie 2024) și de la Agenția de urbanism din Marsilia din raportul *Logistica în regiunea PACA – Diagnostic și provocări* (ianuarie 2019), disponibil la adresa: https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (p. 16) (accesat la 18 octombrie 2024).

([210]) La Méridionale face trimitere (i) la raportul Agenției de urbanism din Marsilia intitulat *Logistica în regiunea PACA – Diagnostic și provocări* (ianuarie 2019), disponibil la adresa: https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (accesat la 18 octombrie 2024) și (ii) la un studiu din 18 iunie 2020 realizat de un consultant în numele CCI Var, în cadrul unei misiuni de studiere a fluxurilor energetice în porturile din jurul golfului Toulon și al hinterlandului său, care arată că zona deservită a portului Toulon este limitată la zona dintre orașele Bandol, Signes și Hyères (studiu disponibil la adresa: 0acf6059-3ee3-be1e-1214-59847ece5a39 (interreg-maritime.eu) (accesat la 18 octombrie 2024). Potrivit La Méridionale, figura de la pagina 5 din al doilea studiu arată în mod clar că zona deservită de portul Toulon cuprinde doar cele trei parcuri de afaceri principale din apropierea portului, și anume: parcul de afaceri Signes, centrul de afaceri Toulon Vest și parcul de afaceri Toulon Est.

([211]) Potrivit raportului Deloitte, o zonă logistică densă este o zonă în care fiecare depozit component sau platformă logistică cu o suprafață mai mare de 5 000 m² se află la mai puțin de doi kilometri de un altul (de o alta). Fiecare zonă logistică este formată din cel puțin trei depozite sau platforme logistice de peste 5 000 m².

([212]) Potrivit raportului Deloitte, o zonă logistică extinsă este o zonă în care fiecare depozit sau platformă logistică cu o suprafață mai mare de 5 000 m² se află la mai puțin de șase kilometri de un altul (de o alta). Fiecare zonă logistică este formată din cel puțin trei depozite sau platforme logistice de peste 5 000 m².

([213]) Atlasul depozitelor și zonelor logistice din Franța pentru anul 2015, disponibil la adresa: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015 (accesat la 18 octombrie 2024).

([214]) Raportul Deloitte face referire la datele comitetului național rutier pentru anul 2019, conform cărora costul anual al unui camion pentru transport pe distanțe lungi de 40 de tone este de 1,13 EUR/km. Această cifră include costul unui conducător auto, costul deținerii și finanțării vehiculului, costul combustibilului, al anvelopelor, al întreținerii, al taxelor de trecere și al vinietelor, precum și costurile de asigurare și taxele pe vehicule.

5.3.1.1.2. Franța a analizat în mod corect disfuncționalitatea pieței

5.3.1.1.2.1. Oferta privată a Corsica Ferries în absența CSP-urilor nu este credibilă

(597) La Méridionale consideră că autoritățile franceze au analizat corect disfuncționalitatea pieței care caracterizează existența unei nevoi de serviciu public de transport maritim între Corsica și portul Marsilia.

(598) Compania subliniază în această privință că oferta Corsica Ferries prezentată în cadrul consultării operatorilor nu putea fi considerată credibilă, întrucât capacitatea pe care Corsica Ferries trebuia să o desfășoare în absența CSP-urilor era incompatibilă cu capacitatea portului Toulon. Conform raportului Deloitte, capacitatea declarată de Corsica Ferries în absența unui CSP ([215]) s-a bazat pe un grad de ocupare de 539 % în portul Toulon în perioada 2023-2028 ([216]), și anume un volum de marfă de peste cinci ori mai mare decât capacitatea actuală a portului.

5.3.1.1.2.2. Lansarea rutei Toulon-L'Île-Rousse de către La Méridionale în 2024 în cadrul sistemului OSP nu pune sub semnul întrebării existența unei disfuncționalități a pieței

(599) La Méridionale declară că a deschis o nouă rută, începând din 2024, între Toulon și Livorno (Italia), cu o escală la L'Île-Rousse. Cu toate acestea, compania subliniază că această inițiativă nu afectează în niciun fel concluziile autorităților franceze cu privire la existența unei disfuncționalități a pieței care să justifice încheierea CSP-urilor.

(600) La Méridionale reiterează faptul că, în cadrul sistemului OSP aplicabil între Corsica și Franța continentală, este liberă să ofere servicii noi în afara CSP-urilor. În această privință, ea indică faptul că modificarea acționariatului și a conducerii sale din iunie 2023 a condus la formularea unei noi strategii comerciale, cu o deschidere către rutele internaționale. Noua rută către Italia îndeplinește în mod direct acest obiectiv.

(601) *În primul rând*, La Méridionale afirmă că această rută implică doar transportul de pasageri și se adresează în primul rând turiștilor. Prin urmare, aceasta nu implică transportul de mărfuri sau de pasageri în scop medical.

(602) *În al doilea rând*, potrivit La Méridionale, conturile de exploatare ale rutei Toulon-L'Île-Rousse și ale navei Kalliste care îi este alocată sunt ținute separat de cele ale rutelor Marsilia-Ajaccio și Marsilia – Porto-Vecchio exploatate în cadrul CSP-urilor, asigurându-se astfel că nu există subvenții încrucișate în ceea ce privește costurile de amortizare și de exploatare ale navelor.

(603) În această privință, La Méridionale respinge criticile formulate de Corsica Ferries în considerentul 216 din decizia de inițiere a procedurii referitoare la utilizarea de către Corsica Linea a navei Kalliste, care ar fi putut împiedica La Méridionale să își îndeplinească obligațiile care îi revin în temeiul CSP-urilor.

(604) La Méridionale explică faptul că, deși nava Kalliste a fost într-adevăr utilizată de Corsica Linea în iulie și august 2023, acest lucru s-a întâmplat ca răspuns la situația excepțională a producerii unui incendiu pe una dintre navele Corsica Linea (Monte d'Oro), care a scos această navă din funcțiune timp de mai multe luni, după care Corsica Linea a întrebat în mod expres La Méridionale dacă poate navlosi Kalliste pentru a-și exploata rutele cu titlu temporar.

(605) În plus, La Méridionale arată că, deși în anexa 2 la CSP-uri (programul de servicii), Kalliste este într-adevăr alocată lotului 3 (Marsilia – Porto-Vecchio) și conturile de exploatare provizorii (anexa 9 la CSP-uri) se bazează pe aceasta, este posibil ca nava să fie alocată altor rute în cadrul mecanismului de înlocuire a navelor prevăzut la articolul 20 din CSP-uri sau să efectueze o călătorie dus-întors suplimentară decisă de autoritățile franceze.

([215]) Potrivit raportului Deloitte, Corsica Ferries a indicat că, în absența unui CSP, și-ar spori în mod semnificativ activitățile în Toulon de la 397 112 ML pe an în medie în perioada 2016-2019 la 2 675 288 ML pe an în medie în perioada 2023-2028, și anume o creștere de 574 % a ofertei sale.

([216]) Raportul Deloitte calculează acest grad de ocupare pe baza numărului mediu anual de metri liniari transportați de Corsica Ferries între 2016 și 2019 (397 112 ML), ceea ce corespunde unui grad de ocupare actual de 80 % pentru portul Toulon, potrivit CCI Var, și a mediei anuale declarate de Corsica Ferries între 2023 și 2028 (2 675 288 ML), ceea ce corespunde unui grad de ocupare de 539 % a portului Toulon.

5.3.1.1.3. Autoritățile franceze au definit obligații de serviciu public proporționale

5.3.1.1.3.1. Obligațiile privind capacitatea minimă de transport de mărfuri sunt proporționale cu nevoia de serviciu public identificată

(606) La Méridionale contestă poziția preliminară a Comisiei potrivit căreia capacitățile minime de transport de mărfuri au fost stabilite în CSP-uri astfel încât serviciul public să poată satisface în orice moment vârful de cerere maxim observat în datele istorice.

(607) La Méridionale explică faptul că autoritățile franceze au stabilit capacitatea minimă necesară pentru traficul de mărfuri pe baza mediei pe traversare în iulie 2030, care este mai mare decât media pe traversare în celelalte luni ale anului 2030. Având în vedere diferențele de trafic în funcție de ziua săptămânii și de lună, această medie lunară nu permite satisfacerea în orice moment a vârfului de cerere maxim observat. Potrivit La Méridionale, media lunară din iulie 2030, precum și celelalte medii lunare includ traversările în cazul cărora cererea depășește capacitățile minime selectate.

(608) În această privință, La Méridionale subliniază că analiza volumelor de mărfuri de pe nave în 2021 și 2022 pe rutele deservite de La Méridionale arată că respectivele capacități minime stabilite în CSP-uri pentru transportul de mărfuri nu sunt excesive, deoarece au fost depășite pe o proporție semnificativă de traversări ([217]). Potrivit analizelor pe luni și pe zile, capacitățile minime au fost depășite în mod regulat în fiecare lună a anului și în fiecare zi a săptămânii în 2021 și 2022. Prin urmare, capacitățile CSP-urilor nu pot fi considerate disproporționate.

(609) În cele din urmă, La Méridionale explică faptul că stabilirea unor capacități minime la nivelul estimat pentru iulie 2030 este în concordanță cu constrângerile cu care se confruntă companiile în gestionarea flotei lor. Prin urmare, nu era posibilă stabilirea unor capacități minime pe o bază lunară sau chiar anuală, având în vedere constrângerile economice legate de gestionarea flotei și perioadele de amortizare a navelor. La Méridionale explică faptul că, având în vedere valoarea navelor, este dificil pentru operatori să schimbe navele în cursul contractului, atât din punct de vedere economic, cât și operațional. În schimb, obligațiile de serviciu public prevăzute în CSP-uri permit punerea în funcțiune a unor nave capabile să furnizeze serviciul public pe întreaga durată a CSP-urilor și să facă față perioadelor celor mai aglomerate.

5.3.1.1.3.2. Obligațiile privind capacitatea minimă pentru numărul de conducători auto transportați pe traversare sunt proporționale cu nevoia de serviciu public

(610) La Méridionale susține că, contrar celor susținute de Corsica Ferries în plângerea sa, capacitatea minimă de transport de conducători auto stabilită în CSP-uri nu este disproporționată.

(611) Pe baza datelor prezentate de La Méridionale, raportul Deloitte a evaluat numărul real de conducători auto care și-au însoțit mărfurile pe navele La Méridionale în 2021 și 2022. Raportul stabilește că respectivele capacități minime stabilite în CSP-uri pentru numărul de conducători auto nu sunt excesive, deoarece au fost deja depășite sau atinse pe un procent semnificativ de traversări în 2021 și 2022 ([218]).

5.3.1.2. CSP-urile respectă al patrulea criteriu Altmark

(612) *În primul rând*, potrivit La Méridionale, criteriile de atribuire a contractelor nu au afectat capacitatea Franței de a selecta candidatul capabil să furnizeze serviciul la cel mai mic cost pentru comunitate. La Méridionale consideră că Corsica Linea și La Méridionale au depus oferte concurente pentru rutele Porto-Vecchio (lotul 3) și Propriano (lotul 4). În ambele cazuri, autoritățile franceze au acceptat oferta cea mai avantajoasă.

([217]) Raportul Deloitte arată că, în 2021, aproape o treime din traversările efectuate de La Méridionale între Marsilia și Ajaccio depășeau deja capacitățile minime de transport de mărfuri stabilite în CSP-uri. În 2022, acest lucru a fost valabil pentru 40 % din traversările exploatate de La Méridionale între Marsilia și Ajaccio.

([218]) Potrivit raportului Deloitte, capacitatea minimă pentru conducătorii auto care transportă mărfuri remorcate stabilită în CSP-uri a fost atinsă sau depășită pe 40 % din traversările efectuate de La Méridionale în 2021 și pe 43 % în 2022 între Marsilia și Ajaccio.

(613) *În al doilea rând*, La Méridionale afirmă că trei companii de transport maritim (Corsica Ferries, Corsica Linea și La Méridionale) au răspuns la consultarea operatorilor și, în consecință, numărul de candidați (doi) a fost în concordanță cu numărul de răspunsuri la consultarea operatorilor. În plus, faptul că nu au existat alte companii de transport maritim care să depună cereri tinde să confirme lipsa de interes a pieței pentru rutele cu rentabilitate scăzută, precum cele către Corsica.

5.3.2. *CSP-urile sunt compatibile cu Decizia privind SIEG*

5.3.2.1. Decizia privind SIEG se aplică CSP-urilor

(614) La Méridionale contestă opinia preliminară a Comisiei potrivit căreia Decizia privind SIEG este aplicabilă numai rutelor de transport de pasageri, excluzând orice alt serviciu de transport maritim (în special de mărfuri). Compania consideră, în primul rând, că Decizia privind SIEG nu precizează că nu este aplicabilă serviciilor combinate și că Comisia nu poate face o astfel de interpretare restrictivă; în al doilea rând și în orice caz, ea consideră că o astfel de interpretare este conformă cu practica decizională a Comisiei ([219]).

5.3.2.2. CSP-urile respectă Decizia privind SIEG

(615) La Méridionale consideră că CSP-urile respectă articolul 4 din Decizia privind SIEG: compania subliniază că, în speță, există într-adevăr un act de atribuire care conține toate cerințele impuse de articolul menționat, astfel cum arată Comisia în considerentul 275 și următoarele din decizia de inițiere a procedurii ([220]). Ea subliniază, de asemenea, că durata CSP-urilor este mai mică de 10 ani, în conformitate cu Decizia privind SIEG.

(616) Corsica Linea consideră, de asemenea, că CSP-urile respectă articolele 5 și 6 din Decizia privind SIEG, având în vedere faptul că metodele de calculare a compensației și de verificare a inexistenței unei supracompensații sunt prevăzute în CSP-uri, astfel cum a remarcat Comisia în decizia de inițiere a procedurii (considerentele 345-377).

(617) În sfârșit, Corsica Linea consideră că CSP-urile îndeplinesc condițiile prevăzute la articolul 7 din Decizia privind SIEG, în sensul în care autoritățile franceze au publicat toate informațiile prevăzute la articolul respectiv.

5.3.3. *CSP-urile sunt compatibile cu cadrul SIEG*

(618) La Méridionale consideră că, în orice caz, măsurile sunt compatibile cu cadrul SIEG. Aceasta a prezentat observații cu privire la două puncte: perioada de valabilitate a actului de atribuire și conformitatea CSP-urilor cu dreptul Uniunii în materie de concesiuni.

5.3.3.1. Durata CSP-urilor este conformă cu cadrul SIEG

(619) La Méridionale consideră că durata de șapte ani a CSP-urilor este conformă cu standardele prevăzute de dreptul Uniunii. La Méridionale consideră că această perioadă este rezonabilă și justificată având în vedere investițiile realizate sau care urmează să fie realizate pentru executarea CSP-urilor, în special în ceea ce privește costurile de amortizare pentru navele mobilizate, precum și costurile legate de echipamentele suplimentare sau de respectarea cerințelor de mediu. În acest sens, compania face referire la practica decizională a Comisiei privind contractele de servicii publice maritime din Italia ([221]) și Norvegia ([222]), cu o durată de aproape 10 ani sau mai mult.

([219]) La Méridionale face trimitere la Decizia (UE) 2022/1328, punctul 484 și următoarele.

([220]) La Méridionale arată în această privință că articolul 2 din CSP-uri se referă în mod expres la Decizia privind SIEG.

([221]) Decizia (UE) 2022/448 a Comisiei din 17 iunie 2021 privind măsurile SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) puse în aplicare de Italia pentru Siremar și achizitorul acesteia, Società Navigazione Siciliana (JO L 97, 24.3.2022, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/448/oj).

([222]) A se vedea nota de subsol 141.

5.3.3.2. CSP-urile respectă legislația UE privind achizițiile publice

5.3.3.2.1. Timpul scurs între data atribuirii CSP-urilor și data de începere a serviciilor nu a avut niciun efect de închidere a pieței

(620) La Méridionale consideră că perioada scurtă dintre data atribuirii CSP-urilor și data de începere a serviciilor nu a generat dificultăți în temeiul dreptului Uniunii în materie de concesiuni.

(621) *În primul rând*, compania consideră că împrejurările sunt diferite de cele menționate în hotărârea SNCM II, pe care Comisia o menționează în decizia sa de inițiere a procedurii. Într-adevăr, potrivit La Méridionale, cererea publică de oferte publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 6 mai 2022 le-a indicat potențialilor candidați că serviciile prevăzute în CSP-uri urmau să înceapă la 1 ianuarie 2023. Prin urmare, potențialii candidați au fost informați cu opt luni înainte cu privire la data de începere a serviciilor în cauză. În plus, intrarea în vigoare a CSP-urilor la 1 ianuarie 2023 a fost anunțată și de îndată ce autoritățile franceze au lansat consultarea operatorilor la 22 ianuarie 2022, la care Corsica Ferries a răspuns, și anume cu aproape un an mai devreme.

(622) *În al doilea rând*, La Méridionale subliniază că, potrivit regulamentului privind procedura de licitație publicat la 6 mai 2022, candidații aveau obligația de a-și depune candidaturile și ofertele până la 25 iulie 2022 și că toate reuniunile de negociere urmau să înceapă provizoriu în august 2022. Având în vedere termenele neschimbabile de negociere și de atribuire a contractelor complexe precum CSP-urile, toți operatorii economici în cauză au fost astfel informați încă de la început că o perioadă de aproximativ două sau trei luni, cuprinsă între toamna anului 2022 și 1 ianuarie 2023, va separa atribuirea CSP-urilor de intrarea lor în vigoare. O astfel de perioadă era suficientă pentru a permite tuturor operatorilor economici interesați să își scoată flota din funcțiune și să o redistribuie.

(623) În această privință, La Méridionale susține că afirmațiile Corsica Ferries potrivit cărora rezervările în domeniul transportului maritim să fie trebuie deschise cu cel puțin șase luni înainte sunt nefondate. Ea precizează că, în transportul de mărfuri (care constituie scopul principal al CSP-urilor), rezervările se fac, în practică, cu câteva zile în avans, în timp ce serviciile de transport de pasageri urmau să înceapă în extrasezon, când traficul este mai redus (1 ianuarie).

(624) *În al treilea rând*, întrucât autoritățile franceze cunoșteau, la expirarea termenului de depunere a ofertelor (25 iulie 2022), că numai Corsica Linea și La Méridionale depuseseră oferte pentru procedura de licitație, acestea au putut, fără a încălca dispozițiile Directivei privind concesiunile, să decidă prelungirea duratei negocierilor și scurtarea perioadei dintre data atribuirii CSP-urilor și data intrării lor în vigoare. Întrucât Corsica Ferries nu a depus oferte pentru CSP-uri din motive legate de lipsa de claritate a cerințelor tehnice (și nu din cauza perioadei scurte dintre atribuire și intrarea în vigoare), durata efectivă a etapei de negociere nu ar putea constitui o încălcare a Directivei privind concesiunile.

5.3.3.2.2. Domeniul de aplicare al cerințelor minime nu a inclus călătoriile dus-întors reprogramabile și suplimentare

(625) La Méridionale reiterează faptul că cerințele minime prevăzute la articolul 37 din Directiva privind concesiunile au fost stabilite la articolul 2.4 din regulamentul privind procedura de licitație. Astfel, potrivit La Méridionale, deși era necesar să se facă trimitere la anexa 1 la CSP-uri pentru a înțelege domeniul de aplicare exact al unora dintre aceste cerințe minime, anexa 1 nu constituia, în ansamblul său, o cerință minimă.

(626) Potrivit La Méridionale, această concluzie conduce la următoarele constatări.

(627) În ceea ce privește călătoriile dus-întors suplimentare, La Méridionale observă, în primul rând, că acestea nu sunt menționate la articolul 2.4 din regulamentul privind procedura de licitație. Sunt acoperite numai „orarele" și „frecvențele serviciului". În plus, călătoriile dus-întors suplimentare sunt prezentate, în anexa 1 la CSP-uri, doar ca o posibilitate, a căror punere în aplicare este lăsată la latitudinea autorităților franceze. Aceste trimiteri nu evidențiază, așadar, nicio caracteristică a „orarelor" călătoriilor dus-întors suplimentare sau a „frecvenței" lor în sensul cerinței minime strict prevăzute la articolul 2.4 din regulamentul privind procedura de licitație.

(628) În ceea ce privește călătoriile dus-întors reprogramabile, La Méridionale observă că nici articolul 2.4 din regulamentul privind procedura de licitație, nici anexa 1 nu le menționează.

(629) Potrivit La Méridionale, rezultă că nici călătoriile dus-întors reprogramabile și nici cele suplimentare nu făceau parte din caracteristicile minime ale CSP-urilor.

5.3.3.2.3. Călătoriile dus-întors reprogramabile și cele suplimentare respectă principiile egalității de tratament, nediscriminării și transparenței

(630) În ceea ce privește călătoriile dus-întors reprogramabile, La Méridionale subliniază că acestea nu sunt călătorii dus-întors suplimentare care să fie adăugate la numărul minim de călătorii dus-întors pe an. Scopul unic al acestor călătorii dus-întors este de a optimiza traficul într-un mod limitat și ad-hoc. În primul rând, La Méridionale susține că aceste călătorii dus-întors sunt lăsate la latitudinea autorităților franceze, sub rezerva respectării articolului 17 din CSP-uri. În sfârșit, La Méridionale remarcă faptul că o călătorie dus-întors este amânată de comitetul tehnic instituit în acest scop, pentru a o reprograma până la o dată care să răspundă atât nevoilor reale ale serviciului public, cât și constrângerilor operatorului.

(631) În ceea ce privește călătoriile dus-întors suplimentare, La Méridionale susține că astfel de călătorii dus-întors sunt, de asemenea, o opțiune la latitudinea autorității contractante, în cazul unui vârf al cererii de transport maritim de mărfuri pe care călătoriile dus-întors regulate nu ar putea să îl absoarbă. Potrivit La Méridionale, acesta este un instrument flexibil în cadrul CSP-urilor care permite adaptarea serviciului public la cererea reală a utilizatorilor săi pe o perioadă de 7-8 ani. În plus, numărul de călătorii dus-întors suplimentare este strict limitat, efectuarea acestora fiind reglementată de articolul 18 din CSP-uri, și a rămas neschimbat la sfârșitul procedurii de atribuire a CSP-urilor.

(632) Nu a existat nicio dovadă care să permită Corsica Ferries să presupună că operatorul trebuia să mențină permanent în rezervă nave care puteau fi mobilizate în orice moment pentru a efectua călătorii dus-întors suplimentare sau reprogramabile. În această privință, La Méridionale subliniază că anexa 1 la CSP-urile 2021-2022 (pentru care Corsica Ferries depusese oferte) prevedea deja acest mecanism de călătorii dus-întors suplimentare, în termeni aproape identici, pe rutele Ajaccio, Bastia și L'Île-Rousse. Cu toate acestea, în temeiul acestor contracte, călătoriile dus-întors suplimentare nu au fost niciodată efectuate în condițiile invocate de Corsica Ferries (și anume prin solicitarea simultană a mai multor nave). Prin urmare, Corsica Ferries trebuie să fi cunoscut faptul că existența unor nave permanent în rezervă nu avea sens din punct de vedere economic sau operațional.

5.3.3.2.4. Ofertele depuse de La Méridionale au respectat regulamentul privind procedura de licitație

(633) *În primul rând*, La Méridionale observă că, în ceea ce privește călătoriile dus-întors reprogramabile și cele suplimentare, ofertele sale finale nu au adus nicio modificare anexei 1 sau articolelor 16 și 17 din proiectele de CSP-uri. Anexa 1 prezentată în sprijinul ofertei finale a La Méridionale pentru lotul 1 a prezentat doar o sugestie pentru poziționarea unor călătorii dus-întors suplimentare, pe baza cunoștințelor sale privind serviciile maritime.

(634) *În al doilea rând*, potrivit susținerilor La Méridionale referitoare la capacitatea de transport a navelor (pasageri și mărfuri), capacitățile oferite de navele pe care le-a alocat diferitelor loturi corespund capacităților minime de transport de mărfuri și de pasageri. La Méridionale susține, de asemenea, că toate navele sale respectă numărul minim de cabine pentru PMR.

5.4. **Observații formulate de grupul Stef**

(635) Stef și filialele sale (care formează împreună grupul Stef) își desfășoară activitatea în principal în domeniul transportului rutier de mărfuri la temperatură controlată, al serviciilor de logistică pentru produse proaspete și reci și al ambalajelor industriale ale produselor agroalimentare.

(636) În observațiile sale, grupul Stef explică faptul că Stef a fost unicul acționar al La Méridionale în perioada 2009-31 mai 2023, când Stef a vândut La Méridionale către CMA CGM. Prin urmare, STEF era acționarul unic al La Méridionale atunci când două dintre măsurile în cauză au fost atribuite de Franța companiei La Méridionale.

(637) În observațiile sale, grupul Stef repetă în întregime conținutul observațiilor prezentate de La Méridionale. Grupul Stef nu prezintă fapte sau argumente în plus față de cele deja prezentate de La Méridionale. Prin urmare, observațiile grupului Stef ar trebui înțelese ca fiind identice cu cele ale La Méridionale, deja prezentate în secțiunea 5.3.

6. OBSERVAȚIILE FRANȚEI ÎN LEGĂTURĂ CU OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE

(638) Autoritățile franceze și-au prezentat observațiile în legătură cu observațiile Corsica Ferries prin scrisorile din 25 iunie și 11 iulie 2024. Observațiile se referă la evaluarea existenței unei nevoi de serviciu public și respectarea Directivei privind concesiunile.

6.1. Observații privind existența unei nevoi de serviciu public

6.1.1. *Consultările publice nu au fost părtinitoare*

(639) Cu titlu introductiv, autoritățile franceze precizează că metoda utilizată pentru a defini nevoia de serviciu public era conformă cu principiile Regulamentului privind cabotajul ([223]) și ale comunicării interpretative a acestuia din 2014 („**comunicarea interpretativă**") ([224]). Ele adaugă că au fost luate în considerare și criteriile „testului SNCM", astfel cum au fost stabilite de Tribunal în hotărârile SNCM I și SNCM II ([225]).

(640) Contrar afirmațiilor Corsica Ferries (considerentele 399-403), autoritățile franceze arată că consultarea utilizatorilor nu a fost viciată de părtinire. Ele subliniază că această consultare a fost mediatizată pe scară largă în rândul publicului larg. Ele subliniază de asemenea că rezultatele consultării arată, de exemplu, că porturile Marsilia și Toulon sunt complet substituibile din punctul de vedere al pasagerilor (rezidenți și nerezidenți din Corsica), astfel cum susține Corsica Ferries. În orice caz, autoritățile subliniază că consultarea operatorilor era una dintre metodele de identificare a cererii utilizatorilor.

(641) În plus, contrar afirmațiilor Corsica Ferries (considerentele 455-468), nu a existat nicio părtinire metodologică în consultarea operatorilor. Franța subliniază că această consultare a fost, de asemenea, mediatizată pe scară largă și a fost deschisă tuturor operatorilor interesați. Autoritățile franceze afirmă că răspunsul Corsica Ferries a fost analizat în detaliu pentru a se asigura că este solid și relevant. În ceea ce privește critica formulată de Corsica Ferries cu privire la lipsa unei definiții a continuității teritoriale, autoritățile franceze afirmă că dosarul de licitație al operatorului conținea un document justificativ cuprinzând o descriere a organizării de reglementare a transportului maritim de pasageri și de mărfuri, care reproducea integral legislația franceză privind continuitatea teritorială.

6.1.2. *Franța a identificat în mod corect cererea calitativă a utilizatorilor*

6.1.2.1. Franța a identificat în mod corect cererea calitativă a pasagerilor în scop medical

(642) În primul rând, autoritățile franceze resping argumentul Corsica Ferries potrivit căruia ar exista o nevoie de serviciu public numai pentru pasagerii în scop medical eligibili pentru rambursare din sistemul de asigurări de sănătate. Ele subliniază că raportul Gecodia demonstrează în mod clar că anumiți pasageri în scop medical utilizează în mod specific transportul maritim și că există o legătură specifică cu portul Marsilia.

(643) Autoritățile franceze resping, de asemenea, argumentul Corsica Ferries potrivit căruia nu există nicio constrângere juridică sau normativă care să condiționeze rambursarea costurilor de transport de distanța dintre portul de sosire și centrul de asistență medicală. Ele arată că rambursarea se efectuează pe baza rutei celei mai scurte de la portul Marsilia la unitatea de asistență medicală, în conformitate cu articolul R. 322-10-5 din CSS.

(644) În orice caz, autoritățile franceze susțin că condițiile de transport terestru pentru pasagerii în scop medical nu sunt aceleași în Marsilia și în Toulon. Franța subliniază că pasagerii în scop medical sunt transportați în scopul spitalizării și al consultațiilor aferente, care au loc în aceeași zi în care pacientul sosește pe continent, implicând persoane potențial fragile cu orare (programări medicale) care trebuie respectate. În consecință, adăugarea unei călătorii suplimentare de aproape o oră de la Toulon la centrele de tratament din Marsilia – și riscurile asociate congestionării traficului, întârzierile trenurilor sau autobuzelor și costurile semnificative pe care acest lucru le-ar putea implica (înnoptări la hotel, costurile deplasărilor cu taxiul) – ar putea îngreuna și mai mult călătoriile pasagerilor în scop medical.

([223]) Articolul 4 din Regulamentul privind cabotajul.

([224]) Comunicare a Comisiei privind interpretarea Regulamentului (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim), COM(2014) 232 final, 22.4.2014.

([225]) Hotărârile din 1 martie 2017, SNCM I și SNCM II, *ibid*.

6.1.2.2. Franța a identificat în mod corect cererea calitativă de transport de mărfuri remorcate

(645) *În primul rând*, autoritățile franceze afirmă că, prin susținerea faptului că Comisia și-a întemeiat evaluarea substituibilității porturilor Marsilia și Toulon pentru mărfurile remorcate numai pe saturarea portului Toulon și pe rezultatele consultării publice a utilizatorilor, Corsica Ferries limitează în mod arbitrar și parțial interpretarea sa cu privire la metoda utilizată.

(646) În ceea ce privește absența unui risc de saturare a capacității în portul Toulon în ceea ce privește transportul de mărfuri remorcate (considerentele 436-438), autoritățile franceze subliniază mai întâi că răspunsul CCI Var indică în mod clar că în portul Toulon capacitatea este limitată. În observațiile lor, autoritățile franceze au furnizat informații suplimentare cu privire la gradul de saturare în portul Toulon. Ele consideră că, în cazul în care traficul zilnic înregistrat numai pe rutele dintre Marsilia și Ajaccio/Bastia ar fi transferat către portul Toulon, cererea ar depăși capacitatea portului în 177 de zile din 365 în 2029 ([226]).

(647) În ceea ce privește aspectul referitor la consultarea utilizatorilor pe tema transportului de mărfuri și la argumentele invocate de Corsica Ferries în această privință (considerentele 439-443), care critică în special relevanța informațiilor obținute în urma consultării respective, autoritățile franceze reiterează faptul că o consultare a utilizatorilor este o dovadă valabilă în temeiul cadrului SIEG.

(648) *În al doilea rând*, autoritățile franceze observă, mai întâi, că Corsica Ferries nu contestă costurile rutiere suplimentare suportate de operatorii de transport pentru orientarea dinspre Marsilia către Toulon (considerentul 443) și că analizele prezentate de Corsica Ferries, de Corsica Linea și de La Méridionale confirmă că bazele logistice sunt situate în principal în jurul Marsiliei și pe valea Ronului.

(649) Autoritățile franceze furnizează, de asemenea, o evaluare cantitativă actualizată a costurilor suplimentare, utilizând cea mai recentă referință (decembrie 2023) privind costurile de producție calculate de comitetul național rutier („**CNR**"). Potrivit autorităților franceze, această evaluare confirmă existența unui cost suplimentar de aproximativ 40 % pentru o călătorie prin portul Toulon în loc de portul Marsilia pentru un operator de transport ale cărui baze logistice sunt situate în apropierea Marsiliei.

(650) Franța subliniază, de asemenea, că studiul BRG 2 prezentat de Corsica Ferries (a se vedea considerentul 443), care conține o analiză a costurilor rutiere suplimentare, conține o serie de erori metodologice. În primul rând, studiul BRG 2 se bazează pe o referință de 12 ML, în timp ce un camion articulat standard (tractor + remorcă) se apropie de 17 ML. În al doilea rând, tariful maritim utilizat de studiul BRG 2 pentru Toulon este tariful fără taxe și costuri de manipulare, iar nu tariful plătit efectiv. În cele din urmă, studiul BRG 2 nu ia în considerare mai mulți factori care măresc costul rutier suplimentar. De exemplu, calculul se bazează pe o distanță rutieră suplimentară de 60 km, în timp ce aceasta este mai mare de 70 km.

(651) *În al treilea rând*, în ceea ce privește evaluarea gradului de substituibilitate a cererii specifice de transport de mărfuri remorcate în portul Marsilia, autoritățile franceze subliniază, ca răspuns la Corsica Ferries (considerentele 444-445), că raportul din octombrie 2020, la care face referire Corsica Ferries, a arătat că evaluarea efectuată cu privire la domeniul de aplicare geografic al pieței transportului de mărfuri remorcate nu excludea o eventuală constatare a unei substituibilități parțiale între porturile continentale pentru transportul de mărfuri remorcate, în cazul în care ar fi fost prezentate dovezi mai concludente în acest sens, în special prin intermediul unei consultări publice mai ample cu expeditorii și operatorii de transport. Cu toate acestea, în cazul de față, autoritățile franceze au desfășurat consultări publice mai ample, astfel încât concluziile la care s-a ajuns în raportul din octombrie 2020 nu mai sunt relevante.

(652) *În sfârșit*, autoritățile franceze resping afirmația Corsica Ferries potrivit căreia porturile Marsilia și Toulon sunt perfect substituibile din punctul de vedere al utilizatorilor în ceea ce privește preluarea mărfurilor remorcate însoțite (considerentul 449). În primul rând, autoritățile franceze observă că Corsica Ferries nu furnizează nicio dovadă care să justifice această distincție. Autoritățile franceze adaugă că această diferență nu a fost invocată de niciun operator de transport, de niciun operator maritim sau de nicio autoritate portuară în cursul consultărilor publice.

([226]) Pragul de capacitate este estimat la 80 de camioane pe zi pe tot parcursul anului, cu excepția lunilor iulie și august, când pragul de capacitate este estimat la 40 de camioane pe zi ca urmare a creșterii traficului de vehicule ușoare și de pasageri în lunile de vară.

6.1.3. *Franța a identificat în mod corect cererea cantitativă a utilizatorilor*

6.1.3.1. Franța a cuantificat în mod corect cererea pasagerilor în scop medical

(653) Contrar afirmațiilor Corsica Ferries (considerentele 428-431), autoritățile franceze subliniază că o pondere de 10 % a transportului maritim în transportul din motive medicale între Corsica și continent este o ipoteză prudentă.

6.1.3.2. Franța a cuantificat în mod corect cererea de transport de mărfuri remorcate și de transport de mărfuri neremorcate

(654) Potrivit Franței, Corsica Ferries susține că o rată de creștere unică de 2,3 % pe an pentru toate rutele acoperite de CSP-uri este rezultatul unei supraestimări a cererii de transport de mărfuri și, prin urmare, de conducători auto legați de transportul de mărfuri remorcate (considerentele 453-454). Autoritățile franceze răspund că cererea de transport de mărfuri preconizată se bazează pe date istorice (2010-2019). Aceste date sunt suficient de ample pentru a lua în considerare perioadele de declin și perioadele mai dinamice din economia corsicană.

(655) Autoritățile franceze subliniază că, între 2010 și 2019, Corsica a traversat două perioade de creștere (2010-2012; 2016-2018) și două perioade de stagnare (2013-2015; 2019) și că fluxurile de mărfuri reflectă aceste variații. Autoritățile franceze precizează, de asemenea, că referința utilizată este o creștere globală a traficului de mărfuri între Corsica și Franța continentală. În cele din urmă, autoritățile franceze observă că datele furnizate de Direcția Regională pentru Mediu, Planificare și Locuințe indică o creștere a traficului în toate porturile între 2000 și 2019, cu fluctuații compatibile cu creșterea economică. Prin urmare, autoritățile franceze conchid că concluziile formulate de Corsica Ferries sunt nefondate și că cererea de transport de mărfuri preconizată este prudentă și conservatoare.

6.1.4. *Franța a identificat în mod corect disfuncționalitatea pieței*

(656) Contrar afirmațiilor Corsica Ferries (considerentele 455-468), autoritățile franceze subliniază că a fost adoptată o abordare prospectivă, cu o evaluare contrafactuală a ofertei private în lipsa unui contract de servicii publice între Corsica și Marsilia.

(657) În plus, pe baza observațiilor recente privind traficul în Marea Mediterană, autoritățile franceze observă că portul Marsilia are un potențial scăzut de a atrage pasageri, în special spre/dinspre porturile secundare din Corsica. De exemplu, până în 2030, traficul de mărfuri remorcate (nesubstituibil în Marsilia) este estimat la aproximativ 170 000 ML pentru Marsilia-Bastia, 120 000 ML pentru Marsilia-Ajaccio și mai puțin de 50 000 ML pentru porturile secundare, și anume un număr mult mai mic decât traficul înregistrat pe rutele exploatate pe piața deschisă sau în cadrul regimului OSP în celelalte insule vest-mediteraneene. La un nivel mai general, potrivit autorităților franceze, nu există nicio rută zilnică pe piața deschisă sau în cadrul regimului OSP cu o bază atât de mică de transport de pasageri și de mărfuri.

6.1.5. *Franța a ales un instrument de intervenție publică necesar și proporțional cu nevoia de serviciu public*

(658) Pentru a demonstra că nu este supraestimată capacitatea minimă inclusă în CSP-uri pentru transportul de mărfuri, autoritățile franceze fac trimitere la observațiile lor privind decizia de inițiere a procedurii (considerentele 358-361).

(659) În plus, autoritățile franceze subliniază că, potrivit datelor privind traficul conducătorilor auto pentru anul 2023, capacitatea minimă de transport a conducătorilor auto este în mod regulat mai mică decât numărul de conducători auto efectiv transportați pentru următorul număr de traversări:

— Ajaccio –Marsilia: 199 de traversări;

— Bastia –Marsilia: 84 de traversări;

— L'Île-Rousse – Marsilia: 176 de traversări;

— Porto-Vecchio – Marsilia: 170 de traversări;

— Propriano – Marsilia: 118 traversări.

(660) În sfârșit, autoritățile franceze subliniază că traversările suplimentare nu sunt destinate să absoarbă traficul general, ci perioadele de vârf neregulate.

6.2. **Observații privind respectarea legislației UE privind achizițiile publice**

6.2.1. *Durata CSP-urilor este conformă cu Directiva privind concesiunile*

(661) Contrar afirmației Corsica Ferries (considerentul 535), Franța explică faptul că durata CSP-urilor a fost stabilită, în conformitate cu Directiva privind concesiunile, ținând seama de investițiile realizate de viitorii contractanți, și anume pe navele necesare pentru prestarea serviciului de transport maritim. Aceste costuri includ costul capitalului în cazul în care contractantul deține propriile nave sau taxele de închiriere în cazul în care contractantul închiriază navele. Astfel, autoritățile franceze consideră că durata este justificată în raport cu obiectivele concurențiale, întrucât o perioadă mai scurtă ar fi descurajat operatorii să depună oferte. Autoritățile franceze consideră, de asemenea, că această durată îndeplinește obiectivele de adaptabilitate, datorită obligației de a alinia navele la standarde, în special în ceea ce privește normele privind emisiile de gaze cu efect de seră.

(662) În ceea ce privește argumentele Corsica Ferries referitoare la lipsa rentabilității investițiilor pentru autoritatea contractantă la sfârșitul concesiunii (considerentele 536 și 537), Franța consideră că o astfel de afirmație nu corespunde realității concesiunilor în domeniul transportului de pasageri și de mărfuri, întrucât exploatarea navelor nu face parte dintr-o abordare bazată pe active returnabile, o astfel de considerație nefiind legată de durata CSP-urilor.

(663) În ceea ce privește afirmațiile Corsica Ferries potrivit cărora compensația nu ține seama de valoarea reziduală a navelor la sfârșitul contractelor (considerentul 538), Franța consideră că compensația acordată contractanților nu ar trebui să țină seama de valoarea respectivă, întrucât navele sunt activele proprii ale contractanților, iar nu active returnate gratuit și deținute integral de CdC sau OTC. Franța explică faptul că, în conformitate cu articolul 34 din CSP-uri, costurile de investiții asociate navelor sunt stabilite pe baza flotei alocate de contractant pentru exploatarea rutelor care fac obiectul CSP-urilor. Scopul compensării acestor investiții de către OTC este de a acoperi costurile suportate de contractant – mai puțin eventualele subvenții și finanțări publice pentru aceste investiții – care corespund cheltuielilor de amortizare și/sau taxelor de închiriere și/sau costului de navlosire a navei alocate serviciului.

(664) În plus, Corsica Ferries contestă relevanța exemplelor de concesiuni cu o durată mai mare de cinci ani oferite de autoritățile franceze, în special exemplul serviciului de coastă norvegian (considerentul 539). Ca răspuns, Franța clarifică faptul că acest exemplu este pe deplin relevant, întrucât Autoritatea AELS de Supraveghere a confirmat concesiunea pe șapte ani pentru perioada 2012-2019 și a prelungit-o cu zece ani pentru perioada 2021-2030. Această prelungire a fost justificată de durata de viață a navelor, care depășește cu mult 10 ani.

(665) În plus, autoritățile franceze subliniază că, în iunie 2022, Corsica Ferries a introdus deja o acțiune la Tribunalul Administrativ din Bastia cu privire la durata CSP-urilor, în cadrul unei măsuri provizorii precontractuale, susținând că aceasta era disproporționată din cauza lipsei de investiții planificate pentru contractanți. Tribunalul din Bastia a respins acțiunea, iar decizia respectivă a fost confirmată de Consiliul de Stat, care nu a admis apelul formulat împotriva sa.

(666) În sfârșit, în ceea ce privește specificațiile tehnice care trebuie îndeplinite (capacitatea navelor, numărul de pasageri și numărul de cabine pentru PMR), Franța explică faptul că toate companiile care au prestat servicii către Corsica între 2015 și 2022 dispuneau de nave compatibile cu specificațiile tehnice stabilite în CSP-uri. În special, Corsica Ferries este una dintre principalele companii de transport maritim din Europa care exploatează nave de mare capacitate (nave Ro-Pax). Capacitatea sa totală, în ceea ce privește transportul de pasageri sau de mărfuri, este aproape sau mai mare decât cea a omologilor săi de pe rutele din Corsica (de exemplu, Moby Lines, Corsica Linea și La Méridionale).

6.2.2. *Obiecțiile referitoare la domeniul de aplicare al cerințelor minime sunt nefondate*

(667) Autoritățile franceze subliniază că este esențial să se facă o distincție clară între articolul 2.4 din regulamentul privind procedura de licitație, care oferă o listă exhaustivă și neschimbabilă de caracteristici minime, și anexa 1 la CSP-uri, care servește drept referință tehnică globală, detaliind capacitățile minime, fără a le descrie drept caracteristici minime. Anexa 1 stabilește elementele tehnice a căror natură depinde de includerea lor în articolul 2.4 din regulamentul privind procedura de licitație: în cazul în care un element este menționat la articolul respectiv și apoi este specificat în anexa 1, Franța explică faptul că acesta constituie o cerință minimă.

(668) În plus, Franța observă că, în contextul CSP-urilor 2019-2020, Tribunalul Administrativ din Bastia a analizat numai cerințele care puteau fi legate de caracteristicile minime: „Aceste cerințe tehnice, care se referă la capacitatea de transport a navelor, se numără printre cerințele contractuale minime enumerate la articolul 2.4 din regulamentul privind procedura de licitație" (19 martie 2019, nr. 1900289). Potrivit Franței, acest raționament a fost confirmat de Consiliul de Stat printr-o hotărâre din 24 iunie 2019: „anexa tehnică privind serviciile prevăzută în anexa 1 la proiectul de contract, care prevede cel puțin 40 de ieșiri pentru vehiculele frigorifice pentru fiecare traversare, trebuia considerată, având în vedere termenii articolului 4.1 din regulamentul privind procedura de licitație, ca făcând parte din documentele de licitație și, în consecință, ca explicând caracteristicile minime preconizate. Statuând astfel, judecătorul competent în materie de măsuri provizorii nu a săvârșit nicio eroare de drept". Contrar celor susținute de Corsica Ferries, Consiliul de Stat nu a considerat, în opinia Franței, că anexa 1, în ansamblul său, constituie cerințe minime.

(669) În mod similar, autoritățile franceze reiterează faptul că anexa 1 la CSP-uri nu a fost modificată, ceea ce înseamnă că nici caracteristicile minime, nici capacitățile minime nu au fost înțelese greșit. Prin urmare, ofertele au respectat aceste caracteristici și capacități minime.

(670) În ceea ce privește claritatea cerințelor minime, autoritățile franceze fac trimitere la ordonanța Tribunalului Administrativ din Bastia din 20 iulie 2022 (considerentul 274), care concluzionează că informațiile privind călătoriile dus-întors reprogramabile și cele suplimentare erau suficiente pentru „a permite candidaților să evalueze întinderea obligațiilor contractanților și să depună o ofertă" ([227]).

7. EVALUAREA MĂSURILOR

7.1. Existența unui ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE

(671) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din TFUE, sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre.

7.1.1. *Existența unei întreprinderi*

(672) Potrivit unei jurisprudențe constante ([228]), Comisia trebuie să stabilească mai întâi dacă prestatorii de servicii sunt întreprinderi în temeiul articolului 107 alineatul (1) TFUE. Noțiunea de întreprindere cuprinde orice entitate care exercită o activitate economică, indiferent de statutul său juridic și de modul de finanțare al acesteia. Orice activitate care constă în oferirea de bunuri și servicii pe o piață este considerată activitate economică ([229]).

(673) CSP-urile constau în prestarea de servicii de transport maritim de mărfuri și de pasageri între Corsica și Franța continentală în schimbul unei compensații plătite beneficiarilor acestor CSP-uri (Corsica Linea și La Méridionale). Prin urmare, Corsica Linea și La Méridionale desfășoară activități economice. În consecință, acestea sunt întreprinderi în temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

([227]) Tribunalul administrativ a arătat printre altele că dosarul de licitație cuprindea documente informative privind serviciile maritime între Corsica și continent, precum rapoartele anuale ale contractanților pentru anii 2017, 2018 și 2019, care prezentau o analiză a calității serviciilor.

([228]) Hotărârea din 18 iunie 1998, Comisia/Italia, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, și Hotărârea din 23 aprilie 1991, Höfner și Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, punctul 21.

([229]) Hotărârea din 16 iunie 1987, Comisia/Italia, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, punctul 7; Hotărârea din 18 iunie 1998, Comisia/Italia, C-35/96, *ibidem*, punctul 36.

7.1.2. *Imputabilitatea măsurilor în seama statului și prezența resurselor de stat*

7.1.2.1. Imputabilitatea măsurilor în seama statului

(674) Rezultă dintr-o jurisprudență constantă că măsurile adoptate de autoritățile intrastatale ale statelor membre, indiferent de statutul juridic și de denumirea acestora, intră în sfera de aplicare a articolului 107 alineatul (1) din TFUE, la fel ca măsurile luate de autoritățile centrale, dacă sunt îndeplinite condițiile prevăzute de această dispoziție ([230]).

(675) Comisia observă în cazul de față că OTC, și anume autoritatea care a acordat măsurile analizate, este o autoritate administrativă subordonată în întregime CdC, care este ea însăși o autoritate infrastatală (considerentul 82). OTC, al cărei președinte este membru al CdC (considerentul 82), este supusă supravegherii CdC în desfășurarea activităților sale (considerentul 83). De asemenea, CdC numește directorul OTC, iar deciziile OTC (inclusiv deciziile bugetare) sunt luate de un comitet administrativ compus din reprezentanți ai departamentelor Corse-du-Sud și Haute-Corse și, în principal, din reprezentanți aleși ai Adunării din Corsica (considerentul 82). Atribuirea CSP-urilor a făcut ea însăși obiectul unui vot de aprobare din partea Adunării din Corsica (considerentul 280).

(676) Prin urmare, măsurile în cauză sunt imputabile statului.

7.1.2.2. Prezența resurselor de stat

(677) Potrivit unei jurisprudențe constante, resursele autorităților locale și regionale trebuie considerate resurse de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE ([231]).

(678) Astfel cum s-a menționat în considerentul 84, CSP-urile sunt finanțate printr-un grant de continuitate teritorială plătit de guvernul național în favoarea CdC, care îl transferă prin lege către OTC. Prin urmare, CSP-urile sunt finanțate din resursele CdC, care este o entitate infrastatală.

(679) Prin urmare, Comisia consideră că finanțarea CSP-urilor implică resurse de stat.

7.1.3. *Existența unui avantaj*

(680) Pentru a aprecia dacă o măsură de stat constituie un ajutor pentru o întreprindere, este necesar să se determine dacă întreprinderea în cauză beneficiază de un avantaj economic care o scutește de suportarea unor costuri care ar fi trebuit să fie suportate, în mod normal, din resursele sale financiare proprii sau dacă aceasta beneficiază de un avantaj de care nu ar fi beneficiat în condițiile normale de piață ([232]).

(681) Întrucât măsurile analizate sunt acordate sub forma unei delegări de serviciu public, acestea constituie un avantaj pentru beneficiar, cu excepția cazului în care o astfel de compensație îndeplinește cumulativ cele patru criterii Altmark ([233]).

(682) Având în vedere cele de mai sus, Comisia va examina dacă CSP-urile îndeplinesc toate criteriile Altmark.

7.1.3.1. Criteriile Altmark

(683) În hotărârea Altmark, Curtea a statuat că compensația pentru obligația de serviciu public nu conferă un avantaj selectiv și nu constituie ajutor de stat în temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE în cazul în care sunt îndeplinite patru criterii cumulative:

— întreprinderea beneficiară trebuie să aibă efectiv de îndeplinit obligații de serviciu public și obligațiile trebuie să fie definite în mod clar (criteriul 1);

— parametrii pe baza cărora este calculată compensația au fost stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent (criteriul 2);

([230]) Hotărârea din 12 mai 2011, Région Nord-Pas-de-Calais, T-267/08 și T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, punctul 108.
([231]) *Idem*, punctul 109.
([232]) Hotărârea din 14 februarie 1990, Franța/Comisia, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, punctele 44-45.
([233]) Hotărârea din 24 iulie 2003, Altmark Trans GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, punctele 87-93.

— compensația nu depășește ceea ce este necesar pentru a acoperi integral sau parțial costurile ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, ținând cont de veniturile rezultate din activitate, precum și de un profit rezonabil pentru îndeplinirea obligațiilor (criteriul 3);

— atunci când alegerea întreprinderii care urmează să fie însărcinată cu executarea unor obligații de serviciu public nu se face în cadrul unei proceduri de achiziții publice, nivelul compensației necesare trebuie determinat pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică, bine gestionată și dotată corespunzător cu mijloace de transport pentru a putea satisface exigențele privind serviciul public necesare le-ar fi suportat pentru executarea obligațiilor respective, ținând cont de veniturile relevante, precum și de un profit rezonabil pentru executarea obligațiilor (criteriul 4).

7.1.3.2. Respectarea celui de al patrulea criteriu Altmark

7.1.3.2.1. Prestator selectat în cadrul unei proceduri de licitație care permite selectarea candidatului capabil să presteze aceste servicii la cel mai mic cost pentru comunitate

(684) O procedură de achiziții publice nu exclude existența unui ajutor de stat decât dacă permite selectarea unui ofertant capabil să presteze serviciile la cel mai mic cost pentru comunitate.

(685) Comunicarea Comisiei privind aplicarea normelor UE în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general („**Comunicarea privind SIEG**”) ([234]) stabilește criteriile pentru evaluarea îndeplinirii celui de al patrulea criteriu Altmark.

(686) Punctul 66 din Comunicarea privind SIEG prevede că, în ceea ce privește caracteristicile cererii de oferte, un dialog competitiv sau o procedură de negociere prin publicarea unui anunț de participare conferă autorității contractante o marjă largă de manevră și pot restrânge participarea operatorilor interesați. Prin urmare, acestea pot fi considerate suficiente pentru a satisface al patrulea criteriu Altmark doar în cazuri excepționale.

(687) Comisia observă, în cazul de față, că Franța a acordat măsurile în cauză prin intermediul unei proceduri negociate (considerentele 277 și 278). Astfel, nu se poate considera, în principiu, că o astfel de procedură garantează cel mai mic cost pentru comunitate în temeiul Comunicării privind SIEG.

(688) În plus, în cazul de față nu există niciun element care să permită să se considere că procedura de licitație pentru CSP-uri este un caz excepțional care derogă de la această prezumție.

(689) Mai întâi, procedura intră sub incidența serviciilor maritime către Corsica, unde nu a existat niciodată o situație de liberă concurență din cauza limitărilor impuse de sistemul OSP și a existenței istorice a unor CSP-uri succesive (considerentele 60 și 61). Este probabil, așadar, ca un astfel de context să limiteze oferta comercială a serviciilor maritime către Corsica și concurența pentru acestea și nu este probabil ca respectivul context să garanteze un serviciu la cel mai mic cost pentru comunitate.

(690) În al doilea rând, astfel cum subliniază Corsica Ferries (considerentul 518), criteriile de atribuire a licitației referitoare la compensația financiară au fost ponderate la numai 20 %, în timp ce criteriile referitoare la valoarea tehnică a ofertelor au fost ponderate la 60 % (considerentul 271). Comisia observă că aceste criterii tehnice nu au fost definite în așa fel încât să permită o concurență efectivă care să reducă la minimum avantajul de care beneficiază ofertanții câștigători, întrucât criteriile respective măsurau în principal capacitatea și calitatea candidaților în ceea ce privește îndeplinirea obligațiilor de serviciu public atribuite (orare, adaptarea flotei la nevoile utilizatorilor, calitatea serviciilor oferite utilizatorilor profesioniști și privați etc.), mai degrabă decât să încurajeze o concurență efectivă care să reducă la minimum valoarea compensației.

([234]) JO C 8, 11.1.2012, p. 4.

(691) În plus, Comisia remarcă faptul că procedura de achiziții publice pentru CSP-uri nu a condus la o concurență deschisă și reală suficientă, având în vedere numărul mic de candidați pentru fiecare lot (considerentul 276). Argumentele Corsica Linea și La Méridionale referitoare la existența unei presiuni concurențiale semnificative ca urmare a faptului că „era cunoscut faptul" că trei operatori (Corsica Linea, La Méridionale și Corsica Ferries) puteau depune oferte (considerentele 577 și 614) sunt pur speculative și, în plus, nedovedite, întrucât Corsica Ferries nu a depus oferte pentru procedura de atribuire a CSP-urilor. De asemenea, faptul că numărul de candidați (Corsica Linea și La Méridionale) corespunde numărului de operatori care au participat la consultarea operatorilor nu este, în sine, de natură să demonstreze existența unei concurențe deschise și reale suficiente (considerentul 613). În plus, propria sa observație potrivit căreia niciun alt operator în afară de cei trei nu și-a exprimat interesul pentru piața din Corsica (considerentul 575) indică astfel nivelul scăzut de concurență generat de procedura de atribuire a CSP-urilor, fapt recunoscut de La Méridionale (considerentul 613). În plus, Corsica Ferries, în pofida interesului său, nu a depus o ofertă care ar fi putut contribui la creșterea presiunii concurențiale în cursul procedurii de atribuire a CSP-urilor (considerentul 273). Astfel, argumentele Corsica Linea potrivit cărora (i) procedura de negociere a redus valoarea compensației financiare propuse inițial de candidați (considerentul 578) și (ii) autoritățile franceze nu aveau nicio obligație de a accepta ofertele acestor candidați (considerentul 579) nu sunt, în sine, de natură să demonstreze că OTC a obținut servicii de transport maritim la cel mai mic cost pentru comunitate.

(692) În sfârșit, în cazul procedurilor în care se depune o singură ofertă, procedura de atribuire nu poate fi considerată suficientă pentru a garanta cel mai mic cost pentru comunitate ([235]). În speță, toate CSP-urile, cu excepția celor referitoare la serviciile către Propriano și Porto-Vecchio (pentru care s-au depus doar două candidaturi), nu au primit decât o singură candidatură. Corsica Linea nu explică în această privință motivul pentru care absența unei oferte concurente pentru trei dintre loturi nu permite să se excludă existența unei presiuni suficiente în speță (considerentul 576). În mod similar, în loturile 3 (Porto-Vecchio) și 4 (Propriano), faptul că autoritățile franceze au acceptat oferta cea mai avantajoasă în ambele cazuri nu demonstrează că oferta câștigătoare era, în sine, oferta cu cel mai mic cost pentru comunitate.

(693) Din aceste considerații rezultă că procedura de licitație pentru CSP-uri nu a oferit comunității nicio garanție că serviciile în cauză au fost contractate la cel mai mic cost.

7.1.3.2.2. Compensație stabilită pe baza costurilor pe care le-ar suporta o întreprindere tipică, bine gestionată și dotată cu resurse adecvate pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public atribuite

(694) Comisia subliniază că al patrulea criteriu stabilit în hotărârea Altmark, bazat pe analiza costurilor în raport cu o întreprindere tipică, bine gestionată și dotată cu resurse adecvate, trebuie utilizat atunci când întreprinderea căreia i s-a încredințat executarea obligațiilor de serviciu public nu este aleasă în cadrul unei proceduri de achiziții publice.

(695) Autoritățile franceze nu au furnizat nicio dovadă sau informație de natură să demonstreze că compensația plătită în temeiul CSP-urilor a fost stabilită pe baza costurilor pe care le-ar suporta o întreprindere tipică, bine gestionată și dotată cu resurse adecvate pentru a îndeplini obligațiile de serviciu public care i-au fost atribuite. Părțile interesate nu au prezentat observații cu privire la acest aspect.

(696) De asemenea, trebuie remarcat faptul că CSP-urile nu fac nicio referire la costurile care ar fi suportate de o întreprindere tipică, bine gestionată, care dispune de mijloace adecvate pentru a îndeplini obligațiile de serviciu public care i-au fost atribuite. Dimpotrivă, din informațiile aflate la dosar reiese că compensația nu a fost stabilită decât la finalul procedurii de atribuire a CSP-urilor, în urma negocierilor dintre beneficiarii CSP-urilor și OTC, fără ca, în cursul acestor negocieri, să se facă referire la costurile care ar fi suportate de o întreprindere tipică, bine gestionată, care dispune de mijloace adecvate pentru a îndeplini obligațiile de serviciu public care i-au fost atribuite, în vederea stabilirii valorii compensației respective.

([235]) Comunicarea privind SIEG, punctul 68.

(697) În lipsa oricărei dovezi specifice furnizate de Franța, Comisia poate concluziona doar că compensația acordată în temeiul CSP-urilor nu a fost stabilită pe baza costurilor pe care le-ar suporta o întreprindere tipică, bine gestionată și dotată cu resurse adecvate pentru a îndeplini obligațiile de serviciu public care i-au fost atribuite.

(698) Prin urmare, CSP-urile nu îndeplinesc al patrulea criteriu Altmark.

7.1.3.3. Concluzie privind existența unui avantaj

(699) Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că CSP-urile au conferit beneficiarilor lor un avantaj economic pe care nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață.

7.1.4. *Selectivitatea CSP-urilor*

(700) Atunci când Comisia identifică prezența unui avantaj, care decurge direct sau indirect dintr-o anumită măsură, aceasta are, de asemenea, obligația să stabilească faptul că de acest avantaj beneficiază în mod special una sau mai multe întreprinderi.

(701) Cerința selectivității diferă însă după cum măsura în cauză este avută în vedere ca o schemă generală de ajutor sau ca un ajutor individual. În acest din urmă caz, identificarea avantajului economic permite, în principiu, să se prezume selectivitatea acesteia ([236]).

(702) În speță, CSP-urile au fost toate acordate în temeiul unor contracte bilaterale încheiate cu fiecare dintre beneficiari.

(703) Prin urmare, aceste CSP-uri sunt măsuri individuale și, prin urmare, trebuie să fie prezumate a fi selective în favoarea beneficiarilor respectivi.

7.1.5. *Bariera în calea comerțului între statele membre și denaturarea concurenței în interiorul UE create de CSP-uri*

(704) Ajutorul care are drept scop să scutească o întreprindere de costurile pe care aceasta ar fi trebuit să le suporte în mod normal în cadrul administrării sale curente sau al activităților sale obișnuite denaturează, în principiu, concurența ([237]). S-a considerat, într-adevăr, că orice acordare de ajutoare în favoarea unei întreprinderi care își exercită activitatea pe piața comunitară este susceptibilă a cauza denaturări ale concurenței și a afecta schimburile comerciale între statele membre.

(705) Transportul maritim în interiorul unui stat membru (cabotaj maritim) este deschis tuturor operatorilor comunitari începând cu 1 ianuarie 1993 ([238]). De la această dată, ajutorul acordat unei întreprinderi care transportă pasageri și/sau mărfuri în interiorul unui stat membru este, prin urmare, poate să constituie o barieră în calea comerțului dintre statele membre. În speță, CSP-urile acordă o compensație pentru prestarea de servicii de transport maritim de mărfuri și de pasageri în legătură cu serviciile maritime către Corsica. Prin urmare, această compensație este de natură să afecteze comerțul dintre statele membre, inclusiv pentru că Corsica are legături cu Italia.

(706) Trebuie amintit faptul că Corsica Linea și La Méridionale exploatează rute între Franța continentală și Corsica în concurență directă cu operatori precum Corsica Ferries, dar și, eventual, cu orice întreprindere maritimă care oferă sau poate oferi servicii de transport maritim spre/dinspre Corsica (considerentul 45). Acest lucru este valabil cu atât mai mult cu cât traficul de pasageri dintre Corsica și continentul francez și cel italian este semnificativ (considerentul 56). Prin urmare, Comisia observă că măsurile sunt de natură să consolideze poziția Corsica Linea și a La Méridionale în raport cu întreprinderile de transport maritim concurente din Uniunea Europeană și, procedând astfel, să denatureze concurența.

(707) În consecință, măsurile sunt de natură să denatureze concurența pe piața internă și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

([236]) Hotărârea din 4 iunie 2015, MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, punctul 60.
([237]) A se vedea Hotărârea din 19 septembrie 2000, Germania/Comisia, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, punctul 30 și jurisprudența citată.
([238]) A se vedea Regulamentul privind cabotajul.

7.1.6. *Concluzie privind existența ajutorului de stat*

(708) Pe baza celor de mai sus, Comisia consideră că compensația acordată operatorilor în temeiul CSP-urilor constituie ajutor de stat în temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

7.2. **Legalitatea măsurilor**

(709) În conformitate cu articolul 108 alineatul (3) TFUE, articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului ([239]) prevede că, „[c]u excepția cazului în care se prevede altfel în regulamentele adoptate în temeiul articolului 109 din TFUE sau în temeiul altor dispoziții relevante din acesta, orice proiect de acordare a unui ajutor nou se notifică în timp util Comisiei de către statul membru în cauză". Articolul 3 din regulamentul menționat prevede, de asemenea, că „[a]jutorul care trebuie notificat în temeiul articolului 2 alineatul (1) nu poate fi acordat decât în cazul în care Comisia a adoptat, sau se consideră că a adoptat, o decizie de autorizare a acestuia".

(710) Comisia observă că, deși autoritățile franceze și-au notificat, la 27 decembrie 2022, planurile de instituire a CSP-urilor pentru perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2023 și 31 decembrie 2030, acestea au pus totuși în aplicare CSP-urile la 1 ianuarie 2023, fără ca Comisia să adopte sau să se considere că a adoptat o decizie de autorizare a acestora. Prin urmare, măsurile în cauză încalcă, în principiu, articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2015/1589.

(711) Comisia observă că, în temeiul Deciziei privind SIEG, statele membre pot fi exceptate, în anumite cazuri, de la obligația de notificare prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE.

(712) În această privință, trebuie să se examineze dacă CSP-urile intră în domeniul de aplicare al Deciziei privind SIEG pentru a stabili dacă măsurile sunt exceptate de la obligația de notificare prevăzută la articolul 108 alineatul (3) TFUE.

(713) Comisia amintește mai întâi că, potrivit unei jurisprudențe constante, ca excepție de la regula generală a obligației de notificare, dispozițiile unui regulament sau ale unei decizii de exceptare de la notificare, precum și condițiile prevăzute de acestea trebuie să fie interpretate în mod strict ([240]).

(714) Domeniul de aplicare al Deciziei privind SIEG este definit la articolul 2 din aceasta. Articolul 2 litera (d) prevede că ajutorul de stat sub forma compensației pentru obligația de serviciu public pentru legăturile maritime către insule nu sunt exceptate de la obligația de notificare în cazul în care traficul mediu anual pe rutele respective a depășit 300 000 de pasageri în cele două exerciții financiare anterioare celui în care a fost încredințată prestarea SIEG.

(715) Articolul 2 litera (d) din Decizia privind SIEG se referă numai la transportul maritim de pasageri și nu face nicio referire la transportul maritim de mărfuri. Având în vedere principiul interpretării stricte care reglementează aplicarea unei decizii de exceptare de la obligația de notificare (considerentul 713), Comisia consideră că, în absența oricărei referiri explicite la transportul maritim de mărfuri, compensația plătită pentru SIEG legate de transportul maritim de mărfuri sau de serviciile combinate (pasageri/mărfuri) nu poate intra sub incidența Deciziei privind SIEG ([241]).

(716) Întrucât CSP-urile se referă la servicii combinate, compensația acordată beneficiarilor CSP-urilor nu intră în domeniul de aplicare al Deciziei privind SIEG.

(717) Observațiile părților interesate cu privire la acest aspect nu afectează această concluzie.

([239]) Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului din 13 iulie 2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 248, 24.9.2015, p. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

([240]) Hotărârea din 21 iulie 2016, Dilly's Wellnesshotel, C-493/14, ECLI:EU:C:2016:577, punctele 37 și 38; Hotărârea din 5 martie 2019, Eesti Pagar AS, C-349/17, ECLI:EU:C:2019:172, punctul 60.

([241]) Pentru o interpretare prin analogie, a se vedea Hotărârea din 19 octombrie 2023, SAD Trasporto Locale, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, punctele 23-29, privind domeniul de aplicare al unui regulament de exceptare de la obligația de notificare a ajutorului de stat acordat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public pentru serviciile de transport terestru.

(718) În primul rând, contrar afirmațiilor Corsica Linea (considerentul 582), excluderea transportului maritim de mărfuri din domeniul de aplicare al Deciziei privind SIEG nu este contrară nici textului Deciziei privind SIEG, nici scopului acesteia, astfel cum a fost interpretat de considerentul 24 din decizia menționată. Într-adevăr, niciunul dintre articolele Deciziei privind SIEG nu menționează transportul maritim de mărfuri. Considerentul 24 se limitează să precizeze normele aplicabile ajutoarelor de stat acordate pentru finanțarea SIEG în sectoarele transportului aerian și maritim, clarificând pur și simplu faptul că Decizia privind SIEG stabilește condițiile în care astfel de ajutoare pot fi exceptate de la obligația de notificare prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE în absența unei norme sectoriale cu privire la acest aspect. Cu toate acestea, articolul 2 litera (d), care definește domeniul de aplicare al Deciziei privind SIEG, nu acoperă transportul maritim de mărfuri. În plus, Corsica Linea nu justifică motivul pentru care excluderea transportului maritim de mărfuri din Decizia privind SIEG ar fi contrară principiului egalității de tratament.

(719) În plus, argumentul potrivit căruia referirea doar la un prag pentru pasageri este justificată de faptul că traficul de pasageri este un indicator global al importanței economice a unei anumite rute (considerentul 584) nu demonstrează că Decizia privind SIEG acoperă în mod expres transportul maritim de mărfuri. Dimpotrivă, Comisia observă că scopul principal al CSP-urilor este transportul de mărfuri, transportul de pasageri fiind limitat la transportul de pasageri în scop medical și de conducători auto (cu excepția rutei Marsilia-Propriano), ale cărui volume sunt limitate.

(720) În sfârșit, observația potrivit căreia practica decizională a Comisiei sugerează că Decizia privind SIEG se aplică serviciilor combinate este lipsită de relevanță (considerentul 583), întrucât, potrivit unei jurisprudențe constante, Comisia nu este ținută de practica sa decizională ([242]).

(721) Prin urmare, Decizia privind SIEG nu este aplicabilă în cazul de față. Rezultă că măsurile au fost puse în aplicare în mod ilegal de către autoritățile franceze, cu încălcarea articolului 3 din Regulamentul (UE) 2015/1589 și a articolului 108 alineatul (3) din TFUE.

7.3. **Compatibilitatea măsurii**

7.3.1. *Aplicabilitatea articolului 106 alineatul (2) din TFUE și a cadrului SIEG*

(722) În cazul în care compensația pentru obligația de serviciu public constituie ajutor de stat în temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, compensația respectivă face obiectul articolelor 106, 107 și 108 din TFUE.

(723) Evaluarea compatibilității cu piața internă a ajutorului de stat acordat pentru SIEG își are temeiul juridic în articolul 106 alineatul (2) din TFUE. În speță, ajutorul de stat în cauză privește acordarea unei compensații în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public în cadrul unui SIEG. Prin urmare, este necesar să se analizeze compatibilitatea ajutorului cu articolul 106 alineatul (2) din TFUE și, mai precis, cu normele specifice referitoare la aplicarea acestui articol.

(724) În speță, normele specifice referitoare la aplicarea articolului 106 alineatul (2) din TFUE sunt cuprinse în cadrul SIEG. În conformitate cu punctul 11 din cadrul SIEG, „ajutoarele de stat care nu intră în domeniul de aplicare a [Deciziei privind SIEG] pot fi declarate compatibile cu articolul 106 alineatul (2) din tratat dacă acestea sunt necesare pentru prestarea serviciului de interes economic general în cauză și nu afectează dezvoltarea schimburilor comerciale astfel încât să contravină intereselor Uniunii. Condițiile stabilite la punctele 2.2-2.10 [din cadrul SIEG] trebuie îndeplinite pentru realizarea acestui echilibru”.

(725) Comisia observă că autoritățile franceze au notificat, de asemenea, CSP-urile pe baza cadrului SIEG.

(726) Prin urmare, secțiunile de mai jos prezintă analiza Comisiei privind compatibilitatea măsurilor în cauză cu condițiile prevăzute în cadrul SIEG, având în vedere că măsurile nu intră în domeniul de aplicare al Deciziei privind SIEG (considerentul 721).

([242]) Hotărârea din 20 septembrie 2011, Regione autonoma della Sardegna, T-394/08, ECLI:EU:T:2011:493, punctul 190.

(727) De asemenea, ar trebui remarcat faptul că, în conformitate cu punctul 8 din cadrul SIEG, principiile prevăzute în cadrul SIEG se aplică compensației pentru obligația de serviciu public acordate în domeniul transportului maritim, fără a aduce atingere dispozițiilor specifice mai stricte prevăzute de legislația sectorială a Uniunii. În domeniul transportului maritim, Regulamentul privind cabotajul, astfel cum a fost interpretat prin comunicarea interpretativă, stabilește condițiile în care un stat membru poate încheia contracte de servicii publice cu companii de transport maritim implicate în servicii regulate spre sau dinspre insule și poate plăti compensații financiare armatorilor în schimbul acestora. Prin urmare, Comisia va analiza compatibilitatea măsurilor cu cadrul SIEG, fără a aduce atingere dispozițiilor specifice prevăzute în Regulamentul privind cabotajul.

7.3.2. *Existența unui serviciu de interes economic general autentic*

(728) Potrivit punctului 12 din cadrul SIEG, ajutorul trebuie acordat pentru un serviciu de interes economic general autentic și corect definit, astfel cum este prevăzut la articolul 106 alineatul (2) din TFUE. Sarcina probei privind definirea corectă a domeniului de aplicare al serviciului public îi revine statului membru ([243]), înțelegându-se că examinarea Comisiei se limitează la o eroare vădită de apreciere, astfel cum se indică la punctul 13 din cadrul SIEG.

(729) Punctul 13 din cadrul SIEG indică faptul că statele membre nu pot să impună obligații specifice de serviciu public pentru serviciile care sunt prestate deja sau care pot fi prestate satisfăcător și în condiții, cum ar fi prețul, caracteristici în materie de calitate obiective, continuitate și accesul la serviciul respectiv, coerente cu interesul public, astfel cum este definit de stat, de către întreprinderi care își desfășoară activitatea în condiții normale de piață.

(730) Punctul 14 din cadrul SIEG subliniază că statele membre ar trebui să demonstreze faptul că au acordat o atenție corespunzătoare necesităților de serviciu public sprijinite, printr-o consultare publică sau prin alte instrumente adecvate, pentru a ține seama de interesele utilizatorilor și ale furnizorilor.

(731) Astfel cum se menționează în considerentul 727, Regulamentul privind cabotajul autorizează un stat membru să încheie contracte de servicii publice pentru servicii regulate spre sau dinspre insule în schimbul unei compensații financiare. În temeiul Regulamentului privind cabotajul, contract de servicii publice înseamnă un contract încheiat în scopul furnizării de servicii de transport corespunzătoare. Acest contract poate reglementa îndeosebi:

— norme de continuitate, regularitate, capacitate și calitate;

— servicii de transport suplimentare;

— servicii de transport la prețuri specificate și în condiții stabilite, în special pentru anumite categorii de pasageri sau anumite rute și

— adaptarea serviciilor la anumite cerințe efective.

(732) Cele două hotărâri din 1 martie 2017 pronunțate de Tribunal în cauzele T-366/13 („hotărârea SNCM I") ([244]) și T-454/13 („hotărârea SNCM II") ([245]) au clarificat obligațiile care le revin statelor membre în ceea ce privește definirea domeniului de aplicare al unui serviciu public și forma pe care trebuie să o ia intervenția publică pentru a asigura prestarea acestui serviciu. În special, Tribunalul a confirmat că domeniul de aplicare al unui contract de servicii publice trebuie să răspundă unei nevoi de serviciu public caracterizate prin (i) o cerere a utilizatorilor pentru totalitatea sau pentru o parte a serviciilor, (ii) o cerere neîndeplinită de operatorii de pe piață în lipsa unei obligații în acest sens stabilite de autoritățile publice, (iii) statul membru trebuind să favorizeze, pentru a răspunde acestei nevoi, abordarea care aduce cea mai mică atingere libertăților esențiale pentru funcționarea corespunzătoare a pieței interne ([246]).

([243]) Hotărârea din 15 noiembrie 2018, Stichting Woonlinie, T-202/10 RENV II și T-203/10 RENV II, ECLI:EU:T:2018:795, punctele 79-83.
([244]) Hotărârea din 1 martie 2017, SNCM I, *ibidem*.
([245]) Hotărârea din 1 martie 2017, SNCM II, *ibidem*.
([246]) Hotărârea din 1 martie 2017, SNCM II, punctul 134.

(733) În cazul de față, este necesar să se evalueze dacă domeniul de aplicare al CSP-urilor îndeplinește condițiile prevăzute în cadrul SIEG și în Regulamentul privind cabotajul, astfel cum au fost interpretate în comunicarea interpretativă. Prin urmare, Comisia va analiza dacă CSP-urile răspund unei nevoi de serviciu public și dacă acestea reprezintă abordarea care aduce cea mai mică atingere libertăților esențiale pentru funcționarea corespunzătoare a pieței interne.

7.3.2.1. Caracterizarea unei nevoi de serviciu public

(734) Astfel cum a statuat Tribunalul în hotărârea *SNCM II*, caracterizarea unei nevoi de serviciu public în raport cu cabotajul maritim nu poate rezulta decât din demonstrarea cererii utilizatorilor pentru un anumit serviciu care nu este îndeplinită de piață. Potrivit Tribunalului, o nevoie de serviciu public poate fi evaluată, printre altele, cu ajutorul unor studii de piață, al unor consultări publice sau al unor cereri de proiecte ([247]).

(735) Aceste condiții corespund, în esență, celor impuse de punctele 14 (statele membre trebuie să acorde o atenție corespunzătoare intereselor utilizatorilor, prin consultare publică sau prin alte instrumente adecvate) și 13 (statele membre trebuie să se asigure că există o disfuncționalitate a pieței) din cadrul SIEG.

(736) Rezultă, mai întâi, că, în cazul în care nu există o *cerere din partea utilizatorilor* pentru totalitatea sau pentru o parte a serviciilor, nu poate exista o nevoie de serviciu public. În această privință, punctul 14 din cadrul SIEG prevede că interesele utilizatorilor trebuie luate în considerare în mod corespunzător prin consultări publice sau prin alte instrumente adecvate. Identificarea cererii utilizatorilor, atât din punct de vedere calitativ, cât și cantitativ, este necesară pentru a stabili cadrul pentru analiza disfuncționalității pieței. Definirea unei nevoi de serviciu public constă în compararea cererii utilizatorilor cu oferta comercială pe care operatorii ar propune-o în absența obligației de serviciu public avute în vedere de un stat membru.

(737) În mod similar, în absența unei *disfuncționalități a pieței*, nu poate exista o nevoie de serviciu public. Analiza disfuncționalității pieței este împărțită în două etape. Mai întâi, este necesar să se examineze serviciile pe care piața le-ar oferi în absența obligației de serviciu public avute în vedere. În această privință, punctul 14 din cadrul SIEG prevede că interesele prestatorilor de servicii trebuie luate în considerare în mod corespunzător prin consultări publice sau prin alte instrumente adecvate. În continuare, este necesar să se examineze dacă o astfel de ofertă ar fi suficientă pentru a îndeplini cererea utilizatorilor.

(738) Astfel cum indică în mod întemeiat Corsica Ferries (considerentele 455 și 456), identificarea ofertei de pe piață nu se limitează la cea identificată *ex ante* pe piață, ci trebuie evaluată în mod dinamic, prin evaluarea ofertei viitoare de pe piață. Cu alte cuvinte, atunci când analizează o disfuncționalitate a pieței, statele membre sunt obligate să verifice dacă oferta existentă *și* potențială (și anume oferta pe care un operator ar putea să o furnizeze, în mod credibil și într-un interval de timp rezonabil, în absența obligației de serviciu public avute în vedere) nu ar fi suficientă pentru a îndeplini cererea identificată a utilizatorilor.

(739) Cu toate acestea, contrar celor susținute de Corsica Ferries (considerentul 457), Comisia nu are obligația de a efectua o examinare detaliată a analizei statului membru cu privire la existența unei disfuncționalități a pieței. Astfel cum se arată în considerentul 728, examinarea Comisiei se limitează la verificarea unei erori vădite de apreciere.

(740) În cazul de față, autoritățile franceze au pus sub semnul întrebării necesitatea de a menține contractele de servicii publice în cadrul serviciilor maritime către Corsica. Ele au concluzionat că aceste contracte ar trebui menținute având în vedere nevoile de serviciu public pe care le-au identificat. Subsecțiunile de mai jos prezintă analiza Comisiei cu privire la fiecare dintre nevoile de serviciu public identificate de Franța.

7.3.2.1.1. Nevoia de transport maritim de pasageri rezidenți și nerezidenți din Corsica între Marsilia și Propriano

(741) În cadrul acestei subsecțiuni, Comisia va analiza dacă nevoia de transport maritim de pasageri rezidenți și nerezidenți din Corsica pe ruta Marsilia-Propriano îndeplinește (i) cererea din partea acestor utilizatori, demonstrată în mod corespunzător de Franța, (ii) care nu a putut fi îndeplinită de oferta privată.

([247]) Hotărârea din 1 martie 2017, SNCM II, punctul 135.

7.3.2.1.1.1. Existența cererii din partea utilizatorilor

7.3.2.1.1.1.1. Cererea calitativă

(1) Privind instrumentele adecvate utilizate pentru a stabili cererea calitativă

(742) Comisia observă că autoritățile franceze au identificat, prin mai multe mijloace, cererea pasagerilor de servicii maritime către Corsica, inclusiv pe ruta Marsilia-Propriano.

(743) În primul rând, autoritățile franceze au organizat mai multe consultări publice pentru a colecta informații cu privire la cererea acestor pasageri.

(744) O primă consultare, și anume consultarea utilizatorilor (considerentul 93), a invitat toți pasagerii să răspundă la un chestionar general privind utilizarea serviciilor de transport maritim între portul Marsilia și porturile corsicane. Acest chestionar a fost însoțit de mai multe documente prin care utilizatorii erau informați cu privire la (i) caracteristicile principale ale serviciilor maritime către Corsica, (ii) măsurile luate de autoritățile franceze pentru a stabili existența unei nevoi de serviciu public și (iii) prezentarea diferitelor categorii de utilizatori identificate inițial de Franța (considerentul 95). Comisia consideră că toate aceste informații au permis utilizatorilor să înțeleagă contextul în care au fost consultați. În plus, consultarea utilizatorilor a fost deschisă pentru o perioadă de o lună, ceea ce reprezintă o perioadă de timp rezonabilă. Această consultare și documentele sale de informare au fost accesibile publicului larg pe site-ul CdC și au fost publicate în presa locală și regională (considerentele 94, 95 și 366) pentru a asigura o difuzare cât mai largă către public.

(745) Chestionarul conținea aproximativ 20 de întrebări, menite să evalueze nevoile utilizatorilor pentru fiecare legătură maritimă dintre portul Marsilia și porturile corsicane, inclusiv legătura Marsilia-Propriano. Nivelul de detaliere a întrebărilor, prezentate în secțiunea 3.4.2.1.1.1.1, arată că acestea au permis autorităților franceze să colecteze informații, pentru fiecare rută între Corsica și Franța continentală (inclusiv ruta Marsilia-Propriano), referitoare la nevoile pasagerilor în ceea ce privește orele de plecare și de sosire, tipurile de deplasări (automobil și cabină), frecvențele serviciilor maritime și tarifele aplicate (considerentul 105). În plus, chestionarul includea mai multe întrebări referitoare la substituibilitatea (din punctul de vedere al utilizatorilor) a porturilor continentale (considerentul 106) și a transportului aerian și maritim (considerentul 107).

(746) Întrebările au propus, în general, mai multe răspunsuri posibile. Mai multe întrebări au permis chiar respondenților să ofere răspunsuri diferite de cele sugerate. În general, autoritățile franceze au acceptat orice contribuție sub formă de text liber (considerentul 109). Prin urmare, chestionarul a fost suficient de deschis pentru a permite exprimarea mai multor puncte de vedere. Răspunsurile sugerate au fost clare, plauzibile și variate. Observația Corsica Ferries potrivit căreia chestionarul era prea restrictiv (considerentul 401) ar trebui respinsă.

(747) În decizia de inițiere a procedurii ([248]), Comisia a pus sub semnul întrebării posibilele părtiniri metodologice cauzate de faptul că chestionarul era destinat în principal utilizatorilor rutelor maritime dintre portul Marsilia și Corsica. Cu toate acestea, în urma unei analize aprofundate, Comisia observă că chestionarul nu a prezentat o astfel de părtinire, deoarece în mai multe întrebări utilizatorilor li s-au solicitat informații despre substituibilitatea portului Marsilia cu celelalte porturi continentale pentru călătoriile lor spre/dinspre Corsica (considerentul 106). Autoritățile franceze au fost astfel în măsură să verifice (i) dacă utilizatorii au comparat traversările disponibile în Marsilia, din punctul de vedere al frecvenței și al scopului, cu cele disponibile în Toulon și Nisa; (ii) dacă utilizatorii s-ar orienta către Toulon și Nisa în cazul unei creșteri ipotetice a tarifelor de transport maritim în Marsilia și (iii) dacă utilizatorii utilizaseră deja porturile Toulon și/sau Nisa pentru a călători din/către Corsica și din ce motiv. În consecință, autoritățile franceze au fost în măsură să înțeleagă gradul de substituibilitate între porturile continentale, în special între portul Marsilia și porturile Toulon și Nisa.

(748) Prin urmare, observația Corsica Ferries cu privire la formularea întrebărilor (considerentul 400) ar trebui respinsă. Contrar afirmației sale, întrebările referitoare la alte porturi continentale decât Marsilia nu aveau ca scop exclusiv explicarea alegerii de către respondent a portului Marsilia în detrimentul celorlalte porturi. De asemenea, la aceste întrebări utilizatorilor li s-au solicitat informații despre motivele pentru care utilizează porturile Toulon și/sau Nisa în locul portului Marsilia.

([248]) Decizia de inițiere a procedurii, considerentul 283.

(749) De asemenea, trebuie amintit că, din punct de vedere istoric, numai rutele dintre portul Marsilia și porturile corsicane au făcut obiectul unor contracte de servicii publice (considerentul 69). Prin urmare, Franța ar putea pune în mod legitim sub semnul întrebării, în speță, nevoia de a menține contractele de servicii publice între Marsilia și porturile corsicane, urmărind să identifice nevoile actuale ale utilizatorilor pe aceste rute și dacă alte servicii (aeriene sau maritime din alte porturi continentale) ar putea răspunde nevoilor lor în condiții echivalente cu cele ale rutelor maritime dintre Marsilia și Corsica. Corsica Ferries nu explică modul în care furnizarea de chestionare specifice utilizatorilor rutelor dintre Toulon și Corsica sau dintre Nisa și Corsica ar fi putut conduce la concluzii diferite de cele deduse de autoritățile franceze.

(750) În cele din urmă, Comisia observă că consultarea utilizatorilor a atras numeroase răspunsuri (aproape 1 000) ([249]), oferind astfel autorităților franceze un eșantion semnificativ de observații directe din partea utilizatorilor. Prin urmare, Corsica Ferries nu poate susține că numărul de răspunsuri primite a fost insuficient (considerentul 402), având în vedere numărul total de pasageri care călătoresc pe mare între Corsica și Franța continentală. Corsica Ferries nu furnizează nicio informație cu privire la numărul minim care ar trebui să fie necesar pentru utilizarea datelor referitoare la consultarea utilizatorilor. De exemplu, este general acceptat faptul că un eșantion de aproximativ 1 000 de persoane este suficient pentru a realiza un sondaj cu o marjă de eroare redusă pentru toată Franța, care are o populație de peste 67 de milioane de locuitori ([250]). În orice caz, consultarea utilizatorilor a fost unul dintre instrumentele utilizate de autoritățile franceze pentru a stabili cererea calitativă a pasagerilor.

(751) În ceea ce privește faptul, raportat de Corsica Ferries, că Corsica Linea a încercat să influențeze răspunsurile la chestionare invitându-și angajații să bifeze răspunsurile care ar contribui la asigurarea menținerii contractului de servicii publice (considerentul 403), Comisia observă că este vorba despre o acuzație deosebit de gravă referitoare la un act care, în temeiul dreptului intern, ar putea face obiectul unor proceduri administrative și/sau penale. Prin urmare, astfel de afirmații trebuie să fie însoțite de dovezi clare, concrete și solide. Cu toate acestea, Corsica Ferries nu furnizează astfel de dovezi în observațiile sale. Deși furnizează un e-mail al unui angajat al Corsica Linea, acest e-mail doar partaja un link internet către consultarea utilizatorilor. E-mailul nu menționa funcția angajatului, destinatarii sau existența unor atașamente, astfel încât Comisia nu poate evalua amploarea reală a acestuia.

(752) O a doua consultare, și anume consultarea porturilor, a invitat și autoritățile portuare să își prezinte observațiile cu privire la serviciile maritime către Corsica, cu scopul de a informa autoritățile franceze, în special, cu privire la nivelul concurenței în domeniul serviciilor de transport maritim și la capacitatea porturilor (considerentele 116-119). Astfel cum se menționează în considerentul 96, această consultare a fost deschisă timp de o lună, ceea ce a reprezentat o perioadă de timp rezonabilă. Chestionarul transmis autorităților portuare a fost suficient de structurat pentru a permite autorităților franceze să obțină o imagine completă și detaliată a funcționării porturilor în cauză. De asemenea, acesta a informat autoritățile franceze nu numai cu privire la cererea utilizatorilor (prin elemente precum zona deservită a portului, instalațiile disponibile utilizatorilor transportului maritim, accesibilitatea portului etc.), ci și cu privire la oferta de pe piață care ar putea fi oferită în mod credibil în absența unui contract de servicii publice (printr-o descriere completă a serviciilor și a capacităților aflate la dispoziția companiilor de transport maritim în porturi). Autoritățile franceze au primit contribuții din partea porturilor Marsilia, Toulon și Nisa (considerentul 120), precum și din partea porturilor corsicane prin CCI Corsica (considerentul 124).

(753) Autoritățile franceze au efectuat astfel consultări publice care le-au permis să țină seama de interesele utilizatorilor.

(754) De asemenea, autoritățile franceze au însărcinat un consultant economic independent, Gecodia, să realizeze un studiu complementar cu privire la cererea utilizatorilor, în paralel cu consultările publice, pentru a completa consultările (considerentul 90). Raportul Gecodia conține concluziile acestui studiu. Comisia observă că, în conformitate cu punctul 14 din cadrul SIEG, un studiu realizat de un consultant economic independent cu privire la cererea utilizatorilor pentru un anumit serviciu poate constitui un instrument adecvat pentru a ține seama de interesele utilizatorilor serviciului în cauză, în special atunci când un astfel de studiu este realizat în plus față de o consultare publică.

([249]) Un număr de 300 de răspunsuri se refereau în special la ruta Marsilia-Propriano.

([250]) https://www.vie-publique.fr/questions-reponses/269387-les-sondages-dopinion-foire-aux-questions-faq (accesat la 18 octombrie 2024).

(755) Aceste elemente demonstrează că Franța s-a bazat pe mai multe instrumente, pe care Comisia le consideră adecvate în sensul punctului 14 din cadrul SIEG, pentru a ține seama de interesele utilizatorilor serviciilor în cauză.

(2) Privind concluziile Franței privind cererea calitativă a utilizatorilor între Marsilia și Propriano

(756) Comisia va examina pe rând concluziile autorităților franceze privind (i) lipsa substituibilității transportului maritim cu transportul aerian din punctul de vedere al pasagerilor; (ii) distincția dintre pasagerii rezidenți și pasagerii nerezidenți în Corsica; (iii) substituibilitatea geografică a portului Marsilia cu Toulon și Nisa și (iv) substituibilitatea geografică a portului Propriano cu celelalte porturi corsicane.

(a) Privind lipsa substituibilității transportului maritim cu transportul aerian

(757) Comisia observă că autoritățile franceze au considerat că cererea utilizatorilor pentru transportul maritim între continent și Corsica nu putea fi îndeplinită, în condiții echivalente, de transportul aerian, indiferent de ruta maritimă în cauză. Franța a exclus substituibilitatea între transportul aerian și transportul maritim pe baza mai multor factori, rezumați în considerentele 127-131.

(758) Printre acești factori, Comisia observă în special că rezultatele consultării utilizatorilor tind să arate că o astfel de substituibilitate este exclusă, întrucât marea majoritate a respondenților au făcut puține comparații sau nu au făcut nicio comparație între transportul aerian și cel maritim, în special pentru ruta Marsilia-Propriano. Comisia observă, de asemenea, că o mare parte a pasagerilor călătoresc cu automobilul propriu în cazul serviciilor maritime către Corsica, fapt confirmat de Corsica Ferries în observațiile sale (considerentul 420). De asemenea, potrivit raportului Gecodia, constrângerile legate de durata călătoriei și frecvențele de transport contribuie la această lipsă de substituibilitate, în măsura în care durata călătoriei diferă foarte mult între cele două moduri de transport (1 oră cu avionul și 6-12 ore cu vaporul) și există mult mai multe zboruri decât traversări pe mare.

(759) Pe baza acestor dovezi, Comisia consideră că o astfel de analiză nu pare să fie vădit eronată. În plus, niciuna dintre părțile interesate nu a formulat observații cu privire la acest aspect. Autoritățile franceze ar putea, așadar, să excludă substituibilitatea dintre transportul aerian și transportul maritim în cadrul serviciilor către Corsica fără a săvârși o eroare vădită de apreciere.

(b) Privind distincția dintre pasagerii rezidenți și pasagerii nerezidenți în Corsica

(760) Comisia observă că, pe baza raportului Gecodia, Franța consideră că există două categorii de pasageri care călătoresc între Corsica și continent cu cereri distincte, și anume pasagerii rezidenți, pe de o parte, și pasagerii nerezidenți, pe de altă parte (considerentele 132-135).

(761) Franța explică faptul că această distincție rezultă din existența unui tarif special pentru rezidenții corsicani impus de CdC și aplicat și de companiile de transport maritim. Distincția rezultă și din comportamentul diferit al celor două categorii de utilizatori în ceea ce privește utilizarea serviciilor de transport maritim (pasagerii rezidenți călătoresc mai regulat pe tot parcursul anului și preferă traversările pe timp de noapte) și alegerea diferită a portului de plecare/sosire pe continentul francez (pasagerii rezidenți nu consideră Marsilia și Nisa ca fiind substituibile, spre deosebire de nerezidenți).

(762) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că această distincție nu pare să fie afectată de o eroare vădită de apreciere. Cu toate acestea, în urma unei analize aprofundate a dovezilor prezentate de Franța, Comisia nu consideră că vreuna dintre aceste considerații ar justifica o astfel de distincție.

(763) În primul rând, argumentul potrivit căruia pasagerii rezidenți beneficiază de un tarif redus impus de sistemul OSP 2019 nu demonstrează în sine existența unui comportament diferit în utilizarea serviciilor de transport maritim. Tariful este stabilit în funcție de locul de reședință al utilizatorului, iar nu în funcție de utilizarea serviciului în cauză de către acesta. Existența unui astfel de tarif este în primul rând rezultatul voinței politice a CdC de a reduce constrângerile legate de insularitate pentru această categorie de pasageri, fără ca tariful să demonstreze că rezidenții se comportă în mod diferit față de nerezidenți. Argumentul potrivit căruia companiile de transport maritim pot aplica tarife speciale pentru rezidenți din proprie inițiativă este, de asemenea, irelevant, întrucât (i) serviciile avute în vedere în cazul de față sunt servicii de transport maritim prestate între Corsica și Franța continentală, iar nu alte zone geografice, și (ii) sistemul OSP 2019 impune companiilor de transport maritim, fără nicio opțiune din partea acestora, să aplice tarife reduse pentru pasagerii rezidenți pe toate rutele care deservesc Corsica.

(764) În plus, în ceea ce privește argumentele potrivit cărora (i) pasagerii rezidenți călătoresc pe tot parcursul anului (în timp ce nerezidenții călătoresc în principal vara) și (ii) utilizează traversările pe timp de noapte mai mult decât pasagerii nerezidenți (care ar călători mai degrabă pe timp de zi), este clar că aceste dovezi nu sunt vădit convingătoare. În ceea ce privește primul punct, consultarea utilizatorilor arată că majoritatea respondenților (rezidenți și nerezidenți) călătoresc de două până la cinci ori pe an (considerentul 112), inclusiv pe ruta Marsilia-Propriano, astfel încât aceste două categorii de pasageri au frecvențe de călătorie similare, chiar dacă tind să călătorească în momente diferite ale anului. În ceea ce privește al doilea punct, Comisia observă că, astfel cum recunosc chiar autoritățile franceze, concluzia potrivit căreia rezidenții călătoresc mai des noaptea decât nerezidenții se aplică numai rutelor dintre Toulon și Corsica. În schimb, aproape același număr de pasageri rezidenți și nerezidenți călătoresc noaptea pe rutele dintre Nisa și Corsica ([251]). În orice caz, rezultatele consultării utilizatorilor arată în mod clar că toți utilizatorii (atât rezidenți, cât și nerezidenți), indiferent de ruta maritimă în cauză, se pronunță în favoarea orelor de plecare și de sosire în Corsica existente la momentul consultării utilizatorilor, ceea ce confirmă preferința pasagerilor nerezidenți pentru traversările pe timp de noapte (considerentul 112).

(765) La un nivel mai general, rezultatele consultării utilizatorilor confirmă în mare măsură existența unei cereri omogene din partea pasagerilor (considerentul 112), indiferent dacă sunt rezidenți sau nerezidenți, pentru utilizarea serviciilor de transport maritim, inclusiv pe ruta Marsilia-Propriano ([252]).

(766) Prin urmare, Comisia consideră, pe baza informațiilor care i-au fost prezentate de autoritățile franceze, că nu există nicio diferență evidentă între nevoile pasagerilor rezidenți și cele ale pasagerilor nerezidenți în ceea ce privește utilizarea serviciilor de transport maritim către Corsica. Dimpotrivă, cererea pasagerilor pentru serviciile de transport maritim în contextul serviciilor maritime către Corsica este foarte omogenă.

(767) Cu toate acestea, Comisia observă că autoritățile franceze au agregat cererea din partea pasagerilor rezidenți și a celor nerezidenți în scopul analizei disfuncționalității pieței (a se vedea tabelul 16). În plus, CSP pentru ruta Marsilia-Propriano nu prevede nicio obligație specifică de serviciu public pentru niciuna dintre categoriile de pasageri: cu alte cuvinte, acestea sunt tratate în mod egal, fără a se recunoaște o nevoie de serviciu public specifică uneia dintre ele.

(768) Prin urmare, eroarea vădită de apreciere săvârșită de autoritățile franceze a implicat o distincție care nu punea ea însăși sub semnul întrebării caracterizarea nevoii de serviciu public pe ruta Marsilia-Propriano.

(c) Privind substituibilitatea geografică a portului Marsilia cu celelalte porturi continentale

(769) Comisia observă că, în ceea ce privește alegerea portului continental de plecare/sosire (considerentul 135), autoritățile franceze au considerat că pasagerii rezidenți nu fac distincție între porturile Marsilia și Toulon. Cu alte cuvinte, un pasager rezident care utilizează o rută spre/dinspre Corsica poate utiliza fie portul Marsilia, fie portul Toulon pentru a ajunge la destinația sa finală. Cu toate acestea, Franța a considerat că, din cauza distanței de

([251]) Nota de subsol 78.

([252]) Pe lângă orele de plecare și de sosire în Corsica și frecvența traversărilor, Comisia constată, în urma consultării utilizatorilor, că pasagerii rezidenți și cei nerezidenți (i) au aceleași nevoi de călătorie cu automobilul și cu cabina și (ii) au aceleași preferințe pentru frecvențele de traversare pe mare între Marsilia și Corsica.

200 km dintre Marsilia și Nisa, pasagerii rezidenți nu au considerat că aceste două porturi sunt substituibile pentru călătoriile lor spre/dinspre Corsica. În consecință, cererea pasagerilor rezidenți care utilizează o rută spre/dinspre Corsica trebuia înțeleasă ca acoperind cererea pasagerilor între Marsilia/Toulon și Corsica, iar analiza disfuncționalității pieței între Corsica și Franța continentală trebuia să fie examinată simultan pe rutele spre sau dinspre porturile Marsilia și Toulon.

(770) În ceea ce privește pasagerii nerezidenți, Franța susține că nu au făcut nicio distincție între cele trei porturi continentale și că aceste trei porturi erau complet substituibile, fără a furniza însă nicio justificare specifică în susținerea acestei concluzii. Aceasta a însemnat că cererea cantitativă din partea pasagerilor nerezidenți trebuia calculată pe o bază agregată pentru cele trei porturi continentale, iar analiza disfuncționalității pieței între Corsica și Franța continentală trebuia să fie examinată simultan pe rutele spre sau dinspre porturile Marsilia, Toulon și Nisa.

(771) Comisia observă, de asemenea, că, potrivit rezultatelor consultării utilizatorilor, majoritatea pasagerilor (rezidenți/nerezidenți) compară traversările disponibile în Marsilia și în celelalte porturi continentale și că o mare parte dintre aceștia au utilizat cel puțin un port continental, altul decât Marsilia, pentru călătoriile lor spre/dinspre Corsica în 2019 (considerentele 113 și 114). În cazul unei creșteri a tarifului maritim la Marsilia, o majoritate semnificativă a respondenților s-ar orienta către Toulon, în timp ce o minoritate ar călători și la Nisa. Cu toate acestea, Comisia observă că astfel de comparații sunt mai puțin frecvente pe ruta Marsilia-Propriano (considerentul 113), inclusiv în cazul unei creșteri ipotetice a tarifului maritim în portul Marsilia (considerentul 114). În ansamblu, rezultatele arată, de asemenea, că pasagerii nerezidenți tind să compare traversările disponibile în diferitele porturi continentale mai puțin decât pasagerii rezidenți.

(772) Comisia observă de asemenea că, în cadrul consultării porturilor, porturile Toulon și Marsilia au declarat că concurează între ele pe deplin pentru transportul maritim de pasageri, cu o zonă deservită care acoperă întregul teritoriu francez. Nivelul concurenței dintre portul Nisa și porturile Marsilia și Toulon pare să fie mai scăzut, întrucât portul Nisa atrage în principal clienți regionali (considerentele 121 și 122). Cu toate acestea, autoritățile din aceste trei porturi nu au exprimat nicio constrângere specială în ceea ce privește posibilitatea de a gestiona cu ușurință traficul de pasageri utilizându-și infrastructura (considerentul 123), deși autoritatea portuară din Toulon nu poate să garanteze călătorii dus-întors zilnice sau săptămânale către Corsica, având în vedere gradul ridicat de ocupare a infrastructurii sale.

(773) În sfârșit, Comisia observă că orașele Marsilia și Toulon se află la aproximativ 60 km distanță, cu o durată medie de călătorie mai mică de o oră pe cale rutieră și feroviară (considerentul 25). Cele două orașe sunt foarte bine conectate între ele, cu o infrastructură majoră de autostrăzi și legături feroviare frecvente. Pe de altă parte, Nisa se află mult mai departe de Toulon și Marsilia, cu distanțe mai mari de 150 km (ceea ce corespunde unei durate medii de călătorie de cel puțin 1 oră și 45 de minute până la 2 ore pe cale rutieră sau feroviară între Toulon și Nisa), în ciuda infrastructurii rutiere majore și a legăturilor feroviare.

(774) În această privință, Comisia observă că o distanță mai mare de 100 km sau o durată de călătorie mai mare de o oră între două unități poate fi un indiciu că, în principiu, concurența dintre acestea este exclusă din punctul de vedere al utilizatorilor. De exemplu, Comisia consideră că zona pe care o deservește un aeroport acoperă o piață geografică cu o rază de aproximativ 100 km sau de aproximativ 60 de minute de mers cu mașina, cu autobuzul, cu trenul sau cu trenul de mare viteză ([253]).

(775) Din aceste constatări se pot trage următoarele concluzii.

(776) Comisia consideră că porturile Marsilia și Toulon sunt substituibile din punctul de vedere al pasagerilor, indiferent dacă sunt rezidenți sau nerezidenți. Distanța dintre cele două porturi este mai mică de 100 km, iar durata călătoriei este mai mică de o oră; cele două orașe sunt foarte bine și regulat conectate prin intermediul infrastructurii rutiere și a celei feroviare. Consultările utilizatorii și cu porturile indică, de asemenea, o concurență puternică între cele două porturi pentru transportul de pasageri ([254]). În această privință, autoritățile franceze nu au săvârșit o eroare vădită de apreciere.

([253]) Comunicarea Comisiei – Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene (JO C 99, 4.4.2014, p. 3), punctul 2.2.

([254]) Această concluzie pare să fie împărtășită și în avizul autorității de concurență, punctele 297-305.

(777) Pe de altă parte, Comisia consideră, pe baza informațiilor care i-au fost prezentate, că nu există dovezi suficiente privind substituibilitatea dintre porturile Marsilia și Nisa din punctul de vedere al pasagerilor, fie că sunt rezidenți, fie că sunt nerezidenți ([255]).

(778) În primul rând, Comisia observă că distanța dintre Marsilia și Nisa este cu mult peste 100 km sau durata călătoriei este de o oră. Prin urmare, substituibilitatea portului Nisa cu portul Marsilia ar trebui, în principiu, să fie exclusă. În al doilea rând, rezultatele consultărilor cu utilizatorii și cu porturile confirmă această lipsă de substituibilitate între porturile Nisa și Marsilia. Portul Nisa subliniază de asemenea că zona sa deservită este doar regională, spre deosebire de cea a celorlalte două porturi continentale, care este națională. În al treilea rând, raportul Gecodia, care concluzionează totuși că pasagerii nerezidenți consideră că cele trei porturi continentale sunt substituibile (spre deosebire de pasagerii rezidenți), nu oferă nicio justificare în sprijinul acestei concluzii.

(779) Pe baza tuturor informațiilor prezentate de Franța, Comisia consideră că, în mod evident, pentru pasagerii rezidenți sau nerezidenți, portul Nisa nu părea substituibil portului Marsilia.

(780) Cu toate acestea, Comisia consideră că această eroare vădită nu are niciun impact, în speță, asupra caracterizării unei nevoi de serviciu public de transport de pasageri între Marsilia și Propriano.

(781) În primul rând, în ceea ce privește cererea cantitativă estimată (și anume numărul de pasageri care urmează să fie transportați), Comisia observă că Franța nu a supraestimat cererea cantitativă din partea pasagerilor care călătoresc între Franța continentală și portul Propriano, deoarece portul Propriano a fost legat, din punct de vedere istoric, doar de Marsilia, excluzând porturile Toulon și Nisa. Prin urmare, numărul total de pasageri care călătoresc între portul Propriano și Franța continentală a fost, *de facto*, numărul de pasageri pe ruta Marsilia-Propriano. Cererea estimată de autoritățile franceze, care se bazează pe datele istorice pentru perioada 2016-2021 (considerentul 150), a fost limitată la traficul istoric dintre Marsilia și Propriano. În consecință, autoritățile franceze au inclus în mod strict cererea dintre Marsilia și Propriano în cadrul serviciului public, astfel încât includerea sau neincluderea porturilor Toulon și Nisa în sfera serviciului public nu a avut nicio consecință în cazul de față.

(782) În al doilea rând și în același mod, această eroare nu a viciat analiza disfuncționalității pieței în măsura în care această analiză a arătat, în orice caz, că niciun operator nu era dispus să presteze servicii comerciale între portul Propriano și Franța continentală (considerentul 828). Prin urmare, indiferent de gradul de substituibilitate presupus între porturile continentale pentru legăturile cu Propriano, a existat în orice caz o disfuncționalitate completă a pieței.

(d) Privind lipsa substituibilității geografice a portului Propriano cu celelalte porturi corsicane

(783) Comisia observă că, în ceea ce privește alegerea de către pasageri a portului corsican de plecare/sosire, autoritățile franceze nu au efectuat o analiză specifică a substituibilității geografice a porturilor corsicane din punctul de vedere al utilizatorilor și, în special, a portului Propriano cu celelalte porturi corsicane. În cadrul plângerii, Corsica Ferries a susținut că porturile Ajaccio și Propriano sunt totuși complet substituibile din punctul de vedere al pasagerilor. În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că acest lucru nu pare să fie valabil, având în vedere durata semnificativă a călătoriei între cele două locuri și caracteristicile topografice specifice ale călătoriei ([256]).

(784) Autoritățile franceze au furnizat mai multe elemente de probă în această privință în cursul procedurii oficiale de investigare, care demonstrează, în opinia lor, că portul Propriano nu este substituibil cu portul Ajaccio sau, în sens mai larg, cu celelalte porturi corsicane (secțiunile 2.1, 2.2 și 4.1.3). Unele părți interesate au furnizat, de asemenea, elemente de probă cu privire la acest aspect, Corsica Ferries insistând asupra substituibilității porturilor Ajaccio și Propriano, în timp ce Corsica Linea contestă această opinie.

([255]) Întrucât substituibilitatea dintre porturile Toulon și Nisa nu este relevantă în sensul prezentei decizii, Comisia nu va formula observații cu privire la acest aspect, cu atât mai mult cu cât autoritățile franceze nu au furnizat nicio dovadă pentru a evalua această substituibilitate.

([256]) Decizia de inițiere a procedurii, considerentul 300.

(785) Comisia observă, în primul rând, că, pe baza informațiilor care i-au fost prezentate, portul Propriano se află la o distanță considerabilă de porturile Bastia și L'Île-Rousse (considerentele 36 și 37). Prin urmare, portul Propriano nu putea fi considerat substituibil cu celelalte două porturi.

(786) În ceea ce privește porturile Ajaccio și Porto-Vecchio, Comisia observă că distanța dintre aceste porturi și Propriano este de aproximativ 70 km. Cu toate acestea, în ambele cazuri, durata călătoriei este de aproape 1 oră și 30 de minute cu automobilul și de 1 oră și 45 de minute cu autobuzul, cu un număr relativ mic de servicii zilnice disponibile (considerentele 36 și 37). Aceste durate lungi de călătorie tind, așadar, să excludă, în principiu, substituibilitatea porturilor Ajaccio și Porto-Vecchio cu portul Propriano.

(787) De asemenea, Comisia observă, la fel ca și autoritățile franceze (considerentul 361), că duratele de deplasare între Propriano și Ajaccio/Porto-Vecchio sunt afectate de drumurile sinuoase care agravează riscul de accidente rutiere, acestea din urmă fiind deosebit de frecvente în Corsica. Insula are, de asemenea, o rată ridicată a deceselor din accidente rutiere (considerentul 18). Aceste constrângeri geografice contribuie, de asemenea, la creșterea costurilor pentru benzină, după cum subliniază în mod întemeiat Corsica Linea în observațiile sale (considerentul 549); aceste costuri sunt deosebit de ridicate în Corsica (considerentul 21), în contextul în care regiunea Propriano a fost grav afectată de o inflație ridicată în 2022, ceea ce a dus la creșterea costului vieții de zi cu zi al populației locale (considerentul 23). Aceste informații obiective prezentate de autoritățile franceze, care iau în considerare interesul utilizatorilor în conformitate cu punctul 14 din cadrul SIEG, consolidează constatarea potrivit căreia nu pare vădit eronat să se considere că porturile Ajaccio și Porto-Vecchio, pe de o parte, și Propriano, pe de altă parte, pot fi considerate ca nefiind substituibile din punctul de vedere al utilizatorilor.

(788) Comisia observă, de asemenea, că, deși consultarea utilizatorilor nu a inclus întrebări specifice privind substituibilitatea geografică a porturilor corsicane, rezultatele consultării respective au oferit unele informații cu privire la acest aspect. Într-adevăr, astfel cum se menționează în considerentele 113 și 114, deși pasagerii tind, în general, să compare traversările disponibile din diferitele porturi continentale către Corsica, aceste rezultate variază de la o rută la alta. Se pare că majoritatea respondenților care utilizează ruta Marsilia-Propriano (peste 60 %) nu au utilizat alte servicii de transport maritim spre/dinspre celelalte porturi continentale în 2019 ca alternativă (cum ar fi, de exemplu, rutele Toulon-Ajaccio sau Toulon - Porto-Vecchio) și că mai mult de 50 % dintre aceștia nu compară niciodată traversările disponibile în porturile continentale spre/dinspre Propriano, spre deosebire de celelalte rute dinspre/spre Corsica.

(789) Având în vedere faptul că portul Propriano are o singură legătură cu continentul (Marsilia), aceste rezultate tind să arate cu atât mai mult că utilizatorii nu compară ruta Marsilia-Propriano cu traversările alternative disponibile din alte porturi continentale, cum ar fi Toulon-Ajaccio sau Toulon – Porto-Vecchio, pentru a se deplasa la Propriano și viceversa.

(790) Pe baza tuturor acestor considerații, Comisia consideră că, în cazul de față, nu este în mod vădit eronat ca autoritățile franceze să considere că porturile Propriano și Ajaccio/Porto-Vecchio nu sunt substituibile din punctul de vedere al utilizatorilor ([257]).

(791) Observațiile prezentate de Corsica Ferries, care contestă doar lipsa de substituibilitate între Ajaccio și Propriano, nu sunt de natură să modifice această concluzie.

(792) În primul rând, observând că distanța dintre Propriano și Ajaccio este de numai 70 km și că o astfel de distanță este neglijabilă pentru pasagerii care se deplasează în principal în vehicule (considerentul 420), Corsica Ferries își bazează ipoteza referitoare la substituibilitatea dintre cele două porturi exclusiv pe distanța dintre acestea. Cu toate acestea, distanța dintre cele două porturi este doar unul dintre factorii care determină gradul lor de substituibilitate.

([257]) În această privință, ar trebui să se țină seama de faptul că chestionarul prezentat în cadrul consultării utilizatorilor cuprindea întrebări privind utilizarea serviciilor de transport maritim pe întreaga rută (de exemplu Marsilia-Ajaccio), ținând seama astfel de nevoile și de preferințele utilizatorilor atât la plecarea sau la sosirea din/în portul Marsilia, cât și la plecarea sau la sosirea din/în porturile corsicane. În mod similar, întrebările privind substituibilitatea dintre transportul aerian și cel maritim vizau și utilizatorii care pleacă de pe continent sau din Corsica. Problema substituibilității geografice a porturilor corsicane era, așadar, singurul punct care lipsea din consultarea utilizatorilor și din raportul Gecodia, dar nu se poate concluziona, pe baza dovezilor prezentate de autoritățile franceze, că o astfel de omisiune constituie o eroare vădită de apreciere.

(793) În al doilea rând, Corsica Ferries susține că este eronat să se considere că o durată de călătorie de aproximativ o oră ar constitui un obstacol în calea substituibilității celor două porturi (considerentul 421). Cu toate acestea, durata călătoriei între porturile Ajaccio și Propriano nu este de aproximativ 1 oră, ci de 1 oră și 30 de minute cu automobilul și de 1 oră și 45 de minute cu autobuzul (considerentele 36-37) și, prin urmare, este considerabil mai lungă ([258]).

(794) În acest context, Corsica Ferries arată că autoritățile franceze au considerat că duratele mai lungi de călătorie între Marsilia și Nisa sau Toulon și Nisa nu împiedică recunoașterea substituibilității dintre aceste porturi (considerentul 422). Cu toate acestea, Comisia consideră că analiza substituibilității geografice a porturilor continentale nu este relevantă pentru examinarea substituibilității geografice a porturilor corsicane, întrucât acestea din urmă trebuie să facă obiectul unei analize specifice circumstanțelor și caracteristicilor insulei. În orice caz, Comisia consideră că analiza raportului Gecodia cu privire la gradul de substituibilitate a porturilor continentale nu a fost suficient de riguroasă din motivele prezentate în considerentul 780.

(795) În al treilea rând, Corsica Ferries observă că rezidenții aflați la jumătatea distanței dintre Ajaccio și Propriano (în special în Grosseto-Prugna) au considerat cele două porturi ca fiind substituibile (considerentul 423). Cu toate acestea, Comisia observă că analiza zonei deservite a unui port necesită luarea în considerare a tuturor utilizatorilor acoperiți de această zonă, iar nu numai a celor care se află la granițele acestei zone și care, prin definiție, pot fi în contact cu o altă zonă deservită. Într-adevăr, în mod inerent, orice zonă deservită are limite, la marginea cărora utilizatorii pot recurge la una sau la mai multe alte infrastructuri sau servicii ([259]). În orice caz, Corsica Ferries nu demonstrează că rezidenții din Grosseto-Prugna constituie majoritatea sau chiar o minoritate semnificativă a pasagerilor care utilizează serviciile de transport maritim în portul Propriano.

(796) În al patrulea rând, Comisia observă, astfel cum se arată în decizia de inițiere a procedurii ([260]) și fără ca acest aspect să fie contestat de Corsica Ferries, că faptul că pasagerii care se îmbarcă în mod obișnuit la Propriano sunt obligați să se deplaseze la Ajaccio pentru a ajunge pe continent în zilele în care nu are loc nicio călătorie dus-întors în portul Propriano nu rezultă, din punctul de vedere al pasagerilor, dintr-o alegere de a se deplasa într-un port sau altul, ci dintr-o necesitate de a se deplasa la Ajaccio ca urmare a lipsei serviciilor în Propriano. Contrar argumentului Corsica Ferries (considerentul 424), acest fapt nu poate fi, așadar, considerat relevant pentru evaluarea substituibilității celor două porturi.

(797) În sfârșit, în ceea ce privește faptul că autoritățile franceze au recunoscut ele însele substituibilitatea porturilor Propriano și Ajaccio pentru transportul de pasageri în anul 2018 în cadrul unei expertize dispuse de o instanță națională (considerentul 425), trebuie remarcat faptul că această împrejurare este irelevantă, în măsura în care privește alte măsuri decât cele examinate în speță. Trebuie amintit că expertiza se referea la substituibilitatea porturilor Propriano și Ajaccio în ceea ce privește serviciul suplimentar prestat în cadrul CSP 2007-2013 pentru perioada de vară, a cărui finanțare constituia un ajutor de stat incompatibil (considerentul 67).

(798) Astfel, argumentele Corsica Ferries potrivit cărora expertiza se referea la (i) servicii maritime către Corsica și obligații de serviciu public similare celor prevăzute de CSP-uri și (ii) o perioadă recentă în care nu au existat modificări substanțiale ale pieței serviciilor maritime (considerentul 426) sunt eronate. CSP-urile nu prevăd un serviciu suplimentar precum cel prevăzut în CSP 2007-2013.

([258]) Corsica Ferries susține, în plus, că localitatea Grosseto-Prugna, care este situată la jumătatea distanței dintre Ajaccio și Propriano, se află la 40 de minute de Ajaccio și la 45 de minute de Propriano. Prin urmare, durata totală a călătoriei este estimată la 85 de minute, și anume 1 oră și 25 de minute.

([259]) De exemplu, presupunând că două infrastructuri se află la aproape 400 km distanță, utilizatorii aflați la jumătatea distanței dintre cele două (și anume 200 km față de ambele) ar putea considera că acestea sunt substituibile, toate celelalte elemente fiind egale. Aceasta nu înseamnă însă că cele două infrastructuri sunt substituibile numai din acest motiv.

([260]) Decizia de inițiere a procedurii, considerentul 301.

(799) Pe de altă parte, scrisoarea furnizată de Corsica Ferries în anexa 8 la observațiile sale nu oferă nicio dovadă factuală sau juridică cu privire la motivele care au determinat expertul juridic să constate substituibilitatea dintre porturile Ajaccio și Propriano, astfel încât Comisia nu este în măsură să includă aceste dovezi în analiza sa. Scrisoarea se referă numai la faptul că părțile „*au convenit*" cu privire la existența unei astfel de substituibilități. Cu toate acestea, autoritățile franceze contestă substituibilitatea dintre porturile Ajaccio și Propriano în cazul de față (secțiunea 4.1.3) și au prezentat mai multe dovezi obiective în susținerea poziției lor, asupra cărora Comisia trebuie să ia poziție în temeiul articolului 108 alineatul (3) din TFUE. Niciuna dintre dovezile prezentate de Corsica Ferries în observațiile sale nu este de natură să demonstreze că informațiile furnizate de Franța cu privire la lipsa substituibilității între porturile Ajaccio și Propriano sunt în mod vădit eronate.

(e) Concluzii privind cererea calitativă a pasagerilor

(800) În concluzie, din toate cele de mai sus reiese că autoritățile franceze au utilizat instrumente adecvate pentru a identifica cererea calitativă a pasagerilor între Marsilia și Propriano, în conformitate cu punctul 14 din cadrul SIEG.

(801) Aceste instrumente au permis evidențierea nevoilor utilizatorilor de servicii de transport maritim, deși autoritățile franceze au săvârșit o eroare de apreciere făcând distincție între pasagerii rezidenți și pasagerii nerezidenți în Corsica, întrucât cererea din partea acestor două categorii părea în mare măsură omogenă. Totuși, această eroare nu are niciun impact asupra analizei nevoii de serviciu public efectuate de autoritățile franceze pentru ruta Marsilia-Propriano.

(802) În plus, deși autoritățile franceze au stabilit în mod corect substituibilitatea geografică a porturilor Marsilia și Toulon din punctul de vedere al utilizatorilor, ele nu au efectuat o analiză riguroasă a substituibilității porturilor Marsilia și Nisa. O astfel de eroare nu este însă de natură să afecteze analiza existenței unei nevoi de serviciu public între Marsilia și Propriano.

(803) În sfârșit, dovezile prezentate de autoritățile franceze sunt suficient de plauzibile pentru a exclude orice eroare vădită de apreciere în ceea ce privește lipsa substituibilității între portul Propriano și celelalte porturi corsicane.

7.3.2.1.1.1.2. Cererea cantitativă

(804) Pentru a cuantifica cererea pasagerilor pentru fiecare dintre rutele maritime dintre Marsilia și Corsica, inclusiv pe ruta Marsilia-Propriano, Comisia observă că autoritățile franceze au elaborat previziuni pentru perioada 2023-2030, luând ca referință datele pentru 2019; anii 2020 și 2021 fiind afectați de pandemia de COVID-19 (considerentul 150) ([261]). Cu alte cuvinte, autoritățile franceze au selectat cel mai recent an în care piața transportului maritim de pasageri în cadrul serviciilor maritime a funcționat în mod normal. Potrivit Comisiei, această alegere nu este afectată de o eroare vădită de apreciere.

(805) În plus, pentru a estima cererea viitoare în perioada analizată, autoritățile franceze au aplicat o rată medie anuală de creștere din surse oficiale, și anume rata medie anuală de creștere publicată de Ministerul Tranziției Ecologice pentru cererea de transport până în 2030, calculată pe baza datelor disponibile în 2021 (considerentul 150). Comisia observă că această rată medie anuală de creștere a fost calculată, printre altele, în scopul punerii la dispoziția autorităților locale a previziunilor de transport pentru proiecte legate de transport, astfel cum este cazul în speță. Prin urmare, autoritățile franceze puteau utiliza această rată medie anuală de creștere fără a săvârși o eroare vădită de apreciere, cu atât mai mult cu cât rata a fost ajustată pentru a ține seama de situația specifică din Corsica, care a fost ea însăși abordată în studiile Ministerului Tranziției Ecologice.

(806) Părțile interesate nu au prezentat observații cu privire la acest aspect.

([261]) Comisia observă, de asemenea, că datele pentru 2022 nu erau încă disponibile atunci când autoritățile franceze au efectuat analizele privind nevoia de serviciu public.

(807) În consecință, Franța nu a săvârșit o eroare vădită de apreciere atunci când a analizat cererea cantitativă de transport de pasageri între Marsilia și Propriano.

7.3.2.1.1.2. Existența unei disfuncționalități a pieței

7.3.2.1.1.2.1. Identificarea ofertei de pe piață în absența unui contract de servicii publice

(1) Privind instrumentele adecvate utilizate de Franța pentru a identifica oferta de pe piață

(808) Comisia observă că autoritățile franceze au lansat consultarea operatorilor, invitând toți operatorii maritimi interesați să își exprime opiniile cu privire la serviciile pe care le-ar oferi în absența unui contract de servicii publice între Corsica și Franța continentală. Consultarea operatorilor a durat cinci săptămâni și a fost accesibilă pe site-ul CdC oricărui operator care a dorit să participe (considerentul 97).

(809) Consultarea operatorilor a inclus un chestionar privind caracteristicile serviciilor comerciale pe care operatorii ar propune să le implementeze. Acest chestionar a fost însoțit de mai multe documente prin care utilizatorii erau informați cu privire la (i) caracteristicile principale ale serviciilor maritime către Corsica, (ii) măsurile luate de autoritățile franceze pentru a stabili existența unei nevoi de serviciu public, (iii) diferitele categorii de utilizatori identificate inițial de Franța și (iv) o scurtă prezentare a rezultatelor consultării utilizatorilor (considerentul 98). Toate informațiile prezentate au permis astfel operatorilor să înțeleagă contextul în care erau consultați.

(810) Chestionarul transmis operatorilor îi invita pe aceștia, în special, să descrie caracteristicile serviciilor comerciale pe care le vor presta (considerentele 163-165), permițând autorităților franceze să înțeleagă: numărul de rute care vor fi exploatate; frecvența lor; capacitatea și caracteristicile navelor utilizate; ora de plecare și ora de sosire; serviciile oferite la bord; perioadele din an în care va fi implementat serviciul; dacă serviciile includ sau nu escale etc. Comisia observă că aceste întrebări le reflectă pe cele ridicate în contextul consultării utilizatorilor (orarele, frecvența, navele cu cabine și capacitatea navei, perioadele anului, porturile de plecare/sosire etc.).

(811) Autoritățile franceze au fost astfel în măsură să compare oferta propusă de operatori cu caracteristicile cererii utilizatorilor pentru a stabili existența unei nevoi de serviciu public. Prin urmare, este incorect să se afirme, astfel cum procedează Corsica Ferries (considerentul 461), că chestionarul a invitat doar operatorii să descrie serviciile pe care le vor presta pentru a răspunde nevoilor de continuitate teritorială. Dimpotrivă, chestionarul a solicitat, pe scurt, o descriere completă a ofertei de pe piață, atât existente, cât și potențiale, pe care operatorii ar putea să o pună în aplicare în lipsa unui contract de servicii publice. În plus, Comisia observă că Corsica Ferries s-a plâns, în răspunsul său la consultarea operatorilor, cu privire la caracterul detaliat al întrebărilor (considerentul 169).

(812) De asemenea, rezultă în mod clar că Corsica Ferries nu are niciun motiv să susțină că autoritățile franceze nu au stabilit un scenariu contrafactual transparent și obiectiv (a se vedea considerentul 459).

(813) În plus, Comisia observă că autoritățile franceze au efectuat, de asemenea, o consultare a porturilor, care a permis colectarea de informații relevante cu privire la capacitatea și serviciile oferite de porturi companiilor de transport maritim (considerentul 752).

(814) În consecință, autoritățile franceze au efectuat consultări publice adecvate pentru a ține seama de interesele prestatorilor de servicii, în conformitate cu punctul 14 din cadrul SIEG.

(2) Privind concluziile Franței referitoare la identificarea ofertei de pe piață

(815) Comisia observă că trei operatori au răspuns la consultarea utilizatorilor (considerentul 166). Corsica Linea și La Méridionale au declarat că nu vor furniza niciun serviciu comercial în absența unui contract de servicii publice (considerentul 167). Corsica Ferries a prezentat autorităților franceze oferta comercială pe care o va face în absența oricărui contract de servicii publice (considerentele 170-173).

(816) În observațiile sale, Corsica Ferries consideră, în esență, că declarațiile făcute de Corsica Linea și de La Méridionale nu sunt credibile și că, prin urmare, autoritățile franceze ar fi trebui să le analizeze mai detaliat (considerentele 464 și 465).

(817) Cu titlu introductiv, Comisia observă că, în temeiul punctului 14 din cadrul SIEG și al articolului 4 din Regulamentul privind cabotajul, astfel cum au fost interpretate de jurisprudență (hotărârea *SNCM II*), statele membre dispun de o marjă largă de apreciere pentru a alege instrumentele adecvate în vederea analizării unei posibile disfuncționalități a pieței. În această privință, ele pot organiza o consultare publică (considerentul 737) pentru a colecta opiniile operatorilor cu privire la capacitatea pieței de a răspunde unei cereri identificate de autoritățile publice. Acest aspect nu este contestat de niciuna dintre părțile interesate.

(818) Comisia observă că, în cazul de față, autoritățile franceze au organizat o consultare publică a operatorilor, al cărei conținut le-a permis să colecteze informații precise și complete cu privire la oferta de pe piață care urma să fie oferită în contextul serviciilor maritime către Corsica, în cadrul sistemului OSP 2019, în absența unui contract de servicii publice (secțiunea 3.4.2.2.1).

(819) În cazul în care un stat membru organizează o consultare publică completă și precisă, operatorii aleg dacă participă sau nu, iar dacă decid să participe, aceștia trebuie să facă acest lucru pe baza principiului bunei-credințe. Prin urmare, ei sunt obligați să furnizeze informații corecte și complete statului membru pentru a-i permite acestuia să analizeze cât mai complet posibil oferta de pe piață care ar fi utilizată în absența unei obligații de serviciu public.

(820) În speță, în ceea ce privește *oferta existentă pe piață* a companiilor Corsica Linea și La Méridionale, Comisia constată, pe baza informațiilor furnizate de autoritățile franceze și de părțile interesate, că, la data acordării CSP-urilor (20 decembrie 2022), nici Corsica Linea, nici La Méridionale nu furnizau servicii comerciale în afara CSP-urilor pe una sau mai multe rute între Corsica și Franța continentală. Aceste companii prestau servicii comerciale de transport maritim internațional numai între Franța și Africa de Nord. Corsica Ferries nu furnizează nicio dovadă contrară în observațiile sale. Aceasta se limitează să furnizeze informații cu privire la serviciile oferite efectiv, atât de Corsica Linea, cât și de La Méridionale, în 2023 și în 2024, și anume după data atribuirii CSP-urilor (considerentul 465). Prin urmare, autoritățile franceze nu se puteau baza pe o analiză a ofertei private existente oferite de Corsica Linea sau La Méridionale.

(821) În ceea ce privește *oferta potențială* pe care La Méridionale și Corsica Linea ar fi putut să o ofere, studiul BRG 1 furnizat de Corsica Ferries arată că Corsica Linea a prezentat către OTC, în luna iunie 2022, un plan de transport prin care o informa cu privire la intenția sa de a lansa, în cursul anului 2023, 19 călătorii dus-întors între Marsilia și Propriano, 5 călătorii dus-întors între Marsilia și Ajaccio și 10 călătorii dus-întors între Marsilia și L'Île-Rousse. Cu toate acestea, este clar că (i) planul de transport nu viza La Méridionale; (ii) acesta a fost prezentat la mai mult de trei luni de la consultarea operatorilor și de la caracterizarea nevoii de serviciu public de către Franța, în timp ce procedurile de atribuire a CSP-urilor fuseseră deja lansate la 6 mai 2022; (iii) planul se referea numai la operațiunile planificate pentru anul 2023, în timp ce scopul consultării operatorilor era de a analiza oferta de pe piață pentru perioada 2023-2028. Având în vedere aceste limitări, acest fapt în sine nu este suficient pentru a dovedi că declarațiile Corsica Linea nu erau credibile. În orice caz, Corsica Ferries nu demonstrează modul în care planul de transport, care se referă, de altfel, la un număr neglijabil de călătorii dus-întors punctuale, ar fi putut influența analiza disfuncționalității pieței efectuată de autoritățile franceze.

(822) În plus, nu se poate reproșa autorităților franceze că nu au efectuat o analiză aprofundată a răspunsurilor primite la consultarea operatorilor dacă, la acel moment, nu dispuneau de nicio dovadă că declarațiile în cauză erau vădit eronate. Referirea Corsica Ferries la punctul 369 din avizul autorității de concurență (considerentul 464) este lipsită de relevanță în această privință, întrucât nu furnizează nicio dovadă în acest sens. În primul rând, avizul se referea la caracterizarea nevoii de serviciu public efectuată în cadrul CSP-urilor 2019-2020, iar nu la măsurile în cauză. În al doilea rând, avizul propunea utilizarea unei metodologii alternative la o consultare publică. Cu toate acestea, astfel cum se indică în considerentul 814, în cazul de față, consultarea operatorilor era un instrument adecvat pentru analizarea disfuncționalității pieței, fără ca autoritățile franceze să fie obligate, în temeiul cadrului SIEG, să utilizeze alte instrumente în acest sens.

(823) În plus, simplul fapt că Corsica Linea și La Méridionale au furnizat răspunsuri identice la consultarea operatorilor nu demonstrează existența unui conflict de interese care afectează aceste companii sau a unei coordonări între cele două. În mod similar, simplul fapt că Corsica Linea și La Méridionale sunt concesionarii ale căror contracte expiră nu este, în sine, un motiv pentru a pune la îndoială credibilitatea răspunsurilor date de acești operatori în cadrul consultării operatorilor sau chiar pentru a-i împiedica să participe la această consultare (considerentul 466). În această privință, în ceea ce privește afirmația potrivit căreia structura acționariatului Corsica Linea ar fi împiedicat-o să participe la consultare din cauza unui conflict de interese (considerentele 462 și 463), Comisia arată că niciun element din observațiile Corsica Ferries nu permite să se stabilească faptul că acționarii Corsica Linea erau „principalii clienți ai serviciilor de transport maritim de mărfuri către Corsica”. Comisia observă, de asemenea, că articolul 14 din Directiva 2006/123/CE nu interzice operatorilor concurenți să participe la o consultare publică, cum a fost cazul în speță. În orice caz, Corsica Ferries nu demonstrează în ce mod interdicția de participare a Corsica Linea la consultarea operatorilor ar fi permis autorităților franceze să ajungă la o concluzie diferită cu privire la examinarea disfuncționalității pieței.

(824) În sfârșit, contrar afirmației Corsica Ferries din considerentul 467, Corsica Linea și La Méridionale nu s-au limitat să facă afirmații generale și abstracte, fără niciun context sau consultare. Comisia subliniază că consultarea operatorilor i-a invitat pe aceștia din urmă să își detalieze oferta de pe piață în absența unui contract de servicii publice. Întrucât Corsica Linea și La Méridionale au indicat că nu vor furniza niciun serviciu comercial, acestea nu au putut oferi detalii cu privire la serviciile pe care le vor oferi în absența CSP-urilor.

(825) Din cele de mai sus rezultă că autoritățile franceze nu au săvârșit o eroare vădită de apreciere atunci când au identificat oferta de pe piață care ar fi oferită pentru transportul maritim de pasageri în cadrul serviciilor maritime către Corsica, în absența unui contract de servicii publice.

7.3.2.1.1.2.2. Analiza disfuncționalității pieței

(826) Comisia observă că autoritățile franceze au concluzionat că există o disfuncționalitate completă a pieței între portul Propriano și porturile Marsilia și Toulon (aceste două porturi fiind substituibile), întrucât Corsica Ferries nu va oferi niciun serviciu comercial între Marsilia/Toulon și Propriano (considerentele 169 și 174).

(827) Corsica Ferries nu contestă în observațiile sale interpretarea dată de autoritățile franceze ofertei sale comerciale. Compania consideră doar că porturile Ajaccio și Propriano sunt substituibile, astfel încât serviciile pe care le-ar oferi între portul Ajaccio și continent ar fi suficiente pentru a acoperi cererea spre/dinspre Propriano. Cu toate acestea, Comisia respinge acest argument pe baza motivelor prezentate în considerentele 783-799.

(828) În consecință, autoritățile franceze nu au săvârșit o eroare vădită de apreciere atunci când au constatat existența unei disfuncționalități a pieței între portul Propriano și portul Marsilia.

7.3.2.1.1.3. Concluzie privind existența unei nevoi de transport maritim de pasageri între Marsilia și Propriano

(829) Din toate cele de mai sus rezultă că autoritățile franceze nu au săvârșit o eroare vădită de apreciere atunci când au identificat existența unei nevoi de serviciu public între Propriano și Marsilia, întrucât cererea de transport constatată și cuantificată de autoritățile franceze nu putea fi acoperită de oferta de pe piață identificată.

7.3.2.1.2. Nevoia de transport maritim de pasageri în scop medical

(830) În prezenta subsecțiune, Comisia va examina dacă nevoia de transport maritim de pasageri în scop medical pe fiecare dintre rutele dintre porturile corsicane și portul Marsilia răspunde (i) cererii acestor utilizatori, demonstrată în mod corespunzător de autoritățile franceze, (ii) care nu putea fi satisfăcută de oferta de pe piață în absența unui contract de servicii publice încheiat în acest sens de autoritățile franceze.

7.3.2.1.2.1. Existența cererii din partea utilizatorilor

7.3.2.1.2.1.1. Cererea calitativă

(1) Privind instrumentele adecvate utilizate pentru a stabili cererea calitativă

(831) Comisia observă că autoritățile franceze au încercat să identifice cererea pasagerilor în scop medical prin mai multe mijloace.

(832) În primul rând, autoritățile franceze au organizat mai multe consultări publice pentru a colecta informații cu privire la cererea acestor pasageri.

(833) O primă consultare, și anume consultarea utilizatorilor (considerentul 93), a invitat toți pasagerii în scop medical să răspundă la un chestionar privind utilizarea serviciilor de transport maritim în cadrul serviciilor către Corsica. Chestionarul prezenta aceleași caracteristici ca și cel trimis tuturor pasagerilor (considerentele 744-746) și conținea, de asemenea, întrebări mai precise cu privire la nevoile și preferințele pasagerilor în scop medical (considerentul 108). În consecință, consultarea utilizatorilor a permis luarea în considerare în mod corespunzător a intereselor pasagerilor în scop medical, iar Comisia face trimitere, în această privință, la analiza sa prezentată în considerentele 746-751. Cu toate acestea, consultarea s-a dovedit a fi nereușită, întrucât autoritățile franceze au primit un număr mic de răspunsuri la chestionar (considerentul 111).

(834) O a doua consultare, și anume consultarea porturilor, a invitat și autoritățile portuare să își prezinte observațiile cu privire la serviciile maritime, cu scopul de a informa autoritățile franceze, în special, cu privire la nivelul concurenței pentru serviciile de transport maritim în contextul serviciilor maritime și la capacitatea porturilor respective (considerentele 116-119 și 752).

(835) În sfârșit, autoritățile franceze au însărcinat și un consultant economic independent, Gecodia, să realizeze un studiu complementar cu privire la cererea utilizatorilor, în paralel cu consultările publice și pentru completarea acestor consultări (considerentele 90 și 754). Raportul Gecodia conține concluziile acestui studiu, în special cu privire la cererea pasagerilor în scop medical. Dat fiind că consultarea utilizatorilor nu a produs niciun rezultat în ceea ce privește cererea pasagerilor în scop medical, autoritățile franceze s-au bazat exclusiv pe raportul Gecodia pentru a caracteriza cererea acestor utilizatori. Raportul Gecodia a evaluat cererea calitativă (și cantitativă) pe baza unor date substanțiale colectate, în special de la agențiile de sănătate și de securitate socială.

(836) Aceste elemente demonstrează că Franța s-a bazat pe mai multe instrumente, pe care Comisia le consideră adecvate în sensul punctului 14 din cadrul SIEG, pentru a ține seama de interesele utilizatorilor serviciilor în cauză.

(2) Concluziile Franței privind cererea calitativă

(837) Comisia va examina în continuare concluziile Franței privind (i) absența substituibilității transportului maritim cu transportul aerian din punctul de vedere al pasagerilor în scop medical; (ii) substituibilitatea geografică a portului Marsilia cu porturile Toulon și Nisa și (iii) substituibilitatea geografică a porturilor corsicane.

(a) Privind absența substituibilității transportului maritim cu transportul aerian

(838) Comisia observă că autoritățile franceze au considerat că cererea utilizatorilor pentru transportul maritim între continent și Corsica nu putea fi îndeplinită, în condiții echivalente, de transportul aerian, indiferent de ruta maritimă în cauză. Autoritățile franceze au exclus substituibilitatea între transportul aerian și transportul maritim pe baza mai multor factori, rezumați în considerentele 127-131.

(839) Comisia subliniază că o astfel de substituibilitate este exclusă în cazul pasagerilor în scop medical care călătoresc pe mare, în măsura în care modul de transport este impus de prescripția medicală a medicului în funcție de starea pacientului și de gradul său de autonomie (considerentele 141 și 142).

(840) Prin urmare, Comisia consideră că această analiză nu este afectată de o eroare vădită de apreciere. Părțile interesate nu au prezentat observații cu privire la acest aspect.

(b) Privind lipsa substituibilității geografice a porturilor continentale

(841) Comisia observă mai întâi că, în ceea ce privește pasagerii în scop medical, nevoia de transport maritim privește (i) pasagerii cu reședința în Corsica, (ii) care trebuie să se deplaseze pe continent pentru a beneficia de un tratament care nu este disponibil pe insulă (considerentele 143-144) (iii) prin intermediul transportului maritim, atunci când este prescris de medic (considerentele 141-142). Prin urmare, Comisia observă că pasagerii în scop medical au nevoie urgentă de a călători în Franța continentală pentru a beneficia de îngrijiri corespunzătoare.

(842) În continuare, Comisia observă că, pentru a obține rambursarea costurilor de transport pe care le pot suporta în legătură cu călătoria lor, pasagerii în scop medical trebuie să respecte o serie de condiții stabilite de CSS (considerentele 137-139). În special, regimul juridic aplicabil (articolul R.310-10-5 din CSS) prevede că rambursarea costurilor de transport se calculează pe baza distanței dintre locul de îngrijire al pacientului și cea mai apropiată unitate de tratament prescrisă. Cu alte cuvinte, pasagerii în scop medical trebuie să urmeze cel mai scurt traseu între locul de îngrijire din Corsica și unitatea de tratament prescrisă de pe continent. Astfel cum subliniază autoritățile franceze, este rezonabil, în aceste condiții, să se considere că pasagerii în scop medical sunt foarte sensibili la distanțele parcurse între aceste două puncte și că, prin urmare, aceștia tind să favorizeze, pentru călătoria lor pe mare, portul continental cel mai apropiat de unitatea de tratament la care trebuie să se deplaseze. Prin urmare, pasagerii în scop medical nu par dispuși să compare traversările disponibile cu diferitele porturi continentale și, prin urmare, niciunul dintre porturile continentale nu pare substituibil din punctul de vedere al acestor utilizatori.

(843) În sfârșit, Comisia observă că, pe baza datelor obținute de la organismele de securitate socială (CPAM), o foarte mare majoritate a cazurilor implică transportul maritim către Marsilia, unde se află cea mai mare parte a unităților de tratament prescrise de medici pasagerilor în scop medical (considerentele 147 și 148). Prin urmare, datele prezentate de autoritățile franceze confirmă faptul că cererea pasagerilor în scop medical este concentrată pe rutele spre/dinspre portul Marsilia.

(844) Pe baza acestor factori, Comisia consideră că autoritățile franceze nu au săvârșit o eroare vădită de apreciere atunci când au considerat că pasagerii în scop medical nu consideră porturile continentale ca fiind substituibile între ele, inclusiv Marsilia și Toulon, din cauza nevoilor lor specifice.

(845) Observațiile prezentate de Corsica Ferries nu sunt de natură să afecteze această concluzie.

(846) În primul rând, Corsica Ferries consideră că nevoia de serviciu public identificată de autoritățile franceze nu se limitează numai la pasagerii în scop medical ale căror costuri de transport sunt eligibile pentru rambursare prin sistemul de securitate socială, ci acoperă toți pasagerii în scop medical, inclusiv pe cei ale căror călătorii nu sunt eligibile pentru rambursare prin sistemul de securitate socială și care nu se confruntă cu constrângeri normative în ceea ce privește călătoria pe care trebuie să o efectueze (considerentele 407-409). Corsica Ferries subliniază că există multe cazuri în care pasagerii în scop medical efectuează călătorii medicale care nu sunt eligibile pentru rambursare prin sistemul de securitate socială.

(847) Cu toate acestea, Comisia observă că Corsica Ferries nu documentează, nu cuantifică și nici măcar nu precizează „numeroasele cazuri” în care sunt efectuate călătoriile medicale care nu sunt eligibile pentru rambursare prin sistemul de securitate socială. Compania nu explică nici modul în care autoritățile franceze ar fi putut să identifice călătoriile eligibile sau neeligibile pentru rambursare prin sistemul securitate socială, pentru a clarifica cererea pasagerilor în scop medical. Prin urmare, o astfel de afirmație este pur speculativă. În aceste condiții, nu se poate reproșa autorităților franceze că au săvârșit o eroare vădită de apreciere prin faptul că au presupus că pasagerii în scop medical efectuează călătorii în conformitate cu normele CSS care reglementează acoperirea costurilor de transport.

(848) În al doilea rând, Corsica Ferries consideră, fără a aduce vreo dovadă, că articolul R. 322-10-5 din CSS, pe care se întemeiază autoritățile franceze pentru a exclude orice substituibilitate geografică a porturilor continentale din punctul de vedere al utilizatorilor, nu este aplicabil în cazul traversărilor regulate cu vaporul, astfel încât pasagerii în scop medical nu sunt obligați să se deplaseze la cea mai apropiată unitate de tratament prescrisă (considerentele 410-416). Ei trebuie pur și simplu să aleagă călătoria cea mai ieftină, indiferent de distanță. Prin urmare, aceștia se pot deplasa fie în portul Marsilia, fie în portul Toulon.

(849) Articolul R. 322-10-5 din CSS prevede că „rambursarea costurilor de transport prevăzute la articolul R. 322-10 alineatul (1) [literele] (b)-(f) se calculează pe baza distanței dintre locul de îngrijire al pacientului și cea mai apropiată unitate de tratament prescrisă”. Astfel cum se menționează în considerentul 137, articolul R. 322-10 alineatul (1) litera (f) din CSS prevede că „costurile de transport ale persoanei asigurate sau ale beneficiarului obligat(e) să călătorească sunt acoperite […] 1. pentru a beneficia de tratament sau pentru a se supune controalelor corespunzătoare stării lor în următoarele cazuri: […] (d) transport către un loc situat la mai mult de 150 de kilometri distanță, în condițiile prevăzute la articolele R. 322-10-4 și R. 322-10-5”. Articolul R. 322-10-1 din CSS prevede: „transportul acoperit de asigurarea de sănătate poate fi efectuat prin următoarele mijloace: 1) ambulanță; 2) transport profesionist pe scaune, vehicul medical ușor sau taxi; 3) transport public terestru, transport aerian sau maritim regulat, mijloace de transport individuale”.

(850) Din lectura acestor articole rezultă în mod clar că, contrar celor susținute de Corsica Ferries, pasagerilor în scop medical care călătoresc din Corsica către continent (și anume către un loc situat la mai mult de 150 de kilometri distanță) cu unul dintre mijloacele de transport menționate la articolul R-322-10-1 din CSS (inclusiv prin servicii regulate de transport cu vaporul) li se pot rambursa costurile de transport numai dacă respectă articolul R-322-10-5 din CSS (și anume pe baza distanței dintre locul de îngrijire al pacientului și cea mai apropiată unitate de tratament prescrisă). Prin urmare, Corsica Ferries nu poate susține în mod valabil că articolul R. 322-10-5 din CSS nu este aplicabil transportului cu serviciul regulat cu vaporul. Rezultă că pasagerii în scop medical sunt, în principiu, obligați să se deplaseze la cea mai apropiată unitate de tratament prescrisă, inclusiv atunci când călătoresc cu serviciul regulat cu vaporul. Astfel, autoritățile franceze nu au săvârșit o eroare vădită de apreciere atunci când au constatat că pasagerii în scop medical sunt foarte sensibili la distanțe și că se deplasează către porturile continentale cele mai apropiate de destinația lor finală.

(851) Faptul că Corsica Ferries era singura companie care transporta pasageri în perioada de limitare a mișcării persoanelor în contextul pandemiei de COVID-19 (considerentul 417) este irelevant. După cum admite Corsica Ferries, aceasta a fost o perioadă excepțională în care numai persoanele autorizate în mod specific să călătorească în temeiul dreptului francez (îngrijitori, militari, pompieri, tehnicieni) puteau face acest lucru, ceea ce nu includea în mod necesar toți pasagerii în scop medical. Corsica Ferries nu demonstrează în această privință că transporta pasageri în scop medical. În orice caz, trebuie remarcat faptul că, din punctul de vedere al utilizatorilor, acest fapt nu caracterizează substituibilitatea geografică a porturilor continentale, în măsura în care pasagerii în scop medical nu au avut posibilitatea de a alege portul de sosire continental, în absența unui serviciu către Marsilia. În consecință, nu se poate concluziona că există neapărat o substituibilitate între porturile Toulon și Marsilia din punctul de vedere al utilizatorilor, atunci când nu există niciun serviciu pentru utilizatori către portul Marsilia și aceștia sunt obligați să se deplaseze în portul Toulon. Dimpotrivă, având în vedere că (i) sistemul de rambursare a costurilor de transport impune pasagerilor în scop medical să călătorească până la cel mai apropiat port (Marsilia) și (ii) marea majoritate a centrelor de tratament prescrise sunt situate în Marsilia, ceea ce Corsica Ferries nu contestă, Franța nu a săvârșit o eroare vădită de apreciere atunci când a considerat că există o cerere specifică de transport din partea pasagerilor pentru portul continental cel mai apropiat de centrul lor de tratament prescris.

(852) În al treilea rând, Corsica Ferries consideră că o călătorie prin Toulon către un centru de asistență medicală situat în Marsilia nu constituie o constrângere pentru pasagerii în scop medical, întrucât cele două orașe se află la o distanță de doar 45 de minute cu automobilul (considerentul 418). În această privință, Comisia face trimitere la considerentul 850. În orice caz, Corsica Ferries presupune în mod eronat că (i) toți pasagerii în scop medical călătoresc cu un vehicul, deși nu este neapărat cazul și (ii) pot călători cu ușurință din portul Toulon către centrele de tratament din Marsilia după o călătorie de 12 ore cu vaporul, fără a ține seama de starea de sănătate a pacientului și de gradul său de autonomie, astfel cum arată în mod întemeiat autoritățile franceze (considerentul 644). Ipotezele Corsica Ferries par, așadar, speculative în cazul pasagerilor în scop medical, a căror situație individuală poate fi delicată în funcție de starea lor de sănătate sau de gradul lor de autonomie.

(c) Privind lipsa substituibilității geografice a porturilor corsicane

(853) Comisia observă că, în ceea ce privește alegerea de către pasageri a portului corsican de plecare/sosire, autoritățile franceze nu au efectuat o analiză specifică a substituibilității geografice a porturilor corsicane din punctul de vedere al utilizatorilor.

(854) Cu toate acestea, pe baza informațiilor care au fost prezentate de autoritățile franceze în cursul procedurii oficiale de investigare și care erau la dispoziția acestora la momentul acordării măsurilor (secțiunea 4.1.3), Comisia observă că, în cazul de față, această omisiune nu era de natură să afecteze examinarea de către autoritățile franceze a existenței unei nevoi de serviciu public.

(855) Din motivele prezentate în considerentele 783-790, Comisia consideră că portul Propriano nu este substituibil cu porturile Ajaccio și Porto-Vecchio.

(856) Comisia observă, de asemenea, că distanțele și duratele de călătorie sunt semnificativ mai mari între restul porturilor corsicane (considerentele 36-37), ținând seama în special de caracteristicile identificate în considerentele 16-18. Acest lucru este valabil între cele două porturi din nordul insulei (L'Île-Rousse și Bastia) și cele trei porturi din sudul insulei (Porto-Vecchio, Propriano și Ajaccio), precum și între Ajaccio și Porto-Vecchio. Distanțele dintre aceste puncte depășesc cu mult 100 km și o oră de călătorie, indiferent de mijlocul de transport utilizat. În ceea ce privește distanța dintre Bastia și L'Île-Rousse, deși este de numai 70 km, călătoria durează cel puțin o oră și jumătate cu automobilul și 1 oră și 45 de minute cu transportul public. Comisia observă, de asemenea, nivelul deosebit de ridicat de congestionare din portul Bastia, astfel cum a subliniat CCI Corsica (considerentele 39 și 125), ceea ce poate contribui, de asemenea, la lipsa substituibilității între aceste două porturi.

(857) Prin urmare, orice substituibilitate între aceste porturi ar trebui, în principiu, să fie exclusă. Acest lucru este valabil cu atât mai mult cu cât pasagerii în scop medical sunt deosebit de sensibili la distanțele parcurse, nu numai din cauza sistemului de acoperire a costurilor de transport legate de călătoriile medicale, ci și din cauza stării lor potențial delicate și fragile legate de sănătatea sau de gradul lor de autonomie, ceea ce îi poate determina să favorizeze porturile corsicane cele mai apropiate de domiciliu pentru a limita durata călătoriei și costurile.

(858) Astfel de considerații nu sugerează o eroare vădită de apreciere. Mai mult, părțile interesate nu au prezentat observații cu privire la acest aspect.

(859) În consecință, autoritățile franceze nu au săvârșit o eroare vădită de apreciere atunci când au considerat că niciunul dintre porturile corsicane nu este substituibil din punctul de vedere al pasagerilor în scop medical.

(d) Concluzii privind cererea calitativă a pasagerilor în scop medical

(860) Din ansamblul dovezilor prezentate de autoritățile franceze reiese că acestea au putut stabili, fără a săvârși o eroare vădită de apreciere, o cerere calitativă din partea pasagerilor în scop medical care călătoresc pe mare între portul Marsilia și fiecare dintre porturile corsicane.

7.3.2.1.2.1.2. Cererea cantitativă a pasagerilor în scop medical

(861) Autoritățile franceze au estimat cererea cantitativă atât pe baza datelor istorice, cât și pe baza datelor preconizate pentru perioada 2023-2030.

(862) Pentru a cuantifica cererea istorică a pasagerilor în scop medical, autoritățile franceze au parcurs trei etape.

(863) În primul rând, ele au reconstituit numărul anual total de pacienți care locuiesc în Corsica și care au călătorit pe continent pentru a beneficia de un tratament care nu era disponibil în Corsica între 2016 și 2019. În absența unor date directe referitoare la aceste fluxuri, raportul Gecodia a efectuat o reconstituire aproximativă pe baza datelor publice furnizate de serviciile publice de sănătate (considerentul 154). Comisia observă, în această privință, că această reconstituire s-a bazat pe date concrete și că autoritățile franceze au formulat ipoteze prudente și rezonabile.

(864) Cererea medie anuală include și persoanele care însoțesc pasagerii în scop medical. Comisia observă că această estimare este în concordanță cu datele colectate de autoritățile franceze de la organismele de securitate socială (considerentul 155). Prin urmare, Corsica Ferries nu poate susține că estimarea numărului de însoțitori efectuată de autoritățile franceze nu se bazează pe date obiective (considerentul 429). În plus, ipoteza Franței potrivit căreia persoanele cu vârsta sub 19 ani și peste 75 de ani sunt însoțite în mod sistematic nu este vădit incompatibilă cu sistemul legal de acoperire a costurilor de transport ale însoțitorilor, contrar celor susținute de Corsica Ferries (considerentul 430) ([262]).

([262]) Potrivit articolului R.322-10-7 din CSS citat de Corsica Ferries, „costurile de transport public suportate de o persoană care însoțește o persoană asigurată sau un beneficiar sunt acoperite atunci când afecțiunea acestuia din urmă necesită asistența unui terț sau atunci când are vârsta sub 16 ani". În aceste condiții, nu este vădit eronat să se considere că persoanele cu vârsta de peste 75 de ani sau mai mică de 19 ani sunt însoțite în mod sistematic, întrucât este probabil în mod deosebit ca aceste două grupe de vârstă să primească asistență din partea unui terț atunci când călătoresc.

(865) În al doilea rând, autoritățile franceze au încercat să estimeze numărul de pasageri în scop medical care au călătorit cu vaporul către continent. În acest scop, ele au invocat două abordări. O primă abordare a constat în stabilirea empirică a numărului de pasageri în scop medical care utilizează transportul maritim, pe baza celor 15 237 de cereri de aprobare prealabilă pentru călătorii medicale depuse la organismele de securitate socială de către pasagerii în scop medical în perioada 2020-2021. Dintre aceste 15 237 de cereri, 4 % priveau transportul maritim (considerentul 157). O a doua abordare a constat în scăderea, din numărul total estimat de pasageri în scop medical între Corsica și Franța continentală (65 000), a numărului celor care au călătorit cu avionul (și pentru care CPAM deținea date), pentru a obține numărul de pasageri în scop medical care au călătorit cu vaporul. Această metodă a estimat numărul de pasageri în scop medical care au călătorit cu vaporul la 30 % (considerentul 158). În cele din urmă, autoritățile franceze au decis să reconcilieze cele două abordări, considerând că 10 % din numărul total estimat de pasageri în scop medical (65 000) au călătorit cu vaporul (considerentul 159).

(866) Contrar celor susținute de Corsica Ferries (considerentul 431), estimarea finală a autorităților franceze nu este afectată de o eroare vădită de apreciere. Într-adevăr, estimarea se bazează pe două abordări, fiecare relevantă și bazată pe date concrete și fiabile. Faptul că a existat o diferență semnificativă în ceea ce privește numărul estimat de pasageri în scop medical a însemnat că autoritățile franceze au putut adopta în mod rezonabil o abordare prudentă și conservatoare, stabilind estimarea finală a numărului de pasageri în scop medical care au călătorit cu vaporul la 10 % din numărul total de pasageri în scop medical estimat anual, și anume la un nivel mult inferior mediei procentelor stabilite prin aceste două metode (media de 30 % și 4 % fiind de 17 %). Corsica Ferries nu explică în niciun moment în observațiile sale motivul pentru care a doua abordare a autorităților franceze (care a condus la o estimare de 30 %) a fost incorectă sau inadecvată. Susținând că autoritățile franceze ar fi trebuit să utilizeze o estimare de 4 % în conformitate cu prima abordare, Corsica Ferries ignoră a doua abordare a autorităților franceze, care este la fel de rezonabilă ca prima, și interpretează în mod eronat metodologia utilizată de autoritățile franceze.

(867) În cele din urmă, autoritățile franceze au alocat cererea pe porturi corsicane pe baza distribuției teritoriale a activităților MCO, acestea fiind singurele date publice de care dispuneau autoritățile franceze pentru estimarea punctului de plecare al pasagerilor în scop medical (a se vedea considerentul 160). Comisia observă, de asemenea, că aceste date reflectă distribuția istorică a pasagerilor între diferitele porturi corsicane (tabelul 11). Autoritățile franceze au alocat, de asemenea, cererea pe porturi continentale pe baza datelor colectate de la CPAM-uri, care au furnizat date mai precise pe departamente (Bouches-du-Rhône, Var, Alpes-Maritimes) și, astfel, pe porturi continentale. Aceste estimări sunt rezonabile și nu sunt afectate de o eroare vădită de apreciere.

(868) În ceea ce privește cererea viitoare, autoritățile franceze au considerat că cererea va rămâne stabilă în perioada 2023-2030 comparativ cu 2019. Această apreciere, care ia în considerare atât îmbătrânirea populației din Corsica (și, astfel, creșterea numărului de călătorii medicale), cât și extinderea asistenței medicale disponibile în Corsica (și, astfel, reducerea numărului de călătorii medicale), nu este afectată de o eroare vădită de apreciere, în măsura în care neutralizează aceste două ipoteze contradictorii. Părțile interesate nu au prezentat observații cu privire la acest aspect.

(869) Pe baza tuturor celor de mai sus, Comisia consideră că autoritățile franceze au cuantificat cererea pasagerilor în scop medical fără a săvârși o eroare vădită de apreciere.

7.3.2.1.2.2. Existența unei disfuncționalități a pieței

7.3.2.1.2.2.1. Identificarea ofertei de pe piață în absența unui contract de servicii publice

(870) În această privință, Comisia face trimitere la argumentele prezentate în considerentele 815-825, care sunt valabile și pentru identificarea ofertei disponibile pe piață în raport cu cererea pasagerilor în scop medical.

7.3.2.1.2.2.2. Analiza disfuncționalității pieței

(871) Comisia observă, în primul rând, că autoritățile franceze au concluzionat că există o disfuncționalitate completă a pieței între portul Propriano și portul Marsilia, întrucât Corsica Ferries nu va oferi niciun serviciu comercial între Marsilia și Propriano.

(872) Comisia observă, de asemenea, că autoritățile franceze au considerat că serviciul propus de Corsica Ferries între Marsilia și celelalte patru porturi corsicane este sporadic, întrucât Corsica Ferries va oferi doar trei călătorii dus-întors pe lună dinspre/spre L'Île-Rousse și Porto-Vecchio (spre deosebire de cele trei călătorii dus-întors săptămânale necesare) și două călătorii dus-întors săptămânale spre/dinspre Ajaccio și Bastia, în timp ce cel puțin cinci călătorii dus-întors săptămânale sunt necesare pentru a satisface cererea utilizatorilor.

(873) Comisia observă că autoritățile franceze nu au săvârșit o eroare vădită în analiza disfuncționalității pieței, în măsura în care s-a stabilit că oferta de pe piață era insuficientă pentru a satisface întreaga cerere a pasagerilor în scop medical între portul Marsilia și fiecare dintre porturile corsicane.

7.3.2.1.2.3. Concluzie privind existența unei nevoi de serviciu public pentru transportul de pasageri în scop medical între Marsilia și fiecare dintre porturile corsicane

(874) Din toate cele de mai sus reiese că Franța a identificat în mod corect existența unei nevoi de serviciu public între Marsilia și fiecare dintre porturile corsicane, întrucât cererea de transport stabilită și cuantificată de Franța nu putea fi acoperită de oferta de pe piață identificată.

7.3.2.1.3. Nevoia de transport maritim de mărfuri remorcate și neremorcate

(875) În prezenta subsecțiune, Comisia va examina dacă nevoia de transport maritim de mărfuri remorcate și neremorcate între portul Marsilia și fiecare dintre porturile corsicane răspunde (i) cererii acestor utilizatori, demonstrată în mod corespunzător de Franța, (ii) care nu putea fi satisfăcută de oferta privată în absența unui contract de servicii publice încheiat în acest sens de Franța.

7.3.2.1.3.1. Existența cererii din partea utilizatorilor

7.3.2.1.3.1.1. Cererea calitativă

(1) Privind mijloacele adecvate utilizate pentru a stabili cererea calitativă a utilizatorilor

(876) Comisia observă că autoritățile franceze au încercat să identifice cererea utilizatorilor de transport de mărfuri remorcate și de transport de mărfuri neremorcate în mai multe moduri.

(877) În primul rând, autoritățile franceze au organizat mai multe consultări publice pentru a colecta informații cu privire la cererea acestor utilizatori.

(878) O primă consultare, și anume consultarea utilizatorilor (considerentul 93), a invitat toți utilizatorii de transport de mărfuri să răspundă la un chestionar privind utilizarea serviciilor de transport maritim între Franța continentală și Corsica. În ceea ce privește caracteristicile generale ale acestei consultări, Comisia face trimitere la analiza sa prezentată în considerentul 744.

(879) Chestionarul trimis utilizatorilor de transport de mărfuri cuprindea aproximativ 20 de întrebări, care vizau evaluarea gradului de satisfacție și a nevoilor acestor utilizatori în legătură cu serviciile între Corsica și continent pentru fiecare rută maritimă dintre portul Marsilia și porturile corsicane. Detaliile întrebărilor, prezentate în secțiunea 3.4.3.1.1.1.1, arată că acestea au permis autorităților franceze să colecteze informații referitoare la profilul utilizatorilor și la obiceiurile și preferințele lor de călătorie în ceea ce privește orele de plecare și de sosire, nevoile de călătorie, dificultățile întâmpinate din cauza lipsei de spații disponibile în porturi sau pe nave, frecvența serviciilor maritime și tarifele percepute (considerentul 185). În plus, chestionarul includea mai multe întrebări referitoare la substituibilitatea porturilor continentale (considerentul 186).

(880) Din aceleași motive prezentate în considerentul 746, Comisia consideră că chestionarul a fost suficient de deschis pentru a permite exprimarea unor opinii diferite. Răspunsurile sugerate sunt clare, plauzibile și diversificate. Prin urmare, observațiile Corsica Ferries cu privire la acest aspect (considerentul 401) sunt nefondate. În mod similar, observațiile referitoare la părtinirile metodologice care afectează consultarea utilizatorilor nu sunt convingătoare, din motivele explicate în considerentele 747-749.

(881) Cu toate acestea, Comisia constată că, în ciuda consultării organizate de autoritățile franceze în acest sens, doar cinci operatori de transport au răspuns la chestionar, ceea ce îl face inutilizabil (considerentul 188).

(882) Prin urmare, autoritățile franceze au consultat direct (prin telefon) un eșantion de aproximativ 20 de operatori, a căror cotă de piață agregată a traficului de mărfuri între Corsica și Franța continentală era în mare măsură reprezentativă (considerentul 189). În cadrul acestei consultări, autoritățile franceze au întrebat utilizatorii cu privire la utilizarea de către aceștia a serviciilor de transport maritim pe toate rutele cu plecare din porturile Marsilia, Toulon și Nisa, și nu numai din Marsilia, astfel cum s-a prevăzut inițial în consultarea utilizatorilor (considerentul 189). Această consultare directă a permis astfel autorităților franceze să remedieze lipsa răspunsurilor la chestionarul transmis în cadrul consultării utilizatorilor.

(883) Contrar afirmației Corsica Ferries (considerentul 402), nu există niciun motiv pentru a critica metodologia urmată de autoritățile franceze din cauza lipsei de transparență în ceea ce privește întrebările adresate și identitatea operatorilor intervievați. În primul rând, pretinsa lipsă de transparență nu a fost stabilită, întrucât chestionarul transmis prin telefon era identic cu chestionarul pentru consultarea utilizatorilor, care era public și accesibil tuturor. Corsica Ferries putea, așadar, să cunoască conținutul întrebărilor. În al doilea rând, în ceea ce privește identificarea operatorilor intervievați, trebuie menționat faptul că aceste informații nu par relevante, întrucât operatorii intervievați reprezentau o parte substanțială a traficului de mărfuri dintre Corsica și continent. Împrejurarea, care nu a fost dovedită, că anumiți operatori ar fi putut fi acționari ai unui contractant nu este suficientă, în orice caz, pentru a-i exclude de la orice consultare publică, în măsura în care aceștia rămân utilizatori ai serviciilor de transport maritim de mărfuri în același mod ca toți ceilalți utilizatori și, prin urmare, sunt liberi să își exprime nevoile și preferințele în cadrul unei consultări publice.

(884) O a doua consultare, și anume consultarea porturilor, a invitat și autoritățile portuare să își prezinte observațiile cu privire la serviciile maritime, cu scopul de a informa autoritățile franceze, în special, cu privire la nivelul concurenței între serviciile de transport maritim în contextul serviciilor maritime și la capacitatea porturilor respective, cu întrebări referitoare la transportul de mărfuri remorcate și neremorcate (considerentele 192-195). În ceea ce privește caracteristicile acestei consultări, Comisia face trimitere la examinarea sa prezentată în considerentul 752.

(885) Rezultă că autoritățile franceze au efectuat consultări publice care au permis luarea în considerare a intereselor utilizatorilor, în conformitate cu punctul 14 din cadrul SIEG.

(886) Autoritățile franceze au însărcinat și un consultant economic independent, Gecodia, să realizeze un studiu complementar cu privire la cererea utilizatorilor, în paralel cu consultările publice și pentru completarea acestor consultări (considerentul 90). Comisia consideră că un astfel de studiu este un instrument adecvat pentru stabilirea cererii utilizatorilor, din motivele prezentate în considerentul 754.

(887) Aceste elemente demonstrează că Franța s-a bazat pe mai multe instrumente, pe care Comisia le consideră adecvate în sensul punctului 14 din cadrul SIEG, pentru a ține seama de interesele utilizatorilor serviciilor în cauză.

(2) Concluziile Franței privind cererea calitativă a utilizatorilor

(888) Comisia va examina concluziile Franței privind (i) distincția dintre transportul de mărfuri remorcate și transportul de mărfuri neremorcate, (ii) substituibilitatea geografică a portului Marsilia cu porturile Toulon și Nisa pentru utilizatorii transportului de mărfuri neremorcate și (iii) pentru utilizatorii transportului de mărfuri remorcate și (iv) substituibilitatea geografică a porturilor corsicane pentru utilizatorii transportului de mărfuri remorcate și ai transportului de mărfuri neremorcate.

(a) Privind distincția dintre transportul de mărfuri remorcate și transportul de mărfuri neremorcate

(889) Comisia observă că autoritățile franceze fac distincție între transportul de mărfuri remorcate și transportul de mărfuri neremorcate, în principal din cauza constrângerilor logistice și de manipulare ale transportului de mărfuri neremorcate, care necesită echipamente portuare specifice și un lanț logistic specific, spre deosebire de transportul de mărfuri remorcate (considerentele 205-207). Aceste considerații sunt rezonabile și, prin urmare, nu sunt vădit eronate. Acestea arată, de asemenea, că cererea de transport de mărfuri remorcate este însoțită de cererea de transport de conducători auto care își însoțesc camionul în calitate de pasageri la bordul navei.

(890) Comisia observă, de asemenea, că această distincție este convenită de toate autoritățile portuare (considerentul 197).

(891) Cu toate acestea, Comisia observă că Corsica Ferries a contestat această distincție în răspunsul său la consultarea operatorilor, considerând-o artificială (considerentul 236). Corsica Ferries a considerat în special că distincția nu depinde de oferta companiilor, ci de dimensiunea, de organizarea și de opțiunile specifice fiecărui operator de transport. Cu toate acestea, trebuie menționat faptul că autoritățile franceze au stabilit existența unei astfel de distincții tocmai pe baza informațiilor furnizate de Corsica Ferries (considerentul 889).

(892) Prin urmare, autoritățile franceze puteau face o astfel de distincție fără a săvârși o eroare vădită de apreciere.

(893) În observațiile sale (considerentele 393 și 447-450), Corsica Ferries afirmă că ar trebui să se facă o altă distincție între transportul de mărfuri remorcate însoțite și transportul de mărfuri remorcate neînsoțite. Absența unei astfel de distincții afectează în mod iremediabil estimarea numărului de conducători auto care călătoresc în cadrul serviciilor maritime către Corsica. În susținerea afirmațiilor sale, Corsica Ferries face trimitere la studiul BRG 1.

(894) Cu toate acestea, Comisia observă că studiul BRG 1 nu furnizează date concrete cu privire la existența unei astfel de distincții. În special, studiul nu indică în niciun moment metodologia care trebuie urmată de autoritățile franceze pentru a face distincția între transportul de mărfuri remorcate însoțite și transportul de mărfuri remorcate neînsoțite. De asemenea, studiul BRG 1 nu furnizează nici cifre cu privire la volumele respective estimate de mărfuri remorcate însoțite și neînsoțite. În sfârșit, studiul BRG 1 nu se referă la niciun alt studiu sau la nicio investigație care ar fi identificat existența unei astfel de distincții. Rezultă, de exemplu, din avizul autorității de concurență că se face o distincție numai între transportul de mărfuri remorcate și transportul de mărfuri neremorcate ([263]).

(895) Astfel, în lipsa unor dovezi concrete, concluziile studiului BRG 1 nu pot fi de natură să caracterizeze o eroare vădită de apreciere din partea autorităților franceze. În plus, Comisia consideră că Corsica Ferries a avut posibilitatea de a furniza dovezi concrete atât în cadrul consultării utilizatorilor (prin intermediul unei contribuții sub formă de text liber), cât și al consultării operatorilor, pentru a clarifica în fața autorităților franceze această distincție potențială între transportul de mărfuri remorcate însoțite și transportul de mărfuri remorcate neînsoțite, lucru pe care însă nu l-a făcut (considerentul 236).

(b) Privind substituibilitatea geografică a porturilor continentale în ceea ce privește transportul maritim de mărfuri neremorcate

(896) În ceea ce privește transportul de mărfuri neremorcate, autoritățile franceze au stabilit că exista o cerere exclusivă pentru portul Marsilia.

(897) Comisia observă că această concluzie se bazează în special pe patru elemente: (i) numai portul Marsilia dispune de suficiente echipamente și zone de handling pentru a prelua mărfurile neremorcate, având în vedere că singura alternativă, Toulon-Brégaillon, dispune de infrastructuri mult prea limitate pentru a prelua întregul trafic sau chiar o parte deloc neglijabilă a acestuia; (ii) consultarea utilizatorilor indică în mod clar absența substituibilității între portul Marsilia și celelalte porturi continentale; (iii) autoritățile portuare de pe continent consideră că portul Marsilia este singurul port capabil să gestioneze acest trafic pe scară largă (iv) și un transfer al traficului de mărfuri neremorcate din portul Marsilia către celelalte porturi continentale ar conduce la costuri suplimentare semnificative și la constrângeri logistice care ar afecta fluxul de mărfuri neremorcate (considerentele 210-214).

(898) Comisia consideră că toate aceste considerații demonstrează lipsa substituibilității geografice între portul Marsilia și porturile Toulon și Nisa pentru transportul maritim de mărfuri neremorcate.

([263]) Avizul autorității de concurență menționat în considerentul 20, punctul 295.

(899) Din informațiile furnizate de autoritățile portuare reiese că portul Marsilia dispune de capacități foarte mari de transport către fiecare dintre porturile corsicane (considerentul 199). În schimb, cu toate că și terminalul Toulon-Brégaillon poate prelua un astfel de trafic, trebuie menționat faptul că acesta are o capacitate mai limitată, întrucât nu are decât o singură dană. Comisia menționează, de asemenea, declarațiile autorității portuare din Toulon potrivit cărora zona deservită a portului respectiv s-a extins numai la hinterlandul imediat (considerentul 198). Consultarea utilizatorilor arată, de asemenea, o lipsă totală de substituibilitate între porturile Marsilia și Toulon (considerentul 190). În sfârșit, Comisia menționează organizarea specială a lanțului logistic pentru transportul de mărfuri neremorcate, care presupune efectuarea de către operatorii de transport a unor călătorii dus-întors regulate între port și bazele lor logistice, majoritatea acestora fiind situate la nord și la vest de Marsilia, în cursul aceleiași zile (considerentul 206). Orientarea către Toulon ar conduce, fără îndoială, la costuri suplimentare semnificative pentru operatorii de transport, care ar fi foarte probabil să fie transferate consumatorilor finali din Corsica. O astfel de situație s-ar adăuga dificultăților economice deja întâmpinate de operatorii economici și de consumatorii din Corsica din cauza insularității (considerentele 20-23).

(900) Comisia observă că acest aspect nu este discutat de niciuna dintre părțile interesate.

(901) Prin urmare, Comisia concluzionează că autoritățile franceze nu au săvârșit o eroare vădită de apreciere atunci când au constatat existența unei cereri exclusive de transport maritim de mărfuri neremorcate între fiecare dintre porturile corsicane și portul Marsilia.

(c) Privind substituibilitatea geografică a porturilor continentale în ceea ce privește transportul maritim de mărfuri remorcate

(902) În ceea ce privește transportul de mărfuri remorcate, autoritățile franceze au stabilit că există o substituibilitate parțială între porturile Toulon și Marsilia. Acestea consideră că unii utilizatori ai transportului de mărfuri remorcate nu văd nicio alternativă la portul Marsilia. Autoritățile franceze justifică această concluzie pe baza următoarelor elemente.

(903) *În primul rând*, consultarea porturilor a evidențiat existența unor constrângeri în materie de capacitate în porturile Toulon și Nisa (considerentul 217). Comisia observă cu privire la acest aspect că, deși cele trei porturi continentale pot prelua mărfuri remorcate, autoritățile portuare din Toulon și Nisa și-au exprimat rezervele cu privire la capacitatea acestora (considerentul 199). CCI Var subliniază astfel că Toulon-Port de Commerce este singurul terminal din portul Toulon capabil să preia mărfuri remorcate ([264]) și că acest terminal are deja un nivel semnificativ de congestionare (aproape 80 % în medie) pe tot parcursul anului (legat de politicile publice locale) și, în special, în timpul verii (trafic limitat la aproximativ 10 remorci pe zi). La rândul său, portul Nisa afirmă că, deși poate prelua fără constrângeri traficul de mărfuri remorcate, traficul de pasageri rămâne prioritatea absolută.

(904) Din cele de mai sus reiese în mod clar că observațiile Corsica Ferries cu privire la absența congestionării în portul Toulon (considerentul 437) sunt nefondate, având în vedere declarațiile CCI Var comunicate autorităților franceze în cadrul consultării porturilor. Nu se poate reproșa autorităților franceze că s-au bazat pe aceste informații pentru a analiza gradul de substituibilitate între porturile Toulon și Marsilia, în special atunci când informațiile furnizate de CCI Var erau clare și lipsite de ambiguitate.

(905) În lumina acestor elemente, faptul că, în anul 2014, portul Toulon putea prelua de două ori mai mult decât traficul actual de mărfuri remorcate nu era relevant în speță. În mod similar, faptul că Corsica Ferries a confirmat aceste informații cu CCI Var este de asemenea lipsit de relevanță, întrucât nu demonstrează că autoritățile franceze au interpretat în mod eronat răspunsurile furnizate de CCI Var în cursul consultării porturilor.

(906) *În al doilea rând*, autoritățile franceze au invocat rezultatele consultării utilizatorilor pentru a explica existența unei substituibilități parțiale (considerentul 218). Aceste rezultate arată astfel că respondenții exclud în mare măsură orice comparație între porturile Marsilia și Toulon sau Nisa (considerentele 190 și 191).

([264]) Terminalele Brégaillon nu admit pasageri, iar terminalul Seyne-sur-Mer este rezervat navelor de croazieră.

(907) Cu toate acestea, Corsica Ferries contestă credibilitatea răspunsurilor primite în cursul consultării telefonice a utilizatorilor transportului de mărfuri, în măsura în care respondenții intervievați erau acționari ai Corsica Linea și se aflau, așadar, în această calitate, într-o situație de conflict de interese în ceea ce privește consultarea utilizatorilor (considerentul 441). Compania adaugă, de asemenea, că răspunsurile transmise erau afirmații generale și nefondate ale unui eșantion de respondenți cu reprezentativitate incertă (considerentul 440).

(908) Comisia observă, mai întâi, că utilizatorii intervievați au răspuns la întrebările care le-au fost adresate în cadrul consultării utilizatorilor. Corsica Ferries nu contestă relevanța întrebărilor adresate în cadrul consultării utilizatorilor ([265]). Prin urmare, nu se poate considera, astfel cum susține Corsica Ferries, că respondenții au furnizat „afirmații generale și nefondate". În plus, eșantionul de utilizatori intervievați nu putea fi considerat nereprezentativ având în vedere volumele de mărfuri pe care le reprezentau (considerentul 189).

(909) În plus, potrivit Comisiei, faptul că un utilizator al transportului maritim de mărfuri este acționar al Corsica Linea nu poate exclude, în sine, acest utilizator de la o consultare publică menită să stabilească nevoile și preferințele utilizatorilor unui anumit serviciu de transport. Toți utilizatorii unui anumit serviciu pot răspunde ca atare la o astfel de consultare publică. În cazul de față, Comisia observă că, pe baza informațiilor furnizate de Franța, în timp ce unii utilizatori erau acționari ai Corsica Linea ([266]), alții nu erau ([267]).

(910) În plus, Comisia observă că utilizatorii intervievați, pe lângă faptul că erau principalii operatori de transport în ceea ce privește volumele de mărfuri, utilizau toate rutele dintre Corsica și Franța continentală, inclusiv rutele dintre Toulon/Nisa și porturile corsicane pe care Corsica Linea nu își desfășoară activitatea. În plus, consultarea publică nu a vizat utilizarea serviciilor de transport de mărfuri furnizate exclusiv de Corsica Linea, ci a celor furnizate de toți operatorii maritimi care își desfășurau activitatea între Corsica și Franța continentală. În acest sens, Comisia observă că nevoile utilizatorilor nu sunt neapărat legate de interesele operatorilor de transport maritim: de exemplu, majoritatea utilizatorilor intervievați doreau introducerea unui serviciu de transport Ro-Ro care să răspundă mai bine nevoilor lor specifice, chiar dacă niciunul dintre cei trei operatori care își desfășurau activitatea între Corsica și Franța continentală nu a planificat un astfel de serviciu (considerentul 191). Comisia observă că, în orice caz, consultarea utilizatorilor este una dintre indicațiile utilizate de autoritățile franceze pentru a justifica substituibilitatea parțială a porturilor Toulon și Marsilia pentru transportul maritim de mărfuri.

(911) *În al treilea rând*, autoritățile franceze subliniază că transferul traficului de mărfuri remorcate din portul Marsilia către celelalte porturi continentale ar implica costuri suplimentare semnificative pentru utilizatorii transportului de mărfuri remorcate, ale căror baze logistice sunt situate în principal la vest de Marsilia și pe culoarul Ronului (considerentul 219).

(912) Comisia observă în această privință că autoritățile franceze au furnizat mai multe elemente de probă pentru a demonstra că bazele logistice sunt situate în principal la vest de Marsilia și pe culoarul Ronului (considerentul 213), pentru care portul Marsilia este, în principiu, mai ușor accesibil decât celelalte porturi continentale. Analizele prezentate de Corsica Linea (considerentul 544) și de La Méridionale (considerentele 593-595), precum și plângerea Corsica Ferries (considerentul 433) tind, de asemenea, să confirme acest lucru. Rezultă că afirmația Corsica Ferries potrivit căreia autoritățile franceze nu au furnizat niciodată dovezi în susținerea afirmației lor (considerentul 442) este nefondată.

(913) Comisia observă, de asemenea, că autoritățile franceze au furnizat dovezi concrete privind costurile suplimentare estimate care ar fi generate de un transfer semnificativ al operatorilor de transport din portul Marsilia în portul Toulon. Această cifră a fost stabilită în special pe baza datelor publicate de comitetul național rutier. Părțile interesate au prezentat, de asemenea, date similare, toate acestea arătând existența acestor costuri suplimentare, deși estimarea variază între 5 % din costul total de producție potrivit Corsica Ferries (considerentul 443) și 11 % potrivit Corsica Linea (considerentul 544). La Méridionale consideră că nu ar avea sens din punct de vedere economic ca marea majoritate a operatorilor de transport care își au sediul mai aproape de Marsilia decât de Toulon să se orienteze către portul Toulon, confirmând, de asemenea, costurile rutiere suplimentare implicate (considerentele 595 și 596).

([265]) Criticile Corsica Ferries se referă la absența chestionarelor pentru rutele dinspre Toulon și Nisa.
([266]) […].
([267]) De exemplu, […].

(914) Deși Corsica Ferries recunoaște existența unor costuri rutiere suplimentare, aceasta susține că aceste costuri suplimentare sunt compensate de tariful maritim mai mic aplicat de Corsica Ferries în portul Toulon în raport cu cel aplicat de concurenții săi în portul Marsilia (considerentul 443).

(915) Comisia observă că studiul BRG 2 utilizează tariful mediu de transport de mărfuri observat în Toulon în 2023 (32,40 EUR pe ML), în timp ce în Marsilia utilizează tariful de transport de mărfuri de 42,50 EUR pe ML, care reprezintă tariful maxim care poate fi perceput în cadrul sistemului OSP 2019 (considerentul 62). Cu toate acestea, o astfel de analiză pare eronată din mai multe motive. În primul rând, studiul se bazează pe date din 2023, care, prin urmare, sunt ulterioare momentului atribuirii CSP-urilor. În al doilea rând, studiul se bazează pe parametri slabi: el compară, pe de o parte, tariful comercial aplicat efectiv de Corsica Ferries în portul Toulon și, pe de altă parte, tariful maxim de reglementare aplicabil în portul Marsilia în cadrul sistemului OSP 2019. Cu toate acestea, pentru ca comparația să fie relevantă, analiza ar trebui să se bazeze, pentru ambele porturi, pe tarifele maritime maxime aplicabile în cadrul sistemului OSP 2019, având în vedere că operatorii de transport maritim ar putea atinge plafonul respectiv în scenariul ipotetic în care CSP-urile nu ar exista. În cele din urmă, astfel cum arată autoritățile franceze (considerentul 650), tariful maritim utilizat de studiul BRG 2 pentru Toulon exclude taxele și costurile de manipulare și nu este tariful plătit efectiv de utilizatori.

(916) Prin urmare, Comisia concluzionează, pe baza datelor furnizate de Franța și de toate părțile interesate, că transferul către portul Toulon al utilizatorilor transportului de mărfuri remorcate ale căror baze logistice sunt situate în principal în apropierea portului Marsilia sau pe culoarul Ronului ar genera costuri rutiere suplimentare pentru acești utilizatori. Nu s-a demonstrat că aceste costuri suplimentare ar putea fi compensate în mod clar printr-un tarif maritim mai mic la Toulon. Prin urmare, autoritățile franceze au putut concluziona că acest factor era de natură să limiteze gradul de substituibilitate între porturile Marsilia și Toulon.

(917) Comisia constată, de asemenea, că din răspunsurile porturilor Toulon și Nisa reiese că zona lor deservită este limitată la hinterlandul lor local, în timp ce portul Marsilia dispune de o bază națională de clienți, ceea ce este în concordanță cu concluziile autorităților franceze (considerentele 197, 198 și 219). La Méridionale furnizează informații suplimentare în această privință (considerentul 593), care sunt în concordanță cu concluziile autorităților franceze. Prin urmare, observațiile Corsica Ferries în această privință (considerentul 442) trebuie respinse.

(918) În cele din urmă, Comisia observă cu privire la acest aspect că este în interesul consumatorilor finali din Corsica (magazine, persoane fizice, întreprinderi etc.), care depind de serviciile de transport de mărfuri (transport de mărfuri pentru întreprinderi etc.) și care beneficiază de acestea, să se limiteze costurile determinate de insularitate, care sunt evidențiate în mod clar de diferitele studii și statistici privind costul vieții în Corsica (considerentele 20-23). De asemenea, trebuie remarcat faptul că Corsica importă mult mai multe mărfuri decât exportă, ceea ce demonstrează dependența sa de continent (considerentul 19). Prin urmare, o creștere a prețului mărfurilor importate în Corsica ar putea afecta și mai mult economia insulei și locuitorii acesteia. Prin urmare, existența unor costuri rutiere suplimentare ar putea avea un efect și mai mare asupra prețului mărfurilor pentru consumatorii finali din Corsica.

(919) *În sfârșit*, autoritățile franceze au considerat că episoadele de șocuri persistente ale creșterii prețurilor care au afectat portul Marsilia nu au condus la un transfer semnificativ al traficului din portul Marsilia către porturile Toulon și Nisa (considerentul 220). Acest aspect tinde să caracterizeze lipsa substituibilității între cele două porturi și nu este contestat de părțile interesate.

(920) Rezultă astfel din toate cele de mai sus că autoritățile franceze nu au săvârșit o eroare vădită atunci când au considerat că porturile Toulon și Marsilia sunt parțial substituibile din punctul de vedere al utilizatorilor și că, prin urmare, există o cerere specifică din partea utilizatorilor transportului de mărfuri remorcate pentru portul Marsilia.

(921) Observațiile Corsica Ferries din considerentele 433 și 434 nu afectează această concluzie. Corsica Ferries nu demonstrează în niciun moment modul în care situația unui conducător auto care transportă mărfuri remorcate este identică cu cea a unui pasager care călătorește cu propriul automobil. În plus, faptul că Corsica Ferries transportă la fel de mulți conducători auto din portul Marsilia ca și din portul Toulon nu pune în discuție substituibilitatea parțială recunoscută de Franța între cele două porturi pentru transportul de mărfuri remorcate. Franța nu contestă faptul că porturile Toulon și Marsilia asigură fiecare jumătate din traficul de mărfuri remorcate către Corsica: ea susține doar că utilizatorii transportului de mărfuri remorcate preferă porturile cele mai apropiate de bazele lor logistice și că, prin urmare, unii dintre utilizatorii ale căror baze logistice sunt apropiate de portul Marsilia nu au în vedere nicio alternativă la acest port.

(d) Privind substituibilitatea geografică a porturilor corsicane în ceea ce privește transportul maritim de mărfuri remorcate și transportul maritim de mărfuri neremorcate

(922) Comisia observă că, în ceea ce privește alegerea portului corsican de plecare/sosire pentru utilizatorii transportului de mărfuri remorcate și ai transportului de mărfuri neremorcate, autoritățile franceze nu au efectuat o analiză specifică a substituibilității geografice a porturilor corsicane din punctul de vedere al utilizatorilor.

(923) Cu toate acestea, pe baza informațiilor care au fost prezentate de autoritățile franceze în cursul investigației oficiale și care erau la dispoziția acestora la momentul acordării măsurilor, Comisia observă că, în cazul de față, această omisiune nu era de natură să afecteze examinarea de către autoritățile franceze a existenței unei nevoi de serviciu public.

(924) *În primul rând*, Comisia observă distanțele și călătoriile dintre fiecare dintre porturile corsicane, care tind, în principiu, să excludă orice substituibilitate geografică. În această privință, Comisia face trimitere la considerentele 36, 774, 785 și 856.

(925) *În al doilea rând*, Comisia observă, de asemenea, nivelul ridicat de congestionare din porturile corsicane în ansamblu, astfel cum a fost raportat de CCI Corsica (considerentul 201). CCI Corsica atrage atenția, în special, asupra situației din porturile Bastia, Ajaccio și Porto-Vecchio, unde capacitatea atinge punctul de saturație sau unde există o congestionare gravă. Aceste dezavantaje sporesc cantitatea de mărfuri rămase pe chei, afectează condițiile în care circulă vehiculele grele de marfă și cauzează întârzieri ale livrărilor în detrimentul utilizatorilor serviciului de transport maritim de mărfuri (considerentul 208). Prin urmare, Franța poate susține în mod valabil că aceste constrângeri sunt de natură să limiteze transferul de trafic către unul sau altul dintre porturi, în special către porturile Bastia, Ajaccio și Porto-Vecchio, și să impună, atât din punctul de vedere al utilizatorilor serviciului, cât și al autorităților publice, repartizarea traficului maritim de mărfuri între diferitele porturi corsicane.

(926) *În al treilea rând*, Comisia observă că distanțele mari, condițiile de trafic și caracteristicile infrastructurii rutiere din Corsica (considerentele 16-19) implică, de asemenea, costuri rutiere suplimentare pentru utilizatorii transportului maritim de mărfuri, care, la rândul lor, pot duce la creșterea costului importurilor suportate de persoanele fizice și juridice din Corsica. Comisia observă, de asemenea, că este în interesul utilizatorilor și al rezidenților insulei să limiteze circulația vehiculelor grele de marfă în Corsica, în special din cauza riscului ridicat de accidente și a costului determinat de insularitate.

(927) Pentru toate aceste motive, Comisia consideră că nu era vădit eronat să se considere că porturile corsicane nu erau substituibile între ele din punctul de vedere al utilizatorilor transportului maritim de mărfuri. Acest aspect nu este contestat de niciuna dintre părțile interesate.

7.3.2.1.3.1.2. Cererea cantitativă

(928) *În primul rând*, în ceea ce privește cuantificarea substituibilității parțiale a porturilor Toulon și Marsilia pentru transportul de mărfuri remorcate, Comisia subliniază că, în decizia sa de inițiere a procedurii, a exprimat îndoieli cu privire la sursele utilizate de autoritățile franceze pentru a aprecia că utilizatorii ale căror volume reprezentau 80 % din cererea istorică de transport de mărfuri remorcate între portul Marsilia și porturile corsicane nu considerau portul Toulon ca fiind substituibil portului Marsilia. Comisia a invitat Franța și părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la acest punct.

(929) În observațiile lor, autoritățile franceze au prezentat trei analize care tind să le confirme estimarea inițială a nivelului de substituibilitate între porturile Marsilia și Toulon din punctul de vedere al cererii (considerentele 337-346). Toate părțile interesate care au prezentat observații au răspuns și la acest punct (considerentele 444, 445, 543, 591-596).

— prima analiză a autorităților franceze s-a bazat pe date privind localizarea sediilor, a depozitelor și a bazelor logistice ale operatorilor de transport. Potrivit Franței, imediata apropiere a portului Marsilia justifică preferința operatorilor de transport pentru portul Marsilia. 80 % din totalul traficului de mărfuri remorcate între Marsilia și Corsica în perioada 2018-2021 a provenit de la operatorii de transport situați în apropiere de Marsilia. În opinia Franței, acest lucru arată că substituibilitatea între cele două porturi este limitată, la aproximativ 20 %;

— a doua analiză a constat în identificarea localizării bazelor logistice ale unui număr mare de clienți ai companiilor Corsica Linea și La Méridionale. Din această analiză reiese că 83 % din volumul mărfurilor remorcate transportate de Corsica Linea și 88 % din volumul mărfurilor remorcate transportate de La Méridionale pot fi urmărite până la o bază logistică din apropierea portului Marsilia. Prin urmare, această analiză confirmă rezultatele primei analize;

— a treia analiză a prezentat date detaliate cu privire la un număr mare de operatori de transport care utilizaseră cele două porturi în trecut pentru a transporta mărfuri remorcate pe cale maritimă, indicând, pentru fiecare operator de transport, distanța dintre baza logistică și porturile Marsilia și Toulon, precum și ponderea mărfurilor remorcate (în ML) care au fost transportate prin Marsilia și/sau Toulon în perioada 2017-2019 și în anul 2021.

(930) Comisia observă că primele două analize se concentrează exclusiv pe traficul istoric de mărfuri remorcate între Marsilia și Corsica. Ele analizează doar originea traficului de mărfuri remorcate în portul Marsilia, dar nu susțin concluzia potrivit căreia un operator de transport a cărui bază este cea mai apropiată de portul Marsilia ar utiliza doar portul Marsilia și nu portul Toulon. Ele presupun că operatorii de transport trebuie să utilizeze portul Marsilia în cazul în care sediile, depozitele sau bazele lor logistice sunt situate în apropierea Marsiliei, fără a investiga utilizarea efectivă a porturilor, în timp ce tocmai aceasta este ipoteza pe care autoritățile franceze sunt obligate să o dovedească. În consecință, Comisia consideră că aceste două analize nu demonstrează presupusul grad de „nesubstituibilitate” de 80 % între Marsilia și Toulon pentru transportul de mărfuri remorcate.

(931) Pe de altă parte, a treia analiză, care prezintă utilizarea efectivă a celor două porturi de către operatorii de transport, poate fi luată în considerare. Comisia consideră, de asemenea, că datele prezentate în această analiză sunt suficient de reprezentative, deoarece acoperă aproximativ 65 % din volumul de mărfuri remorcate între Corsica și porturile Marsilia și Toulon pentru anii 2017-2019 și 2021 (considerentul 341).

(932) Comisia observă, pe baza acestei analize, că majoritatea operatorilor de transport utilizează efectiv doar portul care este cel mai apropiat de baza lor logistică, astfel cum se menționează în considerentul 344. În special, această analiză arată că aproximativ 79 % din traficul istoric de mărfuri remorcate (în ML) provenit dintr-o bază logistică din apropierea Marsiliei s-a deplasat exclusiv prin portul Marsilia sau ar fi făcut acest lucru în absența constrângerilor în materie de capacitate. Astfel, Comisia consideră că ipoteza formulată de autoritățile franceze pentru a evalua cererea de transport de mărfuri remorcate, și anume faptul că 80 % din cererea istorică este specifică Marsiliei și nu consideră portul Toulon ca fiind substituibil, nu pare a fi vădit eronată.

(933) Prin urmare, afirmația Corsica Ferries (considerentul 444) potrivit căreia rata de substituibilitate pentru transportul de mărfuri remorcate utilizată de autoritățile franceze nu se bazează pe date obiective și verificabile trebuie respinsă. În orice caz, afirmația nu este susținută de nicio analiză cantitativă relevantă. În plus, concluziile anterioare formulate de CdC cu privire la substituibilitatea acestor porturi pentru traficul de mărfuri remorcate nu sunt obligatorii nici pentru Comisie, nici pentru autoritățile franceze, astfel cum sugerează Corsica Ferries (considerentul 445), dacă autoritățile franceze pot demonstra, pe baza unor date obiective și verificabile, că ipotezele care stau la baza evaluării CSP-urilor sunt justificate, ceea ce este cazul în speță.

(934) *În al doilea rând*, în ceea ce privește evaluarea cererii de transport de mărfuri remorcate și de transport de mărfuri neremorcate, Comisia observă, mai întâi, că utilizarea datelor istorice ca bază pentru estimarea cererii preconizate pentru transportul maritim de mărfuri între Marsilia și Corsica este o abordare valabilă (considerentele 223 și 228). Astfel, autoritățile franceze s-au bazat pe date istorice care acoperă o perioadă de 10 ani (2010-2019) pentru a estima tendințele viitoare ale cererii până în 2030.

(935) Parametrii aleși de autoritățile franceze nu sunt, așadar, afectați de o eroare vădită de apreciere.

(936) *În al treilea rând*, în ceea ce privește evaluarea cererii conducătorilor auto legate de traficul de mărfuri remorcate, Comisia observă că Franța a considerat cererea conducătorilor auto ca fiind proporțională cu volumul de mărfuri remorcate transportate. Franța a calculat cererea viitoare între 2023 și 2030 pe baza raportului conducător auto/ML transportat între 2018 și 2021 (considerentul 230).

(937) Contrar afirmațiilor Corsica Ferries (considerentele 446-454), această abordare, bazată pe date concrete, istorice și obiective, nu este afectată de o eroare vădită de apreciere.

(938) În primul rând, autoritățile franceze nu erau obligate să facă distincție între transportul de mărfuri remorcate însoțite și transportul de mărfuri remorcate neînsoțite din motivele expuse în considerentele 894 și 895.

(939) În al doilea rând, autoritățile franceze nu au utilizat raportul conducător auto/ML transportat preconizat în 2030 pentru a estima cererea între 2023 și 2030, ci s-au bazat pe raportul istoric mediu conducător auto/ML calculat între 2018 și 2021 și pe cererea viitoare de mărfuri remorcate pentru a evalua numărul de conducători auto în fiecare an între 2023 și 2030.

(940) În al treilea rând, autoritățile franceze nu au aplicat un raport eronat, ci doar un raport rotunjit la două zecimale, în timp ce Corsica Ferries a considerat raportul la trei zecimale. Cu toate acestea, nu se poate reproșa Franței că a săvârșit o eroare vădită de apreciere pentru simplul fapt că a rotunjit raportul în cauză. În orice caz, supraestimarea cererii care rezultă din aceasta (11 % pe ruta Marsilia-Ajaccio și 7 % pe ruta Marsilia-Bastia) nu este caracteristică unei erori vădite de apreciere.

(941) În sfârșit, ar trebui avut în vedere faptul că rata de creștere de 2,3 % utilizată de autoritățile franceze pentru a estima cererea de transport de mărfuri remorcate începând cu anul 2019 și pentru perioada 2023-2030 este rezultatul evoluției medii a ratei de creștere a traficului de mărfuri între 2010 și 2019 pe toate cele cinci rute între Marsilia și porturile corsicane. Deși autoritățile franceze au putut calcula rata de creștere a traficului istoric specifică fiecărei rute, trebuie remarcat faptul că această posibilitate era doar o metodologie printre altele. Corsica Ferries nu explică motivul pentru care metodologia utilizată de autoritățile franceze nu era în mod vădit adecvată pentru a calcula cererea viitoare pe fiecare dintre rutele maritime. Compania nu explică nici modul în care o metodologie alternativă ar fi putut conduce la un rezultat diferit.

(942) Corsica Ferries nu poate nici să afirme că rata de creștere de 2,3 % nu se bazează pe date obiective recente, nici să susțină în mod valabil că datele istorice din perioada 2018-2023 indică, dimpotrivă, o scădere a traficului. În primul rând, această rată de 2,3 % este rezultatul creșterii medii anuale a traficului de mărfuri între anii 2010 și 2019, și anume înainte de pandemia de COVID-19 (2020-2021) și de războiul de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei (2022). Datele utilizate de autoritățile franceze se referă, așadar, la ultima perioadă în care piața transportului maritim dintre Corsica și continent a funcționat în mod normal. În plus, acest argument contrazice o altă observație a Corsica Ferries potrivit căreia autoritățile franceze ar fi trebuit să analizeze datele privind traficul de mărfuri din 2014, înainte ca Corsica Linea să intre pe piață (considerentul 394). El contrazice, de asemenea, propriile sale răspunsuri prezentate în cadrul consultării operatorilor, care arată că Corsica Ferries se pregătea să ofere o capacitate semnificativ mai mare în perioada 2023-2030 decât cea din perioada 2016-2019, precum și mai mare decât cererea totală de transport de mărfuri înregistrată în 2019, ceea ce indica faptul că Corsica Ferries preconiza o creștere a traficului în anii următori ([268]).

([268]) Astfel cum se indică în tabelul 3, traficul de mărfuri dintre Corsica și continent s-a ridicat la 2,2 milioane ML. Astfel cum s-a arătat în tabelul 20, Corsica Ferries intenționa să aducă pe piață o capacitate de transport de aproape 3,3 milioane ML între 2023 și 2030 (în absența măsurilor), confirmând astfel că această companie părea să anticipeze o creștere a traficului.

7.3.2.1.3.2. Existența unei disfuncționalități a pieței

7.3.2.1.3.2.1. Identificarea ofertei de pe piață în absența unui contract de servicii publice

(943) În această privință, Comisia face trimitere la argumentele prezentate în considerentele 815-825, care sunt valabile și pentru identificarea ofertei disponibile pe piață în raport cu cererea utilizatorilor de servicii de transport de mărfuri remorcate și de transport de mărfuri neremorcate.

7.3.2.1.3.2.2. Analiza disfuncționalității pieței

(944) Comisia observă, în primul rând, că autoritățile franceze au concluzionat că există o disfuncționalitate totală a pieței între portul Propriano și portul Marsilia, întrucât Corsica Ferries nu va oferi niciun serviciu comercial pe această rută.

(945) Comisia observă, de asemenea, că autoritățile franceze au considerat că serviciul propus de Corsica Ferries între Marsilia și celelalte patru porturi corsicane este sporadic, întrucât Corsica Ferries va oferi doar trei călătorii dus-întors pe lună dinspre/spre L'Île-Rousse și Porto-Vecchio (spre deosebire de cele trei călătorii dus-întors săptămânale necesare) și două călătorii dus-întors săptămânale spre/dinspre Ajaccio și Bastia, în timp ce cel puțin cinci călătorii dus-întors săptămânale sunt necesare pentru a satisface cererea utilizatorilor.

(946) Comisia observă că autoritățile franceze nu au săvârșit o eroare vădită în analiza disfuncționalității pieței, în măsura în care s-a stabilit că oferta de pe piață este insuficientă pentru a satisface întreaga cerere a utilizatorilor de transport de mărfuri remorcate și de transport de mărfuri neremorcate între portul Marsilia și fiecare dintre porturile corsicane.

7.3.2.1.3.3. Concluzie privind existența unei nevoi de serviciu public pentru transportul de mărfuri remorcate și de mărfuri neremorcate între Marsilia și fiecare dintre porturile corsicane

(947) Din toate cele de mai sus reiese că Franța a identificat în mod corect existența unei nevoi de serviciu public pentru transportul de mărfuri remorcate și de mărfuri neremorcate între Marsilia și fiecare dintre porturile corsicane, întrucât cererea de transport stabilită și cuantificată de Franța nu putea fi acoperită de oferta de pe piață identificată.

7.3.2.2. Proporționalitatea intervenției statului

(948) Întrucât autoritățile franceze au justificat, fără a săvârși o eroare vădită de apreciere, necesitatea unei intervenții a statului pe baza existenței mai multor nevoi reale de serviciu public de transport maritim între Corsica și Franța continentală, trebuie să se examineze acum dacă această intervenție este proporțională în raport cu libertățile esențiale pentru buna funcționare a pieței interne.

7.3.2.2.1. Proporționalitatea instrumentului juridic de intervenție

(949) Comisia observă că, potrivit autorităților franceze, nu a existat niciun alt instrument juridic decât un contract de servicii publice care să garanteze un serviciu capabil să răspundă nevoilor de serviciu public identificate de autoritățile franceze (considerentele 249-253). În special, autoritățile franceze susțin că disfuncționalitatea pieței este deja caracterizată în cadrul sistemului OSP 2019 și că un astfel de sistem s-ar dovedi insuficient pentru a răspunde nevoii de serviciu public. Ele susțin, de asemenea, că obligațiile de serviciu public care pot fi impuse sunt limitate în cadrul sistemului OSP 2019, în special în ceea ce privește orele de plecare și de sosire, care sunt totuși o caracteristică a cererii din partea pasagerilor (considerentul 112) și a utilizatorilor transportului de mărfuri (considerentele 190 și 191).

(950) Comisia consideră că astfel de considerații nu constituie o eroare vădită de apreciere. Astfel cum subliniază în mod întemeiat autoritățile franceze, există deja un sistem OSP în vigoare pentru serviciile de transport maritim între Corsica și continent: în plus, scopul consultării operatorilor a fost acela de a stabili oferta pe care piața ar fi pregătită să o ofere în cadrul sistemului OSP 2019. Totuși, această ofertă s-a dovedit insuficientă, fiind necesar să se prevadă un sistem suplimentar care să garanteze prestarea de servicii suficiente pentru a răspunde nevoii de serviciu public ([269]).

(951) Prin urmare, autoritățile franceze nu au avut altă opțiune decât să consolideze sistemul OSP 2019, prevăzând traversări zilnice pe mare între Marsilia și porturile Ajaccio și Bastia și o traversare săptămânală către porturile L'Île-Rousse și Porto-Vecchio, precum și un serviciu săptămânal obligatoriu către Propriano. Cu toate acestea, stabilirea unor condiții mai stricte în cadrul sistemului OSP 2019, chiar dacă autoritățile franceze au identificat deja o disfuncționalitate a pieței în acest context, ar fi îngreunat și mai mult exercitarea de către operatori a libertății lor de a presta servicii de transport maritim între Corsica și continent, întrucât orice operator care dorește să presteze servicii între Marsilia și porturile corsicane ar fi trebuit să respecte cerințele sporite ale sistemului OSP 2019 pentru a exploata astfel de servicii. Comisia observă că, în aceste condiții, utilizarea unui contract de servicii publice atribuit prin intermediul unei proceduri de achiziții publice este, în schimb, mai puțin restrictivă pentru libera prestare a serviciilor, în măsura în care este de natură să limiteze constrângerile impuse operatorilor în cadrul sistemului OSP 2019 și să permită concurența pe piață.

(952) În plus, Comisia observă că nu era posibil să se prevadă nici compensații în cadrul sistemului OSP 2019, întrucât astfel de compensații nu ar fi putut fi limitate doar la rutele dintre Marsilia și Corsica, ci ar fi trebuit să fie extinse la toate rutele dintre continent și Corsica pentru a asigura caracterul nediscriminatoriu al sistemului OSP 2019 ([270]). Cu toate acestea, astfel cum subliniază autoritățile franceze (considerentul 252), o astfel de opțiune nu numai că ar fi impus o sarcină financiară semnificativă asupra bugetului autorităților publice, în condițiile în care bugetul statelor membre nu este nelimitat, ci nu ar fi oferit nici garanția că serviciile necesare pentru a răspunde nevoilor de serviciu public identificate au fost efectiv prestate ([271]). Sistemul OSP impune obligații operatorilor care aleg să presteze servicii, dar nu impune prestarea serviciilor în sine.

(953) În plus, trebuie remarcat, de asemenea, că Regulamentul privind cabotajul nu permite unui sistem OSP să stabilească obligații în ceea ce privește orele de plecare și de sosire ([272]), în timp ce o astfel de cerință decurge din cererea calitativă identificată.

(954) Rezultă că autoritățile franceze ar putea, prin urmare, să recurgă la un contract de servicii publice pentru a răspunde diferitelor nevoi de serviciu public identificate. Părțile interesate nu prezintă observații cu privire la acest aspect.

7.3.2.2.2. Proporționalitatea obligațiilor de serviciu public prevăzute pentru a răspunde nevoii de serviciu public

(955) Întrucât autoritățile publice ar putea recurge la CSP-uri, în prezent este necesar să se examineze proporționalitatea obligațiilor de serviciu public prevăzute de CSP-uri pentru a răspunde nevoii de serviciu public identificate de Franța.

(956) *În primul rând*, Comisia observă că autoritățile franceze au considerat necesar să încheie un contract de servicii publice pentru transportul maritim de pasageri în scop medical, de mărfuri remorcate și de conducători auto însoțitori (pentru utilizatorii care nu iau în considerare nicio alternativă la portul Marsilia), precum și de mărfuri neremorcate între portul Marsilia și fiecare dintre porturile corsicane. În plus, în ceea ce privește ruta Marsilia-Propriano, Franța consideră că contractul de servicii publice trebuie să acopere și transportul maritim de pasageri (considerentul 255).

([269]) A se vedea în acest sens Hotărârea din 20 februarie 2001, Analir, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, punctul 66.
([270]) *Idem*, punctul 38.
([271]) *Idem*, punctul 65.
([272]) A se vedea secțiunea 5.3.1 din comunicarea interpretativă privind Regulamentul privind cabotajul.

(957) În această privință, Comisia observă că aceste obligații rezultă strict din disfuncționalitatea pieței identificată de autoritățile franceze (secțiunile 3.4.3.2.2 și 3.4.2.2.2). Prin urmare, scopul CSP-urilor se limitează la singura nevoie de serviciu public identificată. Părțile interesate nu au prezentat observații cu privire la acest aspect.

(958) *În al doilea rând*, autoritățile franceze au definit drept obligații de serviciu public orele de sosire și de plecare care trebuie respectate pe fiecare rută acoperită de CSP-uri. Aceste obligații decurg, de asemenea, din cererea identificată de autoritățile franceze atât pentru transportul de pasageri (care preferă traversările nocturne), cât și pentru transportul de mărfuri (care necesită livrări matinale în Corsica și escale suficient de lungi în timpul zilei pentru a permite rotația tractoarelor cu semiremorcă între port și bazele logistice/punctele de livrare). Prin urmare, obligațiile privind orele de plecare și de sosire nu par a fi disproporționate. Părțile interesate nu au prezentat observații cu privire la acest aspect.

(959) *În al treilea rând*, Comisia observă că autoritățile franceze au definit o serie de obligații de serviciu public referitoare la frecvențele care trebuie asigurate în temeiul CSP-urilor (considerentele 257-261).

(960) În primul rând, Comisia observă că autoritățile franceze au impus frecvențe anuale minime care trebuie respectate. Aceste frecvențe sunt destinate să asigure servicii regulate și suficiente cu Corsica dinspre/spre portul Marsilia pe tot parcursul anului. Astfel, concesionarii sunt obligați să efectueze 365 de călătorii dus-întors pe an pe rutele Marsilia-Ajaccio și Marsilia-Bastia și 156 de călătorii dus-întors pe celelalte trei rute.

(961) Comisia observă că aceste frecvențe răspund nevoii de serviciu public identificate. Din consultarea utilizatorilor reiese că pasagerii și utilizatorii de transport de mărfuri au fost mulțumiți de frecvențele în vigoare în cadrul CSP-urilor 2021-2022, care erau identice cu cele stabilite de autoritățile franceze în CSP-urile 2023-2030 (considerentul 69). Comisia subliniază de asemenea, în general, că insularitatea Corsicăi necesită frecvențe regulate cu Franța continentală, în special pentru pasagerii în scop medical, care pot avea nevoie de astfel de servicii în orice moment, în funcție de starea lor de sănătate. Acest lucru este valabil și pentru traficul de mărfuri (remorcate și neremorcate), întrucât persoanele juridice și persoanele fizice din Corsica trebuie să fie aprovizionate frecvent din cauza capacității limitate de stocare a depozitelor insulei (considerentul 22). Rezultatele consultării utilizatorilor sunt, prin urmare, în concordanță cu caracteristicile socioeconomice din Corsica.

(962) În sfârșit, Comisia observă că frecvențele sunt mai ridicate în cazul porturilor Ajaccio și Bastia, care sunt cele mai importante porturi din Corsica în ceea ce privește traficul de pasageri și de mărfuri (secțiunile 2.3.1 și 2.3.2) și sunt, de asemenea, cele două orașe cu cele mai mari zone urbane din Corsica, în timp ce frecvențele sunt mai limitate în cazul celorlalte trei porturi, care generează un trafic mai redus.

(963) Obligația de a efectua un anumit număr de călătorii dus-întors anuale este împărțită în două obligații de serviciu public: asigurarea unui număr minim de călătorii dus-întors fixe pe săptămână și asigurarea unor călătorii dus-întors (reprogramabile) flexibile, în plus față de călătoriile dus-întors săptămânale fixe, dar în limita numărului de călătorii dus-întors stabilite pe an. Comisia înțelege că călătoriile dus-întors reprogramabile, decise de OTC, reprezintă un instrument flexibil de adaptare a ofertei la cerere. De exemplu, în cazul în care OTC constată că cererea preconizată pentru o călătorie dus-întors într-o anumită zi este foarte scăzută, aceasta poate decide să o reprogrameze pentru o zi mai aglomerată, cu condiția ca operatorul să respecte frecvențele săptămânale impuse de CSP-uri. Comisia subliniază în această privință că comitetul de monitorizare tehnică a CSP-urilor (considerentul 290), condus de OTC, se reunește săptămânal pentru a examina cererea de trafic, printre altele.

(964) Astfel, obligațiile de serviciu public referitoare la frecvențele minime care trebuie respectate au dublul scop de a asigura regularitatea serviciilor de transport (prin frecvențe săptămânale minime care trebuie asigurate în cadrul fiecărui CSP) și de a optimiza serviciile maritime către Corsica (prin călătorii dus-întors reprogramabile).

(965) Comisia remarcă faptul că frecvențele săptămânale minime care trebuie respectate corespund cererii utilizatorilor (considerentele 112, 190 și 191). Franța a impus o obligație de serviciu public pentru călătorii dus-întors zilnice în sezonul de vârf pe rutele Marsilia-Ajaccio și Marsilia-Bastia (aproape zilnic în extrasezon) și trei călătorii dus-întors pe săptămână pe celelalte trei rute. Prin urmare, aceste frecvențe sunt ajustate în funcție de sezon (extrasezon sau sezon de vârf) și de ruta în cauză (Ajaccio și Bastia au frecvențe ridicate, în timp ce celelalte trei porturi corsicane au frecvențe mai mici).

(966) Astfel, din toate aceste elemente reiese că autoritățile franceze nu au săvârșit o eroare vădită de apreciere atunci când au stabilit frecvențele minime necesare în cadrul fiecărui CSP. Părțile interesate nu au prezentat observații cu privire la acest aspect.

(967) În plus, Comisia arată că CSP-urile de pe rutele Marsilia – Ajaccio, Marsilia – Bastia și Marsilia – L'Île-Rousse prevăd călătorii dus-întors suplimentare, pe lângă numărul de călătorii dus-întors anuale care trebuie respectate. Scopul acestor călătorii dus-întors este de a face față vârfurilor de cerere excepționale din cursul anului și de a evita, pe cât posibil, ca navele să rămână la chei. Comisia observă că aceste călătorii dus-întors suplimentare, care se referă doar la transportul de mărfuri, răspund cererii utilizatorilor transportului de mărfuri, care se plâng în special de lipsa de spațiu pentru încărcarea mărfurilor la bordul navelor în portul Marsilia (considerentele 190 și 191), fapt confirmat de datele istorice privind traficul. Comisia observă, de asemenea, că autoritatea portuară din Corsica a raportat problema tot mai mare a rămânerii remorcilor pe chei în porturile corsicane și a solicitat autorităților publice să asigure călătorii dus-întors suplimentare pentru a repartiza traficul (considerentul 201). Comisia observă în continuare că numărul de călătorii dus-întors suplimentare pe an este relativ limitat și că aceste călătorii dus-întors sunt opționale și activate exclusiv la discreția OTC, sub rezerva îndeplinirii unor condiții predefinite (considerentul 287) și verificate de comitetul de monitorizare tehnică pentru CSP-uri (considerentul 290). Aceste călătorii dus-întors suplimentare sunt planificate pentru cele trei rute menționate mai sus, deoarece este cel mai probabil ca acestea să se confrunte cu astfel de perioade de vârf de trafic.

(968) În ceea ce privește acești factori, Comisia consideră că introducerea unor călătorii dus-întors suplimentare, planificate și reglementate în condițiile definite în prealabil de CSP-uri pentru rutele Marsilia – Ajaccio, Marsilia – Bastia și Marsilia – L'Île-Rousse, răspunde cererii utilizatorilor și a furnizorilor de servicii de transport maritim. Rezultă că Franța nu a săvârșit o eroare vădită de apreciere atunci când a instituit astfel de obligații de serviciu public.

(969) Observațiile Corsica Ferries cu privire la acest aspect nu afectează această concluzie. De fapt, contrar celor susținute de aceasta (considerentul 470), Regulamentul privind cabotajul nu interzice Franței să introducă călătorii dus-întors reprogramabile și suplimentare în condițiile prevăzute în CSP-uri. Mai întâi, călătoriile dus-întors reprogramabile fac parte din obligațiile privind frecvența anuală impuse operatorilor, care sunt tocmai rezultatul cererii utilizatorilor care nu a fost satisfăcută de oferta de pe piață. În mod similar, călătoriile dus-întors suplimentare răspund cererii utilizatorilor și a furnizorilor de servicii și sunt instituite pentru a răspunde perioadelor de vârf de trafic excepționale înregistrate în mod corespunzător. În plus, se introduc călătorii dus-întors reprogramabile și suplimentare, sub rezerva unor condiții predefinite. Aceste călătorii dus-întors sunt activate în special atunci când există o nevoie de serviciu public excepțională (călătorii dus-întors suplimentare) sau o nevoie de serviciu public insuficientă (călătorii dus-întors reprogramabile). Prin urmare, acestea sunt considerate un instrument de adaptare la nevoile de serviciu public în schimbare în cursul CSP-urilor, care durează opt ani. Prin urmare, nu se poate afirma că aceste călătorii dus-întors sunt efectuate „fără condiții sau justificări". În plus, faptul că CSP-urile nu stabilesc zilele în care trebuie să se efectueze călătorii dus-întors reprogramabile și suplimentare este lipsit de relevanță, întrucât aceste călătorii dus-întors sunt, prin definiție, flexibile și activate în funcție de nevoia de serviciu public identificată.

(970) În plus, argumentul Corsica Ferries potrivit căruia aceste călătorii dus-întors par inutile, dat fiind că frecvențele săptămânale minime impuse sunt deja suficiente pentru a răspunde nevoii de serviciu public, este de asemenea lipsit de relevanță (considerentul 471). De fapt, un astfel de argument ignoră în mod special cererea utilizatorilor, datele istorice privind traficul și scopul acestor călătorii dus-întors. În mod similar, argumentul potrivit căruia călătoriile dus-întors reprogramabile și suplimentare sunt deja planificate în prealabil de către concesionari nu poate fi acceptat. În primul rând, călătoriile dus-întors reprogramabile sunt, prin definiție, călătorii dus-întors planificate în prealabil de concesionar (care trebuie să respecte numărul de călătorii dus-întors anuale impuse de CSP-uri), dar care pot fi reprogramate de OTC în funcție de necesitatea de a optimiza traficul. În al doilea rând, astfel cum reiese din observațiile Franței, ale Corsica Linea și ale La Méridionale, călătoriile dus-întors suplimentare au fost planificate cu titlu indicativ de către concesionari, OTC rămânând, în orice caz, singura instituție competentă să decidă cu privire la efectuarea lor.

(971) În sfârșit, observațiile Corsica Ferries cu privire la nerespectarea de către concesionari a obligațiilor de serviciu public stabilite de Franța (considerentul 472) nu sunt de natură să pună sub semnul întrebării caracterul proporțional al acestor obligații în raport cu nevoia de serviciu public identificată.

(972) Din cele de mai sus rezultă că autoritățile franceze nu au săvârșit o eroare vădită de apreciere în definirea obligațiilor privind frecvența anuală și săptămânală, precum și a călătoriilor dus-întors suplimentare și reprogramabile.

(973) *În sfârșit*, Comisia observă că autoritățile franceze au considerat că este necesar și proporțional cu nevoia de serviciu public să definească obligații privind capacitatea minimă de transport pentru navele alocate operațiunilor CSP (considerentele 262-263). Aceste obligații se referă atât la transportul de mărfuri, cât și la transportul de pasageri.

(974) În ceea ce privește transportul de mărfuri, autoritățile franceze au stabilit, în fiecare dintre CSP-uri, o capacitate minimă de transport, pe care au calculat-o pe baza numărului mediu de ML preconizat pentru luna iulie 2030. Acest număr corespunde lunii cu cele mai mari volume de trafic de mărfuri anticipat în cursul punerii în aplicare a CSP-urilor (considerentul 266). În această privință, ar trebui avut în vedere faptul că, astfel cum se arată în considerentul 331, Comisia a exprimat, în decizia de inițiere a procedurii, îndoieli cu privire la proporționalitatea acestei capacități minime de transport de mărfuri în raport cu nevoile de serviciu public identificate.

(975) Aceste îndoieli sunt exprimate și de Corsica Ferries. Potrivit celor susținute în observațiile sale, capacitatea minimă de transport de mărfuri ar fi trebuit să fie calculată mai degrabă pe baza cererii medii estimate între 2023 și 2030 pentru a răspunde nevoii de serviciu public identificate (considerentul 469), decât pe baza cererii preconizate pentru iulie 2030 ([273]). Cu toate acestea, Franța, la fel ca și Corsica Linea și La Méridionale, consideră că aceste îndoieli sunt nefondate (secțiunile 5.2.1.2 și 5.3.1.1.3.1, considerentele 347-357, 546-547 și 606-611).

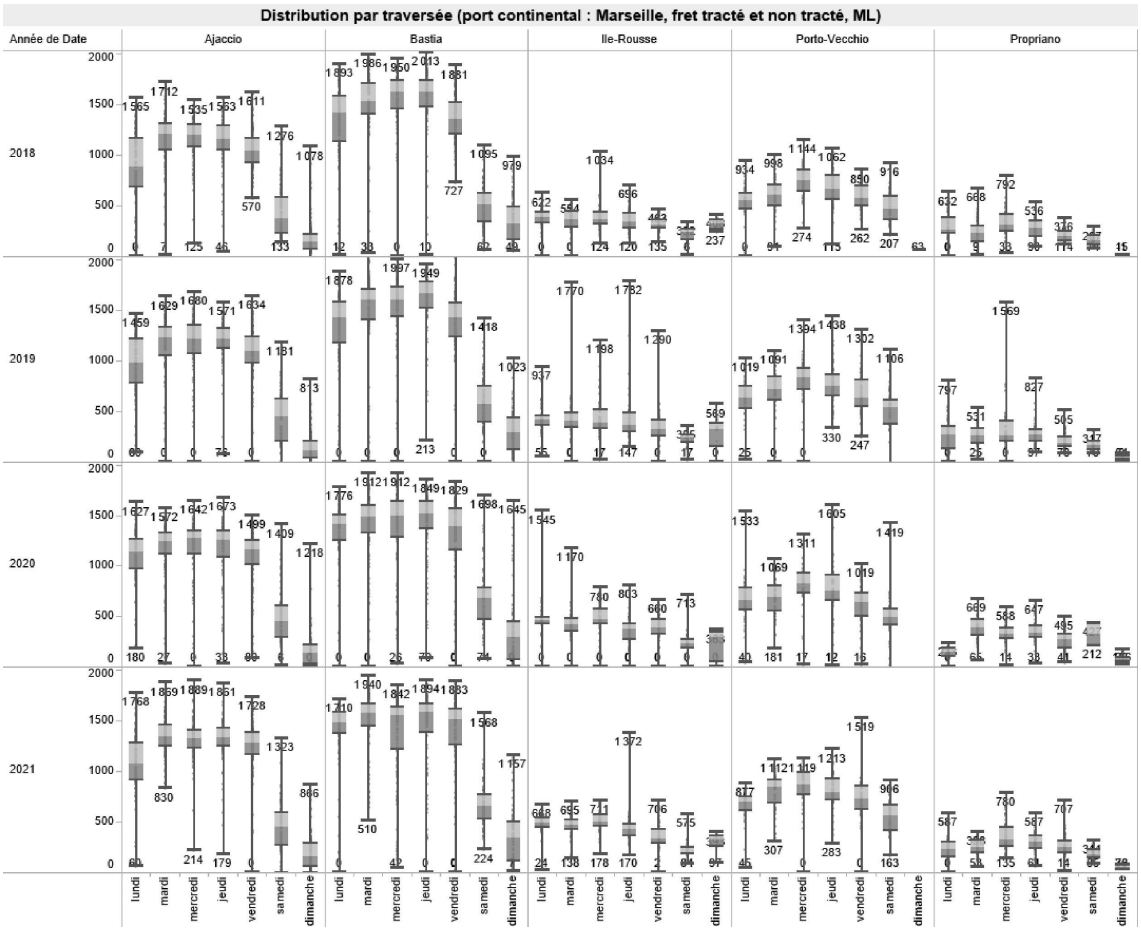
(976) Comisia observă, mai întâi, că datele furnizate de autoritățile franceze arată că cererea de trafic de mărfuri pe traversare variază considerabil de la o lună la alta și de la o zi la alta pe toate rutele dintre Marsilia și Corsica (Figura 3 și Figura 4). De exemplu, pe ruta Marsilia-Ajaccio, pe parcursul unei luni date, cererea de trafic pe traversare poate varia de la 20 ML la 1 680 ML (cifre pentru martie 2019). În mod similar, într-o anumită săptămână, cererea de trafic pe traversare poate varia de la 0 ML la 1 680 ML (cifre pentru zilele de miercuri în 2019) ([274]).

([273]) Pentru a recapitula, cererea medie pe traversare, anticipată pentru perioada 2023-2030, se calculează prin împărțirea nevoii anuale de serviciu public (tabelul 21) la călătoriile dus-întors anuale prevăzute în CSP-uri (tabelul 23).

([274]) Astfel cum au explicat autoritățile franceze, această variație a cererii de trafic de mărfuri reflectă cererea reală a operatorilor de transport, ceea ce înseamnă că transportul maritim are loc de obicei la data solicitată de operatorii de transport, operatorii maritimi având o marjă redusă de manevră pentru a modifica data serviciului de transport solicitat de utilizatori. În ceea ce privește transportul de mărfuri, o mare parte din mărfurile destinate insulei Corsica este destinată aprovizionării supermarketurilor din Corsica, în special cu produse proaspete. Aceste mărfuri sunt perisabile și, prin urmare, trebuie livrate la o anumită oră. Prin urmare, rezervările pentru un spațiu la bord se efectuează într-un termen foarte scurt, cel mai adesea în ziua plecării și cel mai devreme cu câteva zile în avans. Pentru anumite mărfuri (materiale neperisabile, utilaje industriale supradimensionate, bunuri mutate), rezervarea poate fi efectuată cu mai mult de o săptămână în avans, dar această situație este mult mai rară, potrivit autorităților franceze.

Figura 3

Traficul de mărfuri neremorcate și remorcate pe rutele Corsica-Marsilia. Distribuția traficului pe zile ale săptămânii (ML)



Sursă: Observațiile autorităților franceze prezentate la 27 iulie 2023.

Legendă:

— *Distribution par traversée (port continental: Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* – Distribuția pe traversare (port continental: Marsilia, mărfuri remorcate și neremorcate, ML)

— *Année de Date* – Anul de referință

— *Lundi* – Luni

— *Mardi* – Marți

— *Mercredi* – Miercuri

— *Jeudi* – Joi

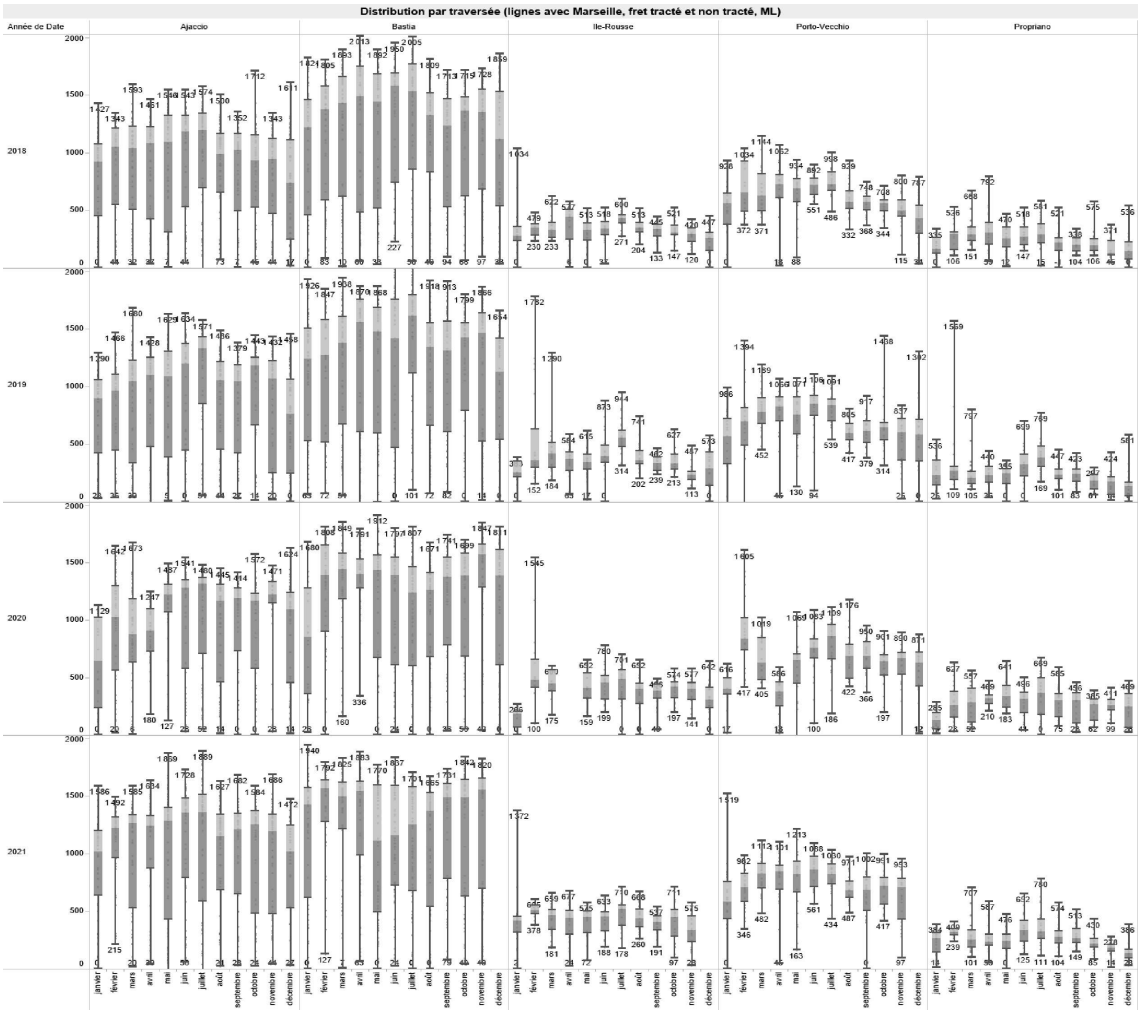
— *Vendredi* – Vineri

— *Samedi* – Sâmbătă

— *Dimanche* – Duminică

Figura 4

Traficul de mărfuri neremorcate și remorcate (combinație a celor două segmente, inclusiv cota substituibilă) pe rutele Corsica-Marsilia. Distribuția traficului pe luni (ML)



Sursă: Observațiile autorităților franceze prezentate la 27 iulie 2023.

Legendă:

— *Distribution par traversée (lignes avec Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* – Distribuția pe traversare (rute cu Marsilia, mărfuri remorcate și neremorcate, ML)

— *Année de Date* – Anul de referință

— *Janvier* – Ianuarie

— *Février* – Februarie

— *Mars* – Martie

— *Avril* – Aprilie

— *Mai* – Mai

— *Juin* – Iunie

— *Juillet* – Iulie

— *Août* – August

— *Septembre* – Septembrie

— *Octobre* – Octombrie

— *Novembre* – Noiembrie

— *Décembre* – Decembrie

(977) Având în vedere această răspândire largă a cererii de trafic de mărfuri, autoritățile franceze consideră că capacitatea minimă de transport de mărfuri pe traversare prevăzută în CSP-uri nu este disproporționată. În special, astfel cum se indică în tabelul 31, în cazul în care capacitatea minimă de transport de mărfuri pe traversare ar fi fost calculată pe baza cererii medii pe traversare, rezultată din datele istorice, astfel cum a sugerat Corsica Ferries, cererea estimată pentru traficul de mărfuri nu ar fi fost satisfăcută pentru un număr semnificativ de traversări (inclusiv călătorii dus-întors reprogramabile). Potrivit datelor furnizate de autoritățile franceze, cererea excedentară în raport cu capacitatea minimă preconizată ar afecta una din două traversări pe rutele dintre Marsilia și Ajaccio, Bastia și Porto-Vecchio, unde cererea ar depăși capacitatea minimă (una din patru traversări pe rutele Marsilia – Propriano și Marsilia – L'Île-Rousse), ceea ce este semnificativ.

(978) Comisia observă, de asemenea, că o astfel de metodologie ar însemna că o parte semnificativă a nevoii de serviciu public identificate în ceea ce privește transportul de mărfuri nu ar putea fi satisfăcută. Pe baza datelor furnizate de autoritățile franceze, este probabil ca între 17 % și 25 % din nevoia anuală de transport de mărfuri să nu poată fi satisfăcută. Acest lucru ar agrava constrângerile în materie de capacitate deja observate pe rutele dintre Marsilia și porturile corsicane, astfel cum au subliniat utilizatorii și furnizorii de servicii (considerentul 350).

(979) În plus, este necesar să se observe că capacitatea minimă de transport de mărfuri prevăzută în CSP-uri nu este nici măcar suficientă pentru a acoperi, în orice situație, cererea de transport de mărfuri anticipată de autoritățile franceze. În special, pe rutele Marsilia-Ajaccio și Marsilia-Bastia, autoritățile franceze au considerat că, pe baza datelor istorice privind traficul (2019), este probabil ca cererea să depășească capacitatea minimă de transport de mărfuri stabilită de CSP-uri pentru mai multe traversări. Acest risc este, de asemenea, unul dintre factorii care justifică necesitatea de a prevedea călătorii dus-întors suplimentare în CSP-uri.

(980) În sfârșit, în termeni generali, Comisia observă că este legitim ca un stat membru să se asigure că obligațiile de serviciu public sunt stabilite astfel încât serviciul public să poată satisface cererea prognozată, chiar și zilnic, astfel cum subliniază în mod întemeiat La Méridionale (considerentul 609). Articolul 14 din TFUE prevede că Uniunea Europeană și statele membre trebuie să se asigure că serviciile de interes economic general funcționează pe baza principiilor și în condiții care să le permită îndeplinirea misiunilor lor. Cu toate acestea, soluția propusă de Corsica Ferries ar prezenta un risc semnificativ de a nu permite SIEG impuse în temeiul CSP-urilor să își îndeplinească misiunile în ceea ce privește nevoile de serviciu public identificate. Comisia face trimitere, de asemenea, la observația relevantă formulată de La Méridionale cu privire la posibilele constrângeri operaționale asupra operatorilor de care statele membre trebuie să țină seama atunci când definesc obligațiile de serviciu public (considerentul 609).

(981) Din aceste motive, Comisia observă că obligațiile privind capacitatea minimă de transport de mărfuri prevăzute în CSP-uri nu sunt vădit disproporționate în raport cu nevoile de serviciu public identificate.

(982) Contrar afirmației Corsica Ferries (considerentul 475), nu a fost adecvat să se includă călătorii dus-întors suplimentare atunci când s-a calculat capacitatea minimă de transport de mărfuri pe traversare. Într-adevăr, obiectivul obligațiilor de serviciu public referitoare la capacitatea minimă de transport de mărfuri este de a furniza un serviciu de transport suficient în ceea ce privește capacitatea în limitele frecvențelor anuale impuse de CSP-uri (și anume traficul de bază) și în contextul cererii preconizate, excluzând vârfurile de cerere excepționale. Unicul scop al călătoriilor dus-întors suplimentare, care sunt opționale și, prin urmare, pot să nu fie niciodată efectuate, este de a face față vârfurilor de cerere excepționale. Prin urmare, aceste călătorii dus-întors suplimentare sunt activate numai în circumstanțe excepționale și în cadrul unui proces bine definit, care necesită stabilirea în prealabil a unor nevoi suplimentare. Prin urmare, autoritățile franceze aveau dreptul de a stabili capacitatea minimă de transport de mărfuri, astfel încât să se asigure că operatorul va fi în măsură să satisfacă nevoile de trafic de bază, fără a aduce atingere instrumentului flexibil al călătoriilor dus-întors suplimentare, care le-a permis să răspundă în mod excepțional vârfurilor neprevăzute.

(983) În ceea ce privește transportul de pasageri, autoritățile franceze au stabilit în CSP-uri o capacitate minimă de transport pentru fiecare dintre categoriile de pasageri identificate ca având nevoie de un serviciu public de transport maritim (rezidenți și nerezidenți pe ruta Marsilia – Propriano, pasageri în scop medical și conducători auto care transportă mărfuri remorcate pe toate rutele).

(984) În primul rând, în ceea ce privește capacitatea minimă de transport pentru pasagerii rezidenți și cei nerezidenți pe traversare, inclusă în CSP pentru ruta Marsilia-Propriano, Comisia observă că aceste capacități au fost calculate pe baza cererii totale de pasageri preconizate în 2030 (cea mai mare cerere în cursul punerii în aplicare a CSP), care este ușor mai ridicată decât în 2019 (+1 %). Această constatare nu este afectată de o eroare vădită de apreciere.

(985) În plus, în ceea ce privește capacitatea minimă de transport de pasageri în scop medical pe traversare, autoritățile franceze au considerat că cererea de pasageri în scop medical ar fi constantă între 2023 și 2030, pe baza nivelului estimat al traficului în 2019 (considerentul 161). Această constatare nu este afectată de o eroare vădită de apreciere în măsura în care obligațiile privind capacitatea de transport sunt stabilite pe o bază constantă care corespunde unei estimări conservatoare a tendințelor traficului.

(986) În sfârșit, în ceea ce privește capacitatea minimă de transport a conducătorilor auto pe traversare, trebuie amintit că autoritățile franceze au considerat că, pentru fiecare rută maritimă, raportul dintre conducătorii auto și ML de mărfuri remorcate corespundea valorii medii observate în perioada 2018-2021 (considerentul 230). Astfel, cererea preconizată din partea conducătorilor auto în 2030 este direct legată de volumul estimat de mărfuri remorcate în 2030.

(987) Comisia consideră că raportul istoric dintre numărul de conducători auto și ML de mărfuri remorcate este o abordare valabilă pentru estimarea numărului de conducători auto legați de serviciul public de transport de mărfuri. Întrucât capacitatea minimă de transport de mărfuri prevăzută în CSP-uri nu este, potrivit Comisiei, disproporționată în raport cu nevoia de serviciu public identificată (considerentul 981), același argument trebuie să se aplice capacității referitoare la numărul de conducători auto.

(988) Observațiile Corsica Ferries referitoare la obligația disproporționată a concesionarilor de a putea găzdui în mod sistematic mai mult de 12 pasageri pe traversare, cu excepția utilizării navelor Ro-Ro (considerentele 476-479), trebuie respinse. Astfel cum se menționează în considerentele 829, 874 și 947, Comisia consideră că autoritățile franceze nu au săvârșit o eroare vădită atunci când au caracterizat existența unor nevoi de serviciu public în ceea ce privește transportul de pasageri. În plus, astfel cum se menționează în considerentele 984-986, Comisia consideră că obligațiile de serviciu public referitoare la capacitatea minimă de transport de pasageri sunt proporționale cu nevoia de serviciu public care trebuie îndeplinită. Prin urmare, capacitatea minimă de transport nu a fost stabilită în funcție de tipul de navă care urmează să fie utilizată, ci numai în funcție de nevoia de serviciu public care trebuie îndeplinită. În plus, CSP-urile nu conțin nicio cerință cu privire la tipul de nave care urmează să fie utilizate. Trebuie remarcat, de exemplu, că CSP-urile pentru rutele L'Île-Rousse și Porto-Vecchio nu impun nici măcar o capacitate minimă de transport mai mare de 12 pasageri. În aceste condiții, nu se poate susține, așadar, că CSP-urile impun utilizarea disproporționată a navelor Ro-Pax în detrimentul navelor Ro-Ro.

7.3.2.2.3. Concluzie privind proporționalitatea intervenției statului și obligațiile de serviciu public prevăzute în CSP-uri

(989) Din toate cele de mai sus rezultă că utilizarea CSP-urilor, precum și obligațiile de serviciu public cuprinse în acestea nu este vădit disproporționată în raport cu nevoia de serviciu public și, prin urmare, a constituit abordarea cel mai puțin restrictivă pentru libertățile esențiale pentru buna funcționare a pieței interne.

7.3.3. *Existența unui act de atribuire care să precizeze obligațiile de serviciu public și metodele de calculare a compensației*

(990) În conformitate cu punctele 15 și 16 din cadrul SIEG, răspunderea pentru gestionarea SIEG trebuie încredințată întreprinderii implicate prin unul sau prin mai multe acte, a căror formă poate fi stabilită de fiecare stat membru. Actul sau actele trebuie să precizeze, în special:

— natura și durata obligațiilor de serviciu public;

— întreprinderea și, dacă este cazul, teritoriul în cauză;

— natura oricăror drepturi exclusive sau speciale acordate întreprinderii de către autoritatea care acordă compensația;

— descrierea mecanismului de compensare, precum și parametrii de calcul, control și revizuire a compensației și

— modalitățile de evitare și recuperare a oricărei supracompensații.

(991) În cazul de față, Comisia observă că:

— conținutul obligațiilor de serviciu public este prevăzut la articolele 17, 18 și 23 din CSP-uri și în anexa 1 la acestea. Durata lor de opt ani este specificată la articolul 3 din CSP-uri;

— întreprinderea desemnată drept concesionar este menționată la pagina 2 din CSP-uri, unde este enumerată ca parte contractantă. Domeniul de aplicare geografic al CSP-urilor este specificat la articolul 1;

— CSP-urile nu prevăd drepturi speciale sau exclusive;

— descrierea mecanismului de compensare, precum și parametrii de calcul, control și revizuire a compensației sunt prevăzuți la articolele 30-39 din CSP-uri și în anexa 9 la acestea;

— procedurile de recuperare a oricărei supracompensații și mijloacele de evitare a unei astfel de supracompensații sunt prevăzute la articolul 40 din CSP-uri.

(992) Prin urmare, Comisia este de părere că CSP-urile respectă punctele 15-16 din cadrul SIEG. Părțile interesate nu au prezentat observații cu privire la acest aspect.

7.3.4. *Perioada de valabilitate a actului de atribuire*

(993) Astfel cum se precizează la punctul 17 din cadrul SIEG, perioada de valabilitate a actului de atribuire ar trebui să fie justificată prin trimitere la criterii obiective, cum ar fi necesitatea amortizării activelor fixe netransferabile. În principiu, perioada de valabilitate a actului de atribuire a SIEG nu ar trebui să depășească perioada necesară pentru amortizarea celor mai importante active necesare pentru prestarea SIEG.

(994) În primul rând, Comisia observă că, în conformitate cu comunicarea interpretativă privind Regulamentul privind cabotajul, regulamentul nu stabilește o durată maximă pentru contractele de servicii publice. Comunicarea precizează că contractele de servicii publice cu o durată mai mare de cinci ani (în cazurile în care contractul este o concesiune în sensul Directivei privind concesiunile) sau de șase ani pot îndeplini cerința proporționalității, cu condiția (i) să fie justificate de criterii obiective, precum necesitatea de recuperare a investițiilor efectuate în exploatarea serviciului de cabotaj maritim în condiții normale de exploatare (de exemplu, investițiile în nave sau în infrastructură) și (ii) să nu conducă la închiderea pieței ([275]).

([275]) Comisia subliniază că, astfel cum se menționează în Comunicarea privind orientările comunitare privind ajutoarele de stat pentru transportul maritim, în domeniul cabotajului maritim, durata contractelor de servicii publice ar trebui să fie limitată la o perioadă rezonabilă care să nu fie prea mare, de obicei de ordinul a șase ani [Comunicarea C(2004) 43 a Comisiei – Orientări comunitare privind ajutoarele de stat pentru transportul maritim (JO C 13, 17.1.2004, p. 3), punctul 9]. Cu toate acestea, comunicarea interpretativă, care privește aplicarea principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime, prevede că: „experiența […] din 2003 a arătat că, în unele cazuri, limita de șase ani face ca armatorii să evite să liciteze, întrucât consideră această durată prea scurtă pentru a-și recupera investițiile din exploatarea serviciului. De asemenea, autoritățile publice mai susțin că contractele de scurtă durată ar putea descuraja armatorii să facă investiții substanțiale, împiedicând astfel inovarea și posibilele îmbunătățiri ale calității serviciului. […] Din acest motiv, Comisia consideră că contractele de servicii publice cu durata mai mare de cinci ani (în cazul în care contractul este o concesiune în sensul Directivei privind concesiunile) sau de șase ani poate respecta principiul proporționalității cu condiția (1) să fie justificate de criterii obiective, precum necesitatea de recuperare a investițiilor efectuate în exploatarea serviciului de cabotaj maritim în condiții normale de exploatare (de exemplu, investițiile în nave sau în infrastructură) (2) și să nu conducă la închiderea pieței. Fără a aduce atingere unei analize de la caz la caz, în conformitate cu experiența Comisiei și cu informațiile furnizate de către autoritățile publice, contractele cu o durată maximă de 12 ani ar putea fi justificate, pentru a permite amortizarea unei părți semnificative a costurilor aferente unui feribot nou de mărime medie, permițând în același timp buna funcționare a pieței”.

(995) În plus, articolul 18 alineatul (2) din Directiva privind atribuirea contractelor de concesiune prevede că „[i]nvestițiile luate în considerare în vederea calculării [duratei concesiunii] includ atât investițiile inițiale, cât și investițiile pe întreaga durată a concesiunii”.

(996) Durata de șapte ani (și un an opțional) este justificată de autoritățile franceze prin obiectivul de a permite concesionarului să recupereze costurile de achiziționare sau de închiriere a navelor și costul de asigurare a conformității acestora cu reglementările aplicabile, în special în ceea ce privește siguranța și tranziția verde. Această perioadă este necesară pentru a stimula investițiile concesionarilor pe durata concesiunii.

(997) Deși Comisia remarcă faptul că CSP-urile nu impun în mod direct investiții, aceasta subliniază totuși că concesionarii trebuie să fie în măsură să mobilizeze nave (achiziționate sau navlosite), ceea ce reprezintă o povară de capital semnificativă. Comisia remarcă, de asemenea, investițiile semnificative în conformitate cu cele mai recente standarde de mediu puse în aplicare prin Directiva (UE) 2023/959 ([276]) și prin Regulamentul (UE) 2023/1805 ([277]). Astfel cum se indică în considerentul 571, Corsica Linea estimează costul alinierii navelor sale la standardele de mediu la 12 milioane EUR.

(998) În ceea ce privește absența închiderii pieței, Comisia observă că CdC a decis să utilizeze o procedură de atribuire deschisă și contracte de servicii publice „pentru fiecare rută în parte”. În loc să atribuie un singur contract pe o perioadă de șapte ani (și un an opțional), CdC a decis să atribuie cinci contracte separate pe aceeași durată pentru servicii similare, ceea ce promovează o diversitate de actori care ar putea oferi servicii de transport maritim între Franța continentală și Corsica. În plus, scopul acestei durate a fost de a face oferta mai atractivă pentru potențialii candidați și, astfel, de a stimula concurența. În absența unei astfel de durate, Comisia constată că ar fi fost dificil pentru potențialii candidați să desfășoare o activitate economică prin care să își recupereze investițiile necesare. Comisia observă, de asemenea, că reclamantul continuă să presteze servicii maritime către Corsica din Nisa și Toulon. În cele din urmă, Comisia observă că există durate mai mari de șase ani în cadrul altor contracte de servicii publice maritime în Europa (de exemplu, șase ani plus patru ani în Croația ([278]) și 12 ani în Italia ([279])). Pe baza acestor informații, Comisia consideră că, în cazul de față, durata contractelor nu este de natură să închidă piața.

(999) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că termenul de șapte ani al CSP-urilor, care poate fi reînnoit pe un an, îndeplinește cerințele de proporționalitate, în special având în vedere investițiile necesare în temeiul CSP-urilor și având în vedere că o astfel de durată nu era de natură să închidă piața.

7.3.5. *Respectarea Directivei 2006/111/CE*

(1000) În conformitate cu punctul 18 din cadrul SIEG, ajutorul poate fi considerat compatibil cu piața internă în temeiul articolului 106 alineatul (2) din TFUE doar în cazul în care autoritatea respectă, după caz, dispozițiile Directivei 2006/111/CE a Comisiei („**Directiva privind transparența**”) ([280]). Se consideră că ajutorul care nu respectă dispozițiile directivei menționate anterior afectează dezvoltarea schimburilor comerciale într-o măsură care ar contraveni intereselor Uniunii, în sensul articolului 106 alineatul (2) din TFUE.

(1001) În conformitate cu articolul 2 litera (d) din Directiva privind transparența, o întreprindere căreia i se solicită ținerea de înregistrări contabile separate înseamnă, printre altele, orice întreprindere căreia îi este încredințat un SIEG în temeiul articolului 106 alineatul (2) din TFUE și care primește o compensație pentru obligația de serviciu public de orice tip în legătură cu acest serviciu și care desfășoară și alte activități.

([276]) Directiva (UE) 2023/959, *ibidem*.
([277]) Regulamentul (UE) 2023/1805, *ibidem*.
([278]) Decizia Comisiei din 12 iulie 2018 privind cazurile SA.48119 (2017/N) și SA.49523 (2017/N) – Croația – SIEG – transport public maritim de coastă regulat pe rutele de feribot nr. 431, 432, 632 și 635, C(2018) 4375 final (JO C 339, 21.9.2018, p. 1).
([279]) Decizia (UE) 2022/448.
([280]) Directiva 2006/111/CE a Comisiei din 16 noiembrie 2006 privind transparența relațiilor financiare dintre statele membre și întreprinderile publice, precum și transparența relațiilor financiare din cadrul anumitor întreprinderi (JO L 318, 17.11.2006, p. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

(1002) În cazul de față, Comisia observă că Corsica Linea și La Méridionale trebuie considerate întreprinderi cărora li se solicită ținerea de înregistrări contabile separate în sensul Directivei privind transparența.

(1003) Dispozițiile Directivei privind transparența aplicabile întreprinderilor cărora li se solicită ținerea de înregistrări contabile separate sunt următoarele.

(1004) În conformitate cu articolul 1 alineatul (2) din Directiva privind transparența, statele membre trebuie să asigure că structura financiară și organizațională a oricărei întreprinderi căreia i se solicită să țină înregistrări contabile separate este reflectată corect în înregistrări contabile separate, astfel încât să rezulte clar:

— costurile și veniturile asociate diferitelor activități;

— detalii complete privind metodele prin care costurile și veniturile sunt atribuite sau alocate diferitelor activități.

(1005) În plus, potrivit articolului 4 alineatul (1) din Directiva privind transparența, „[…] statele membre vor lua toate măsurile necesare pentru a asigura că pentru fiecare întreprindere căreia i se solicită înregistrări contabile separate:

— înregistrări contabile interne corespunzătoare diferitelor activități sunt separate;

— toate costurile și veniturile sunt atribuite sau alocate corect pe baza principiilor de contabilitate aplicate în mod susținut și prin justificarea în mod obiectiv a costurilor;

— principiile de contabilitate a costurilor în conformitate cu care sunt ținute înregistrările contabile sunt clar definite”.

(1006) În speță, Comisia arată că din articolul 30 din CSP-uri reiese că înregistrările contabile interne ale contractanților referitoare la activitățile SIEG și la cele care nu sunt legate de SIEG sunt separate și că aceste înregistrări contabile prezintă veniturile și costurile asociate acestor activități diferite (considerentul 293).

(1007) În plus, astfel cum se va descrie în secțiunea 7.3.8, Comisia observă, în acest stadiu, că autoritățile franceze au atribuit și au alocat în mod corect costurile și veniturile legate de prestarea SIEG și de activitățile comerciale pe baza principiilor clar definite de contabilitate aplicate în mod susținut și prin justificarea în mod obiectiv a costurilor. Detaliile privind metodele prin care costurile și veniturile sunt atribuite sau alocate diferitelor activități sunt furnizate și în CSP-uri.

(1008) Prin urmare, CSP-urile respectă Directiva privind transparența. Părțile interesate nu au prezentat observații cu privire la acest aspect.

7.3.6. *Respectarea normelor UE privind achizițiile publice*

(1009) Potrivit punctului 19 din cadrul SIEG, ajutorul poate fi considerat compatibil cu piața internă pe baza articolului 106 alineatul (2) din TFUE doar în cazul în care autoritatea responsabilă, atunci când a atribuit prestarea serviciului întreprinderii respective, a respectat sau s-a angajat să respecte normele UE aplicabile în domeniul achizițiilor publice. Aceasta include orice cerință privind transparența, tratamentul egal și nediscriminarea, care rezultă direct din tratat și, dacă este cazul, din dreptul secundar al Uniunii. Se consideră că ajutorul care nu respectă aceste norme și cerințe afectează dezvoltarea schimburilor comerciale într-o măsură care ar contraveni intereselor Uniunii, în sensul articolului 106 alineatul (2) din TFUE.

(1010) Această cerință este reiterată în comunicarea interpretativă privind Regulamentul privind cabotajul ([281]). În plus, comunicarea impune, de asemenea, condiții privind alegerea procedurii de atribuire a contractelor ([282]). În comunicare se afirmă că inițierea unei proceduri deschise este, în principiu, cel mai simplu mod de a asigura nediscriminarea. O procedură de atribuire care implică negocierea cu potențialii ofertanți poate respecta principiul nediscriminării, cu condiția ca negocierile dintre autoritatea contractantă și companiile care au depus oferte în cadrul licitației să fie imparțiale, echitabile și transparente. Astfel cum se menționează în comunicarea interpretativă privind Regulamentul privind cabotajul, Comisia este de părere că atribuirea directă a unui contract nu respectă principiile nediscriminării și transparenței prevăzute la articolul 4 din Regulamentul privind cabotajul. De asemenea, orice procedură de atribuire a contractelor, care este concepută în așa fel încât să restrângă în mod nejustificat numărul de potențiali ofertanți, nu respectă principiile nediscriminării și transparenței.

(1011) Comunicarea interpretativă privind Regulamentul privind cabotajul prevede, de asemenea, că, în vederea asigurării respectării acestor principii, perioada dintre lansarea procedurii de atribuire a contractelor și data de la care funcționarea serviciilor de transport trebuie să înceapă, ar trebui să aibă o durată adecvată și rezonabilă. Perioadele prea scurte, care nu reflectă suficient necesitatea de atribuire a serviciilor de cabotaj (de exemplu, în ceea ce privește dimensiunea pieței, cerințele în materie de calitate sau de frecvență) l-ar putea favoriza pe armatorul tradițional prin încălcarea principiului egalității de tratament.

(1012) Prin urmare, Comisia a examinat dacă autoritatea responsabilă, atunci când a încredințat prestarea serviciului către întreprinderile în cauză, a respectat normele UE privind achizițiile publice, în acest caz Directiva privind concesiunile.

(1013) În plângerea sa, Corsica Ferries invocă două încălcări ale Directivei privind concesiunile. În ceea ce privește prima încălcare, Corsica Ferries susține că s-a confruntat cu obstacole care au făcut imposibilă depunerea unei cereri, în special termenele foarte scurte ale procedurii (considerentul 522) ([283]). În plus, compania susține că autoritățile franceze au modificat în mod nejustificat caracteristicile minime ale procedurii de atribuire pentru a selecta oferte care nu erau conforme cu cerințele tehnice din anexa 1 la CSP-uri, în special în ceea ce privește călătoriile dus-întors reprogramabile și cele suplimentare.

(1014) În ceea ce privește a doua încălcare (considerentul 523), Corsica Ferries susține că durata CSP-urilor nu era justificată având în vedere lipsa investițiilor necesare din partea concesionarilor. În această privință, Comisia face trimitere la secțiunea 7.3.4 din decizie.

7.3.6.1. Durata procedurii de atribuire

(1015) În prezenta secțiune, Comisia va analiza dacă durata procedurii de atribuire respectă Directiva privind concesiunile din două puncte de vedere: (i) perioada dintre începerea procedurii (6 mai 2022) și începerea efectivă a CSP (1 ianuarie 2023) și (ii) perioada dintre atribuirea CSP-urilor (21 decembrie 2022) și intrarea lor în vigoare (1 ianuarie 2023).

(1016) Directiva privind concesiunile prevede ([284]) o perioadă minimă de 30 de zile pentru depunerea candidaturilor și a ofertelor, începând de la data publicării anunțului de concesionare. Acest termen minim a fost respectat în cazul de față (termenul de depunere a candidaturilor fiind 25 iulie 2022).

([281]) Secțiunea 5.4.1.

([282]) Secțiunea 5.4.2.

([283]) Corsica Ferries susține, de asemenea, că cerința de mobilizare a navelor Ro-Pax a constituit o barieră la intrarea pe piață (considerentul 517). Cu toate acestea, Comisia arată că companiile care au furnizat servicii către Corsica în perioada 2015-2022, inclusiv Corsica Ferries, dețin nave de o dimensiune compatibilă cu dispozițiile stabilite în CSP-urile actuale. În plus, Comisia consideră că condițiile de capacitate impuse în CSP-uri sunt justificate de o nevoie de serviciu public, astfel cum se menționează în secțiunile 7.3.2.1.1.3, 7.3.2.1.2.3 și 7.3.2.1.3.3. Prin urmare, aceste condiții nu ar fi putut constitui o barieră la intrarea pe piață.

([284]) Articolul 39 din Directiva privind concesiunile.

(1017) Cu toate acestea, Directiva privind concesiunile nu prevede nicio perioadă minimă sau maximă între atribuirea unei concesiuni și intrarea în vigoare a concesiunii respective. Prin urmare, este necesar să se evalueze dacă termenele procedurii în cauză erau de natură să încalce principiile transparenței, egalității de tratament și nediscriminării.

(1018) Comisia va analiza în continuare afirmațiile Corsica Ferries potrivit cărora termenele impuse de procedură au constituit o barieră pentru intrarea pe piață a unor întreprinderi noi, având în vedere jurisprudența ([285]) și practicile existente în sectorul maritim.

(1019) Comisia observă că CSP-urile pentru perioada 2021-2022 au expirat la 31 decembrie 2022. Intrarea în vigoare a noilor CSP-uri la 1 ianuarie 2023 fusese anunțată în ianuarie 2022, ca parte a consultării operatorilor desfășurate de CdC, la care a participat Corsica Ferries. Anunțul de participare a fost publicat de OTC la 6 mai 2022, și anume cu opt luni înainte de începerea CSP-urilor 2023-2030.

(1020) Comisia observă, de asemenea, că, în urma publicării anunțului de participare la 6 mai 2022, niciunul dintre potențialii candidați nu a solicitat o modificare a calendarului, chiar dacă acesta fusese cunoscut de la începutul procedurii (a se vedea considerentul 374).

(1021) Corsica Ferries consideră că acest calendar a reprezentat un obstacol care a făcut imposibilă depunerea candidaturii sale. În special, compania precizează că, în sectorul transportului maritim, rezervările sunt deschise cu cel puțin șase luni înainte, ceea ce face imposibilă mobilizarea de către noii furnizori de servicii a navelor cu o capacitate minimă în ceea ce privește transportul de pasageri și cabinele în termenele de licitație. Prin urmare, pentru a-și putea redistribui flota alocată rutelor Toulon-Corsica, Nisa-Corsica și Italia-Corsica pe rutele Marsilia-Corsica, ea ar fi trebuit să închidă rezervările pe aceste rute cu cel puțin șase luni înainte.

(1022) Comisia ia notă de observațiile formulate de La Méridionale și Corsica Linea, care indică faptul că un termen mult mai scurt decât cel menționat de Corsica Ferries este suficient pentru deschiderea rezervărilor. Beneficiarii CSP-urilor explică faptul că, pentru transportul de mărfuri, care reprezintă scopul principal al CSP-urilor, marea majoritate a rezervărilor sunt efectuate cu câteva zile înainte sau în aceeași zi pentru clienții obișnuiți. Pentru transportul de pasageri, CSP-urile au început în extrasezon, cu un trafic mai redus. La Méridionale afirmă, de exemplu, că a deschis rezervările pentru loturile 1 și 3 (Ajaccio și Porto-Vecchio) la 21 decembrie 2022, fără ca acest lucru să o împiedice să își înceapă operațiunile obișnuite.

(1023) Potrivit Comisiei, calendarul provizoriu al procedurii a fost anunțat de OTC în deliberarea nr. 22/050 a Adunării din Corsica din 28 aprilie 2022. În conformitate cu acest calendar, data primirii candidaturilor a fost 25 iulie 2022, negocierile au fost programate să aibă loc începând din august 2022, iar atribuirea CSP-urilor, precum și selectarea și notificarea candidatului (candidaților) selectat (selectați) au fost programate pentru octombrie 2022.

(1024) Având în vedere acest calendar, intervalul de timp estimat între atribuirea CSP-urilor și intrarea lor în vigoare (1 ianuarie 2023) a fost puțin mai mare de două luni, și anume o perioadă de peste două ori mai lungă decât cea din jurisprudența SNCM II (a se vedea considerentul 372).

(1025) Comisia observă, de asemenea, că, la 25 iulie 2022, data la care au fost primite candidaturile, OTC și CdC au constatat că numai Corsica Linea și La Méridionale, fie în nume propriu, fie în calitate de consorțiu, își depuseseră candidaturile, constatând că nicio întreprindere nouă nu și-a depus candidatura. Prin urmare, începând cu 25 iulie 2022, OTC și CdC au putut considera că întârzierea calendarului inițial și scurtarea perioadei dintre atribuirea CSP-urilor și intrarea lor în vigoare nu au avut niciun efect de închidere a pieței în ceea ce privește noile întreprinderi eventuale.

(1026) Având în vedere cele de mai sus, în special calendarul procedurii de atribuire, faptul că nu s-a primit nicio cerere de modificare a calendarului și practica de rezervare în sectorul transportului maritim, Comisia consideră că orice candidat a dispus de un termen rezonabil pentru (i) a-și pregăti candidatura și oferta și (ii) a-și desfășura flota pe rutele pentru care a depus oferte.

([285]) Hotărârea din 1 martie 2017, SNCM II, *ibidem*.

7.3.6.2. Privind cerințele minime și călătoriile dus-întors reprogramabile și suplimentare

(1027) În prezenta secțiune, Comisia va examina conformitatea procedurii de atribuire cu Directiva privind concesiunile în ceea ce privește (i) domeniul de aplicare al cerințelor minime, (ii) conformitatea CSP-urilor cu cerințele minime și (iii) respectarea principiilor egalității de tratament și nediscriminării în ceea ce privește călătoriile dus-întors reprogramabile și suplimentare.

7.3.6.2.1. Domeniul de aplicare al cerințelor minime

(1028) În ceea ce privește cerințele minime, articolul 37 din Directiva privind concesiunile prevede că oferta câștigătoare trebuie să respecte cerințele minime stabilite de autoritatea contractantă și că aceste cerințe nu trebuie modificate în cursul negocierilor. Articolul 2.4 din regulamentul privind procedura de licitație (considerentul 270) prevede următoarele „caracteristici minime”:

— „tarifele maxime aplicabile rezidenților corsicani și transportului de mărfuri,

— capacitatea de transport a navelor,

— orarele și frecvențele serviciului,

— durata contractului [și]

— valoarea maximă a compensației financiare plătite de OTC.”

(1029) Potrivit anexei 1 (anexa tehnică privind serviciile, considerentul 285) la regulamentul privind procedura de licitație, caracteristicile serviciilor maritime constituie „capacități minime”.

(1030) În observațiile sale privind decizia de inițiere a procedurii, Franța a clarificat faptul că cerințele minime au fost stabilite la articolul 2.4 din regulamentul privind procedura de licitație (considerentul 379) și că anexa 1 descria numai cerințele minime referitoare la (i) capacitatea de transport a navelor și (ii) orarele și frecvențele serviciului (considerentul 380).

(1031) Comisia observă că articolul 2.4 din regulamentul privind procedura de licitație constituie o listă în care caracteristicile minime sunt doar enumerate, fără detalii suplimentare privind definițiile sau valorile minime respective. Pentru a înțelege domeniul de aplicare exact al caracteristicilor minime, este necesar să se consulte alte documente incluse în dosarul de licitație (a se vedea considerentul 379).

(1032) Caracteristicile minime referitoare la (i) capacitatea de transport a navelor și (ii) orarele și frecvențele serviciului sunt detaliate în anexa 1 („anexa tehnică privind serviciile”), care stabilește (i) capacitatea minimă de transport de pasageri și de mărfuri și (ii) frecvențele și intervalele orare minime. Potrivit Corsica Ferries, toate elementele menționate în anexa 1 constituie caracteristici minime, având în vedere în special hotărârea Consiliului de Stat din 24 iunie 2019 ([286]). În această privință, chiar dacă interpretarea dreptului Uniunii îi revine Curții de Justiție a Uniunii Europene, ar trebui arătat că această hotărâre a confirmat ordonanța Tribunalului Administrativ din Bastia din 19 martie 2019 ([287]), care pare să fi concluzionat, în cadrul procedurii de atribuire a CSP pentru transportul maritim de pasageri și de mărfuri între Corsica și continent pentru perioada 2019-2020, că numai cerințele tehnice prevăzute într-o anexă legată de o caracteristică minimă a contractului enumerată la articolul relevant din regulamentul privind procedura de licitație trebuiau considerate, de asemenea, caracteristici minime.

(1033) Potrivit Corsica Ferries, ofertele nu au respectat cerințele minime, în sensul Directivei privind concesiunile, pentru călătoriile dus-întors reprogramabile și suplimentare, astfel cum sunt prevăzute în anexa 1.

([286]) Consiliul de Stat, 24 iunie 2019, *La Méridionale*, nr. 429407, punctul 3.
([287]) Tribunalul Administrativ din Bastia, 19 martie 2019, *La Méridionale*, nr. 1900289, punctul 12.

(1034) Cu toate acestea, călătoriile dus-întors reprogramabile nu sunt menționate la articolul 2.4 din regulamentul privind procedura de licitație sau în anexa 1. În consecință, acestea nu pot fi considerate ca făcând parte din cerințele minime în sensul Directivei privind concesiunile. În ceea ce privește călătoriile dus-întors suplimentare, anexa 1 se referă numai la numărul maxim pe care autoritatea contractantă îl poate pune în aplicare având în vedere nevoia de a presta serviciul public pe anumite rute. Cu toate acestea, anexa 1 nu se referă la alte caracteristici ale călătoriilor dus-întors suplimentare, cum ar fi stabilirea datelor acestora. ([288])

(1035) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că călătoriile dus-întors reprogramabile și suplimentare nu au făcut parte din cerințele minime în sensul Directivei privind concesiunile.

7.3.6.2.2. Conformitatea CSP-urilor cu cerințele minim

(1036) Corsica Ferries susține, de asemenea, că autoritățile franceze au modificat caracteristicile minime.

(1037) În ceea ce privește pretinsa modificare a caracteristicilor minime în cursul negocierilor, autoritățile franceze afirmă că nu s-au modificat. După verificarea CSP-urilor semnate, Comisia constată că caracteristicile minime sunt identice cu cele prevăzute la articolul 2.4 din regulamentul privind procedura de licitație și în dosarul de licitație.

(1038) În ceea ce privește conformitatea ofertelor câștigătoare cu cerințele minime, Comisia constată, după verificare ([289]), că acestea respectă caracteristicile prevăzute la articolul 2.4 din regulamentul privind procedura de licitație și în dosarul de licitație.

(1039) În plus, toate ofertele câștigătoare au respectat cerințele tehnice din anexa 1. O singură navă a companiei Corsica Linea, Paglia Orba, avea o singură cabină pentru PMR în loc de două, astfel cum se prevede în anexa 1. Cu toate acestea, chiar presupunând că cerința tehnică privind numărul de cabine pentru PMR era o cerință minimă în temeiul Directivei privind concesiunile, nava era o navă secundară destinată a fi utilizată ca înlocuitor pentru o navă principală (considerentul 384). În plus, candidatul s-a angajat să înlocuiască această navă cu una dintre cele șapte nave potențial alocate serviciului în cazul în care ar fi necesare două cabine pentru PMR. Trebuie amintit faptul că articolul 20 din CSP-uri permite înlocuirea navelor pe durata contractului. În același timp, Corsica Linea s-a angajat să efectueze lucrări care să permită instalarea unei a doua cabine pentru PMR. Această activitate a fost finalizată, iar Paglia Orba are în prezent două cabine pentru PMR.

7.3.6.2.3. Respectarea principiilor egalității de tratament și nediscriminării în ceea ce privește călătoriile dus-întors reprogramabile și suplimentare

(1040) Corsica Ferries susține că respectarea cerințelor prevăzute în anexa 1 pentru călătoriile dus-întors reprogramabile și suplimentare a fost problematică din punct de vedere economic. Potrivit Corsica Ferries, acest lucru ar fi necesitat mobilizarea unei nave dedicate exclusiv călătoriilor dus-întors respective, întrucât călătoriile dus-întors trebuie efectuate în orice moment, sub rezerva unei perioade minime de preaviz de o săptămână.

(1041) Comisia observă că CSP-urile și anexele 1 la acestea prevăd trei categorii de călătorii dus-întors: călătorii dus-întors „de bază”, „reprogramabile” și „suplimentare”.

(1042) Călătoriile dus-întors reprogramabile sunt reglementate de articolul 17 din CSP-uri, care prevede: „Pentru a optimiza organizarea traficului, autoritatea regională își rezervă dreptul de a reprograma călătoriile dus-întors în funcție de numărul total de călătorii dus-întors anuale prevăzut în anexa 1. Această reprogramare va avea loc în contextul comitetului tehnic menționat la articolul 10.2 din prezentul contract”.

(1043) Comisia observă că călătoriile dus-întors reprogramabile nu sunt călătorii dus-întors suplimentare adăugate la numărul total de călătorii dus-întors anuale, ci fac parte din acest număr total.

([288]) Astfel cum s-a menționat în considerentul 1055, faptul că concesionarii propun date pentru astfel de călătorii dus-întors nu are niciun impact asupra faptului că alegerea datelor efective rămâne, în cele din urmă, la latitudinea autorității contractante.

([289]) Din versiunea formalizată a anexei 1 pentru lotul 4, pe care autoritățile franceze au transmis-o Comisiei, lipseau două pagini. Cu toate acestea, Comisia a fost în măsură să extragă și să confirme informațiile care lipseau din alte documente de licitație (anexele 2 și 3).

(1044) Călătoriile dus-întors suplimentare sunt definite la articolul 18 din CSP-uri, care prevede: „Având în vedere nevoia de a presta serviciul public, autoritatea contractantă poate fi obligată să solicite contractantului să efectueze ad-hoc călătorii dus-întors suplimentare, în limita numărului prevăzut în anexa 1 (călătorii dus-întors suplimentare) […]”.

(1045) Comisia observă că au fost planificate călătorii dus-întors suplimentare doar pentru trei loturi (10 călătorii dus-întors pentru lotul 1, 30 de călătorii dus-întors pentru lotul 2 și 10 călătorii dus-întors pentru lotul 5).

(1046) Autoritățile franceze precizează că nici dosarul de licitație, nici răspunsurile date de autoritatea contractantă la întrebările candidaților în cursul procedurii de atribuire nu demonstrează că respectivii candidați au fost obligați să mobilizeze nave suplimentare pentru călătoriile dus-întors reprogramabile și suplimentare. În plus, autoritățile franceze afirmă că, în conformitate cu articolele 17 și 18 din proiectele de CSP-uri, efectuarea unor călătorii dus-întors reprogramabile și suplimentare necesită o reuniune a comitetului tehnic prevăzut la articolul 10.2 din CSP-uri. Comitetul permite concesionarului vizat de efectuarea acestor călătorii dus-întors să raporteze cu privire la dificultățile care ar putea rezulta din această efectuare.

(1047) Comisia observă că efectuarea călătoriilor dus-întors suplimentare nu a reprezentat un element nou, deoarece și CSP-urile anterioare (CSP-urile 2021-2022), pentru care Corsica Ferries a depus oferte, prevedeau călătorii dus-întors suplimentare, în număr identic pentru cele trei loturi. În plus, operatorii economici interesați să își depună candidatura au avut posibilitatea de a consulta informațiile referitoare la perioadele de cerere ridicată care ar putea necesita călătorii dus-întors suplimentare.

(1048) Comisia ia act, de asemenea, de ordonanța Tribunalului Administrativ din Bastia din 20 iulie 2022 (considerentul 274), în care instanța a statuat, în ceea ce privește călătoriile dus-întors suplimentare, că: „[…] în aceste condiții și având în vedere că informațiile referitoare la perioadele de cerere ridicată de transport maritim care pot justifica o solicitare de călătorii dus-întors suplimentare sunt cunoscute de operatorii economici și că SAS Corsica Ferries este liberă să consulte datele puse la dispoziția publicului, în special de către Observatorul Regional al Transporturilor din Corsica, astfel cum se precizează și la punctul 4.1 din regulamentul privind procedura de licitație, din investigație nu reiese că informațiile cuprinse în dosarul de licitație privind călătoriile dus-întors reprogramabile și suplimentare sunt insuficiente pentru a permite candidaților să evalueze întinderea obligațiilor contractanților și să depună o ofertă. Prin urmare, este puțin probabil ca pretinsa încălcare a normelor privind publicitatea și procedurile concurențiale de ofertare să aducă prejudicii companiei reclamante. Rezultă că motivul invocat este inoperant” ([290]).

(1049) Comisia observă că răspunsurile la întrebările din partea potențialilor candidați cu privire la călătorii dus-întors nu au furnizat detalii suplimentare cu privire la anumite aspecte ale dosarului de licitație, ci, în general, au direcționat candidații către documentele de licitație, care au fost considerate suficient de clare ([291]). Cu toate acestea, toți candidații au avut acces la aceleași informații prin intermediul secțiunii de întrebări și răspunsuri, în conformitate cu principiile transparenței, nediscriminării și egalității de tratament.

(1050) Comisia consideră că documentele de licitație nu sugerau în niciun fel că era necesar să se mențină o flotă specifică pentru călătoriile dus-întors suplimentare sau reprogramabile. Acest lucru este confirmat de CSP-urile anterioare și de ofertele depuse. În plus, acest lucru nu era viabil din punct de vedere practic și economic, întrucât compensația pentru obligația de serviciu public nu acoperă costurile de imobilizare a navelor, care ar fi rămas inactive în cea mai mare parte a timpului ([292]).

(1051) Pe baza celor de mai sus, Comisia concluzionează că regulamentul privind procedura de licitație a fost suficient de clar în această privință pentru a permite candidaților să depună o ofertă.

(1052) Comisia observă, de asemenea, că călătoriile dus-întors reprogramabile și suplimentare sunt concepute ca instrumente care permit adaptarea serviciului public la cererea reală sau la condițiile meteorologice, pentru CSP-urile pe termen lung, în cadrul unui mecanism similar unei clauze de opțiuni, astfel cum se menționează la articolul 43 alineatul (1) litera (a) din Directiva privind concesiunile.

([290]) Ordonanța Tribunalului Administrativ din Bastia din 20 iulie 2022, considerentul 12.

([291]) Corsica Ferries consideră că OTC a indicat în răspunsurile sale că anexa 1 era o cerință minimă (considerentul 529). Cu toate acestea, OTC s-a referit doar la documentele de licitație.

([292]) În cazul în care ar fi necesare flote specifice pentru călătoriile dus-întors reprogramabile și suplimentare, acest lucru ar conduce la un cost suplimentar pentru flotele respective, care nu este compatibil cu compensația maximă pentru costurile legate de obligațiile de serviciu public.

(1053) Comisia observă că documentele de consultare nu au interzis candidaților să formuleze propuneri și că ofertele câștigătoare au respectat dispozițiile regulamentului privind procedura de licitație și ale proiectului de contract privind călătoriile dus-întors reprogramabile și suplimentare.

(1054) Faptul că Corsica Linea și consorțiul Corsica Linea-La Méridionale au propus date pentru călătoriile dus-întors suplimentare, pe baza experienței lor în materie de nevoi de transport de mărfuri și a nevoilor prezentate de OTC în dosarul de licitație, nu înseamnă că călătoriile dus-întors ar fi efectuate în mod necesar la aceleași date, excluzând astfel posibilitatea OTC de a solicita călătorii dus-întors la alte date. Datele aferente acestor călătorii dus-întors suplimentare continuă să fie stabilite de comitetul tehnic, astfel cum se prevede la articolul 10.2 din contract, și comunicate concesionarului cu o săptămână înainte.

(1055) Prin urmare, programul propus de concesionar nu este în niciun caz obligatoriu pentru autoritatea contractantă, care decide data unei călătorii dus-întors în funcție de nevoi. Această constatare a fost demonstrată de exemplul călătoriilor dus-întors suplimentare realizate efectiv în 2023 pentru lotul 1, singurul lot pentru care au avut loc călătorii dus-întors suplimentare (considerentul 389). Din cele 30 de călătorii dus-întors suplimentare propuse, au fost efectuate 28. Dintre acestea, 3 călătorii dus-întors suplimentare au fost efectuate la date care nu au fost planificate în programul provizoriu. În plus, OTC nu a declanșat călătorii dus-întors suplimentare pentru cinci dintre datele „provizorii". În plus, Comisia observă că, în 2023, OTC nu a declanșat nicio călătorie dus-întors reprogramabilă.

(1056) Pe baza celor de mai sus, Comisia concluzionează că ofertele câștigătoare respectă dispozițiile regulamentului privind procedura de licitație și ale proiectului de CSP în ceea ce privește călătoriile dus-întors reprogramabile și suplimentare și că nu a existat un tratament favorabil în ceea ce privește programul călătoriilor dus-întors propus de Corsica Linea și de consorțiul Corsica Linea-La Méridionale.

7.3.6.3. Concluzie

(1057) Pe baza acestor informații, Comisia nu poate concluziona că Corsica Ferries a fost afectată de bariere la intrarea pe piață care au împiedicat-o să depună oferte și care au determinat tratamentul său discriminatoriu.

7.3.7. *Absența discriminării în ceea ce privește metoda de calcul al compensației*

(1058) Potrivit punctului 20 din cadrul SIEG, în cazul în care o autoritate atribuie prestarea aceluiași SIEG mai multor întreprinderi, compensația ar trebui calculată pe baza aceleiași metode pentru fiecare întreprindere.

(1059) Întrucât prestarea serviciului public pe fiecare rută este atribuită unei singure întreprinderi sau unui singur grup de întreprinderi (și anume Corsica Linea, La Méridionale sau consorțiul Corsica Linea-La Méridionale, a se vedea tabelul 13), Comisia consideră că nu poate exista discriminare în acest caz în sensul punctului 20 din cadrul SIEG. În orice caz, Comisia observă că compensația a fost calculată în conformitate cu aceleași principii pentru fiecare CSP (secțiunea 3.7.2).

(1060) În plus, comunicarea interpretativă privind Regulamentul privind cabotajul conține, de asemenea, dispoziții specifice privind aplicarea principiului nediscriminării în cabotajul maritim. Ea prevede că statele membre nu trebuie să impună unei anumite companii de transport maritim obligații adaptate care ar împiedica alți armatori ai Uniunii să intre pe piață sau să aplice alte obligații în acest sens ([293]). Comunicarea atrage atenția în special asupra a două tipuri de clauze contractuale referitoare la condițiile de preluare a navelor de la operatorii de servicii publice anteriori ([294]) și la condițiile referitoare la echipaj ([295]).

(1061) În speță, CSP-urile nu impun nicio obligație destinată în mod specific unei anumite companii de transport maritim, în special nu impun obligații referitoare la preluarea navelor operatorului care își încetează activitatea sau referitoare la echipaj.

([293]) Secțiunea 5.3.2.
([294]) Secțiunea 5.3.2.1.
([295]) Secțiunea 5.3.2.2.

(1062) Părțile interesate nu au prezentat observații cu privire la acest aspect.

(1063) Prin urmare, CSP-urile respectă punctul 20 din cadrul SIEG și articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul privind cabotajul.

7.3.8. *Valoarea compensației*

(1064) Punctul 21 din cadrul SIEG prevede că valoarea compensației nu trebuie să depășească ceea ce este necesar pentru a se acoperi costurile nete ale îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, inclusiv un profit rezonabil.

(1065) Punctul 22 prevede că valoarea compensației poate fi stabilită pe baza costurilor și veniturilor estimate, pe baza costurilor și veniturilor efective sau pe baza unei combinații între cele două, în funcție de stimulentele privind eficiența pe care statele membre doresc să le furnizeze de la bun început, în conformitate cu punctele 40 și 41.

(1066) Punctul 23 prevede că, în cazul în care compensația se bazează, total sau parțial, pe costurile și veniturile estimate, ele trebuie specificate în actul de atribuire. Acestea trebuie să se bazeze pe parametrii plauzibili și observabili privind mediul economic în care este furnizat SIEG. De asemenea, costurile și veniturile trebuie să se bazeze, după caz, pe expertiza autorităților de reglementare din domeniu sau a altor entități independente de întreprindere. Statele membre trebuie să indice sursele pe care se bazează aceste estimări. Estimarea costurilor trebuie să reflecte câștigurile preconizate în materie de creștere a eficienței, obținute de cel care prestează SIEG pe perioada de valabilitate a actului de atribuire.

(1067) Astfel cum se menționează la articolul 30 din CSP-uri (considerentul 293), compensația financiară maximă plătită de OTC concesionarului pentru obligațiile sale de serviciu public nu trebuie să depășească ceea ce este necesar pentru a se acoperi costurile nete ale furnizării SIEG, luând în considerare un profit rezonabil.

(1068) În speță, valoarea compensației pentru SIEG se calculează *ex ante*, utilizând metodologia de alocare a costurilor, astfel cum este indicată în contul de exploatare provizoriu al concesionarilor pentru fiecare lot (anexa 9), care face parte integrantă din CSP-uri. Valoarea compensației prevăzute în anexa 9 nu poate fi majorată *ex post*, ci face obiectul unor stimulente privind eficiența (considerentele 301 și 302) și al unui control *ex post* (considerentul 319), care prevede un mecanism de recuperare în caz de supracompensare.

(1069) În contextul atribuirii CSP-urilor, autoritățile franceze au verificat dacă ofertele financiare prezentate de Corsica Linea și La Méridionale se bazau pe ipoteze obiective și plauzibile și dacă respectau obligațiile de serviciu public, inclusiv capacitatea minimă în ceea ce privește transportul de mărfuri și de pasageri și obligațiile referitoare la tarifele pentru transportul de mărfuri și de pasageri.

(1070) Prin urmare, Comisia consideră că punctele 21-23 din cadrul SIEG au fost îndeplinite.

7.3.8.1. Costul net necesar pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public

(1071) Conform punctului 24 din cadrul SIEG, costul net necesar sau care se preconizează că va fi necesar pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public ar trebui calculat utilizând metodologia costului net evitat în cazul în care acest fapt este impus de legislația Uniunii sau cea națională, precum și în alte cazuri, în măsura posibilului.

(1072) Deși Comisia consideră metodologia costului net evitat ca fiind metoda cea mai riguroasă pentru determinarea costului unei obligații de serviciu public, în conformitate cu punctul 27 din cadrul SIEG, pot exista cazuri în care folosirea acestei metodologii nu este posibilă sau adecvată. În astfel de situații, în cazul în care sunt justificate în mod corespunzător, Comisia poate accepta metode alternative de calcul al costului net necesar îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, cum ar fi metodologia bazată pe alocarea costurilor.

(1073) În cazul de față, autoritățile franceze au utilizat metodologia de alocare a costurilor (a se vedea considerentele 307-309), care, potrivit Corsica Ferries, nu este justificată (considerentele 493-498).

(1074) *În primul rând*, trebuie amintit faptul că, în conformitate cu cadrul SIEG, ambele metode (și anume metodologia costului net evitat și metodologia de alocare a costurilor), dacă sunt aplicate corect, sunt metode valabile pentru calcularea valorii adecvate a compensației. Ambele metode se bazează pe ipoteze privind veniturile și costurile suplimentare sau directe asociate prestării SIEG și, prin urmare, sunt supuse unor constrângeri metodologice comparabile, contrar afirmațiilor Corsica Ferries.

(1075) *În al doilea rând*, metodologia costului net evitat înseamnă stabilirea costurilor și a veniturilor întreprinderii într-un scenariu ipotetic fără un SIEG. Cu toate acestea, activitățile Corsica Linea și La Méridionale pe rutele dintre Corsica și continent depind de existența SIEG. În cadrul consultării operatorilor, aceste companii au declarat că, în lipsa unui contract de servicii publice, nu vor oferi niciun serviciu comercial între Corsica și Franța continentală (considerentul 234). Contrar celor susținute de Corsica Ferries, Comisia consideră, pe baza informațiilor prezentate în considerentele 817-825 și 870, că autoritățile franceze nu au săvârșit o eroare vădită prin luarea în considerare a declarațiilor Corsica Linea și La Méridionale în cursul consultării operatorilor. Prin urmare, nu s-a putut aplica niciun scenariu ipotetic relevant în care operatorii ar fi exploatat rutele dintre Corsica și continent pe o bază comercială fără SIEG, ceea ce înseamnă că nu s-a putut utiliza metodologia costului net evitat.

(1076) În consecință, argumentele invocate de Corsica Ferries (considerentele 493-498) trebuie respinse.

(1077) În ceea ce privește metodologia de alocare a costurilor, în conformitate cu punctele 28 și 29 din cadrul SIEG, această metodă presupune calcularea costului net necesar pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public ca diferența dintre costurile și veniturile unui anumit prestator care îndeplinește obligațiile de serviciu public, astfel cum sunt precizate și estimate în actul de atribuire. Costurile care trebuie luate în considerare cuprind toate costurile necesare prestării SIEG.

(1078) Punctul 31 din cadrul SIEG prevede că, atunci când întreprinderea căreia i s-a încredințat prestarea unui SIEG desfășoară și activități care nu se încadrează în domeniul de aplicare al SIEG, costurile care trebuie luate în considerare pot acoperi toate costurile directe necesare pentru furnizarea SIEG și o contribuție adecvată la costurile indirecte comune atât SIEG, cât și altor activități. Costurile legate de orice activitate în afara domeniului de aplicare al SIEG trebuie să includă toate costurile directe și o contribuție adecvată la costurile comune. Pentru a se stabili contribuția corespunzătoare la costurile comune, pot fi luate ca reper prețurile pieței privind utilizarea resurselor, dacă sunt disponibile. În absența unor astfel de prețuri pe piață, contribuția adecvată la costurile comune poate fi determinată prin raportarea la nivelul profitului rezonabil ([296]) estimat a fi realizat de întreprindere prin activități care nu fac obiectul domeniului de aplicare al SIEG sau, dacă se dovedește mai oportun, prin utilizarea altor metodologii.

(1079) În speță, operatorii de servicii publice desfășoară și activități comerciale. În consecință, în conformitate cu punctul 31 din cadrul SIEG, este necesar să se verifice dacă toate costurile directe legate de SIEG, precum și o contribuție adecvată la costurile comune indirecte sunt luate în considerare la calcularea valorii compensației.

(1080) În plus, trebuie amintit că, în hotărârea BUPA, Curtea de Justiție a precizat, referindu-se la necesitatea și la caracterul proporțional al compensației, că „puterea discreționară de care dispune statul membru cu privire la definirea unei misiuni SIEG și la condițiile punerii sale în aplicare, inclusiv pentru aprecierea supracosturilor ocazionate de executarea acestuia care depinde de fapte economice complexe, sfera controlului pe care Comisia este abilitată să îl exercite în acest temei este limitată la controlul unei erori manifeste” și că „[…] controlul caracterului proporțional al compensației pentru executarea unei misiuni SIEG […] se limitează la a verifica necesitatea compensării prevăzute pentru ca misiunea SIEG în cauză să poată fi îndeplinită în condiții acceptabile din punct de vedere economic […] sau invers, dacă măsura în cauză este vădit neadecvată în raport cu obiectivul urmărit […]”. ([297])

([296]) Profitul rezonabil va fi analizat dintr-o perspectivă *ex ante* (pe baza profiturilor preconizate, mai degrabă decât pe baza celor realizate) pentru a nu elimina stimulentele pentru întreprindere de a obține o creștere a eficienței atunci când desfășoară alte activități decât SIEG.

([297]) Hotărârea din 12 februarie 2008, BUPA, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, punctele 220 și 222.

(1081) Astfel cum se indică în considerentul 308, costurile directe ale activităților de transport de pasageri și de mărfuri sunt alocate SIEG pe baza numărului de pasageri sau a volumului de mărfuri (în ML) pe care concesionarii trebuie să îl garanteze în temeiul obligațiilor privind capacitatea prevăzute de CSP-uri, în timp ce costurile comune, care reprezintă majoritatea costurilor de exploatare ale concesionarilor, sunt alocate SIEG proporțional cu capacitatea (exprimată în m^3 de volum) rezervată pe navă pentru activitățile SIEG. Această abordare conduce la alocarea unei cote aproximative de [60-75] % din costurile totale pentru SIEG pe toate rutele (a se vedea tabelul 30), cu excepția serviciului public între Marsilia și Propriano, unde 100 % din costurile totale sunt alocate SIEG.

(1082) În ceea ce privește alocarea costurilor pe ruta dintre Marsilia și Propriano, alocarea integrală a costurilor către SIEG este justificată, întrucât întregul serviciu furnizat de Corsica Linea este considerat SIEG. Acest lucru se datorează faptului că pe această rută a fost identificată o disfuncționalitate completă a pieței (considerentele 170 și 239).

(1083) Pentru celelalte rute, în ceea ce privește costurile legate direct de serviciile de transport de pasageri și de mărfuri, care se referă doar la câteva elemente de cost (acoperind aproximativ [10-25] % din costurile totale per rută), operatorii de servicii publice au alocat către SIEG aproximativ [0-20] % din costurile directe legate de transportul de pasageri și [80-100] % din costurile directe legate de transportul de mărfuri. Comisia a verificat dacă aceste chei de repartizare specifice erau justificate având în vedere obligațiile SIEG, calculând raportul dintre, pe de o parte, numărul de pasageri și volumul de mărfuri (în ML) legate de SIEG, astfel cum sunt prevăzute în CSP-uri, și, pe de altă parte, numărul total de pasageri și volumul de marfă (în ML) stabilite în contul de exploatare provizoriu al concesionarilor Corsica Linea și La Méridionale pentru fiecare lot (anexa 9). Comisia observă că acest raport corespunde cheilor de repartizare specifice aplicate costurilor directe și, prin urmare, concluzionează că aceste chei sunt justificate.

(1084) În ceea ce privește costurile comune, care reprezintă cea mai mare parte a costurilor (aproximativ [70-90] % din costurile totale per rută), operatorii de servicii publice au alocat către SIEG aproximativ [60-75] % din aceste costuri. Pentru a verifica dacă această cheie de repartizare este justificată, Comisia a luat în considerare următoarele elemente.

(1085) *În primul rând*, Comisia observă că obligațiile prevăzute în CSP se referă în principal la transportul de mărfuri. Pe baza informațiilor furnizate de autoritățile franceze în cursul procedurii oficiale de investigare, care arată capacitățile navelor utilizate (în m^3) pe rutele CSP, defalcate în funcție de capacitatea de transport de mărfuri și de pasageri, Comisia observă că capacitatea de transport de mărfuri a navelor utilizate de Corsica Linea și La Méridionale, exprimată ca procent din capacitatea totală a navei (în m^3), este în medie de 73 %.

(1086) Având în vedere că traficul de mărfuri nu urmează un model regulat, astfel cum se descrie în considerentul 976, Comisia consideră că este rezonabil să se aloce costurile comune ale unei nave în funcție de capacitatea de transport de mărfuri a navei rezervate de operator pentru serviciul public, pentru a putea acoperi cererea în orice moment, inclusiv în perioadele de vârf, atunci când capacitatea de transport de mărfuri a navelor este, în general, utilizată aproape integral. ([298]) Din aceste motive, se justifică aplicarea unei chei de repartizare a costurilor comune de aproximativ [60-75] % pe toate rutele (ținând seama de faptul că punerea la dispoziție a câtorva locuri pentru pasagerii în scop medical, care constituie minoritatea pasagerilor din transportul maritim, este neglijabilă și, în orice caz, ar spori cota de costuri comune care ar putea fi alocată SIEG).

(1087) În plus, Comisia observă că cheile de repartizare vor face obiectul unor controale *ex post*, care vor ține seama de utilizarea efectivă a navelor pentru SIEG și pentru activitățile de servicii comerciale (considerentul 314). Aceasta înseamnă că, în cazul în care numărul de pasageri comerciali sau volumul de mărfuri comerciale transportate este mai mare decât volumele preconizate indicate în conturile de exploatare provizorii (anexa 9), cheile de repartizare și, prin urmare, cuantumul ajutorului vor fi ajustate [în timp ce cuantumul ajutorului nu poate fi majorat *ex post* (considerentul 314)].

([298]) Comisia observă că, în cazul unei cereri ridicate, navele utilizate de Corsica Linea și La Méridionale pe rutele dintre Marsilia și Ajaccio, Bastia, L'Île-Rousse și Porto-Vecchio ar trebui utilizate aproape integral (aproximativ 90 % din capacitatea de transport de mărfuri a navei ar fi utilizată în perioadele de vârf).

(1088) *În al doilea rând*, Comisia a verificat dacă alocarea costurilor comune ar putea fi, de asemenea, considerată adecvată în raport cu nivelul profitului rezonabil pe care întreprinderea ar trebui să îl realizeze pentru activități care nu fac obiectul domeniului de aplicare al SIEG, și anume activități comerciale. Pe baza conturilor de exploatare provizorii pentru fiecare lot (anexa 9), Comisia consideră că profitul preconizat pentru serviciile comerciale nu depășește un profit rezonabil. În special, nivelul de profit preconizat pentru serviciile comerciale (măsurat ca marjă de exploatare) este relativ limitat (în medie […] %) și nu depășește valoarea de referință de piață de 7,8 %, care a fost stabilită de autoritățile franceze pe baza unui studiu independent care analizează rentabilitatea unui eșantion de companii de transport maritim comparabile (considerentul 311).

(1089) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că principiile stabilite de autoritățile franceze pentru punerea în aplicare a metodologiei de alocare a costurilor sunt valabile și conforme cu punctele 28-31 din cadrul SIEG. Aceste principii permit alocarea către SIEG a tuturor costurilor directe necesare pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, precum și a unei contribuții adecvate la costurile comune indirecte. În plus, Comisia consideră că autoritățile franceze au furnizat dovezi suficiente pentru a demonstra că cheile de repartizare specifice nu sunt în mod vădit incorecte, dat fiind că aplicarea lor conduce la o cotă a costurilor alocate SIEG care este justificată și reflectă o contribuție adecvată a costurilor comune indirecte la SIEG.

(1090) În concluzie, Comisia consideră că metodologia de alocare a costurilor a fost pusă în aplicare în mod corect de autoritățile franceze și că afirmațiile Corsica Ferries (considerentele 484-491), potrivit cărora cheile de repartizare a costurilor nu sunt obiective și alocă o cotă disproporționată din costuri activităților SIEG, trebuie respinse.

7.3.8.2. Venituri

(1091) În conformitate cu punctul 32 din cadrul SIEG, venitul care trebuie luat în considerare trebuie să includă cel puțin venitul total obținut din prestarea SIEG, așa cum este precizat în actul de atribuire, precum și profiturile excesive obținute din drepturi speciale sau exclusive, chiar dacă sunt asociate altor activități, așa cum se prevede la punctul 45 din cadru.

(1092) În conformitate cu punctul 32 din cadrul SIEG, CSP-urile impun ca veniturile direct legate de prestarea SIEG să fie luate în considerare la calcularea valorii compensației (considerentul 293). Aceste venituri sunt prezentate în anexa 9 la CSP-uri (care conține conturile de exploatare provizorii ale concesionarului) și sunt calculate pe baza obligațiilor privind transportul de mărfuri și de pasageri cuprinse în CSP-uri, a tarifelor aplicabile și a numărului de călătorii dus-întors prevăzute în CSP-uri.

(1093) Contrar afirmațiilor Corsica Ferries (considerentele 499-502), serviciul public nu conferă drepturi exclusive concesionarilor și, în consecință, profiturile legate de serviciile comerciale nu trebuie luate în considerare la calcularea compensației, astfel cum se prevede la punctul 45 din cadrul SIEG. Astfel cum se menționează în considerentele 728-988, Comisia consideră că există un SIEG autentic pentru transportul maritim de pasageri și de mărfuri între Marsilia și Franța, astfel cum au stabilit autoritățile franceze. În plus, CSP-urile nu interzic altor operatori să ofere servicii comerciale între Marsilia și Corsica în cadrul sistemului OSP unilateral. Prin urmare, CSP-urile nu conferă concesionarilor nicio exclusivitate sau drepturi speciale.

(1094) În sfârșit, Corsica Ferries pare să interpreteze în mod eronat poziția Comisiei cu privire la aspectul dacă contractele de servicii publice acordă exclusivitate operatorilor de servicii publice (considerentul 501). Faptul că consiliul francez al concurenței și autoritatea de concurență au putut recunoaște în trecut că contractanții din cadrul contractelor de servicii publice anterioare au beneficiat *de facto* de exclusivitate pe piață nu demonstrează în niciun fel că CSP-urile acordă drepturi speciale sau exclusive contractanților CSP. În plus, în decizia sa privind ajutorul de stat acordat în cadrul CSP-urilor 2007-2013, Comisia nu a considerat că CSP-urile acordaseră drepturi speciale sau exclusive contractanților lor ([299]), contrar a ceea ce pare să sugereze Corsica Ferries.

([299]) Decizia 2013/435/UE.

(1095) În orice caz, punctul 45 din cadrul SIEG se limitează să stabilească faptul că, atunci când sunt conferite drepturi exclusive operatorului de serviciu public, trebuie luate în considerare profiturile excesive obținute din drepturi speciale sau exclusive, chiar și cele asociate altor activități. Cu toate acestea, astfel cum se menționează în considerentul 1088, profiturile preconizate din serviciile comerciale nu depășesc un profit rezonabil.

(1096) În sfârșit, astfel cum se menționează la articolul 32 din CSP-uri (considerentul 296), operatorii de servicii publice nu pot dispune în mod liber de profiturile generate de activitățile lor care nu sunt legate de SIEG. Ei sunt obligați să reinvestească profiturile generate de aceste activități în vederea atingerii obiectivelor de îmbunătățire a calității mediului SIEG. Excedentele neutilizate se rambursează integral autorității contractante la expirarea contractului. Prin urmare, chiar dacă CSP-urile ar conferi un drept exclusiv concesionarilor (ceea ce nu este cazul) și chiar dacă acest drept exclusiv ar genera un profit excesiv (ceea ce nu este cazul), abordarea autorităților franceze ar fi conformă cu punctul 46 din cadrul SIEG, care prevede că profiturile comerciale trebuie să fie alocate integral sau parțial finanțării SIEG. Acest lucru este garantat de obligațiile prevăzute la articolul 32 din CSP-uri.

7.3.8.3. Profit rezonabil

(1097) Dispozițiile privind profitul rezonabil sunt prevăzute la punctele 33-38 din cadrul SIEG.

(1098) Punctul 33 definește profitul rezonabil ca fiind rata rentabilității capitalului pe întreaga perioadă de valabilitate a actului de atribuire, care ar fi cerută de o întreprindere tipică, care analizează dacă să presteze sau nu serviciul de interes economic general, ținând seama de nivelul de risc suportat. Nivelul de risc depinde de sectorul vizat, de tipul serviciului și de caracteristicile mecanismului de compensare. Cu toate acestea, punctul 34 prevede că, în cazuri temeinic justificate, se pot utiliza alți indicatori ai nivelului profitului decât rata rentabilității capitalului pentru a se stabili care ar trebui să fie profitul rezonabil, cum ar fi rata medie de rentabilitate a capitalurilor proprii pe durata de valabilitate a actului de atribuire, rentabilitatea capitalului angajat, randamentul activelor sau rata rentabilității comerciale.

(1099) Punctul 35 din cadru prevede că, indiferent de indicatorul ales, statul membru trebuie să furnizeze Comisiei dovezi conform cărora profitul proiectat nu depășește ceea ce este necesar în cazul unei societăți tipice care analizează oportunitatea prestării serviciului, de exemplu furnizând referințe privind profiturile obținute în cadrul unor contracte similare acordate în condiții concurențiale.

(1100) Astfel cum s-a menționat în considerentul 310, articolul 39 din CSP-uri prevede că profitul rezonabil corespunde raportului dintre veniturile curente înainte de deducerea impozitelor și a dobânzilor și cifra de afaceri aferentă activităților SIEG, inclusiv compensația, astfel cum este prezentat în anexa 9 (marja de exploatare). Pentru fiecare rută, profitul rezonabil nu trebuie să depășească 2,13 % pe întreaga durată a contractului.

(1101) Acest profit maxim rezultă din ofertele financiare propuse de contractanții CSP (anexa 9) și a fost comparat de autoritățile franceze cu marja de exploatare medie a altor companii de transport maritim din Europa (considerentul 311). Dispozițiile contractuale referitoare la profitul rezonabil prevăd, de asemenea, că rata maximă a profitului nu trebuie revizuită în sens ascendent în niciun caz, cu excepția cazului în care piața este perturbată și sub rezerva unui studiu independent suplimentar care să justifice revizuirea acestei rate.

(1102) Comisia observă, în primul rând, că indicatorul marja de exploatare, în locul ratei de rentabilitate a capitalului, este un indicator rezonabil și justificat în mod corespunzător pentru estimarea nivelului profitului în cazul de față.

(1103) Autoritățile franceze au explicat că, în cazul de față, nu este posibil să se calculeze rata de rentabilitate a capitalului, care este definită în cadrul SIEG ca fiind rata internă de rentabilitate pe care întreprinderea o realizează din capitalul investit pe durata proiectului, pentru companiile de transport maritim care închiriază sau navlosesc nave, deoarece nu există o investiție inițială pentru serviciile specifice din cadrul CSP-urilor. Comisia observă, de asemenea, că datele contabile (de exemplu, marja de exploatare) au fost utilizate și în deciziile anterioare privind SIEG pentru a estima nivelul profitului rezonabil ([300]).

(1104) Corsica Ferries contestă calculul profitului rezonabil pe baza venitului actual înainte de impozitare (sau a marjei de exploatare), deoarece, în opinia sa, datele referitoare la costurile SIEG nu sunt ușor de observat în contul de profit și pierderi al beneficiarilor, ci necesită o alocare discutabilă a diferitelor elemente de cost între activitățile SIEG și cele care nu sunt legate de SIEG (considerentul 504). Cu toate acestea, Comisia observă că operatorii SIEG trebuie să furnizeze în anexa 9 o defalcare detaliată a costurilor lor estimate și reale. În plus, Comisia consideră că principiile de alocare a costurilor și cheile specifice de repartizare a costurilor din anexa 9 pentru obținerea costurilor estimate legate de SIEG sunt justificate și rezonabile, astfel cum se explică în considerentele 1079-1089.

(1105) În plus, astfel cum se indică în decizia de inițiere a procedurii, utilizarea unui studiu comparativ pentru a estima nivelul profitului rezonabil este o metodă adecvată ([301]). Comisia observă de asemenea că Corsica Ferries nu a contestat relevanța rezultatelor acestui studiu de piață în observațiile sale.

(1106) Având în vedere că CSP-urile prevăd un profit maxim de 2,13 %, și anume un nivel considerabil mai scăzut decât cel estimat de studiul comparativ comandat de autoritățile franceze, și că această valoare a profitului nu poate fi, în principiu, majorată *ex post*, Comisia consideră că profitul stabilit în CSP-uri nu depășește un nivel rezonabil și, prin urmare, CSP-urile sunt în conformitate cu punctele 33-38 din cadrul SIEG.

7.3.8.4. Stimulente privind eficiența

(1107) În conformitate cu punctul 39 din cadrul SIEG, în conceperea metodei de compensare, statele membre trebuie să introducă stimulente pentru prestarea eficientă de SIEG de înaltă calitate, cu excepția cazului în care acestea pot justifica în mod corespunzător că nu este posibil sau adecvat să se procedeze astfel.

(1108) Punctele 40 și 41 lasă o marjă de apreciere statelor membre în ceea ce privește forma pe care trebuie să o ia aceste stimulente. Cu toate acestea, punctele 42 și 43 prevăd că orice mecanism de stimulare a îmbunătățirii eficienței trebuie să se bazeze pe date și criterii obiective și măsurabile stabilite în actul de atribuire și care fac obiectul unei evaluări *ex post* transparente efectuate de o entitate independentă de prestatorul de SIEG. În plus, creșterea eficienței ar trebui obținută fără a se aduce atingere calității serviciilor prestate și ar trebui să respecte standardele prevăzute în legislația Uniunii.

(1109) Astfel cum se prevede în considerentul 302, mecanismul de eficiență aplicat compensației pentru costurile de exploatare este prevăzut la articolul 35.3 din CSP-uri. În practică, mecanismul de eficiență este inclus în indexarea compensației pentru costurile de exploatare, în măsura în care valoarea compensației crește mai puțin decât inflația reală. În plus, articolul 35.4 din CSP-uri impune ca valoarea efectivă a compensației să fie plătită pe baza raportului anual prezentat OTC de către prestatorii de servicii publice. În conformitate cu articolul 46 din CSP-uri, raportul anual trebuie să includă contul de exploatare actualizat în același format ca și contul de exploatare

([300]) A se vedea, de exemplu, Decizia 2012/321/UE a Comisiei din 25 ianuarie 2012 privind măsura SA.14588 (C 20/09) pusă în aplicare de Belgia în favoarea De Post-La Poste (în prezent „bpost") (JO L 170, 29.6.2012, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/321/oj); decizia din 1 august 2014 în cazul SA.35608 – Hellenic Post – Compensații pentru finanțarea serviciilor poștale universale (JO C 348, 3.10.2014, p. 48) și decizia din 29 ianuarie 2016 în cazul SA.41702 – Irlanda – Sistemul de egalizare a riscurilor (JO C 104, 18.3.2016, p. 2).

([301]) Această metodologie a fost aplicată în Decizia (UE) 2022/348 a Comisiei din 17 iunie 2021 privind măsurile SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) puse în aplicare de Italia și de regiunea Toscana pentru Toremar și achizitorul acesteia, Moby (JO L 64, 2.3.2022, p. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/348/oj).

provizoriu (anexa 9), ținând seama de indexarea costurilor, însoțit de o notă care să compare și să explice diferențele dintre veniturile și costurile reale și cele preconizate. Potrivit autorităților franceze, auditul este efectuat de un auditor extern, selectat de OTC, în urma unei proceduri de atribuire. Prin urmare, valoarea reală a compensației se bazează pe o evaluare *ex post* transparentă efectuată de o entitate independentă de prestatorul de SIEG.

(1110) În plus, Comisia observă că mecanismul de control *ex post* al valorii compensației, astfel cum este prevăzut la articolul 35.1 din CSP-uri, prevede și anumite stimulente privind eficiența. Articolul 35.1 din CSP-uri prevede că, în caz de supracompensare (în special în cazul în care capacitatea navelor rezervate pentru SIEG este utilizată pentru servicii comerciale), jumătate din orice compensație excedentară plătită poate fi reținută de către concesionari, până la o limită maximă de 5 % din compensație. Faptul că operatorilor SIEG li se permite să rețină o parte din supracompensație, după caz, îi încurajează să utilizeze capacitatea navei în cel mai eficient mod posibil. În special, acest fapt oferă un stimulent pentru a utiliza capacitatea care este, în principiu, rezervată pentru SIEG pentru servicii comerciale, în cazul în care această capacitate ar rămâne, altfel, neutilizată, reducând astfel costurile SIEG.

(1111) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că punctele 40-43 din cadrul SIEG sunt îndeplinite.

(1112) Corsica Ferries susține că mecanismul de eficiență, astfel cum este prevăzut la articolul 35.3 din CSP-uri, nu își îndeplinește obiectivul, întrucât formula de compensare, astfel cum este definită la articolul 35.3 din CSP-uri, este vădit incorectă (considerentele 512 și 513). În special, Corsica Ferries susține că aplicarea formulei de indexare va avea ca rezultat acordarea unei compensații publice companiilor contractante la un nivel indexat peste nivelul inflației. Cu toate acestea, Comisia consideră că această afirmație este nefondată.

(1113) Astfel cum au explicat autoritățile franceze, cifrele din contul de exploatare provizoriu al concesionarilor (anexa 9) pentru fiecare lot se bazează pe valorile nominale pentru anul 2023. În fiecare an, valoarea nominală a compensației pentru costurile de exploatare este actualizată pentru a reflecta valorile reale (și anume ajustate în funcție de inflație), pe baza formulei prevăzute la articolul 35.3 din CSP-uri. Formula de la articolul 35.3 din CSP-uri garantează că compensația plătită efectiv într-un an crește mai puțin decât inflația.

(1114) Pe baza celor de mai sus, Comisia concluzionează că sunt îndeplinite cerințele pentru mecanismul de eficiență menționat la punctele 39-43 din cadrul SIEG și că afirmația Corsica Ferries este nefondată.

7.3.8.5. Dispoziții aplicabile întreprinderilor care desfășoară și activități în afara domeniului de aplicare al SIEG sau care prestează mai multe SIEG

(1115) Conform punctului 44 din cadrul SIEG, în cazul în care o întreprindere desfășoară activități care se încadrează atât în cadrul, cât și în afara domeniului de aplicare al SIEG, contabilitatea sa internă trebuie să prezinte separat costurile și veniturile asociate serviciilor SIEG și pe cele ale altor servicii, în conformitate cu principiile prevăzute la punctul 31. Atunci când unei întreprinderi i se încredințează prestarea mai multor SIEG deoarece autoritatea care încredințează SIEG sau natura SIEG este diferită, contabilitatea internă a întreprinderii trebuie să permită verificarea existenței vreunei supracompensații la nivelul fiecărui SIEG.

(1116) Astfel cum s-a menționat în considerentul 293, articolul 30 din CSP-uri prevede că înregistrările contabile interne ale contractantului trebuie să indice separat costurile și veniturile asociate SIEG și cele legate de alte servicii, luând în considerare cheile pentru repartizarea tuturor costurilor directe necesare pentru prestarea SIEG și o contribuție adecvată la costurile indirecte comune atât SIEG, cât și activităților comerciale. Comisia observă că CSP-urile conțin, în anexa 9, cheile de repartizare pentru fiecare dintre elementele de cost ale contractanților. Articolul 46 din CSP-uri prevede, de asemenea, că în fiecare an contractanții trebuie să elaboreze un raport anual de activitate (inclusiv o anexă 9 actualizată) care să prezinte separat veniturile și costurile reale legate de SIEG și pe cele legate de activitățile comerciale, care vor fi examinate de OTC.

(1117) Prin urmare, Comisia consideră că punctul 44 din cadrul SIEG este respectat.

7.3.8.6. Supracompensarea

(1118) În conformitate cu punctul 49 din cadrul SIEG, statele membre trebuie să se asigure că întreprinderile nu primesc compensații care depășesc valoarea determinată în conformitate cu cerințele prevăzute în secțiunea respectivă. Acestea trebuie să furnizeze dovezi la solicitarea Comisiei. Statele membre trebuie să efectueze controale regulate sau să se asigure că astfel de controale sunt efectuate la sfârșitul perioadei de valabilitate a actului de atribuire și, în orice caz, la intervale de cel mult trei ani.

(1119) Astfel cum se descrie în considerentele 312-317, autoritățile franceze vor efectua un control anual *ex post* al valorii compensației plătite contractanților pentru a se asigura că nu există o supracompensare care ar putea rezulta din utilizarea efectivă a navelor.

(1120) În primul rând, trebuie remarcat faptul că valoarea compensației pentru fiecare lot, calculată *ex ante* în contul de exploatare provizoriu (anexa 9), se bazează pe numărul minim de călătorii dus-întors anuale sau pe traficul de bază, necesar în cadrul SIEG (și anume inclusiv călătoriile dus-întors reprogramabile, dar excluzând călătoriile dus-întors suplimentare).

(1121) În ceea ce privește traficul de bază, compensația se calculează pe baza cheilor de repartizare, care vor fi stabilite pentru întreaga durată a contractului (considerentul 307), cu excepția cazului în care, în urma controlului *ex post*, există o discrepanță între cheia de repartizare prevăzută în anexa 9 și cheia de repartizare care rezultă din prestarea efectivă a SIEG. Acest mecanism permite astfel reducerea *ex post*, dacă este necesar, a valorii compensației pentru costurile de exploatare, de investiții și cu combustibilul, în funcție de utilizarea efectivă a navelor. Aceasta înseamnă că, în cazul în care capacitatea navei rezervate activităților SIEG este utilizată efectiv pentru serviciul comercial, vor fi ajustate cheile de repartizare din anexa 9 și, prin urmare, compensația.

(1122) În plus, traversările neefectuate nu vor fi compensate (considerentul 315).

(1123) OTC efectuează un control *ex post* al calculului compensației pe baza raportului anual al concesionarilor, care include contul de exploatare actualizat în același format ca și contul de exploatare provizoriu (anexa 9), însoțit de o notă în care se compară și se explică diferențele dintre veniturile și costurile reale și cele prognozate. Rambursarea de către contractant către CdC va fi efectuată în cazul în care există o diferență între valoarea compensației care rezultă din contul de exploatare provizoriu și suma care rezultă din contul de exploatare actualizat.

(1124) În ceea ce privește călătoriile dus-întors suplimentare, întregul serviciu este considerat a fi un SIEG. Astfel cum se indică în considerentul 306, articolul 38.1 din CSP-uri prevede că compensația pentru o călătorie dus-întors suplimentară, dacă este efectuată, este valoarea cea mai mică dintre (i) valoarea preconizată a compensației pentru fiecare călătorie dus-întors indicată în anexa 9 (contul de exploatare provizoriu) și (ii) valoarea rezultată din contul de exploatare actualizat, care include costurile nete reale suportate pentru efectuarea unei călătorii dus-întors suplimentare și face parte din raportul anual. Comisia consideră că această abordare este rezonabilă pentru a evita supracompensarea.

(1125) Pe baza celor de mai sus, Comisia consideră că abordarea adoptată de autoritățile franceze este adecvată pentru a exclude riscul de supracompensare.

(1126) În ceea ce privește rambursarea oricărei compensații excedentare, în conformitate cu articolul 35.1 din CSP-uri, jumătate din orice compensație excedentară plătită poate fi reținută de către concesionari, până la o limită maximă de 5 % din compensație. Corsica Ferries susține că acest lucru ar conduce la o supracompensare (considerentul 505).

(1127) Comisia consideră că această afirmație ar trebui să fie respinsă. Astfel cum se indică în considerentul 1110, faptul că operatorilor SIEG li se permite să rețină o parte din supracompensație, după caz, încurajează operatorii de servicii publice să utilizeze capacitatea navei în cel mai eficient mod posibil. În ceea ce privește traversările care nu sunt efectuate, ar trebui remarcat faptul că o călătorie dus-întors poate fi anulată de OTC numai în caz de forță majoră sau de circumstanțe imprevizibile, de comun acord cu concesionarii (considerentul 291). În consecință, faptul că beneficiarii măsurilor nu primesc compensații cel puțin pentru costurile fixe asociate unei călătorii dus-întors anulate poate fi considerat mai degrabă prudent. În orice caz, suma pe care operatorii de servicii publice o pot reține în caz de supracompensare este limitată la 5 % din compensație.

(1128) Astfel cum se menționează în considerentele 503-511, Corsica Ferries prezintă argumente suplimentare pentru a demonstra că condițiile CSP-urilor sunt insuficiente pentru a exclude orice risc de supracompensare. Aceste argumente trebuie respinse.

(1129) *În primul rând*, potrivit Corsica Ferries, cadrul SIEG impune ca profiturile legate de activitățile comerciale să fie luate în considerare în scopul calculării valorii compensației numai dacă SIEG conferă operatorilor drepturi speciale sau exclusive și dacă profiturile respective depășesc un profit rezonabil. Cu toate acestea, astfel cum se menționează în considerentele 1016-1096, aceste două circumstanțe nu sunt stabilite în cazul de față.

(1130) *În al doilea rând*, astfel cum se prevede în considerentele 1079-1089, cheile de repartizare a costurilor aplicate sunt obiective și suficient de justificate pentru a reduce la minimum riscul de supracompensare a prestării de servicii SIEG.

(1131) *În al treilea rând*, termenul „cheie care rezultă din operațiuni" este explicit și trebuie înțeles în lumina principiilor generale de alocare a costurilor definite de autoritățile franceze și prezentate ofertanților în cadrul procedurii de atribuire a CSP-urilor (considerentul 308). În orice caz, termenul este definit mai detaliat la articolele 35.1 și 37.1 din CSP-uri ca fiind „o cheie de repartizare care ar rezulta din operațiuni efective (costuri și venituri reale, exploatarea efectivă a navelor etc.)".

(1132) *În al patrulea rând*, contrar celor susținute de Corsica Ferries, profiturile comerciale generate de beneficiarii măsurilor, care, potrivit articolului 32 din CSP-uri (considerentul 296), trebuie reinvestite în vederea urmăririi obiectivelor de îmbunătățire a calității mediului SIEG, nu constituie ajutoare pentru investiții ilegale. În primul rând, profiturile comerciale nu constituie resurse de stat. În al doilea rând, după cum s-a menționat mai sus, cheile de repartizare a costurilor sunt bine definite, astfel încât orice subvenționare încrucișată a investițiilor finanțate din profituri comerciale poate fi exclusă.

(1133) În sfârșit, este necesar să se respingă de asemenea argumentul invocat de Corsica Ferries potrivit căruia contractanții ar beneficia de o plusvaloare nerealizată aferentă navelor la sfârșitul CSP-urilor, care ar rezulta din faptul că plățile de amortizare și de închiriere, care sunt compensate în temeiul CFI, depășesc amortizarea economică a navelor în aceeași perioadă. Deși Comisia recunoaște că poate exista o diferență între durata de viață economică a unui activ într-un anumit caz și perioada în care un activ este amortizat de o întreprindere, nu este vădit eronat să se utilizeze pentru calcularea valorii compensației, precum în speță, amortizarea care rezultă din aplicarea acelorași principii de amortizare precum cele pe care întreprinderea le utilizează în scopuri contabile și care sunt conforme cu practicile din sectorul maritim.

(1134) În special, în cursul procedurii oficiale de investigare, autoritățile franceze au confirmat că, în versiunea finală a anexei 9, metoda aplicată pentru calcularea amortizării navelor este amortizarea liniară, iar perioada de amortizare a fost stabilită de candidați în funcție de durata de viață a unei nave în sectorul transportului maritim de mărfuri și de pasageri, care este în medie de 30 de ani.

7.3.8.7. Concluzie privind valoarea compensației

(1135) Pe baza considerațiilor prezentate în considerentele 1071-1133, Comisia consideră că autoritățile franceze au îndeplinit condițiile prevăzute în secțiunea 2.8 din cadrul SIEG privind valoarea compensației, în special în ceea ce privește costurile nete, metodologia de alocare a costurilor, profitul rezonabil, stimulentele privind eficiența și supracompensarea.

7.3.9. *Cerințe suplimentare care pot fi necesare pentru a se asigura că dezvoltarea schimburilor comerciale nu este afectată într-o măsură care contravine intereselor Uniunii*

(1136) Conform punctului 51 din cadrul SIEG, cerințele stabilite în secțiunile 2.1-2.8 din cadru sunt, în general, suficiente pentru a se asigura că ajutorul nu denaturează concurența într-o măsură care contravine intereselor Uniunii.

(1137) Potrivit punctului 52 din cadrul SIEG, cu toate acestea, este posibil ca, în anumite circumstanțe excepționale, denaturări grave ale concurenței în cadrul pieței interne să rămână nesoluționate și ca ajutorul să afecteze schimburile comerciale într-o asemenea măsură încât ar contraveni intereselor Uniunii. În acest caz, în conformitate cu punctul 53 din cadrul SIEG, Comisia va examina dacă aceste denaturări pot fi atenuate prin impunerea îndeplinirii unor condiții sau a respectării unor angajamente de către statele membre.

(1138) Potrivit punctului 54 din cadrul SIEG, este de așteptat ca asemenea denaturări grave ale concurenței, care să fie contrare intereselor Uniunii, să nu apară decât în circumstanțe excepționale. Comisia se va limita doar la acele denaturări care presupun un ajutor cu efecte negative importante asupra altor state membre și funcționării pieței interne, de exemplu, întrucât nu oferă întreprinderilor active în sectoare importante ale economiei posibilitatea de a-și desfășura activitatea la o scară care să le permită funcționarea în condiții de eficiență.

(1139) Punctele 55-59 din cadrul SIEG prezintă cinci situații în care Comisia ar trebui să efectueze o analiză aprofundată a denaturărilor concurenței, astfel cum se prevede la punctul 52 din cadrul SIEG.

(1140) Punctul 55 din cadrul SIEG prevede că asemenea denaturări pot apărea, de exemplu, atunci când actul de atribuire a SIEG are o durată care nu poate fi justificată prin raportarea la criterii obiective (de exemplu necesitatea de a amortiza activele fixe netransferabile) sau reunește o serie de sarcini (care, în mod obișnuit, fac obiectul unor acte de atribuire separate, fără a presupune pierderi ale beneficiilor sociale și costuri suplimentare în ceea ce privește eficiența și eficacitatea furnizării serviciilor). În acest caz, Comisia ar analiza dacă același serviciu public ar putea fi furnizat, în aceleași condiții, într-o manieră care denaturează într-o mai mică măsură concurența, de exemplu prin intermediul unui act de atribuire mai limitat în ceea ce privește durata, domeniul de aplicare, sau prin acte de atribuire separate.

(1141) În cazul de față, Comisia consideră că perioada de valabilitate a actului de atribuire este justificată pe baza unor criterii obiective (secțiunea 7.3.4). În plus, CSP-urile răspund unei nevoi de serviciu public clar identificate și prevăd obligații de serviciu public proporționale pentru a răspunde acestor nevoi. Astfel, CSP-urile nu ar putea avea un domeniu de aplicare mai limitat. În cele din urmă, autoritățile franceze au prevăzut un contract de servicii publice pentru fiecare rută maritimă afectată de nevoile de serviciu public pentru transportul de mărfuri și de pasageri, astfel încât au prevăzut acte de atribuire separate. Prin urmare, în speță nu este necesar să se efectueze o analiză aprofundată a denaturărilor concurenței în temeiul punctului 55 din cadrul SIEG.

(1142) Potrivit punctului 56 din cadrul SIEG, poate fi necesară o analiză mai detaliată în cazul în care statul membru încredințează unui prestator de servicii publice, în absența unei proceduri de selecție competitive, misiunea de a furniza un serviciu de interes economic general pe o piață nerezervată în cadrul căreia sunt prestate servicii foarte similare sau se preconizează furnizarea în viitorul apropiat a acestora, în absența SIEG. Aceste efecte negative asupra dezvoltării comerțului pot fi mai pronunțate atunci când SIEG trebuie oferit la un tarif sub costurile suportate de orice furnizor existent sau potențial, astfel încât provoacă o închidere a pieței. Astfel, deși Comisia respectă marja largă de apreciere a statelor membre cu privire la definirea serviciilor publice de interes general, aceasta poate solicita, de exemplu, modificări referitoare la alocarea ajutorului, în cazul în care poate arăta, în mod rezonabil, că același serviciu de interes economic general ar putea fi furnizat utilizatorilor în condiții similare de preț, într-o manieră mai puțin denaturantă și la costuri mai mici pentru stat.

(1143) În cazul de față, Comisia observă că autoritățile franceze nu au atribuit CSP-urile fără o procedură de achiziții publice. Prin urmare, punctul 56 din cadrul SIEG nu este aplicabil în cazul de față. În orice caz, Comisia consideră că autoritățile franceze au stabilit în mod clar mai multe nevoi de serviciu public pe rutele dintre Corsica și portul Marsilia, pe care niciun alt serviciu comercial similar dinspre/spre porturile Toulon/Nisa nu a fost în măsură să le satisfacă. Ele au stabilit, de asemenea, că nu există o abordare alternativă care să restrângă mai puțin concurența și care să fie mai puțin costisitoare pentru stat. Prin urmare, în speță nu este necesar să se efectueze o analiză aprofundată a denaturărilor concurenței în temeiul punctului 55 din cadrul SIEG.

(1144) Comisia observă, de asemenea, că CSP-urile vizează în principal serviciile de transport maritim de mărfuri neremorcate, în privința cărora nu se contestă că există o disfuncționalitate completă a pieței între Corsica și Franța continentală și pentru care numai portul Marsilia are o capacitate de manipulare suficientă.

(1145) Comisia observă, de asemenea, că transportul de mărfuri remorcate pentru care Franța a identificat substituibilitatea parțială între porturile Toulon și Marsilia vizează doar 20 % din cererea totală de transport de mărfuri remorcate și 4 % din cererea totală de transport de mărfuri ([302]). Având în vedere că acest volum este limitat, denaturarea pieței este minimă și nu are niciun efect real asupra concurenței.

(1146) În plus, CSP-ul pentru ruta Marsilia-Propriano, care include și transportul de pasageri, abordează, de asemenea, o disfuncționalitate completă a pieței în ceea ce privește serviciile către Propriano. Prin urmare, acest CSP nu poate conduce la închiderea sau restricționarea pieței sau la o măsură discriminatorie, în sensul cadrului SIEG și al Regulamentului privind cabotajul.

(1147) Este necesar să se adauge că portul Marsilia dispune de capacități suficiente pentru a permite unui operator precum Corsica Ferries să ofere servicii din acest port. Niciunul dintre dovezile prezentate Comisiei în cadrul procedurii oficiale de investigare nu sugerează contrariul.

(1148) Potrivit punctului 57, o atenție sporită este, de asemenea, justificată în cazul în care atribuirea prestării unor servicii publice are legătură cu drepturi speciale sau exclusive care reduc considerabil concurența pe piața internă, într-o măsură care contravine intereselor Uniunii.

(1149) În cazul de față, Comisia consideră că CSP-urile nu acordă drepturi speciale sau exclusive. Prin urmare, punctul 57 nu este aplicabil în speță.

(1150) Potrivit punctului 58, Comisia va acorda, de asemenea, atenție situațiilor în care ajutorul îi permite întreprinderii să finanțeze crearea sau utilizarea unei infrastructuri care nu poate fi reprodusă și are potențialul de a bloca piața unde este furnizat SIEG sau piețele conexe relevante.

(1151) În speță, Comisia constată că CSP-urile în cauză nu implică o infrastructură care nu poate fi reprodusă, iar finanțarea lor nu permite concesionarilor să finanțeze crearea sau utilizarea unei astfel de infrastructuri. Prin urmare, punctul 58 nu este aplicabil în speță.

(1152) În cele din urmă, în conformitate cu punctul 59, în cazul în care denaturările concurenței sunt o consecință a faptului că actul de atribuire împiedică punerea efectivă în aplicare sau asigurarea respectării legislației Uniunii care vizează garantarea bunei funcționări a pieței interne, Comisia va examina dacă serviciul public ar putea fi la fel de bine furnizat într-o manieră care denaturează într-o mai mică măsură concurența, de exemplu prin punerea deplină în aplicare a legislației sectoriale a Uniunii.

(1153) În speță, Comisia observă că CSP-urile nu împiedică punerea efectivă în aplicare sau asigurarea respectării legislației în vigoare, întrucât autoritățile franceze au respectat cu strictețe principiile stabilite în legislația sectorială în vigoare, și anume Regulamentul privind cabotajul.

(1154) Prin urmare, în speță nu este necesar să se efectueze o analiză aprofundată a denaturărilor concurenței în temeiul punctului 55 din cadrul SIEG.

([302]) Estimarea cererii de transport de mărfuri se bazează pe date istorice (considerentul 224), care arată că mărfurile remorcate au reprezentat doar aproximativ 20 % din totalul mărfurilor transportate între Marsilia și Corsica între 2016 și 2020 (considerentul 54). Având în vedere că 20 % din cererea de transport de mărfuri remorcate este considerată substituibilă între Marsilia și Toulon, în ansamblu doar 4 % din cererea totală de transport de mărfuri este considerată substituibilă între Marsilia și Toulon.

7.3.10. *Cerințe privind publicarea anumitor informații referitoare la SIEG*

(1155) În temeiul punctului 60 din cadrul SIEG: „Pentru fiecare compensație pentru obligația de serviciu public care intră în sfera de aplicare a prezentei comunicări, statul membru în cauză trebuie să publice următoarele informații pe internet sau prin alte mijloace corespunzătoare:

— rezultatele consultării publice sau alte instrumente adecvate menționate la punctul 14;

— natura și durata obligațiilor de serviciu public;

— întreprinderea și, dacă este cazul, teritoriul în cauză;

— sumele reprezentând ajutorul acordat anual întreprinderii”.

(1156) În cazul de față, Comisia observă că autoritățile franceze au publicat informațiile prevăzute la punctul 60 din cadrul SIEG ([303]), cu excepția cuantumurilor anuale ale ajutoarelor acordate beneficiarilor, care vor fi publicate după auditarea acestor informații.

(1157) Prin urmare, Comisia consideră că au fost îndeplinite condițiile de la punctul 60 din cadrul SIEG.

7.3.11. *Concluzie privind compatibilitatea măsurilor*

(1158) Pe baza celor de mai sus, Comisia concluzionează că măsurile respectă cadrul SIEG și Regulamentul privind cabotajul. Prin urmare, CSP-urile sunt compatibile cu piața internă.

8. **CONCLUZII**

(1159) Comisia constată că, prin încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE, Franța a pus în aplicare în mod ilegal CSP-urile, care constituie ajutor de stat în temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Cu toate acestea, CSP-urile sunt compatibile cu piața internă,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

(1) Compensația financiară acordată de Franța în favoarea Corsica Linea și La Méridionale (separat sau împreună) în temeiul celor cinci contracte de serviciu public privind serviciile maritime care deservesc Corsica dinspre/spre portul Marsilia pentru perioada 2023-2030, în valoare totală de 853,6 milioane EUR, constituie ajutor de stat în temeiul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

(2) Ajutorul de stat menționat la alineatul (1) și pus în aplicare în mod ilegal de Franța în temeiul articolului 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene este compatibil cu piața internă în sensul articolului 106 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

([303]) Pentru rezultatele consultărilor publice, a se vedea următorul link: 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 (accesat la 18 octombrie 2024), iar pentru celelalte puncte, următorul link: https://www.isula.corsica/assemblea/docs/rapports/2022E6370-.pdf (accesat la 18 octombrie 2024).

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Republicii Franceze.

Adoptată la Bruxelles, 26 noiembrie 2024.

Pentru Comisie
Margrethe VESTAGER
Vicepreședintă executivă