Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2025/2453

30.12.2025

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2025/2453

z 26. novembra 2024

vo veci SA.101557 (2023/NN, ex-2022/PN) – Francúzsko – Námorné spojenie s Korzikou (2023 – 2030)

[oznámené pod číslom C(2024) 8473]

(Iba francúzske znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými článkami ([1]), a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

1.1. Prednotifikačná fáza

(1) Listom zo 17. januára 2022 francúzske orgány informovali Komisiu, že Dopravný úrad na Korzike (ďalej len „**OTC**“) začal zisťovať, či existuje potreba služby vo verejnom záujme v oblasti námornej dopravy medzi Korzikou a pevninským Francúzskom. Komisia 19. januára 2022 začala prednotifikačné konanie, ktoré bolo zaevidované pod číslom SA.101557. Francúzske orgány zaslali svoje počiatočné pripomienky Komisii listami z 19., 25. a 27. januára 2022.

(2) Listami a e-mailmi zo 4. a 15. februára a 22. marca 2022 Komisia požiadala francúzske orgány o dodatočné informácie. Francúzske orgány predložili svoje odpovede 15. februára a 7. a 31. marca 2022.

(3) Listami z 15. marca, 8. apríla a 19. a 20. mája 2022 francúzske orgány informovali Komisiu o svojich plánoch uzavrieť päť zmlúv o službách vo verejnom záujme na obdobie ôsmich rokov (2023 – 2030) na námornú prepravu tovaru a cestujúcich medzi prístavom Marseille a každým z piatich prístavov Ajaccio, Bastia, Porto-Vecchio, Propriano a L'Île-Rousse (ďalej len „**zmluvy o službách vo verejnom záujme**“ alebo „**opatrenia**“).

(4) Listami a e-mailmi z 20. apríla, 30. mája, 12. júla, 11. augusta, 3., 18., 21., 23. a 30. novembra a 1. a 2. decembra 2022 Komisia požiadala francúzske orgány o dodatočné informácie. Svoje odpovede predložili listami a e-mailmi zo 7. a 22. júna, z 22. a 27. júla, 10., 13. a 14. októbra, 8., 10., 11., 17., 22., 24., 25. a 30. novembra a 1. a 2. decembra 2022.

(5) Počas prednotifikačnej fázy sa Komisia a francúzske orgány stretli 1., 17. a 22. februára, 18. marca, 5. apríla, 28. júna, 11. júla a 15., 21. a 30. novembra 2022. V rámci prípravy na tieto stretnutia alebo v nadväznosti na ne francúzske orgány poskytli 21. februára, 22. marca a 12. júla 2022 dodatočné informácie.

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

(6) Zároveň Komisia dostala všeobecné informácie od tretej strany 14. apríla, 17., 21., 22. a 30. júna, 25. júla, 2. a 30. septembra, 5. a 26. októbra a 2. decembra 2022, ako aj 30. a 31. januára 2023.

1.2. Oznámenie opatrení francúzskych orgánov a podnet spoločnosti Corsica Ferries

(7) Francúzske orgány 27. decembra 2022 elektronicky oznámili Komisii zmluvy o službách vo verejnom záujme. Keďže toto oznámenie bolo neúplné, Komisia si 16. februára 2023 vyžiadala od francúzskych orgánov dodatočné informácie. Francúzske orgány doplnili svoje oznámenie e-mailmi z 5. apríla a 2. mája 2023.

(8) Spoločnosť Corsica Ferries 23. marca 2023 podala Komisii formálny podnet, v ktorom spochybnila zákonnosť a zlučiteľnosť opatrení najmä s právom o štátnej pomoci.

(9) Komisia postúpila podnet francúzskym orgánom a 11. apríla a 5. júna 2023 požiadala o dodatočné informácie. Francúzske orgány poskytli svoje pripomienky k podnetu a dodatočné informácie 28. júna, 28. júla a 27. októbra 2023.

(10) Spoločnosť Corsica Ferries poskytla dodatočné informácie o svojom podnete aj prostredníctvom e-mailov z 13. októbra a 20. decembra 2023. Komisia zaslala tieto dodatočné informácie francúzskym orgánom 21. decembra 2023 a francúzske orgány na ne odpovedali e-mailom zo 6. februára 2024.

1.3. Začatie formálneho vyšetrovacieho konania Komisie týkajúceho sa opatrení

(11) Listom z 23. februára 2024 Komisia informovala francúzske orgány o svojom rozhodnutí začať konanie stanovené v článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „**ZFEÚ**“) v súvislosti so zmluvami o službách vo verejnom záujme (ďalej len „**rozhodnutie o začatí konania**“).

(12) Rozhodnutie o začatí konania bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([2]). Komisia vyzvala francúzske orgány a zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k zmluvám o službách vo verejnom záujme.

(13) Komisia dostala stanovisko francúzskych orgánov 27. marca 2024. Po prijatí týchto pripomienok Komisia zaslala francúzskym orgánom 23. apríla, 13. a 30. mája, 14. a 21. júna a 2. a 9. júla 2024 žiadosti o informácie, na ktoré francúzske orgány odpovedali 23. a 31. mája, 13. júna a 9., 11., 12. a 17. júla 2024.

(14) Komisia dostala pripomienky od viacerých zainteresovaných strán, konkrétne od spoločností Corsica Ferries (22. apríla 2024), Corsica Linea (29. apríla 2024), La Méridionale (29. apríla 2024) a skupiny Stef (29. apríla 2024) ([3]).

(15) Komisia postúpila Francúzsku pripomienky spoločnosti Corsica Ferries (23. apríla 2024) a spoločností Corsica Linea, La Méridionale a skupiny Stef (30. apríla 2024) a poskytla mu možnosť reagovať na ne. Francúzsko odpovedalo na pripomienky spoločnosti Corsica Ferries 25. júna a 11. júla 2024. K podaniam ostatných zainteresovaných strán sa nechcelo vyjadrovať.

([2]) Ú. v. EÚ C, C/2024/2266, 22.3.2024, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2266/oj.

([3]) Spoločnosti Corsica Linea, La Méridionale a skupina Stef požiadali e-mailmi z 8., 15. a 16. apríla 2024 o predĺženie lehoty na predloženie pripomienok. Komisia uvedenú lehotu predĺžila do 29. apríla 2024.

2. NÁMORNÁ DOPRAVA MEDZI KORZIKOU A PEVNINSKÝM FRANCÚZSKOM

2.1. Sociálno-ekonomické charakteristiky Korziky

(16) Korzika je francúzsky ostrov v Stredozemnom mori. Vyznačuje sa hornatým terénom, chránenými oblasťami, a najmä rozsiahlymi vidieckymi oblasťami ([4]). Na ostrove žije takmer 350 000 obyvateľov, z toho približne 53 % v mestských oblastiach a 47 % na vidieku ([5]). Vďaka tejto obmedzujúcej geografii patrí Korzika k najmenej osídleným regiónom Francúzska s hustotou obyvateľstva 39 obyvateľov na km^2. To je značne pod francúzskym priemerom 105 obyvateľov na km^2 ([6]).

(17) Nízka hustota obyvateľstva znamená, že medzi domovom a pracoviskom alebo miestom trávenia voľného času sú značné vzdialenosti. Na Korzike sa uskutočňuje viac dlhších ciest v porovnaní s celoštátnym priemerom ([7]). Okrem toho podľa inštitútu INSEE ([8]) topografia a vidiecky charakter obcí a nedostatok verejnej dopravy znamenajú, že na každodenné cesty sa viac používajú osobné vozidlá (86 % v porovnaní so 72 % v metropolitnom Francúzsku) ([9]).

(18) Korzika nemá žiadnu diaľničnú infraštruktúru. Má obmedzenú cestnú sieť pozostávajúcu približne z 10 okresných ciest a z vedľajších ciest. Tieto cesty sú pomerne kľukaté, čím sa predlžuje trvanie cesty ([10]), komplikujú dopravné podmienky ([11]) a zvyšuje riziko dopravných nehôd. Korzika má najvyššiu mieru úmrtnosti na cestách vo Francúzsku ([12]). Podľa francúzskeho strediska pre monitorovanie bezpečnosti cestnej premávky sa tieto charakteristiky ešte zhoršujú v dôsledku cestovného ruchu. Stredisko odhaduje, že každoročne v letnom období príchod a odchod približne 500 000 automobilov prepravovaných v rámci pravidelnej námornej dopravy takmer zdvojnásobí priemerný denný objem dopravy na korzických cestách ([13]).

(19) Korzické hospodárstvo je v podstate založené na terciárnom sektore ([14]). Spomedzi jeho služieb zabezpečujú bohatstvo a tvorbu pracovných miest na ostrove cestovný ruch ([15]) a maloobchod ([16]). Miestne hospodárstvo je do značnej miery závislé od dovozu z pevninského Francúzska. V roku 2019 bol dovoz z pevniny takmer päťkrát vyšší ako vývoz ([17]).

([4]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (online stav k 18. októbru 2024).

([5]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (online stav k 18. októbru 2024). Pre porovnanie, celoštátny priemer je 67 % v mestských a 33 % vo vidieckych oblastiach. Ostrov Korzika má preto oveľa vidieckejší charakter ako zvyšok Francúzska.

([6]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (online stav k 18. októbru 2024).

([7]) Pozri napríklad všeobecné usmernenie pre južnú Korziku na roky 2023 – 2027 (s. 6), ktoré vypracovalo francúzske stredisko pre monitorovanie bezpečnosti cestnej premávky a ktoré je k dispozícii na adrese: 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 (online stav k 18. októbru 2024).

([8]) Národný inštitút štatistiky a ekonomických štúdií.

([9]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021 (online stav k 18. októbru 2024).

([10]) V regionálnom pláne infraštruktúry a dopravných služieb korzického regionálneho orgánu z roku 2015 sa uvádza, že „veľké horské pásmo na Korzike mimoriadne sťažuje internú komunikáciu. Cestné a železničné siete sú kľukaté a vzdialenosti sa merajú skôr v čase cestovania ako v kilometroch“ (https://www.aue.corsica/attachment/619085/, s. 9, online stav k 18. októbru 2024). Pozri aj všeobecné usmernenie pre južnú Korziku na roky 2023 – 2027 (s. 6), ktoré vypracovalo francúzske stredisko pre monitorovanie bezpečnosti cestnej premávky (pozri poznámku pod čiarou č. 7).

([11]) Pozri sériu reportáží verejnoprávnej televízie France 3 Corse o stave ciest na Korzike: https://france3-regions.francetvinfo.fr/corse/dossier-etats-des-lieux-des-routes-de-corse-et-enjeux-2730762.html (online stav k 18. októbru 2024).

([12]) Pozri mimoriadne vážnu situáciu v roku 2022, keď bola miera úmrtnosti na cestách na Korzike 2,5-krát vyššia, ako je celoštátny priemer: https://www.corsematin.com/articles/le-lourd-bilan-de-2022-sur-les-routes-corses-135750 (online stav k 18. októbru 2024). Pozri aj všeobecné usmernenie pre južnú Korziku na roky 2023 – 2027 (s. 6), ktoré vypracovalo francúzske stredisko pre monitorovanie bezpečnosti cestnej premávky (pozri poznámku pod čiarou č. 7).

([13]) Pozri všeobecné usmernenie pre južnú Korziku na roky 2023 – 2027 (s. 6), ktoré vypracovalo francúzske stredisko pre monitorovanie bezpečnosti cestnej premávky (pozri poznámku pod čiarou č. 7).

([14]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006425?sommaire=6006454 (online stav k 18. októbru 2024).

([15]) Pozri analýzy inštitútu INSEE o význame cestovného ruchu pre zamestnanosť na Korzike: https://www.insee.fr/fr/statistiques/6439057 (online stav k 18. októbru 2024).

([16]) Podľa inštitútu INSEE tvorí maloobchod 67 % obchodu na ostrove, čo je o deväť percentuálnych bodov viac ako francúzsky priemer (https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006439?sommaire=6006454, online stav k 18. októbru 2024).

([17]) Pripomienky francúzskych orgánov predložené 5. apríla 2023.

(20) Vo svojom stanovisku zo 17. novembra 2020 o koncentrácii trhov na Korzike a súvisiacom vplyve na miestnu hospodársku súťaž (ďalej len „**stanovisko orgánu na ochranu hospodárskej súťaže**“) ([18]) francúzsky orgán na ochranu hospodárskej súťaže uvádza, že „ostrovný charakter je hlavným špecifickým obmedzením rozvoja hospodárstva ostrova, keďže prístup na trhy môžu obmedziť dodatočné náklady spôsobené geografickou izoláciou“ ([19]). Orgán na ochranu hospodárskej súťaže sa preto domnieva, že „ostrovný charakter a geografická vzdialenosť od pevninského Francúzska zvyšujú náklady na dodávky, keďže využívanie námornej dopravy je štrukturálne drahšie“. Preto sú „hospodárske subjekty obmedzované zložitejším dodávateľským reťazcom ako na pevnine“ ([20]).

(21) Napríklad v sektore distribúcie pohonných hmôt orgán na ochranu hospodárskej súťaže zaznamenal výrazný rozdiel medzi cenou pohonných hmôt, ktorú platia spotrebitelia na Korzike, a cenou, ktorú platia na pevnine ([21]). Podľa orgánu na ochranu hospodárskej súťaže sa tento rozdiel čiastočne vysvetľuje tým, že Korzika je zásobovaná palivom len po mori, čo zvyšuje jeho konečnú cenu. Cestná preprava pohonných hmôt na čerpacie stanice je okrem toho drahšia, pretože hornaté oblasti spôsobujú predĺženie času prepravy. A napokon sezónny charakter dopytu spojený s letnou turistickou sezónou znamená, že zásoby sa musia riadiť na základe logistiky „Just-In-Time“, čo vedie k riziku kvót, ktoré môžu spôsobiť značné dodatočné náklady, keďže korzické sklady ropy majú obmedzenú kapacitu skladovania ([22]).

(22) Podobne aj potraviny a spotrebné výrobky sú na Korzike oveľa drahšie ako vo zvyšku Francúzska, pričom rozdiely sú 14 % a 11 % v uvedenom poradí ([23]). Podľa stanoviska orgánu na ochranu hospodárskej súťaže je to čiastočne spôsobené štrukturálnymi faktormi, ktoré súvisia s ostrovným charakterom a sezónnosťou. Dodávateľský reťazec z nákupných centier v južnom Francúzsku sa predlžuje aj vďaka nevyhnutnému využívaniu námornej dopravy ([24]). Obmedzená skladovacia kapacita korzických obchodov takisto znamená, že tovar sa musí dodávať častejšie ako na pevnine, a obchody na ostrove nemôžu využívať rovnaké zľavy z nákupných centier ako obchody na pevnine ([25]).

(23) Inštitút INSEE vo všeobecnosti konštatuje, že Korzika je najchudobnejším regiónom metropolitného Francúzska: 18,5 % obyvateľov Korziky žilo v roku 2018 pod hranicou chudoby, pričom na celoštátnej úrovni to bolo 14 %. Táto hospodárska a sociálna situácia sa zhoršila aj v dôsledku pandémie ochorenia COVID-19 v rokoch 2020 a 2021 ([26]) a vysokej inflácie vyplývajúcej najmä z rastu cien energií a potravín od roku 2022 ([27]).

([18]) Stanovisko 20-A-11 zo 17. novembra 2020. Orgán na ochranu hospodárskej súťaže uvádza, že o stanovisko ho požiadal minister hospodárstva. Cieľom tohto postúpenia bolo informovať verejné orgány o rôznych otázkach hospodárskej súťaže, najmä v súvislosti s kúpnou silou obyvateľov.

([19]) Tamže, bod 25.

([20]) Tamže, bod 26.

([21]) Orgán na ochranu hospodárskej súťaže konštatuje, že vzhľadom na geografiu Korziky a nedostatočný rozvoj verejnej dopravy sú korzické domácnosti vo veľkej miere závislé od automobilov. Napriek tomu, že sadzba DPH je na ostrove o 7 percentuálnych bodov nižšia, existuje na Korzike v porovnaní s pevninou veľmi výrazný rozdiel v cene pohonných hmôt, a to približne +6,7 % za naftu a +5,3 % za bezolovnatý benzín 95. Tento bod potvrdil aj inštitút INSEE (https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8, online stav k 18. októbru 2024).

([22]) Podrobnejšie informácie sa nachádzajú v sektorovom zameraní č. 2 stanoviska orgánu na ochranu hospodárskej súťaže.

([23]) Pozri prieskum inštitútu INSEE o cenových úrovniach na Korzike v roku 2022 v porovnaní s pevninským Francúzskom: https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8 (online stav k 18. októbru 2024). Celkovo sú ceny na Korzike o 7 % vyššie a tento rozdiel sa od roku 2015 ešte prehĺbil, a to aj napriek výrazne zníženej sadzbe DPH, ktorú Korzika uplatňuje na výrobky určené na ľudskú spotrebu (2,1 % namiesto 5,5 % alebo 20 % na pevnine, v závislosti od skupiny výrobkov).

([24]) Stanovisko orgánu na ochranu hospodárskej súťaže, body 590 – 594. Orgán na ochranu hospodárskej súťaže konštatuje, že náklady na námornú dopravu sú jedným z hlavných dodatočných nákladov, ktoré vznikajú veľkým a stredným supermarketom: v rozpore s bežnou obchodnou praxou, podľa ktorej kúpne ceny zahŕňajú náklady na dodanie tovaru až na miesto určenia, náklady na námornú dopravu nie sú systematicky zahrnuté do kúpnej ceny. Korzické obchody preto znášajú náklady na námornú dopravu medzi pevninou a Korzikou samy.

([25]) Stanovisko orgánu na ochranu hospodárskej súťaže, body 595 – 598. Podľa orgánu na ochranu hospodárskej súťaže trvá dodávka tovaru na Korziku dlhšie ako do ktoréhokoľvek iného miesta v metropolitnom Francúzsku. Zvyčajne trvá tri dni, čo je v priemere o jeden deň dlhšie ako v prípade obchodu na pevnine. Okrem toho majú obchody na pevnine lepšie logistické systémy pre svoj tovar, zatiaľ čo korzické obchody sú obmedzené časom potrebným na námornú dopravu (vykládka lodí a cestná preprava). A napokon na Korzike chýba miestna logistická infraštruktúra (k dispozícii je málo skladovacích priestorov). Tieto tri faktory majú pre korzické obchody dva dôsledky. Po prvé sú na zabezpečenie zásobovania obchodov potrebné časté cesty na pevninu a z nej, čím sa zvyšujú náklady na zásobovanie. Po druhé, nákupné centrá na pevnine ponúkajú korzickým obchodom menšie zľavy z dôvodu nízkych objemov objednávok korzických obchodov, ktoré súvisia najmä s obmedzenými skladovacími priestormi.

([26]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/5386057 (online stav k 18. októbru 2024).

([27]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021#Tabuľkaau-figure3 (online stav k 18. októbru 2024). Z obrázku 4 súboru INSEE vyplýva, že mnohé združenia obcí na Korzike sú nadmerne vystavené inflácii, najmä takmer celá severná polovica ostrova a združenie obcí Sartenais – Valinco – Taravo na juhu ostrova, kde je hlavnou obcou Propriano.

2.2. Prístavná infraštruktúra využívaná na služby námornej dopravy medzi pevninským Francúzskom a Korzikou

2.2.1. *Pevninské prístavy*

(24) Pevninské prístavy, ktoré sa používajú na služby námornej dopravy medzi Korzikou a pevninským Francúzskom, sú prístavy Marseille, Toulon a Nice (ďalej len „**pevninské prístavy**“).

(25) Marseille sa nachádza viac ako 60 km od Toulonu (približne 45 minút cesty po diaľnici A50 a menej ako hodinu vlakom ([28])) a takmer 200 km od Nice (približne 2 hodiny a 30 minút po diaľnici A8). Toulon sa nachádza 150 km od Nice (približne 1 hodinu a 45 minút cesty po diaľniciach A57 a A8 a 1 hodinu a 45 minút vlakom ([29])).

Obrázok 1

Pevninské prístavy a korzické prístavy



Zdroj: Gecodia.

2.2.1.1. Prístav Marseille

(26) Prístav Marseille je jedným z najväčších vo Francúzsku. Obsluhuje veľké množstvo vnútroštátnych aj medzinárodných námorných spojení a nachádza sa v blízkosti mesta Marseille, ktoré je podľa počtu obyvateľov druhým najväčším mestom vo Francúzsku.

(27) Prístavný orgán v Marseille, Grand Port Maritime de Marseille, je verejná priemyselná a obchodná agentúra.

([28]) Pozri webové sídlo železničnej spoločnosti SNCF, ktoré je k dispozícii na adrese: https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-toulon-marseille (online stav k 18. októbru 2024). Medzi Marseille a Toulonom premáva denne takmer 20 spojov s priemernou dĺžkou trvania cesty jedna hodina.

([29]) Pozri webové sídlo SNCF, ktoré je k dispozícii na adrese: https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-nice-toulon (online stav k 18. októbru 2024). Medzi Toulonom a Nice premáva každý deň približne 15 spojov s priemernou dĺžkou trvania cesty dve hodiny.

(28) Prístav Marseille je globálny prístav s infraštruktúrou, ktorá umožňuje odbavovať všetky druhy dopravy. Má dva hlavné doky:

— východné doky (západne od Marseille) s desiatimi námornými terminálmi, ktoré využívajú najmä trajekty, lode na osobnú aj nákladnú prepravu, výletné lode a lodenice na opravu lodí,

— západné doky (Fos-sur-Mer) sú určené na veľké medzikontinentálne presuny tovaru (energie, autá, kontajnery, špeciálny tovar atď.).

(29) Vo východných dokoch sa nachádzajú štyri námorné terminály pre trajekty a lode na osobnú aj nákladnú prepravu vrátane dvoch vnútroštátnych terminálov Joliette a Arenc, ktoré zabezpečujú najmä súčasnú námornú dopravu na Korziku (k dispozícii je viac ako 10 kotvísk). Tieto dva terminály sú priamo napojené na tri diaľnice: diaľnicu A7, ktorá sa vinie popri Rhône od Lyonu po Marseille; diaľnicu A50, ktorá spája Marseille s Toulonom na východe; a diaľnicu A55, ktorá spája Marseille s Martigues na západe.

2.2.1.2. Prístav Toulon

(30) Prístav Toulon obsluhuje vnútroštátne a medzinárodné námorné spojenia (Španielsko, Taliansko). Má štyri terminály v okolí Toulonského zálivu: dva v Brégaillone a dva v centre Toulonu a La Seyne-sur-Mer. Prístav Toulon spravuje Obchodná a priemyselná komora departementu Var (ďalej len „**Obchodná komora departementu Var**“).

(31) Južný terminál v Brégaillone je určený výlučne na prepravu ťažkých zásielok, zatiaľ čo severný terminál (ďalej len „**Toulon-Brégaillon**“) je vybavený jedným kotviskom určeným výlučne na nákladnú dopravu. Terminál v La Seyne-sur-Mer sa používa výlučne pre výletné lode, zatiaľ čo terminál v centre mesta (ďalej len „**Toulon-Port de Commerce**“) s tromi kotviskami sa používa pre trajekty, výletné lode a osobné a nákladné lode. Terminál Toulon-Port de Commerce v súčasnosti zabezpečuje všetky služby námornej dopravy medzi Toulonom a Korzikou. Prístav Toulon sa nachádza pomerne blízko diaľnice A50 a železničnej stanice Toulon.

2.2.1.3. Prístav Nice

(32) Prístav Nice sa nachádza v centre mesta. Spravuje ho Obchodná a priemyselná komora Nice Côte d'Azur (ďalej len „**Obchodná komora Nice Côte d'Azur**“). Má dva terminály, každý s dvomi kotviskami, ktoré môžu prijímať trajekty a osobné a nákladné lode. Oba terminály sa využívajú najmä na plavby výletných lodí a osobnú dopravu a v menšej miere na nákladnú dopravu. Prístav v Nice sa nachádza pomerne ďaleko od diaľničnej infraštruktúry (asi desať kilometrov), zatiaľ čo železničná stanica je pomerne blízko.

2.2.2. *Korzické prístavy*

(33) Korzické prístavy s námorným spojením s pevninským Francúzskom sú Bastia, Ajaccio, L'Île-Rousse, Porto-Vecchio a Propriano (ďalej len „**korzické prístavy**“).

(34) Propriano je jediným korzickým prístavom, ktorý má len jedno spojenie s pevninským Francúzskom (s Marseille). Všetky ostatné korzické prístavy majú spojenia s tromi prístavmi na pevnine (Marseille, Toulon, Nice).

(35) Všetky korzické prístavy spravuje Obchodná a priemyselná komora Korziky (ďalej len „**Obchodná komora Korziky**“).

(36) Mesto Bastia sa nachádza na severovýchode Korziky. Leží približne 70 km od L'Île-Rousse (1 hodinu a 40 minút jazdy autom a takmer 2 hodiny verejnou dopravou) na severe Korziky; 145 km od Porto-Vecchia na juhovýchode ostrova a 150 km od Ajaccia. Ajaccio v západnej centrálnej Korzike je vzdialené približne 70 km od Propriana (približne 1 hodinu a 30 minút jazdy autom a 2 hodiny verejnou dopravou), ktoré sa nachádza na juhozápade Korziky, a 140 km od Porto-Vecchia. Propriano a Porto-Vecchio sú od seba vzdialené 70 km (približne 1 hodinu a 30 minút jazdy autom a 2 hodiny verejnou dopravou).

(37) Železničnú stanicu majú len Bastia, Ajaccio a L'Île-Rousse. Z Porto-Vecchia premávajú medzimestské autobusové linky do Ajaccia, Propriana a Bastie, zatiaľ čo z Propriana premávajú medzimestské autobusové linky do Ajaccia a Porto-Vecchia. Tabuľka 1 a Tabuľka 2 obsahujú odhadované vzdialenosti medzi jednotlivými miestami verejnou dopravou a frekvenciu spojov:

Tabuľka 1

Železničná doprava na Korzike

	Počet spiatočných ciest ([1]) za deň	Trvanie cesty
Ajaccio – Bastia	5	4 hod.
Ajaccio – L'Île-Rousse	2	4 hod. 45 min. – 5 hod.
Bastia – L'Île-Rousse	3	3 hod. 15 min.

([1]) Jedna spiatočná cesta zodpovedá dvom cestám.
Zdroj: Korzické železnice.

Tabuľka 2

Medzimestská doprava na Korzike (autobusy)

	Počet spiatočných ciest za deň	Trvanie cesty
Ajaccio – Propriano	5	1 hod. 45 min.
Ajaccio – Porto-Vecchio	4	3 hod. 30 min.
Propriano – Porto-Vecchio	3	1 hod. 45 min.
Bastia – L'Île-Rousse	2	1 hod. 30 min.

Zdroj: Korzický regionálny orgán.

2.2.2.1. Prístav Bastia

(38) Bastia je najväčším prístavom na Korzike z hľadiska objemu osobnej a nákladnej dopravy, ktorý predstavuje takmer 60 % celkovej dopravy medzi Korzikou a pevninou. Je to medzinárodný prístav, pretože okrem liniek do Marseille, Toulonu a Nice zabezpečuje aj spojenie s Talianskom.

(39) Prístav Bastia má námorný terminál s ôsmimi kotviskami, ktoré môžu prijímať trajekty a osobné a nákladné lode. V súčasnosti sa uvažuje o rozšírení alebo výstavbe väčšieho prístavu, keďže súčasný prístav je veľmi preťažený ([30]). Prístav sa nachádza v centre mesta a vedie k nemu okresná cesta č. 20 z Bastie do Ajaccia.

2.2.2.2. Prístav Ajaccio

(40) Ajaccio je druhým najväčším prístavom na Korzike z hľadiska objemu osobnej a nákladnej dopravy. Okrem pravidelných námorných spojení do Marseille, Toulonu a Nice prístav Ajaccio obsluhuje aj sezónne linky do miest Porto Torres (Sardínia), Calvi a Propriano.

(41) Prístav Ajaccio má námorný terminál so šiestimi kotviskami, ktoré môžu prijímať trajekty a osobné a nákladné lode. Nachádza sa v centre mesta a vedie z neho okresná cesta č. 20 do Bastie na severovýchode a okresná cesta č. 40 do Bonifacia na južnom cípe ostrova.

([30]) http://www.bastia.port.fr/developpement/ (online stav k 18. októbru 2024).

2.2.2.3. Prístav L'Île-Rousse

(42) Prístav L'Île-Rousse, ktorý sa nachádza v centre mesta, má námorný terminál s dvomi kotviskami pre trajekty a osobné a nákladné lode. Je to jediný korzický prístav, ktorý má povolenie na manipuláciu s nebezpečným nákladom triedy 1 (výbušné látky a predmety). Má rýchly prístup k okresnej ceste č. 30 spájajúcej Calvi (25 km na západ) s Ponte-Leccia v strednej Korzike.

2.2.2.4. Prístav Porto-Vecchio

(43) Prístav Porto-Vecchio, ktorý sa nachádza v centre mesta, má námorný terminál s dvomi kotviskami pre trajekty a osobné a nákladné lode. Má pomerne rýchly prístup k okresnej ceste č. 10 do Bonifacia na juhu a Bastie na severe.

2.2.2.5. Prístav Propriano

(44) Prístav Propriano, ktorý sa nachádza v centre mesta, má námorný terminál s dvomi kotviskami pre trajekty a osobné a nákladné lode. Má pomerne rýchly prístup k okresnej ceste č. 40 spájajúcej Bonifacio na juhu a Ajaccio na severe.

2.3. **Služby námornej dopravy medzi Korzikou a pevninským Francúzskom**

(45) Francúzske orgány poskytli opis služieb námornej dopravy poskytovaných v rokoch 2016 až 2020 ([31]). V rokoch 2016 až 2020 prevádzkovali služby námornej dopravy medzi Korzikou a pevninským Francúzskom traja prevádzkovatelia: Corsica Ferries (z Toulonu a Nice), Corsica Linea a La Méridionale (z Marseille). V rokoch 2016 až 2019 prevádzkoval námornú dopravu medzi Nice a Korzikou aj štvrtý prevádzkovateľ, spoločnosť Moby Line.

2.3.1. *Námorná nákladná doprava*

(46) Námorná doprava je prevažujúcim spôsobom prepravy tovaru medzi pevninským Francúzskom a Korzikou. Celkovo je úroveň námornej nákladnej dopravy medzi Korzikou a pevninou počas celého roka pomerne stabilná. Počas zdravotnej krízy spôsobenej pandémiou ochorenia COVID-19 sa výrazne neznížila.

2.3.1.1. Údaje o námornej nákladnej doprave medzi Korzikou a pevninským Francúzskom

(47) Námorná nákladná doprava sa na Korziku uskutočňuje len z pevninského Francúzska na linkách medzi pevninskými a korzickými prístavmi.

(48) Pokiaľ ide o pevninské prístavy, väčšina nákladnej dopravy sa sústreďuje na linkách do Marseille a z neho (Tabuľka 3 a Tabuľka 4). Prístav Marseille má relatívne stabilný trhový podiel približne 80 % celkovej nákladnej dopravy medzi pevninským Francúzskom a Korzikou (Tabuľka 4).

Tabuľka 3

Preprava tovaru medzi pevninským Francúzskom a Korzikou podľa pevninských prístavov (dovoz/vývoz, v bežných metroch ([1]))

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

([1]) Bežný meter (alebo „**BM**“) je merná jednotka používaná na meranie predaného tovaru na meter s konštantným prierezom. Používa sa aj na označenie dĺžky konštantných prvkov (napr. prípojných vozidiel) bez ohľadu na ich ostatné rozmery.
Zdroj: Pripomienky francúzskych orgánov predložené 5. apríla 2023.

([31]) Do údajov o doprave uvedených v tomto rozhodnutí nie sú zahrnuté roky 2021 ani 2022, keďže identifikácia potreby služby vo verejnom záujme, ktorú vykonali francúzske orgány, sa začala koncom roka 2021.

Tabuľka 4

Preprava tovaru medzi pevninským Francúzskom a Korzikou podľa pevninských prístavov (dovoz/vývoz, v %)

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

Zdroj: Pripomienky francúzskych orgánov predložené 5. apríla 2023.

(49) Pokiaľ ide o korzické prístavy, toky sa sústreďujú najmä do prístavov Ajaccio a Bastia (Tabuľka 5 a Tabuľka 6). Tabuľka 6 obsahuje informáciu, že tieto dva prístavy mali v rokoch 2016 až 2020 relatívne stabilný trhový podiel približne 35 % (Ajaccio) a 50 % (Bastia) na celkovej nákladnej doprave medzi pevninským Francúzskom a Korzikou.

Tabuľka 5

Preprava tovaru medzi pevninským Francúzskom a Korzikou podľa korzických prístavov (dovoz/vývoz, v bežných metroch)

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

Zdroj: Pripomienky francúzskych orgánov predložené 5. apríla 2023.

Tabuľka 6

Preprava tovaru medzi pevninským Francúzskom a Korzikou podľa korzických prístavov (dovoz/vývoz, v %)

	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 %
Spolu	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Zdroj: Pripomienky francúzskych orgánov predložené 5. apríla 2023.

2.3.1.2. Druhy námornej nákladnej dopravy

(50) Námorná nákladná doprava medzi pevninským Francúzskom a Korzikou sa uskutočňuje len prostredníctvom prepravy ro-ro ([32]) s použitím vhodných plavidiel, konkrétne lodí „ro-pax“ (osobné a nákladné lode) ([33]) a lodí „pure roll-on roll-off“ (ďalej len „ro-ro“, len na prepravu nákladu). Okrem niektorých špeciálnych tovarov (cement, ťažké zásielky atď.) sa preprava medzi Korzikou a pevninou uskutočňuje len pomocou plavidiel typu ro-pax.

(51) Podľa francúzskych orgánov ([34]) sa nákladná doprava ro-ro delí na „ťažnú nákladnú dopravu“ a „neťažnú nákladnú dopravu“.

(52) Ťažná nákladná doprava sa vymedzuje ako preprava tovaru pomocou cestného vozidla s dĺžkou viac ako šesť metrov s vlastným pohonom (dodávky, nákladné vozidlá a podobné vozidlá, ako aj návesy spojené s ťahačom). Tieto vozidlá preto môže vodič priamo nakladať a vykladať bez potreby manipulácie v prístave. Všetky tri pevninské prístavy a korzické prístavy odbavujú ťažnú nákladnú dopravu.

(53) Neťažná nákladná doprava sa vymedzuje ako preprava tovaru pomocou návesu ([35]). Počas nalodenia sa náves odpojí od ťahača na odchodovom prístavisku a potom sa pripojí k špeciálnemu prístavnému ťažnému vozidlu, aby sa v prístave príchodu vykonala opačná operácia, pri ktorej iný ťahač odvezie náves na miesto určenia. Najväčší podiel na námornej nákladnej doprave medzi Korzikou a pevninským Francúzskom má neťažná nákladná doprava (64 % z celkových bežných metrov prepravených v rokoch 2016 až 2020 v porovnaní s 36 % v prípade ťažnej nákladnej dopravy).

2.3.1.2.1. Ťažná nákladná doprava

(54) Čo sa týka pevninských prístavov, ťažná nákladná doprava je rozdelená najmä medzi prístavy Marseille a Toulon (Tabuľka 7 a Tabuľka 8). Ťažná nákladná doprava v prístave Marseille predstavovala v rokoch 2016 až 2020 v priemere približne 20 % celkového nákladu prepraveného na Korziku alebo z nej.

Tabuľka 7

Ťažná nákladná doprava podľa pevninských prístavov (dovoz/vývoz, v bežných metroch)

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

Zdroj: Pripomienky francúzskych orgánov predložené 5. apríla 2023.

([32]) Preprava ro-ro je preprava nákladu (automobilov, ťažkých nákladných vozidiel, prípojných vozidiel, stavebných strojov a nadrozmerných zariadení) špeciálnymi plavidlami známymi ako lode ro-ro.

([33]) Podľa článku 2 bodu 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2110 z 15. novembra 2017 o systéme inšpekcií v záujme bezpečnej prevádzky osobných lodí ro-ro a vysokorýchlostných osobných plavidiel v pravidelnej preprave, ktorou sa mení smernica 2009/16/ES a zrušuje smernica Rady 1999/35/ES (Ú. v. EÚ L 315, 30.11.2017, s. 61, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj) je osobná loď ro-ro (alebo ro-pax) loď so zariadením umožňujúcim cestným a koľajovým vozidlám nalodenie a vylodenie určená na prepravu viac ako 12 cestujúcich.

([34]) Pripomienky francúzskych orgánov predložené 5. apríla 2023.

([35]) Návesy sú vozidlá bez motora, ktoré majú kolesá len vzadu. Predná časť nemá kolesá a je prispôsobená ťažnému zariadeniu na prepravných vozidlách alebo ťahačoch návesov. Kombinácia ťahača a návesu tvorí kĺbové vozidlo.

Tabuľka 8

Ťažná nákladná doprava podľa pevninských prístavov (dovoz/vývoz, %)

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

Zdroj: Pripomienky francúzskych orgánov predložené 5. apríla 2023.

2.3.1.2.2. Neťažná nákladná doprava

(55) Prístav Marseille je jediným pevninským prístavom, ktorý v rokoch 2016 až 2020 odbavoval neťažnú nákladnú dopravu smerujúcu na Korziku alebo z nej. Všetky korzické prístavy odbavujú neťažnú nákladnú dopravu. Tento druh dopravy sa uskutočňuje výlučne medzi Marseille a korzickými prístavmi.

2.3.2. *Námorná osobná doprava*

(56) Námorná osobná doprava sa vykonáva medzi Korzikou a Francúzskom/Talianskom. Spojenia s pevninským Francúzskom v rokoch 2014 až 2019 predstavovali v priemere približne 65 % celkovej námornej osobnej dopravy, pričom v rokoch 2017 a 2018 to bolo viac ako 2,7 milióna cestujúcich, v roku 2019 ich počet klesol na 2,52 milióna. V roku 2020, po zdravotnej kríze spôsobenej pandémiou ochorenia COVID-19, sa objem osobnej námornej dopravy znížil o 32 %.

(57) Na rozdiel od námornej nákladnej dopravy je námorná osobná doprava sezónna a dopyt počas sezóny (t. j. od apríla do októbra) je vyšší ako počas zvyšku roka.

(58) Väčšina námornej osobnej dopravy v pevninských prístavoch sa sústreďuje v Toulone (Tabuľka 9 a Tabuľka 10). V rokoch 2016 až 2020 prístavy Marseille a Toulon mierne zvýšili svoje podiely na trhu, zatiaľ čo podiel prístavu Nice výrazne klesol (Tabuľka 10).

Tabuľka 9

Námorná osobná doprava medzi pevninským Francúzskom a Korzikou podľa pevninských prístavov (počet cestujúcich)

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

Zdroj: Pripomienky francúzskych orgánov predložené 5. apríla 2023.

Tabuľka 10

Námorná osobná doprava medzi pevninským Francúzskom a Korzikou podľa pevninských prístavov (v %)

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

Zdroj: Pripomienky francúzskych orgánov predložené 5. apríla 2023.

(59) Väčšina námornej osobnej dopravy v korzických prístavoch sa sústreďuje v Bastii a Ajacciu. Tabuľka 11 a Tabuľka 12 obsahujú informáciu, že rozdelenie osobnej dopravy medzi korzické prístavy zostalo relatívne stabilné.

Tabuľka 11

Námorná osobná doprava medzi pevninským Francúzskom a Korzikou podľa korzických prístavov (počet cestujúcich)

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

Zdroj: Pripomienky francúzskych orgánov predložené 5. apríla 2023.

Tabuľka 12

Námorná osobná doprava medzi pevninským Francúzskom a Korzikou podľa korzických prístavov (v %)

	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 %
Spolu	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Zdroj: Pripomienky francúzskych orgánov predložené 5. apríla 2023.

2.4. Právny rámec upravujúci poskytovanie služieb námornej dopravy medzi Korzikou a pevninským Francúzskom

(60) Námorná doprava bola v Európskej únii liberalizovaná v roku 1992, keď bolo prijaté nariadenie o námornej kabotáži (ďalej len „**nariadenie o kabotáži**“) ([36]). Francúzske orgány však nikdy neuplatnili úplnú liberalizáciu služieb námornej dopravy v prípade námorného spojenia s Korzikou z dôvodu existencie potrieb služby vo verejnom záujme, ktoré si vyžadujú všeobecné obmedzenie slobody poskytovania takýchto služieb.

(61) V súčasnosti preto neexistuje čisto komerčná doprava medzi pevninským Francúzskom a Korzikou. Služby námornej dopravy sa poskytujú buď v rámci systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (ďalej len „**systém záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme**“), ako sú vymedzené v článku 2 bode 4 a článku 4 ods. 2 nariadenia o kabotáži, alebo na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme, ktorá spĺňa vymedzenie stanovené v článku 2 bode 3 a článku 4 ods. 1 nariadenia o kabotáži.

2.4.1. *Systém záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme*

(62) Uznesením Parlamentného zhromaždenia Korziky č. 13/263 z 20. decembra 2013, zmeneným uzneseniami Parlamentného zhromaždenia Korziky č. 18/266 z 27. júla 2018 a č. 19/128 z 25. apríla 2019, zaviedol korzický regionálny orgán (ďalej len „**CdC**“) systém záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, v ktorom sa stanovujú takéto záväzky, ktoré musí dodržiavať každý prevádzkovateľ, ktorý chce poskytovať služby námornej dopravy medzi Korzikou a pevninským Francúzskom (ďalej len „**systém záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z roku 2019**“) ([37]).

(63) Systém záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z roku 2019 sa vzťahuje na všetky služby námornej dopravy medzi korzickými prístavmi a tromi pevninskými prístavmi od 1. októbra 2019 na obdobie desiatich rokov, t. j. do 30. septembra 2029. Stanovuje sa v ňom viacero záväzkov, ktoré sa musia dodržiavať, vrátane minimálneho počtu spiatočných ciest, ktoré sa majú vykonať na každej námornej linke počas roka, a maximálnych cien za prepravu tovaru/osôb, ktoré prevádzkovatelia nesmú prekročiť. V systéme záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z roku 2019 sa nestanovuje žiadna finančná náhrada pre prevádzkovateľov námornej dopravy za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ktoré sa v ňom ukladajú.

2.4.2. *História zmlúv o službách vo verejnom záujme uzavretých v rokoch 1976 až 2022*

(64) Historicky boli až doteraz predmetom zmluvy o službách vo verejnom záujme len služby námornej dopravy medzi Marseille a korzickými prístavmi. Služby námornej dopravy z prístavov Toulon a Nice sa vykonávajú v rámci systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme.

(65) Prvá koncesia na služby vo verejnom záujme medzi verejným podnikom Société Nationale Corse Méditerranée (ďalej len „**SNCM**“) a súkromným podnikom Compagnie Méridionale de Navigation (teraz La Méridionale) na jednej strane a francúzskym štátom na druhej strane bola podpísaná v roku 1976 s cieľom zabezpečiť územnú kontinuitu medzi Korzikou a pevninou na obdobie 25 rokov, t. j. do roku 2001.

(66) Od 1. januára 2002 spoločnosť SNCM poskytovala služby prostredníctvom spoločnosti La Méridionale medzi Marseille a Korzikou na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme uzavretej s orgánom CdC na obdobie piatich rokov.

(67) Od 1. júla 2007 do 31. decembra 2013 spoločnosť SNCM a La Méridionale poskytovali túto službu na základe novej zmluvy o službách vo verejnom záujme uzavretej 7. júna 2007 (ďalej len „**zmluva o službách vo verejnom záujme na roky 2007 – 2013**“), ktorá sa vzťahovala na všetkých päť liniek medzi prístavom Marseille a korzickými prístavmi. Komisia vyhlásila, že časť náhrady poskytnutej v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme na roky 2007 – 2013 predstavuje štátnu pomoc, ktorá nie je zlučiteľná s vnútorným trhom ([38]).

([36]) Nariadenie Rady (EHS) č. 3577/92 zo 7. decembra 1992, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotáž) (Ú. v. ES L 364, 12.12.1992, s. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1992/3577/oj).

([37]) Uznesenie č. 19/128 z 25. apríla 2019, v ktorom sa podrobne uvádza obsah systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z roku 2019, je k dispozícii na adrese: https://www.isula.corsica/assemblea/downloads/Deliberations-AC-2019_t21928.html (online stav k 18. októbru 2024).

([38]) Rozhodnutie Komisie 2013/435/EÚ z 2. mája 2013 o štátnej pomoci SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN), ktorú Francúzsko poskytlo spoločnosti Société Nationale Corse Méditerranée a spoločnosti Compagnie Méridionale de Navigation (Ú. v. EÚ L 220, 17.8.2013, s. 20, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2013/435/oj). V tomto rozhodnutí Komisia usúdila, že financovanie služieb osobnej a nákladnej námornej dopravy vo verejnom záujme počas celého roka (základná služba) bolo zlučiteľné s vnútorným trhom. Za nezlučiteľnú však označila náhradu, ktorú orgán CdC vyplácal na financovanie dodatočnej osobnej dopravy medzi Marseille a každým z piatich korzických prístavov v letnom období.

(68) Rozhodnutím Parlamentného zhromaždenia Korziky zo 6. septembra 2013 sa orgán CdC rozhodol udeliť päť samostatných zmlúv o službách vo verejnom záujme na každú z piatich liniek medzi prístavom Marseille a korzickými prístavmi na obdobie 2014 – 2023. Orgán CdC zadal tieto zákazky spoločnostiam SNCM a La Méridionale. Po správnom konaní, ktoré bolo proti nej začaté 28. novembra 2014 a ukončené 20. novembra 2015 rozsudkom obchodného súdu v Marseille, však SNCM v decembri 2015 odstúpila od zmluvy. Väčšinu jej aktív získalo v roku 2016 konzorcium Corsica Maritima a začlenilo ich do novej lodnej spoločnosti Corsica Linea, ktorá začala svoju činnosť 10. decembra 2015. Spoločnosť Corsica Linea sa stala subdodávateľom v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme na roky 2014 – 2023 až do 1. októbra 2016, keď boli zmluvy ukončené rozsudkom správneho súdu v Bastii zo 7. apríla 2015.

(69) Konzorcium Corsica Linea – La Méridionale potom v rokoch 2016 až 2022 získalo viacero „dočasných" zmlúv o službách námornej osobnej a nákladnej dopravy vo verejnom záujme:

— päť zmlúv o službách vo verejnom záujme uzavretých na obdobie od 1. októbra 2016 do 30. septembra 2017, ktoré sa vzťahujú na linky medzi prístavom Marseille a jednotlivými korzickými prístavmi,

— päť zmlúv o službách vo verejnom záujme na obdobie od 1. októbra 2017 do 31. mája 2019 a predĺžených do 30. septembra 2019, ktoré sa vzťahujú na linky medzi prístavom Marseille a jednotlivými korzickými prístavmi,

— päť zmlúv o službách vo verejnom záujme uzavretých na obdobie od 1. októbra 2019 do 31. decembra 2020 a predĺžených do 28. februára 2021, ktoré sa vzťahujú na linky medzi prístavom Marseille a jednotlivými korzickými prístavmi (ďalej len „**zmluvy o službách vo verejnom záujme na roky 2019 – 2020**") ([39]),

— päť zmlúv o službách vo verejnom záujme uzavretých na obdobie od 1. marca 2021 do 31. decembra 2022, ktoré sa vzťahujú na linky medzi prístavom Marseille a jednotlivými korzickými prístavmi (ďalej len „**zmluvy o službách vo verejnom záujme na roky 2021 – 2022**") ([40]),

(70) Zmluvy o službách vo verejnom záujme na roky 2019 – 2020 sú predmetom samostatného vyšetrovania Komisie v oblasti štátnej pomoci (zaevidované pod číslom SA.49207).

3. OPIS ZMLÚV O SLUŽBÁCH VO VEREJNOM ZÁUJME

3.1. Účel zmlúv o službách vo verejnom záujme

(71) Opatrenia, ktoré sú predmetom tohto konania, sa týkajú finančnej náhrady, ktorú úrad OTC poskytol v rámci každej z piatich zmlúv o službách vo verejnom záujme týkajúcich sa námorného spojenia s Korzikou na obdobie od 1. januára 2023 do 31. decembra 2030. Zmluvy o službách vo verejnom záujme sa týkajú poskytovania služieb námornej nákladnej a osobnej dopravy pre každé z námorných spojení medzi prístavom Marseille a jednotlivými korzickými prístavmi (odôvodnenie 33). Celková výška pomoci sa odhaduje na 853 600 000 EUR.

(72) Účelom zmlúv o službách vo verejnom záujme je uspokojiť potreby služieb námornej nákladnej a osobnej dopravy vo verejnom záujme, ktoré určili francúzske orgány na každej z týchto liniek.

3.2. Príjemcovia zmlúv o službách vo verejnom záujme

(73) Príjemcami zmlúv o službách vo verejnom záujme sú spoločnosti Corsica Linea a La Méridionale (ďalej len „**príjemcovia zmlúv o službách vo verejnom záujme**" alebo „**držitelia koncesie**"), samostatne alebo spoločne (Tabuľka 13).

([39]) Zmluvy o službách vo verejnom záujme na roky 2019 – 2020 sa týkali námornej prepravy cestujúcich (cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, študentov, vodičov ťažnej nákladnej dopravy a na linke medzi Marseille a Proprianom všetkých cestujúcich) a nákladu (ťažná a neťažná nákladná doprava).

([40]) Zmluvy o službách vo verejnom záujme na roky 2021 – 2022 mali rovnaký účel ako zmluvy o službách vo verejnom záujme na roky 2019 – 2020.

Tabuľka 13

Príjemcovia zmlúv o službách vo verejnom záujme

Časti	Linky	Držitelia koncesie
1	Marseille – Ajaccio	Konzorcium Corsica Linea – La Méridionale
2	Marseille – Bastia	Corsica Linea
3	Marseille – Porto-Vecchio	La Méridionale
4	Marseille – Propriano	Corsica Linea
5	Marseille – L'Île-Rousse	Corsica Linea

Zdroj: Oznámenie francúzskych orgánov z 27. decembra 2022.

3.2.1. *Corsica Linea*

(74) Spoločnosť Corsica Linea je zjednodušená akciová spoločnosť, ktorá sa špecializuje na námornú osobnú a nákladnú dopravu ([41]).

(75) Spoločnosť Corsica Linea je dcérskou spoločnosťou skupiny CM Holding, ktorá pozostáva zo 150 spoločností a má 15 hlavných akcionárov. Zamestnáva viac ako 1 000 ľudí a má flotilu deviatich plavidiel.

(76) Spoločnosť v súčasnosti prevádzkuje pod francúzskou vlajkou námorné služby medzi Korzikou a prístavom v Marseille v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme, ako aj námorné služby z prístavu v Marseille do Tuniska a Alžírska ([42]).

3.2.2. *La Méridionale*

(77) Spoločnosť La Méridionale je verejná akciová spoločnosť, ktorá sa špecializuje na námornú osobnú a nákladnú dopravu ([43]).

(78) Od 1. júna 2023 je la Méridionale dcérskou spoločnosťou skupiny CMA CGM po odkúpení od skupiny STEF, ktorá ju vlastnila od roku 2009. La Méridionale zamestnáva takmer 650 ľudí a má flotilu štyroch plavidiel ([44]).

(79) Spoločnosť v súčasnosti prevádzkuje pod francúzskou vlajkou námorné služby medzi Korzikou a prístavom Marseille v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme a od roku 2024 aj pravidelné námorné služby medzi prístavmi Toulon a L'Île-Rousse v rámci systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z roku 2019. Prevádzkuje aj námorné služby z prístavu Marseille do Maroka.

3.3. **Správny orgán udeľujúci opatrenia**

(80) Francúzske orgány vo svojom oznámení uviedli, že úrad OTC je orgánom zodpovedným za udelenie opatrení.

(81) Úrad OTC je verejná agentúra pre priemysel a obchod na regionálnej úrovni, ktorá bola zriadená zákonom č. 91-428 z 13. mája 1991, ktorým sa ustanovuje štatút korzického regionálneho orgánu.

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

(82) V článku L. 4420-20 všeobecného zákonníka o regionálnych a miestnych orgánoch (ďalej len „**CGCT**“) sa stanovujú úlohy a právomoci úradu OTC a zdôrazňuje sa, že úrad OTC podlieha dohľadu orgánu CdC (ktorý je sám verejným orgánom podľa článku L. 4421-1 zákonníka CGCT ([45])) ([46]). Podľa článku L. 4420-20 zákonníka CGCT úradu OTC predsedá člen výkonnej rady menovaný predsedom výkonnej rady orgánu CdC. Zástupca štátu v orgáne CdC sa automaticky zúčastňuje na zasadnutiach správnej rady úradu OTC a je adresátom jej uznesení. Úrad OTC riadi riaditeľ, ktorého na návrh predsedu úradu OTC vymenúva výkonná rada. Správna rada úradu OTC sa skladá zo zástupcov sociálno-profesijných organizácií, a najmä z volených zástupcov Parlamentného zhromaždenia Korziky, ktoré je jedným z orgánov CdC podľa článku L. 4422-1 zákonníka CGCT.

(83) V rámci usmernení stanovených orgánom CdC ([47]) je úrad OTC zodpovedný za rozvoj, koordináciu a vykonávanie regionálnej politiky leteckej a námornej dopravy medzi Korzikou a pevninským Francúzskom. Úrad OTC podľa článku L. 4420-20 zákonníka CGCT so spoločnosťami určenými na prevádzku leteckých a námorných liniek potrebných na zabezpečenie územnej kontinuity uzatvára zmluvy o službách vo verejnom záujme, v ktorých sa stanovujú tarify, podmienky výkonu, kvalita služieb a postupy kontroly.

(84) V článku L. 4420-20 zákonníka CGCT sa v tejto súvislosti uvádza, že úrad OTC financuje zmluvy prostredníctvom grantu na územnú kontinuitu stanovenú v článku L. 4425-26 zákonníka CGCT, ktorý mu vypláca orgán CdC. Tento grant vypláca štát orgánu CdC v súlade s článkom L. 4425-23 zákonníka CGCT. Z grantu na územnú kontinuitu vo výške 187 miliónov EUR ročne sa financujú opatrenia týkajúce sa leteckej a námornej územnej kontinuity medzi Korzikou a pevninou ([48]).

3.4. Charakteristika existencie potreby služieb námornej dopravy vo verejnom záujme medzi Korzikou a pevninským Francúzskom

(85) V tomto oddiele sa najprv opisujú i) postupy, ktoré francúzske orgány začali s cieľom charakterizovať existenciu potreby služieb vo verejnom záujme. Následne sa opisujú závery francúzskych orgánov, pokiaľ ide o existenciu takejto potreby v oblasti ii) námornej osobnej dopravy a iii) námornej nákladnej dopravy.

3.4.1. *Prezentácia postupov, ktoré francúzske orgány začali s cieľom charakterizovať existenciu potreby služieb vo verejnom záujme*

(86) Vzhľadom na to, že 31. decembra 2022 uplynie platnosť zmlúv o službách vo verejnom záujme na roky 2021 – 2022 (odôvodnenie 69), francúzske orgány vykonávali od decembra 2021 analýzu, či medzi používateľmi stále existuje potreba služieb námornej dopravy vo verejnom záujme medzi Korzikou a pevninským Francúzskom, a najmä medzi Marseille a piatimi korzickými prístavmi.

(87) Francúzske orgány uviedli, že metóda na určenie toho, či ešte existuje takáto potreba námornej nákladnej a osobnej dopravy, sa musí realizovať v troch etapách.

(88) Prvou etapou bolo identifikovať a kvantifikovať dopyt používateľov po službách námornej dopravy. Na tento účel francúzske orgány zorganizovali dve verejné konzultácie.

(89) Cieľom druhej etapy bolo zistiť, či trh môže úplne alebo čiastočne uspokojiť zistený dopyt používateľov. Francúzske orgány v tejto súvislosti zorganizovali aj verejnú konzultáciu.

([45]) https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000033463146/2023-01-01 (online stav k 18. októbru 2024).
([46]) Tamže.
([47]) Podľa článku L. 4424-18 zákonníka CGCT orgán CdC na základe zásady územnej kontinuity, ktorej cieľom je zmierniť obmedzenia vyplývajúce z ostrovného charakteru, stanovuje podmienky organizácie námornej dopravy medzi Korzikou a akýmkoľvek miestom určenia v pevninskom Francúzsku, najmä pokiaľ ide o služby a ceny.
([48]) Správa Korzického regionálneho dvora audítorov z 2. novembra 2021, oddiel 2.1, uverejnená na webovom sídle Francúzskeho dvora audítorov: https://www.ccomptes.fr/fr/documents/57539 (online stav k 18. októbru 2024).

(90) Francúzske orgány poverili ekonomickú poradenskú spoločnosť Gecodia, aby vykonala tieto prvé dve etapy. Spoločnosť Gecodia bola zodpovedná najmä za zber a spracovanie informácií získaných od používateľov a prevádzkovateľov a za vypracovanie súhrnu odpovedí získaných po verejných konzultáciách, ktoré uskutočnil úrad OTC. Spoločnosť Gecodia bola takisto poverená vypracovaním dodatočných štúdií s cieľom zistiť, či existuje potreba služieb námornej dopravy vo verejnom záujme medzi Korzikou a pevninským Francúzskom.

(91) Na konci druhej etapy spoločnosť Gecodia predložila úradu OTC svoju záverečnú správu zo 14. marca 2022 (ďalej len „**správa spoločnosti Gecodia**“). V správe spoločnosti Gecodia sa analyzuje dopyt a ponuka na trhu a vyvodzujú sa závery o existencii potreby služieb námornej dopravy vo verejnom záujme medzi Korzikou a pevninou.

(92) Cieľom tretej etapy bolo pomôcť určiť prístup, ktorý by čo najmenej ovplyvnil riadne fungovanie vnútorného trhu pri uspokojovaní identifikovanej potreby služieb vo verejnom záujme. Cieľom tejto záverečnej etapy bolo zabezpečiť, aby rozhodnutia orgánu CdC o spôsobe uspokojenia identifikovanej potreby služieb vo verejnom záujme čo najmenej obmedzovali hospodársku súťaž. Tretia etapa bude opísaná v oddiele 3.5.

3.4.1.1. Postupy, ktoré sa začali s cieľom identifikovať existenciu dopytu používateľov

(93) S cieľom dokončiť prvú etapu uvedenú v odôvodnení 88 francúzske orgány 7. decembra 2021 začali verejnú konzultáciu medzi používateľmi námornej nákladnej a osobnej dopravy na linkách medzi prístavom Marseille a piatimi korzickými prístavmi (ďalej len „**konzultácia s používateľmi**“).

(94) V rámci konzultácie, ktorá trvala jeden mesiac, boli všetci títo používatelia a všetky ostatné zainteresované osoby vyzvané, aby predložili svoje pripomienky k príslušným službám námornej dopravy. Konzultácie s používateľmi boli uverejnené na webovom sídle úradu OTC a publikované v miestnej a regionálnej tlači.

(95) Išlo o niekoľko dotazníkov, z ktorých každý pozostával približne z 20 otázok určených rôznym kategóriám používateľov. Ku konzultácii bol pripojený aj dokument na podporu verejného prieskumu, v ktorom sa uvádza všeobecná charakteristika služieb námornej dopravy medzi Korzikou a pevninským Francúzskom ([49]), a stručný a predbežný opis rôznych kategórií používateľov námornej nákladnej a osobnej dopravy medzi Korzikou a pevninským Francúzskom.

(96) Francúzske orgány takisto 22. januára 2022 začali konzultácie s pevninskými prístavmi (Marseille, Toulon a Nice), ktoré trvali jeden mesiac (ďalej len „**konzultácie s prístavmi**“). Konzultácie zahŕňali dotazník, v ktorom boli prístavné orgány v podstate požiadané o informácie o charakteristikách svojej infraštruktúry, a to pre nákladnú, ako aj pre osobnú dopravu.

3.4.1.2. Postupy, ktoré sa začali s cieľom určiť ponuku na trhu, ktorá je k dispozícii na uspokojenie dopytu používateľov

(97) S cieľom dokončiť druhú etapu uvedenú v odôvodnení 89 francúzske orgány 19. januára 2022 začali päťtýždňovú konzultáciu s prevádzkovateľmi služieb námornej dopravy (ďalej len „**konzultácia s prevádzkovateľmi**“). Táto konzultácia bola k dispozícii a prístupná na webovom sídle orgánu CdC.

(98) Na úvodnej strane konzultácie s prevádzkovateľmi francúzske orgány požiadali príslušné lodné spoločnosti, aby objasnili svoje zámery týkajúce sa pravidelných služieb na Korziku od 1. januára 2023. Súčasťou konzultácie s prevádzkovateľmi bol aj dotazník, ktorý mali prevádzkovatelia vyplniť. K dispozícii bol aj sprievodný dokument, v ktorom bol v plnom rozsahu uvedený obsah podporného dokumentu v rámci konzultácie s používateľmi zo 7. decembra 2021 (odôvodnenie 95) a stručná prezentácia výsledkov konzultácie s používateľmi. V rámci konzultácie boli zainteresované lodné spoločnosti napokon vyzvané, aby poskytli informácie o kapacite a objeme cestujúcich a nákladu, ktorý by mohli prepraviť v prípade neexistencie zmluvy o službách vo verejnom záujme v rokoch 2023 až 2028.

([49]) Tieto všeobecné charakteristiky sú opísané v oddiele 2.3 tohto rozhodnutia.

3.4.2. *Charakteristika potreby služieb námornej osobnej dopravy vo verejnom záujme*

(99) V tomto pododdiele sú opísané závery francúzskych orgánov týkajúce sa i) existencie dopytu zo strany používateľov námornej osobnej dopravy medzi Korzikou a pevninou a ii) identifikácie neuspokojenia tohto dopytu na trhu.

3.4.2.1. Identifikácia dopytu cestujúcich

(100) V nasledujúcich pododdieloch sú opísané analýzy, ktoré vykonali francúzske orgány v súvislosti s *kvalitatívnym* dopytom cestujúcich v námornej doprave medzi Korzikou a pevninou a *kvantitatívnym* dopytom týchto používateľov.

3.4.2.1.1. Identifikácia kvalitatívneho dopytu cestujúcich

(101) V tomto pododdiele sa najprv uvádzajú výsledky konzultácií s používateľmi, po druhé, výsledky konzultácií s prístavmi a napokon závery správy spoločnosti Gecodia, ktorá dopĺňa výsledky verejných konzultácií.

3.4.2.1.1.1. Výsledky konzultácie s používateľmi

3.4.2.1.1.1.1. Otázky predložené používateľom

(102) V podpornom dokumente v rámci konzultácie s používateľmi (odôvodnenie 95) francúzske orgány najprv vysvetlili, že pokiaľ ide o námornú osobnú dopravu ([50]), je potrebné rozlišovať medzi cestujúcimi, ktorí sú obyvateľmi Korziky ([51]), a cestujúcimi, ktorí sú nerezidentmi ([52]). Okrem toho sa domnievali, že medzi cestujúcimi žijúcimi na Korzike existuje špecifický dopyt po námornej doprave zo strany osobitnej kategórie používateľov, a to cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie (ďalej len „**cestujúci, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie**“), ktorý je oddelený od všeobecného dopytu cestujúcich. V dokumente na podporu konzultácií s používateľmi sa takisto uvádza, že úrad OTC identifikoval potrebu služieb námornej dopravy vo verejnom záujme pre tieto kategórie používateľov v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme na roky 2021 – 2022.

(103) V rámci konzultácií s používateľmi boli preto používatelia požiadaní, aby vyplnili dva dotazníky: jeden určený všetkým cestujúcim (obyvateľom aj nerezidentom Korziky); druhý, špecifickejší, určený len pre cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie ([53]).

(104) Dotazník zaslaný všetkým cestujúcim (obyvateľom/nerezidentom Korziky) obsahoval približne 20 otázok s navrhovanými odpoveďami (v niektorých prípadoch mohli používatelia vybrať viacero odpovedí) a čas potrebný na vyplnenie dotazníka sa odhadoval na päť minút.

(105) V prvej otázke mali používatelia uviesť informácie o námorných linkách na Korziku, ktoré využívajú medzi prístavom Marseille a piatimi korzickými prístavmi ([54]). V otázkach č. 2 až 6 sa zisťovali informácie o profile používateľa (sociálno-profesijná kategória, obyvateľ/nerezident Korziky, dôvody cesty ([55]), frekvencia cestovania ([56]) a cestovné

([50]) V podpornom dokumente v rámci konzultácie s používateľmi sa vylúčila možná intermodálna hospodárska súťaž medzi námornou a leteckou dopravou pri cestách medzi Korzikou a pevninským Francúzskom, keďže „posúdenie spoločností a analýza dĺžky trvania cesty, frekvencie, cien a spoľahlivosti druhov dopravy viedli k tomu, že osobná letecká doprava nebola zahrnutá do celého relevantného trhu alebo jeho časti“.

([51]) Úrad OTC udeľuje štatút „obyvateľa Korziky“ každému, kto preukáže hlavné bydlisko na Korzike.

([52]) Podľa dokumentu na podporu verejnej konzultácie toto rozlišovanie odôvodňuje niekoľko faktorov vrátane skutočnosti, že obyvatelia Korziky využívajú osobitné cestovné a cestujú s väčšou pravidelnosťou ako ostatní cestujúci.

([53]) Tretí dotazník bol takisto určený študentom, ktorí cestovali medzi Korzikou a pevninským Francúzskom. Keďže však Francúzsko nedospelo k záveru, že pre túto kategóriu používateľov existuje potreba služby vo verejnom záujme, toto rozhodnutie nebude obsahovať súvisiacu analýzu.

([54]) Ak používatelia využili viac ako jednu linku, museli vyplniť dotazník pre každú použitú linku.

([55]) Navrhované odpovede (s viacerými možnosťami) boli: návšteva rodiny alebo priateľov; turistická/rekreačná cesta; služobná cesta; cestovanie zo zdravotných dôvodov; cestovanie študentov; iné dôvody (uviesť).

([56]) Navrhované odpovede boli: nikdy; raz za rok; dva až päťkrát ročne; šesť až deväťkrát ročne; častejšie ako desaťkrát za rok.

potreby ([57])). V otázkach č. 7 až 9 sa zisťovala spokojnosť používateľov s časom príchodu a odchodu na Korzike (uspokojivé alebo neuspokojivé; ak boli tieto časy neuspokojivé, chceli cestujúci skorší alebo neskorší odchod alebo príchod?) a s frekvenciou ponúkaných služieb námornej dopravy na používaných námorných linkách. Otázky č. 10 až 14 sa týkali cestovného za predmetné služby pre obyvateľov Korziky a ich cieľom bolo najmä zistiť, či je toto cestovné primerané alebo či by sa malo zmeniť.

(106) V otázkach č. 15 až 19 sa používatelia vyzvali, aby sa vyjadrili k alternatívam voči prístavu Marseille, ktoré by mohli využiť. Cieľom týchto otázok bolo najmä zistiť:

— či si používatelia v čase rezervácie jednej z liniek z Marseille pozerali aj dostupné plavby v iných pevninských prístavoch ([58]),

— hlavný dôvod výberu prístavu Marseille v porovnaní s ostatnými pevninskými prístavmi ([59]),

— či by v prípade hypotetického zvýšenia cestovného v námornej doprave v prístave Marseille o 5 – 10 % boli používatelia pripravení využiť služby námornej dopravy v inom pevninskom prístave (Toulon, Nice alebo oba) na cestu na Korziku alebo z nej,

— či používatelia už od roku 2019 využívali linky z Toulonu alebo Nice na Korziku (áno alebo nie), a ak áno, mali uviesť hlavný dôvod výberu iného pevninského prístavu (Toulon alebo Nice) namiesto prístavu Marseille ([60]).

(107) Otázky č. 20 až 22 sa týkali zastupiteľnosti námornej a leteckej dopravy. Konkrétne sa otázky snažili zistiť, ako často používatelia porovnávajú lety a plavby v čase rezervácie, ([61]) hlavný dôvod, prečo sa rozhodli cestovať loďou namiesto lietadla ([62]) a či sú v prípade zvýšenia cestovného o 5 – 10 % pripravení využiť služby leteckej dopravy (áno alebo nie).

(108) Dotazník pre cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, obsahoval špecifické otázky aj otázky zhodné s otázkami vo všeobecnom dotazníku (odôvodnenie 103) ([63]). Spomedzi špecifických otázok sa otázka č. 3 týkala vekovej skupiny používateľov; otázka č. 4 sa týkala počtu spiatočných ciest, ktoré používatelia ročne uskutočnia; otázka č. 5 sa týkala prítomnosti alebo neprítomnosti sprevádzajúcej osoby; otázka č. 6 sa týkala potreby kajuty a parkovacieho miesta na palube plavidla; otázka č. 7 sa týkala vykonanej lekárskej starostlivosti; a otázka č. 12 sa týkala úrovne krytia nákladov spojených s liečbou zo zdravotného poistenia.

(109) Vo všeobecnosti dotazníky umožňovali používateľom posielať voľnotextové príspevky na adresu consultationpublique@ofc-corse.fr.

3.4.2.1.1.1.2. Zhrnutie prijatých odpovedí

(110) Francúzske orgány uvádzajú, že v rámci konzultácie s používateľmi dostali viac ako 1 000 odpovedí, z ktorých 987 bolo použiteľných (686 bolo od obyvateľov Korziky a 301 od cestujúcich z radov nerezidentov).

(111) Naopak, na dotazník určený cestujúcim, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, prišlo len 42 odpovedí. Vzhľadom na nízky počet prijatých odpovedí francúzske orgány výsledky tejto konzultácie nezohľadnili.

([57]) Navrhované odpovede boli: cesta autom v kajute; cesta bez auta alebo kajuty; cesta autom bez kajuty; cesta bez auta v kajute.
([58]) Navrhované odpovede boli: nemám na výber (povinná rezervácia); systematicky; nie pre niektoré cesty (typ cesty, pre ktorú sa porovnanie nevykonáva, je potrebné uviesť); nikdy.
([59]) Navrhované odpovede boli: najnižšia cena; cestovný poriadok; lepšia kvalita služieb; blízkosť prístavu k môjmu cieľu; časový cestovný lístok na túto linku; typ cesty; iné (uveďte).
([60]) Navrhované odpovede boli: najnižšia cena; vhodnejší cestovný poriadok; môj cieľ bol bližšie k vybratému prístavu; neviem; iné (uveďte).
([61]) Navrhované odpovede boli: systematicky; pravidelne; príležitostne; nikdy.
([62]) Navrhované odpovede boli: nižšia tarifa; potreba cestovať vozidlom; možnosť nočnej plavby s kajutou; nemôže lietať; iné (uveďte).
([63]) Otázky č. 1 – 2 a 8 – 24 (okrem otázky 12) v dotazníku pre cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, boli totožné s otázkami v dotazníku pre všetkých cestujúcich.

(112) Odpovede na dotazník, ktorý francúzske orgány zaslali všetkým cestujúcim, možno zhrnúť takto:

— väčšina obyvateľov a nerezidentov (takmer 60 %) cestuje loďou medzi Korzikou a pevninou dva až päťkrát ročne ([64]),

— 95 % obyvateľov a 93 % nerezidentov tvrdí, že na cestovanie na všetkých linkách potrebujú kajutu a auto,

— hlavnými dôvodmi cestovania obyvateľov sú návštevy rodiny (72 %), cestovný ruch (56 %), obchod (29 %) a zdravotné dôvody (23 %). Cestujúci, ktorí nie sú rezidentmi, cestujú výlučne na účely cestovného ruchu (56 %) a návštev rodiny (52 %) ([65]),

— väčšina obyvateľov aj nerezidentov podporuje časy odchodov a príchodov platné v čase konzultácie s používateľmi (viac ako 80 % kladných stanovísk v oboch prípadoch na všetkých linkách),

— frekvencia plavieb medzi Marseille a Korzikou platná v čase konzultácie s používateľmi vo veľkej miere spĺňa potreby cestujúcich z radov obyvateľov (57 %) a cestujúcich z radov nerezidentov (65 %) ([66]).

(113) Z prehľadu tiež vyplýva, že 54 % cestujúcich z radov obyvateľov (41 % nerezidentov) systematicky porovnáva dostupné plavby v prístave Marseille s ostatnými prístavmi na pevnine ([67]). Porovnávacie sadzby sa však na jednotlivých linkách líšia: v prípade niektorých liniek, ako napríklad Marseille – L'Île-Rousse alebo Marseille – Porto-Vecchio, respondenti z radov obyvateľov systematicky porovnávajú s inými plavbami, ktoré sú k dispozícii v pevninských prístavoch (70 %, resp. 60 % v prípade obyvateľov, 66 %, resp. 35 % v prípade nerezidentov), zatiaľ čo miera porovnávania na linke Marseille – Propriano je nízka ([68]).

(114) Okrem toho, bez ohľadu na príslušnú linku, hlavným dôvodom, prečo si cestujúci z radov obyvateľov aj nerezidentov vyberajú prístav Marseille, je jeho blízkosť k cieľovej destinácii (53 %, resp. 50 %). V prípade hypotetického zvýšenia cestovného z Marseille o 5 až 10 % by najmenej 60 % respondentov (obyvateľov aj nerezidentov) bolo ochotných prejsť na využívanie prístavu Toulon a 35 % aj prístavu Nice ([69]). Napokon takmer 70 % respondentov z radov obyvateľov v roku 2019 využilo na cesty z Korziky a na ňu prístavy Toulon alebo Nice (v porovnaní s 52 % respondentov z radov nerezidentov) ([70]). Hlavným dôvodom využívania týchto dvoch ďalších prístavov sú nižšie ceny cestovného cez Toulon alebo Nice (57 % obyvateľov, 56 % nerezidentov) ([71]).

([64]) 59 % cestujúcich z radov obyvateľov (57 % nerezidentov) uvádza, že cestujú v priemere dva až päťkrát ročne. 29 % cestujúcich z radov obyvateľov cestuje raz ročne (38 % cestujúcich z radov nerezidentov). Cestujúci, ktorí cestujú viac ako šesťkrát ročne, sú v menšine (12 % obyvateľov, 5 % nerezidentov). Štatistiky na linke Marseille – Propriano sú dosť podobné.

([65]) Štatistické údaje sú do veľkej miery podobné aj v prípade linky Marseille – Propriano, hoci cestovný ruch je menej dôležitý pre cestujúcich z radov obyvateľov (46 %), zatiaľ čo návštevy rodiny (80 %), zdravotné cesty (27 %) a obchodné cesty (26 %) majú nadpriemerné hodnoty. Pokiaľ ide o cestujúcich, ktorí nie sú rezidentmi, cestovný ruch je vyšší ako priemer (63 %) a návštevy rodiny sú nižšie (44 %).

([66]) Štatistiky na linke Marseille – Propriano sú v podstate podobné priemeru.

([67]) Naopak, 20 % respondentov z radov obyvateľov (35 % respondentov z radov nerezidentov) nikdy neporovnáva a cestuje len z Marseille alebo do Marseille. Pre 20 % obyvateľov (21 % nerezidentov) porovnávanie nie je možné (povinná rezervácia) a 5 % obyvateľov (3 % nerezidentov) porovnáva len niektoré cesty.

([68]) Systematicky porovnáva 31 % respondentov z radov obyvateľov (27 % respondentov z radov nerezidentov), zatiaľ čo 44 % (50 %) nikdy.

([69]) Tieto miery sú nižšie v prípade linky Marseille – Propriano, kde by viac ako polovica respondentov neprešla na iné pevninské prístavy.

([70]) Tento podiel platí pre všetky linky na Korziku s výnimkou Propriana, keďže viac ako 60 % respondentov využívajúcich linku Marseille – Propriano uviedlo, že v roku 2019 nevyužili na cestu do Propriana a z neho iné pevninské prístavy.

([71]) Tento podiel je oveľa nižší v prípade linky Marseille – Propriano, kde nižšiu cenu v iných prístavoch považuje za výhodnú len 40 % respondentov, pričom blízkosť prístavu ku konečnému cieľu je ďalším hlavným dôvodom využívania plavieb do iných pevninských prístavov alebo z nich (25 % respondentov).

(115) A napokon, pokiaľ ide o zastupiteľnosť leteckej a námornej dopravy, z konzultácií s používateľmi vyplynulo, že 56 % cestujúcich z radov obyvateľov (79 % cestujúcich z radov nerezidentov) v čase rezervácie neporovnáva lety s plavbou loďou ([72]). Tieto podiely sú väčšie na niektorých linkách, ako napríklad Marseille – Propriano ([73]). Pokiaľ ide o otázku č. 21 (odôvodnenie 107), hlavným dôvodom, prečo si obyvatelia Korziky (83 % respondentov), ako aj nerezidenti (76 %), vyberajú na všetkých linkách cestu po mori namiesto leteckej dopravy, je potreba cestovať vozidlom. Pokiaľ ide o možnosť prechodu na leteckú dopravu v prípade hypotetického 5 – 10 % zvýšenia ceny námornej dopravy, len o niečo viac ako polovica respondentov uviedla, že by na ňu neprešla ([74]).

3.4.2.1.1.2. Výsledky konzultácie s prístavmi

3.4.2.1.1.2.1. Položené otázky

(116) Dotazník, ktorý bol súčasťou konzultácie s prístavmi, pozostával z troch častí týkajúcich sa osobnej dopravy.

(117) V prvej časti dotazníka (otázky 1.1 až 1.5) boli prístavné orgány vyzvané, aby sa vyjadrili k charakteristikám dopytu používateľov, ako boli identifikované a uvedené v podpornom dokumente v rámci konzultácie s používateľmi (odôvodnenie 95). Konkrétne v prvej časti boli orgány požiadané, aby:

— sa vyjadrili k rozlišovaniu medzi cestujúcimi z radov obyvateľov, cestujúcimi z radov nerezidentov, a cestujúcimi, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie,

— uviedli veľkosť spádovej oblasti svojho prístavu na základe svojich znalostí trhu,

— uviedli, či považujú svoju prístavnú infraštruktúru za nezastupiteľnú inými prístavmi pre celú osobnú dopravu medzi Korzikou a pevninou alebo pre jej časť,

— sa vyjadrili k úrovni hospodárskej súťaže medzi prístavmi v oblasti osobnej dopravy, a to v súčasnosti a v období siedmich rokov.

(118) V druhej časti dotazníka boli prístavné orgány požiadané, aby poskytli úplný opis prístavnej infraštruktúry, ktorú by pravdepodobne pridelili k službám námornej dopravy medzi Korzikou a pevninou.

(119) V tretej časti (otázky 4.1 až 4.8) boli prístavným orgánom v podstate položené otázky týkajúce sa kapacity ich infraštruktúry na spracovanie osobnej dopravy. Konkrétne mali uviesť:

— či ich infraštruktúra obsahuje plochy určené na pravidelnú osobnú dopravu ([75]),

— typ plavidiel, ktoré by mohli prijať ([76]),

— či ich infraštruktúra v súčasnosti zabezpečuje pravidelnú osobnú dopravu ([77]),

([72]) Konkrétnejšie zo zhrnutia konzultácií s používateľmi vyplýva, že 33 % obyvateľov nikdy neporovnáva leteckú dopravu s námornou; 23 % to robí príležitostne; pravidelne tak robí 13 % a systematicky 31 %. Spomedzi nerezidentov 64 % nikdy neporovnáva; 15 % to robí príležitostne; pravidelne tak robí 7 % a systematicky 14 %.

([73]) Takmer 80 % respondentov na linke Marseille – Propriano neporovnáva alebo len zriedka porovnáva cestu po mori s cestou lietadlom.

([74]) Viac ako 60 % respondentov na linke Marseille – Propriano by neprešlo na leteckú dopravu.

([75]) V otázke sa od prístavných orgánov žiadalo, aby uviedli i) veľkosť manipulačných plôch; ii) dostupnosť manipulačných plôch pre pravidelnú dopravu s Korzikou; iii) možnosť vyhradiť manipulačné plochy na dennej alebo týždennej báze na pravidelnú dopravu s Korzikou a iv) či boli terminály k dispozícii pre pravidelnú dopravu s Korzikou.

([76]) V otázke sa od prístavných orgánov žiadalo, aby uviedli i) počet dostupných prístavísk; ii) hodiny príjmu v závislosti od kapacity plavidla; iii) vykonané environmentálne opatrenia.

([77]) V otázke sa od prístavných orgánov žiadalo, aby uviedli i) dennú kapacitu prijímania cestujúcich; ii) hodiny prijímania cestujúcich; iii) počet nastupujúcich alebo vystupujúcich cestujúcich, ktorí by mohli byť odbavení za hodinu.

— či by ich infraštruktúra mohla vyhovieť denným ([78]) a iným ako denným ([79]) spiatočným cestám pre osobnú dopravu,

— či boli prístavné orgány schopné zaručiť počet denných a/alebo týždenných spiatočných plavieb pre osobnú dopravu na Korziku ([80]).

3.4.2.1.1.2.2. Zhrnutie prijatých odpovedí

(120) Francúzske orgány získali príspevky od prístavných orgánov v Toulone (Obchodná komora departementu Var) a Nice (Obchodná komora Nice Côte d'Azur). Francúzske orgány počas formálneho vyšetrovacieho konania takisto vysvetlili, že prístavný orgán Marseille (Grand Port Maritime de Marseille) už 21. decembra 2021 poskytol voľnotextový príspevok v rámci konzultácie s používateľmi a že rovnaký príspevok predložil v reakcii na konzultáciu s prístavom bez toho, aby konkrétne odpovedal na dotazník poskytnutý na účely konzultácie s prístavom. Francúzske orgány však vysvetlili, že príspevok prístavu Marseille obsahoval príslušné informácie požadované v dotazníku pre prístav ([81]).

(121) Pokiaľ ide o prvú časť dotazníka, ani jeden z troch prístavov nespochybnil rozlišovanie medzi rôznymi kategóriami cestujúcich, ktoré určilo Francúzsko. Pokiaľ ide o ich spádovú oblasť, prístavy Marseille a Toulon sa domnievajú, že priťahujú zákazníkov z celého Francúzska i mimo neho, zatiaľ čo prístav Nice uvádza, že jeho spádová oblasť je predovšetkým regionálna.

(122) Tieto tri prístavy považujú svoju prístavnú infraštruktúru za zastupiteľnú, pokiaľ ide o osobnú dopravu. Pokiaľ ide o hospodársku súťaž medzi prístavmi na pevnine, prístavy Toulon a Marseille si otvorene konkurujú, pričom prístav Toulon tvrdí, že je „nesporným lídrom v osobnej doprave". Rovnako ako samotný prístavný orgán v Nice poukazujú na to, že prístav v Nice zaostáva za prístavmi v Marseille a Toulone v dôsledku výrazného poklesu osobnej dopravy v posledných rokoch.

(123) Pokiaľ ide o tretiu časť dotazníka:

— *prístavný orgán v Marseille* uvádza, že má 13 kotvísk, ktoré sú schopné odbaviť osobnú dopravu smerujúcu na Korziku. Päť z nich je už plne určených na dopravu na Korziku v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme na roky 2021 – 2022 a ďalších osem môže byť pridelených dodatočne. Prístav tak môže prijímať pravidelnú osobnú dopravu. Okrem toho prístav Marseille vo svojom príspevku vysvetľuje, že prístup k lodiam je jednoduchý pre cestujúcich s vozidlami, ako aj pre peších cestujúcich ([82]). A napokon prístav Marseille uvádza, že je schopný ponúknuť službu opravy lodí na okamžitý technický zásah,

([78]) V otázke sa od prístavných orgánov žiadalo, aby uviedli i) počet možných zastávok za deň; ii) minimálnu a maximálnu dĺžku zastávky; iii) pravidlá prideľovania kotvísk.

([79]) V otázke sa od prístavných orgánov žiadalo, aby uviedli i) počet možných zastávok za týždeň; ii) minimálnu a maximálnu dĺžku týchto zastávok a iii) pravidlá prideľovania kotvísk.

([80]) V otázke sa od prístavných orgánov žiadalo, aby spresnili počet garantovaných zastávok.

([81]) V príspevku prístavného orgánu Grand Port Maritime de Marseille sa opisuje: spojenie prístavu s vnútrozemím pre nákladnú a osobnú dopravu; námorné linky a logistický reťazec nákladnej dopravy medzi Korzikou a pevninou; prístavná, námorná a pozemná infraštruktúra prístavu Marseille; environmentálna stopa prístavného tranzitu; súvisiace služby a bezpečnosť a ochrana prístavných zariadení; právna istota terminálov lodnej spoločnosti určených pre korzickú dopravu.

([82]) Cestujúci vo vozidlách majú prístup do prístavu cez bránu, ktorá sa nachádza v bezprostrednej blízkosti kotvísk určených pre služby na Korzike – celý okruh medzi vstupnou bránou a prístupom na loď trvá menej ako pol hodiny. Prístav Marseille má plochu na nastupovanie vozidiel takmer 30 500 m^2, z čoho časť je krytá. Obsadenosť parkovacích plôch je mimo sezóny 50 % a počas letnej špičky až 90 %. Prístav Marseille však vysvetľuje, že po presune pravidelnej medzinárodnej dopravy na iný terminál v prístave je možné rozšíriť parkovacie plochy pre dopravu na Korziku. Prístav Marseille uvádza, že pre peších cestujúcich sa námorné terminály Joliette a Arenc nachádzajú v bezprostrednej blízkosti centra mesta a sú dobre dostupné verejnou dopravou.

— *prístavný orgán v Toulone* uvádza, že jeho prístavná infraštruktúra umožňuje odbavovať pravidelnú osobnú dopravu, ale len v termináli Toulon-Port de Commerce, pretože v dvoch termináloch Brégaillon je osobná doprava zakázaná. Uvádza, že prístav Toulon-Port de Commerce má pre túto dopravu vyhradené priestory s manipulačnou plochou 24 000 m^2. Prístavný orgán však upozorňuje, že vzhľadom na súčasnú obsadenosť týchto priestorov spoločnosťou Corsica Ferries (80 %) nemôže zaručiť, že budú môcť byť každý deň vyčlenené na pravidelnú dopravu s Korzikou ([83]). Prístav Toulon-Port de Commerce má tri kotviská pre osobné lode. Tento terminál je schopný vybaviť nalodenie/vylodenie 2 000 cestujúcich za hodinu a prijať až tri dlhé zastávky denne. Prístavný orgán uvádza, že nemôže zaručiť dennú spiatočnú osobnú dopravu na Korziku,

— *prístavný orgán v Nice* uvádza, že jeho prístavná infraštruktúra dokáže obslúžiť pravidelnú osobnú dopravu. Táto infraštruktúra má manipulačnú plochu 25 900 m^2. K dispozícii sú štyri kotviská. Prístavný orgán tiež uvádza, že prístav môže prijať až osem krátkych zastávok denne. Prístav Nice tvrdí, že je schopný zabezpečovať až štyri spiatočné cesty denne na Korziku.

(124) Okrem toho francúzske orgány počas formálneho vyšetrovacieho konania vysvetlili, že korzický prístavný orgán, Obchodná komora Korziky, poskytol 7. januára 2022 v rámci konzultácie s používateľmi aj voľnotextový príspevok. Tento voľnotextový príspevok obsahoval informácie o charakteristike piatich korzických prístavov, ktoré sa využívajú na námorné spojenie s Korzikou.

(125) Obchodná komora Korziky nepoukazuje na žiadne osobitné obmedzenia v osobnej doprave. Uvádza však značné preťaženie korzických prístavov, najmä prístavu Bastia (kritická situácia počas celého roka) a prístavov Ajaccio a Porto-Vecchio (vysoké preťaženie v lete).

3.4.2.1.1.3. Závery správy spoločnosti Gecodia o kvalitatívnom dopyte cestujúcich

(126) Okrem verejných konzultácií francúzske orgány poverili spoločnosť Gecodia aj vykonaním dodatočných analýz dopytu cestujúcich po námornom spojení s Korzikou. Závery týchto analýz sú opísané v nasledujúcich pododdieloch.

3.4.2.1.1.3.1. Dopyt po námornej doprave nie je uspokojený leteckou dopravou

(127) Po prvé, v správe spoločnosti Gecodia sa analyzovalo, či by sa letecká doprava z hľadiska cestujúcich mohla považovať za zastupiteľnú voči plavbe loďou, aby sa uspokojila potreba dopravy medzi Korzikou a pevninským Francúzskom. V správe sa dospelo k záveru, že to tak nie je.

(128) V správe spoločnosti Gecodia sa tento záver opiera *po prvé* o rozhodovaciu prax Európskej komisie ([84]), z ktorej vyplýva, že v prípade cestujúcich, ktorí cestujú vlastným vozidlom alebo so značným množstvom batožiny, zastupiteľnosť prakticky neexistuje. To je prípad Korziky, keďže pomer medzi počtom cestujúcich a počtom ľahkých vozidiel všetkých typov na lodiach je približne 0,7 pre cestujúcich z radov obyvateľov a 0,4 pre cestujúcich z radov nerezidentov ([85]).

(129) *Po druhé* sa správa spoločnosti Gecodia odvoláva na výsledky konzultácií s používateľmi, ktoré vo veľkej miere poukazujú na to, že letecká a námorná doprava nie sú z pohľadu používateľov zastupiteľné (odôvodnenie 115).

([83]) Obchodná komora departementu Var vo svojej odpovedi uvádza: „Vzhľadom na to, že spoločnosť Corsica Ferries už odbavila viac ako 1,3 milióna cestujúcich na Korziku v rámci služieb, na ktoré sa nevzťahujú zmluvy o službách vo verejnom záujme, a viac ako 400 000 cestujúcich do iných európskych ostrovných destinácií v rámci svojich ostatných služieb len prostredníctvom terminálu [Toulon-Port de Commerce], a keďže miestni volení zástupcovia požadovali, aby sa tieto počty obmedzili na objemy odbavené v rokoch 2019 až 2021 (t. j. maximálne dva milióny cestujúcich), zdá sa, že je veľmi ťažké predstaviť si, že by sa k tejto existujúcej a dobre zavedenej činnosti pridala ďalšia činnosť v súlade so záväzkami zmlúv o službách vo verejnom záujme (a najmä možnosť celoročnej manipulácie s nákladom)“.

([84]) Francúzske orgány odkazujú na rozhodnutie Európskej komisie z 9. októbra 2013, COMP/M.6796, Aegean/Olympic II (Ú. v. EÚ C 25, 24.1.2015), bod 85.

([85]) To znamená, že v priemere pripadá jedno auto na jedného cestujúceho z radov obyvateľov a takmer jedno auto na dvoch cestujúcich z radov nerezidentov, čo podľa Francúzska zodpovedá priemernej ceste dvojice s vozidlom.

(130) *Po tretie* sa v správe spoločnosti Gecodia uvádza, že plavby loďou sú oveľa dlhšie ako lety lietadlom (6 až 12 hodín v závislosti od prístavov, hlavne v noci, v porovnaní s 1 hodinou lietadlom) ([86]). To isté platí aj pre frekvenciu letov, pričom letecké služby sú oveľa častejšie ako námorné služby ([87]). Podľa správy spoločnosti Gecodia sa preto plavba loďou nemôže považovať za alternatívu pre cestujúcich s časovými obmedzeniami.

(131) Na základe správy spoločnosti Gecodia francúzske orgány dospeli k záveru, že medzi obyvateľmi a nerezidentmi Korziky, ktorí cestujú medzi Korzikou a pevninským Francúzskom, existuje kvalitatívny dopyt po *námornej* doprave.

3.4.2.1.1.3.2. Oddelený dopyt po námornej doprave podľa miesta bydliska cestujúcich (obyvateľ Korziky/nerezident)

(132) V správe spoločnosti Gecodia sa analyzovalo, či existuje podstatný rozdiel v dopyte po námornej osobnej doprave v závislosti od profilu používateľa alebo jeho výberu pevninského prístavu príchodu.

(133) V správe spoločnosti Gecodia sa po prvé konštatuje, že pokiaľ ide o námornú osobnú dopravu medzi Korzikou a pevninským Francúzskom, je potrebné rozlišovať medzi cestujúcimi, ktorí žijú na Korzike, a cestujúcimi z radov nerezidentov. Podľa správy:

— zásada územnej kontinuity si vyžaduje, aby sa obyvateľom Korziky poskytla dopravná služba, ktorá by zmiernila obmedzenia vyplývajúce z ostrovného charakteru a umožnila im cestovať na pevninu. Cestujúci z radov obyvateľov tak môžu využívať osobitné cestovné zavedené v rámci systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z roku 2019 ([88]),

— cestovné ponúkané lodnými spoločnosťami sa výrazne líši medzi dvomi kategóriami cestujúcich (obyvatelia a nerezidenti). Podľa správy spoločnosti Gecodia sa cena cestovného lístka pre cestujúcich z radov nerezidentov výrazne mení v závislosti od sezóny, zatiaľ čo cena cestovného lístka pre cestujúcich z radov obyvateľov je počas celého roka stabilná. Okrem toho niektoré lodné spoločnosti, ako napríklad Corsica Ferries, uplatňujú obyvateľské cestovné z vlastnej iniciatívy, mimo rámca zákonných záväzkov, a to najmä na linkách medzi Talianskom a Korzikou. Samotné lodné spoločnosti preto rozlišujú medzi cestujúcimi z radov obyvateľov a cestujúcimi z radov nerezidentov,

— cestujúci z radov obyvateľov majú rôzne správanie a preferencie, čo podľa francúzskych orgánov potvrdzujú výsledky konzultácií s používateľmi. Dopyt po námornej doprave zo strany obyvateľov pretrváva počas celého roka: 30 – 39 % cestujúcich z radov obyvateľov sa prepravuje v období od novembra do marca, teda mimo sezóny, zatiaľ čo nerezidenti cestujú najmä počas turistickej sezóny (80 – 94 % prepravy nerezidentov). Okrem toho večerné odchody uprednostňujú takmer všetci obyvatelia, ale len dve tretiny nerezidentov ([89]).

(134) Z týchto dôvodov sa dopyt po námornej doprave medzi obyvateľmi Korziky celkovo líši od dopytu medzi nerezidentmi.

([86]) Podľa správy spoločnosti Gecodia sa 82 % služieb medzi Korzikou a pevninským Francúzskom poskytuje v noci, pričom plavba trvá 10 až 12 hodín. Pri denných plavbách, ktoré sú v prípade Toulonu výnimkou a v prípade Nice pravidlom, sa čas plavby zvyčajne pohybuje od 5 do 8 hodín.

([87]) Podľa správy spoločnosti Gecodia sú denne k dispozícii tri spiatočné lety z Marseille do Ajaccia a Bastie a dva z Nice (v sezóne až tri). Z Marseille do Calvi a Figari lietajú dva spiatočné lety denne a jeden z Nice. Pokiaľ ide o námornú dopravu, v sezóne a mimo sezóny sú z Marseille a Toulonu aspoň denne obsluhované len prístavy Ajaccio a Bastia.

([88]) Francúzske orgány uvádzajú, že zavedením systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z roku 2019 sa uspokojila potreba služieb vo verejnom záujme, ktorú predtým identifikoval orgán CdC medzi používateľmi (obyvateľmi Korziky) a ktorú trh nebol schopný uspokojiť bez existencie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme.

([89]) Podľa správy spoločnosti Gecodia sa tento záver vzťahuje len na linky medzi Toulonom a korzickými prístavmi: večer cestuje medzi Toulonom a korzickými prístavmi 91 % obyvateľov, ale len 67 % cestujúcich, ktorí sú nerezidentmi. V prístave Marseille sú odchody pevne stanovené a uskutočňujú sa len o 19.00 hod., takže počas dňa nie sú žiadne odchody. Z prístavu Nice cestuje večer 19 % obyvateľov, ale len 15 % nerezidentov.

(135) Okrem toho sa v správe spoločnosti Gecodia uvádza, že z geografického hľadiska:

— cestujúci z radov *nerezidentov* nerozlišujú medzi pevninskými prístavmi Marseille, Nice a Toulon, keď sa rozhodujú pre námornú plavbu medzi Korzikou a pevninským Francúzskom. Cestujúci, ktorí nie sú rezidentmi, preto považujú tieto tri prístavy za zastupiteľné, pokiaľ ide o ich potreby námornej dopravy,

— cestujúci z radov *obyvateľov* považujú prístavy Marseille a Toulon za zastupiteľné, pokiaľ ide o ich potreby námornej dopravy, rovnako ako prístavy Toulon a Nice. Prístavy Marseille a Nice však z ich pohľadu nie sú zastupiteľné, keďže vzdialenosť medzi nimi je viac ako 200 km.

3.4.2.1.1.3.3. Špecifický dopyt po námornej doprave medzi cestujúcimi, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie

(136) Francúzske orgány zaslali cestujúcim, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, osobitný dotazník, aby zistili všetky charakteristiky dopytu zo strany tejto kategórie používateľov. Tento dotazník vyplnilo len niekoľko cestujúcich (odôvodnenie 111). Francúzske orgány preto zadali spoločnosti Gecodia vypracovanie dodatočnej analýzy s cieľom overiť, či existuje osobitný dopyt zo strany cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie.

(137) Správa spoločnosti Gecodia sa najprv odvoláva na právny rámec, ktorým sa riadi cestovanie zo zdravotných dôvodov medzi Korzikou a pevninou. Vysvetľuje sa v nej, že na prepravu zo zdravotných dôvodov medzi Korzikou a pevninou sa vzťahuje koordinovaná politika verejných orgánov. Orgán CdC, štát (prostredníctvom Korzického regionálneho zdravotníckeho úradu) a zdravotné poisťovne [prostredníctvom fondov základného zdravotného poistenia Corse-du-Sud (2A) a Haute-Corse (2B), ďalej len „**fondy zdravotného poistenia**“] prijali koordinované opatrenia na zníženie prekážok v prístupe k zdravotnej starostlivosti v prípade obyvateľov Korziky, ktorí potrebujú liečbu alebo pokračovať v liečbe, ktorá na Korzike nie je dostupná.

(138) Podľa správy spoločnosti Gecodia sa pravidlá upravujúce úhradu nákladov na dopravu zakladajú na článkoch R. 322-10 až R. 322-10-9 zákonníka sociálneho zabezpečenia (ďalej len „**CSS**“). V článku R. 322-10 zákonníka CSS sa uvádzajú prípady, v ktorých je možné náklady na prepravu poistenca, ktorý musí cestovať za liečbou alebo vyšetrením svojho zdravotného stavu, hradiť zo systému zdravotného poistenia ([90]). To zahŕňa aj situácie, keď poistenec využíva dopravu na cestu do miesta vzdialeného viac ako 150 km, čo je prípad poistenca cestujúceho z Korziky na pevninu, aby sa podstúpil liečbu. V článku R. 322-10-2 zákonníka CSS sa uvádza, že vo všetkých prípadoch je úhrada nákladov na dopravu zo systému zdravotného poistenia „podmienená tým, že poistenec predloží lekársky predpis na dopravu a faktúru vystavenú dopravcom alebo doklad o preprave. Na lekárskom predpise musí byť uvedený dôvod prepravy a použitý spôsob prepravy…“

([90]) V článku R. 310-10 zákonníka CSS sa uvádza, že „náklady na prepravu poistenca alebo oprávnenej osoby, ktorá musí cestovať, sa hradia na účely:
1. Podstúpenia liečby alebo vyšetrenia zdravotného stavu v týchto prípadoch:
   a) preprava v súvislosti s hospitalizáciou;
   b) preprava v súvislosti s liečbou alebo vyšetreniami predpísanými podľa článku L. 324-1 pacientom, ktorí sú uznaní za dlhodobo chorých a majú jednu z porúch alebo nespôsobilostí stanovených v usmerneniach o predpisovaní liekov uvedených v článku R. 322-10-1;
   c) preprava sanitkou odôvodnená stavom pacienta za podmienok stanovených v príkaze uvedenom v článku R. 322-10-1;
   d) preprava na miesto vzdialené viac ako 150 km za podmienok stanovených v článkoch R. 322-10-4 a R. 322-10-5;
   e) viacnásobné cesty, ak sú predpísané najmenej štyri cesty na rovnaké ošetrenie počas dvojmesačného obdobia a každá cesta sa uskutoční do miesta vzdialeného viac ako 50 kilometrov;
   f) preprava v súvislosti so starostlivosťou alebo liečbou v centrách uvedených v článku L. 312-1 ods. I bode 3 zákona o sociálnych činnostiach a rodinách alebo v lekárskych/psychologických/pedagogických centrách uvedených v článku L. 160-14 č. 19 tohto zákonníka. […]“.

(139) V správe spoločnosti Gecodia sa konštatuje, že najvhodnejší spôsob prepravy pre pacienta určuje lekár v závislosti od jeho zdravotného stavu a úrovne samostatnosti (článok L. 322-5 zákonníka CSS) a že táto voľba podlieha predchádzajúcemu schváleniu zo strany fondov zdravotného poistenia. Okrem toho sa v článku R. 322-10-4 zákonníka CSS vyžaduje, aby sa vykonalo lekárske vyšetrenie s cieľom overiť, či ošetrenie nemožno poskytnúť v zariadení vzdialenom najviac 150 km. Inými slovami, podľa správy spoločnosti Gecodia sú hradené len náklady na dopravu na špecializované pracoviská alebo na liečbu, ktoré nie sú dostupné na Korzike. A napokon sa v článku R. 322-10-5 zákonníka CSS stanovuje, že náhrada nákladov na prepravu sa vypočíta na základe vzdialenosti medzi miestom prvej starostlivosti o pacienta a najbližším predpísaným liečebným zariadením.

(140) Na základe týchto informácií francúzske orgány vyvodili dva závery.

(141) *Po prvé*, použitý spôsob prepravy, t. j. loď alebo lietadlo, predpisuje lekár a úhrada nákladov na dopravu podlieha súhlasu fondov zdravotného poistenia. Cestujúci, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, si preto nemôžu vybrať spôsob dopravy, ak chcú uhradiť svoje náklady na dopravu.

(142) Podľa názoru francúzskych orgánov to dokazuje, že letecká a námorná doprava nie sú z pohľadu cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, vzájomne zastupiteľné. Výber jedného alebo druhého spôsobu dopravy im ukladá vnútroštátny právny rámec upravujúci úhradu liečebných nákladov.

(143) *Po druhé*, zdravotné cesty hradené zo zdravotného poistenia sa týkajú pacientov, ktorí nemôžu nájsť vhodné ošetrenie na Korzike, a preto musia naliehavo cestovať na pevninu, aby tam podstúpili primerané ošetrenie. V správe spoločnosti Gecodia sa uvádza, že podľa zákona musí byť primeraná liečba poskytnutá v zdravotníckom zariadení, ktoré je geograficky najbližšie k miestu, v ktorom pacient dostáva lekársku starostlivosť na Korzike. V správe spoločnosti Gecodia sa preto predpokladá, že cestujúci, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, sú veľmi citliví na vzdialenosť a majú tendenciu uprednostňovať prístavy v miestach s najbližším predpísaným zdravotným strediskom, aby sa vyhli tomu, že im fondy zdravotného poistenia neuhradia cestovné náklady alebo ich uhradia len čiastočne.

(144) V správe spoločnosti Gecodia sa uvádza, že na Korzike nie sú dostupné viaceré služby zdravotnej starostlivosti súvisiace s nemocničnými činnosťami v oblasti **lekárskej, chirurgickej a pôrodníckej starostlivosti**, **pooperačnej a rehabilitačnej starostlivosti** a **psychiatrickej starostlivosti**. Na základe údajov, ktoré zozbierala technická agentúra pre informácie o hospitalizácii (ďalej len „**ATIH**“) za obdobie 2015 – 2020, francúzske orgány potvrdili, že na pevninu prúdia pacienti žijúci na Korzike, ktorí takúto starostlivosť dostávajú. Z údajov uvedených v správe spoločnosti Gecodia vyplýva, že obyvatelia Korziky absolvovali ročne v priemere takmer 15 000 hospitalizácií (lekárska, chirurgická a pôrodnícka starostlivosť) na francúzskej pevnine, z toho dve tretiny v departemente Bouches-du-Rhône (Marseille); obyvatelia Korziky strávili takmer 34 000 dní ročne v zariadeniach pooperačnej a rehabilitačnej starostlivosti v pevninskom Francúzsku, z toho polovicu v departemente Bouches-du-Rhône; a ročne absolvovali takmer 1 700 ošetrení v rámci psychiatrickej starostlivosti, z toho takmer polovicu v departemente Bouches-du-Rhône.

(145) Na základe toho sa v správe spoločnosti Gecodia konštatuje, že existuje špecifický dopyt zo strany cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, po námornej doprave medzi Korzikou a pevninským Francúzskom, pričom sa zohľadňujú najmä podmienky uhrádzania nákladov na dopravu a umiestnenie vhodných centier na liečbu, ktoré na Korzike nie sú k dispozícii.

(146) Správa spoločnosti Gecodia sa zaoberala aj potrebami cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, z hľadiska cieľa ich cesty v pevninskom Francúzsku.

(147) V tejto súvislosti francúzske orgány požiadali fondy zdravotného poistenia, aby im poskytli údaje o počte prijatých žiadostí o predchádzajúci súhlas s úhradou nákladov na prepravu zo systému zdravotného poistenia. Podľa údajov získaných z fondu zdravotného poistenia 2A (viac ako 15 000 udelených povolení) ([91]) sa viac ako 80 % týkalo jednej alebo viacerých ciest do Marseille, v porovnaní s menej ako 14 % do Nice, 1,1 % do Paríža a menej ako 0,3 % do Toulonu ([92]).

([91]) V rozpore s tým, čo Komisia uviedla v odôvodnení 79 rozhodnutia o začatí konania, fond zdravotného poistenia 2A informoval francúzske orgány o 15 237 žiadostiach o predchádzajúci súhlas, ktoré potvrdil v období od 17. septembra 2020 do 31. decembra 2021 (nie 8 000).

([92]) Správa spoločnosti Gecodia sa odvoláva aj na údaje získané z fondu zdravotného poistenia 2B zozbierané od […] * (*: dôverné informácie), z ktorých vyplýva, že viac ako 75 % letov zo zdravotných dôvodov sa uskutočnilo do Marseille, zatiaľ čo do Nice menej ako 25 %.

(148) V správe spoločnosti Gecodia sa preto dospelo k záveru, že dopyt zo strany cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, bude pravdepodobne len po pevninských prístavoch v blízkosti ich konečného cieľa na pevnine (predpísané zariadenia starostlivosti). Prevažná väčšina cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, cestuje do Marseille.

3.4.2.1.2. Identifikácia kvantitatívneho dopytu cestujúcich po námornej doprave

3.4.2.1.2.1. Identifikácia kvantitatívneho dopytu medzi cestujúcimi z radov obyvateľov Korziky a cestujúcimi z radov nerezidentov

(149) Pri kvantifikácii dopytu cestujúcich (obyvateľov Korziky a nerezidentov) vychádzali francúzske orgány z historických údajov a z prognóz na obdobie 2023 – 2030.

(150) Francúzske orgány analyzovali historický dopyt cestujúcich z radov obyvateľov Korziky a cestujúcich z radov nerezidentov na základe dostupných údajov za obdobie 2016 až 2021. Pokiaľ ide o očakávaný dopyt na obdobie 2023 – 2030, francúzske orgány vypracovali prognózy na základe dopytu zaznamenaného v roku 2019 (roky 2020 a 2021 boli ovplyvnené krízou spôsobenou pandémiou COVID-19). Odhadli zmenu dopytu po námornej doprave zo strany cestujúcich z radov obyvateľov a nerezidentov na základe priemernej ročnej miery rastu dopytu po doprave v dlhodobom horizonte (2015 – 2030), ktorú zverejnilo ministerstvo pre ekologickú transformáciu v júli 2016 ([93]) a aktualizovalo v októbri 2021 ([94]).

(151) Očakávaný dopyt po námornej doprave v roku 2030 uvádza Tabuľka 14.

Tabuľka 14

Dopyt cestujúcich podľa liniek v roku 2030

	2030 Cestujúci z radov nerezidentov (oblasť Marseille, Toulon a Nice)	2030 Cestujúci z radov obyvateľov (oblasť Marseille a Toulon)	2030 Spolu
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**

Zdroj: Správa spoločnosti Gecodia, tabuľky 43 – 44.

3.4.2.1.2.2. Identifikácia kvantitatívneho dopytu zo strany cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie

(152) Pokiaľ ide o cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, francúzske orgány nemali k dispozícii priame údaje o počte prepravených pacientov a sprevádzajúcich osôb, o ich cieľovom mieste alebo použitom spôsobe dopravy. V tejto súvislosti sa v správe spoločnosti Gecodia uvádza, že o tieto údaje boli požiadané Korzický regionálny zdravotnícky úrad a fondy zdravotného poistenia. Korzický regionálny zdravotnícky úrad uviedol, že tieto informácie nemá k dispozícii. Fondy zdravotného poistenia objasnili, že ich informačný systém neposkytuje spoľahlivé a úplné údaje.

([93]) Pozri štúdiu ministerstva pre ekologickú transformáciu z júla 2016 o predpokladanom dlhodobom dopyte po doprave, ktorá je k dispozícii na adrese: https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Th %C3 %A9ma %20- %20Projekcie %20de %20la %20demande %20de %20transport %20sur %20le %20long %20terme.pdf (online stav k 18. októbru 2024). V štúdii sa uvádza, že celkové výsledky vypočítaných zmien v dopyte po doprave a preprave majú byť základom pre miestne dopravné prognózy, ktoré vypracujú decentralizované útvary ministerstva alebo správcovia infraštruktúry, aby mohli analyzovať budúcnosť v regiónoch a hodnotiť verejné politiky a projekty dopravnej infraštruktúry. Štúdia obsahuje prognózy na roky 2030 a 2050.

([94]) Pozri štúdiu z októbra 2021, ktorá je aktualizáciou štúdie z roku 2016 a v ktorej sa zohľadňuje najmä vplyv prijatia nových právnych predpisov v oblasti životného prostredia. Aktualizácia je k dispozícii na adrese: https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/document_travail_52_projection_transport_snbc2_oct2021.pdf (online stav k 18. októbru 2024).

(153) Francúzske orgány preto zrekonštruovali odhad týchto ciest pomocou nepriamych údajov.

(154) Francúzske orgány sa najprv opierali o údaje agentúry ATIH (odôvodnenie 144) o počte lekárskych ošetrení alebo pobytov (na liečbu, ktorá nie je dostupná na Korzike) evidovaných v prípade obyvateľov Korziky v pevninskom Francúzsku (a konkrétne v regióne Provensalsko-Alpy-Azúrové pobrežie, kde sa nachádzajú mestá Marseille, Toulon a Nice). Francúzske orgány odhadli počet cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, a sprevádzajúcich osôb na základe počtu lekárskych ošetrení alebo pobytov evidovaných v rámci činností pooperačnej a rehabilitačnej starostlivosti, lekárskej, chirurgickej a pôrodníckej starostlivosti a psychiatrickej starostlivosti pre obyvateľov Korziky v celom regióne Provensalsko-Alpy-Azúrové pobrežie ([95]). Celkovo dospeli k odhadu 65 000 cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, ročne v priemere za všetky zdravotné ošetrenia súvisiace s činnosťami pooperačnej a rehabilitačnej starostlivosti, lekárskej, chirurgickej a pôrodníckej starostlivosti a psychiatrickej starostlivosti. Len v departemente Bouches-du-Rhône (Marseille) sa v období 2015 – 2019 prepraví v priemere približne 53 000 cestujúcich ročne.

(155) Tento odhad zahŕňa aj sprevádzajúce osoby. Francúzske orgány odhadli, že jedna sprevádzajúca osoba bola systematicky prítomná v prípade cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, mladších ako 19 rokov a starších ako 75 rokov a v ostatných vekových skupinách bola prítomná jedna sprevádzajúca osoba na dvoch cestujúcich. Vzhľadom na to stanovili, že (spiatočná) cesta korzického pacienta zo zdravotných dôvodov *de facto* vytvára potrebu prepravy 1,4 osoby (spiatočná cesta), pričom sa zohľadňuje potreba sprevádzajúcich osôb. Podľa Francúzska bol tento predpoklad v súlade s empirickými údajmi získanými z fondu zdravotného poistenia 2A, keďže z 15 237 žiadostí o predchádzajúci súhlas prijatých fondom zdravotného poistenia 2A sa 41,5 % (6 318) týkalo sprevádzajúcej osoby a z týchto 6 318 žiadostí sa 7,5 % týkalo aj druhej sprevádzajúcej osoby.

(156) Francúzske orgány potom odhadli počet ciest po mori dvomi spôsobmi.

(157) Prvý prístup spočíval v získaní počtu cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, odpočítaním počtu cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, ktorí cestovali lietadlom, od odhadovaného celkového počtu týchto cestujúcich. Z údajov francúzskych orgánov za obdobie 2016 – 2019 o cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, ktorí cestovali lietadlom medzi Korzikou a departementom Bouches-du-Rhône (Marseille) ([96]), vyplýva, že letecká doprava predstavovala v priemere približne 38 000 cestujúcich ročne (približne 70 % z celkového odhadovaného počtu 53 000 cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, odôvodnenie 154). Na základe týchto výpočtov francúzske orgány dospeli k záveru, že námorná doprava by mohla predstavovať až 30 % ciest cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, do departementu Bouches-du-Rhône.

(158) Druhý prístup spočíval v analýze 15 237 žiadostí o predchádzajúci súhlas, ktoré obyvatelia Korziky zaslali fondu zdravotného poistenia 2A v rokoch 2020 až 2021 na úhradu nákladov na dopravu v súvislosti s cestami zo zdravotných dôvodov. Analýza týchto žiadostí o predchádzajúci súhlas, ktoré musia obsahovať lekársky predpis s uvedením spôsobu dopravy predpísaného lekárom podľa zdravotného stavu pacienta (odôvodnenia 136 až 148), ukázala, že približne 4 % z nich sa týkali námornej dopravy.

(159) Na základe týchto dvoch prístupov sa podiel cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, ktorí cestujú loďou, na celkovom počte tejto kategórie cestujúcich, ktorí cestujú do Marseille, pohybuje medzi 4 % a 30 %. S cieľom zosúladiť tieto dva prístupy a zabezpečiť, aby sa rozsah dopytu zo strany týchto cestujúcich posudzoval konzervatívne, francúzske orgány nakoniec odhadli, že 10 % cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, cestuje loďou (približne 5 400 cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, ročne z celkového počtu 53 000 tejto kategórie cestujúcich ročne, ktorý francúzske orgány odhadujú pre departement Bouches-du-Rhône v roku 2019).

([95]) Pokiaľ ide o činnosti lekárskej, chirurgickej a pôrodníckej starostlivosti, dopyt po cestovaní pacientov z Korziky (spiatočná cesta, okrem sprevádzajúcej osoby) sa posudzoval vo vzťahu k počtu evidovaných pobytov (1 pobyt = 1 spiatočný cestujúci = 2 cesty). Pokiaľ ide o činnosti pooperačnej a rehabilitačnej starostlivosti vyjadrené v dňoch hospitalizácie, francúzske orgány odhadli počet ciest vo vzťahu k počtu evidovaných pobytov (1 pobyt = 1 spiatočný cestujúci = 2 cesty), pričom zohľadnili skutočnosť, že bez ohľadu na miesto poskytovania starostlivosti pobyt zodpovedá v priemere 45 dňom hospitalizácie. A napokon, pokiaľ ide o činnosti psychiatrickej starostlivosti, počet cestujúcich sa vypočítal na základe počtu zaznamenaných ošetrení (1 ošetrenie = 1 spiatočný cestujúci = 2 cesty).

([96]) Údaje zozbierané francúzskymi orgánmi pochádzajú z dohôd o preprave uzavretých […] [s] fondmi zdravotného poistenia.

(160) A napokon, francúzske orgány pridelili počet cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, k jednotlivým korzickým prístavom na základe rozdelenia činnosti lekárskej, chirurgickej a pôrodníckej starostlivosti podľa regiónov (mapa je k dispozícii na stránke agentúry ATIH).

(161) S cieľom odhadnúť ročný dopyt cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, ktorý má byť uspokojený v rokoch 2023 až 2030, francúzske orgány na základe ciest cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, odhadovaných na rok 2019 usúdili, že s cieľom zohľadniť očakávaný nárast počtu obyvateľov a starnutie obyvateľstva na jednej strane a rozvoj poskytovania zdravotnej starostlivosti na Korzike na druhej strane, predpokladaný dopyt v rokoch 2023 až 2030 zostane stabilný. Tabuľka 15 obsahuje odhad počtu ciest zo zdravotných dôvodov loďou medzi korzickými prístavmi a prístavom Marseille.

Tabuľka 15

Odhadované cesty loďou zo zdravotných dôvodov v prípade pacientov žijúcich na Korzike a sprevádzajúcich osôb (ročný počet cestujúcich) medzi Korzikou a Marseille

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

Zdroj: Pripomienky francúzskych orgánov predložené 27. júla 2023.

3.4.2.2. Určenie kapacity trhu na uspokojenie dopytu používateľov

(162) Po odhade kvalitatívneho a kvantitatívneho dopytu rôznych kategórií používateľov námornej osobnej dopravy medzi Korzikou a pevninským Francúzskom sa francúzske orgány pokúsili určiť, do akej miery môže ponuka na trhu uspokojiť tento dopyt.

3.4.2.2.1. Konzultácie s prevádzkovateľmi

3.4.2.2.1.1. Položené otázky

(163) Konzultácie s prevádzkovateľmi pozostávali najprv z dotazníka, ktorý obsahoval štyri všeobecné otázky o osobnej doprave:

— v prvej otázke boli námorní dopravcovia požiadaní, aby sa vyjadrili k charakteristikám dopytu používateľov, ktoré boli identifikované a uvedené v podpornom dokumente v rámci konzultácie s používateľmi (odôvodnenie 95);

— v druhej otázke mali prevádzkovatelia opísať flotilu, ktorú by pravdepodobne využívali na námorné služby medzi Korzikou a pevninským Francúzskom;

— tretia otázka sa týkala toho, či prevádzkovatelia plánujú v rámci systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z roku 2019 zaviesť od roku 2023 službu na jednej alebo viacerých linkách. V tejto otázke sa takisto navrhol zoznam liniek, ktoré by zahŕňali všetky námorné spojenia medzi Marseille a korzickými prístavmi, medzi Toulonom a korzickými prístavmi a medzi Nice a korzickými prístavmi. Pri každej linke museli prevádzkovatelia uviesť, či budú prevádzkovať linku v rámci systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z roku 2019. V dotazníku mohli prevádzkovatelia uviesť aj akékoľvek pripomienky k prevádzke danej linky.

(164) Ak bola odpoveď na tretiu otázku „áno“ pre jednu alebo viacero liniek, v dotazníku sa potom navrhol zoznam konkrétnejších otázok týkajúcich sa služby, ktorú by prevádzkovateľ zaviedol. Prevádzkovatelia museli poskytnúť tieto informácie pre každú linku, v prípade ktorej uviedli, že pre ňu môžu navrhnúť komerčnú službu v rámci systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z roku 2019.

(165) Ak napríklad prevádzkovateľ uviedol, že je schopný poskytovať komerčné služby na linke Marseille – Ajaccio, musel odpovedať na tieto otázky:

— či už poskytoval služby námornej dopravy v období 2015 – 2022 na predmetnej linke ([97]),

— v ktorom ročnom období by prevádzkovateľ poskytoval svoje služby ([98]),

— aký typ plavidiel by prevádzkovateľ použil na poskytovanie svojich komerčných služieb ([99]).

3.4.2.2.1.2. Zhrnutie prijatých odpovedí

(166) V rámci konzultácie s prevádzkovateľmi odpovedali traja prevádzkovatelia: Corsica Linea, La Méridionale a Corsica Ferries.

(167) Spoločnosti Corsica Linea a La Méridionale vyhlásili, že v rámci systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z roku 2019 nebudú ponúkať žiadne komerčné služby medzi Korzikou a pevninským Francúzskom.

(168) Spoločnosť Corsica Ferries uviedla komerčnú službu, ktorú by zaviedla v prípade neexistencie zmluvy o službách vo verejnom záujme v osobnej doprave. Na podporu svojich odpovedí na dotazník spoločnosť Corsica Ferries predložila niekoľko súborov vo formáte Excel, v ktorých okrem iného podrobne uviedla kapacity svojich plavidiel a komerčné služby, ktoré bude poskytovať.

(169) V odpovedi na otázku č. 1 konzultácie s prevádzkovateľmi spoločnosť Corsica Ferries uviedla, že jej odpovede na dotazník, ako aj súbor údajov vo formáte Excel týkajúci sa jej dopravných služieb, boli vypracované bez toho, aby v dokumentoch, ktoré poskytol orgán CdC, boli uvedené potreby a požiadavky na územnú kontinuitu. Vzhľadom na tieto neistoty spoločnosť Corsica Ferries v súbore vo formáte Excel o kapacite svojich plavidiel nemodelovala žiadne zvýšenie alebo zníženie ponúkanej kapacity v období 2023 – 2028: vykázaná kapacita bola preto počas celého analyzovaného obdobia rovnaká.

(170) V odpovedi na otázku č. 4 spoločnosť Corsica Ferries uviedla, že v prípade neexistencie zmluvy o službách vo verejnom záujme by od 1. januára 2023 prevádzkovala služby osobnej dopravy medzi všetkými prístavmi na pevnine (Marseille, Nice, Toulon) a všetkými korzickými prístavmi okrem prístavu Propriano. Konkrétne by ponúkala dennú a nočnú komerčnú dopravu (nákladnú a osobnú), ktorá by zahŕňala:

— každodennú spiatočnú plavbu medzi pevninským Francúzskom (najmenej päťkrát týždenne z Toulonu a dvakrát týždenne z Marseille) a obomi prístavmi Ajaccio a Bastia;

— dve spiatočné plavby mesačne z Marseille a najmenej tri spiatočné plavby týždenne z Toulonu do každého z prístavov Porto-Vecchio a L'Île-Rousse,

— žiadnu komerčnú linku do Propriana, pretože podľa spoločnosti Corsica Ferries bol tento prístav zastupiteľný s prístavom Ajaccio, ktorý už navrhla obsluhovať aspoň raz denne z Marseille a Toulonu,

— dodatočné služby námornej dopravy medzi prístavom Nice a Korzikou od júla do septembra.

(171) Spoločnosť Corsica Ferries informovala francúzske orgány, že má flotilu 13 plavidiel, ktoré nie sú pridelené na konkrétnu linku. Spoločnosť takisto uviedla, že 15 % plavieb na všetkých linkách sa uskutoční počas dňa (odchod medzi 6.00 a 16.00 hod. a príchod medzi 14.00 a 24.00 hod. v oboch smeroch).

([97]) Ak bola odpoveď „nie“, prevádzkovateľ musel uviesť dôvod absencie služby.

([98]) Prevádzkovateľ musel okrem toho uviesť: i) ak by sa služba neposkytovala celoročne, aké konkrétne obdobie roka sa predpokladá; ii) či navrhovaná služba bola priamou službou; iii) frekvenciu plavieb; iv) predpokladaný čas odchodu a príchodu a v) celkový počet plánovaných priamych plavieb ročne.

([99]) Prevádzkovateľ musel špecifikovať, i) ako použité plavidlo spĺňalo potreby územnej kontinuity; ii) plánovaný počet plavidiel; iii) kapacitu plavidiel; iv) ich charakteristiky; v) vykonané environmentálne opatrenia a vi) služby ponúkané na palube plavidiel.

(172) Pokiaľ ide o kapacitu jej plavidiel na prepravu cestujúcich, spoločnosť Corsica Ferries poskytla francúzskym orgánom informácie, ktorá obsahuje Tabuľka 16.

Tabuľka 16

Potenciálne služby spoločnosti Corsica Ferries v rámci systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z roku 2019 (ročný počet cestujúcich) v prípade neexistencie zmlúv o službách vo verejnom záujme

	2023 – 2028 Cestujúci z radov nerezidentov (oblasť Marseille, Toulon a Nice)	2023 – 2028 Cestujúci z radov obyvateľov (oblasť Marseille a Toulon)	2023 – 2028 Spolu
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**

Zdroj: Odpoveď spoločnosti Corsica Ferries na test trhu s námornými službami medzi Korzikou a pevninským Francúzskom (22. februára 2022).

(173) Spoločnosť Corsica Ferries takisto uviedla, že jej ponuka (z prístavu Marseille) by bola platná len v prípade, že by nebola uzavretá zmluva o službách vo verejnom záujme na služby medzi Korzikou a pevninou.

3.4.2.2.2. Analýza zlyhania trhu

(174) Po analýze kapacity, ktorú by spoločnosť Corsica Ferries mohla využiť, francúzske orgány dospeli k záveru, že v prípade neexistencie zmlúv o službách vo verejnom záujme by trh mohol v období 2023 – 2028 uspokojiť predpokladaný dopyt cestujúcich z radov obyvateľov (okrem cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie) a nerezidentov po námorných službách medzi prístavmi Ajaccio, Bastia, L'Île-Rousse a Porto-Vecchio a francúzskymi pevninskými prístavmi.

(175) Francúzske orgány však upozorňujú, že spoločnosť Corsica Ferries nebude obsluhovať prístav Propriano. Preto dospeli k záveru, že v prípade námornej dopravy medzi prístavom Propriano a francúzskymi pevninskými prístavmi došlo k úplnému zlyhaniu trhu, a to v prípade cestujúcich z radov obyvateľov, ako aj v prípade cestujúcich z radov nerezidentov.

(176) Okrem toho, pokiaľ ide o dopyt zo strany cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, francúzske orgány sa domnievajú, že spoločnosť Corsica Ferries by obsluhovala prístav Marseille len dvakrát týždenne z prístavov Ajaccio a Bastia a trikrát mesačne z prístavov Porto-Vecchio a L'Île-Rousse. Okrem toho, ako sa uvádza v odôvodnení 170, spoločnosť Corsica Ferries nebude obsluhovať prístav Propriano. Preto sa domnievajú, že služby do prístavu Marseille, ktorý je preferovaným prístavom pre cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, ktoré ponúka spoločnosť Corsica Ferries, neboli dostatočne pravidelné.

3.4.2.3. Záver o existencii potreby služieb vo verejnom záujme v súvislosti s námornou osobnou dopravou

(177) Vzhľadom na zlyhanie trhu v prípade spojenia medzi prístavom Propriano a francúzskymi pevninskými prístavmi v oblasti námornej prepravy cestujúcich z radov obyvateľov a nerezidentov francúzske orgány dospeli k záveru, že existuje potreba služby vo verejnom záujme, ktorá pokrýva celý odhadovaný kvantitatívny dopyt v rokoch 2023 až 2030 z prístavu Propriano alebo do prístavu Propriano, ako uvádza Tabuľka 14.

(178) Vzhľadom na zlyhanie trhu na linke medzi jednotlivými korzickými prístavmi a prístavom Marseille v oblasti námornej prepravy cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, spôsobené nedostatočnými dopravnými službami, ktoré by poskytovala spoločnosť Corsica Ferries, francúzske orgány dospeli k záveru, že existuje potreba služieb vo verejnom záujme, ktoré by uspokojovali celý dopyt cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, do Marseille v období 2023 až 2030, ako uvádza Tabuľka 15.

3.4.3. *Charakteristika potreby služieb námornej nákladnej dopravy vo verejnom záujme*

(179) V tomto pododdiele sú opísané závery francúzskych orgánov týkajúce sa i) existencie dopytu zo strany používateľov námornej nákladnej dopravy medzi Korzikou a pevninou a ii) opisu zlyhania trhu v súvislosti s uspokojovaním tohto dopytu.

3.4.3.1. Identifikácia dopytu používateľov

(180) V nasledujúcich pododdieloch sú opísané analýzy, ktoré vykonali francúzske orgány v súvislosti s kvalitatívnym dopytom používateľov v námornej nákladnej doprave medzi Korzikou a pevninou a kvantitatívnym dopytom týchto používateľov.

3.4.3.1.1. Identifikácia kvalitatívneho dopytu

(181) V tomto pododdiele sa najprv uvádzajú výsledky konzultácií s používateľmi, po druhé, výsledky konzultácií s prístavmi a napokon závery správy spoločnosti Gecodia, ktorá dopĺňa výsledky verejných konzultácií.

3.4.3.1.1.1. Výsledky konzultácie s používateľmi

3.4.3.1.1.1.1. Položené otázky

(182) Francúzske orgány v podpornom dokumente v rámci konzultácie s používateľmi (odôvodnenie 95) predbežne rozlišovali medzi ťažnou nákladnou dopravou a neťažnou nákladnou dopravou ([100]).

(183) Konzultácie s používateľmi zahŕňali dotazník určený všetkým používateľom námornej nákladnej dopravy. Dotazník obsahoval zoznam približne 20 otázok s navrhovanými odpoveďami (v niektorých prípadoch mohli používatelia zaškrtnúť viacero odpovedí) a odhadovaný čas na vyplnenie bol päť minút.

(184) Prvé tri otázky sa týkali všeobecných informácií o profiloch používateľov. V prvej otázke mali používatelia uviesť informácie o námorných linkách na Korziku, ktoré využívajú medzi prístavom Marseille a piatimi korzickými prístavmi ([101]). V druhej otázke sa zisťovali informácie o odvetví činnosti používateľov a poštovom smerovacom čísle ich ústredia. Tretia otázka sa týkala názoru používateľov na rozlišovanie medzi ťažnou nákladnou dopravou a neťažnou nákladnou dopravou, pričom boli požiadaní o informácie o objeme ťažnej a/alebo neťažnej nákladnej dopravy uskutočnenej na danej linke v roku 2019.

(185) V otázkach 4 až 13 sa zisťovala spokojnosť používateľov so službami námornej dopravy ponúkanými na príslušnej linke (linkách). Konkrétne sa zisťovalo:

— či služby ponúkané na danej linke spĺňali potreby používateľa (odpoveď: áno alebo nie),

— či sa používatelia stretli s ťažkosťami z hľadiska dostupnej kapacity ([102]),

— aby uviedli druh nákladu, pri ktorom sa používatelia stretli s takýmito ťažkosťami, a či v dôsledku týchto ťažkostí presunuli svoj náklad na iné linky ([103]),

— či boli používatelia spokojní s časom odchodu a príchodu na Korziku (uspokojivé alebo neuspokojivé; ak boli tieto časy neuspokojivé, chceli používatelia skorší alebo neskorší odchod alebo príchod?) a s frekvenciou ponúkaných služieb námornej dopravy na používaných námorných linkách,

— či by sa mala zmeniť maximálna cena za nákladnú dopravu v rámci systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z roku 2019.

([100]) V podpornom dokumente v rámci konzultácie s používateľmi sa vysvetľuje, že na rozdiel od ťažnej nákladnej dopravy si neťažná nákladná doprava vyžaduje značnú manipuláciu v prístave (prístavné vybavenie, pracovná sila).
([101]) Ak používatelia využívali viacero liniek, museli vyplniť dotazník pre každú z nich.
([102]) Navrhované odpovede boli: systematicky; pravidelne; príležitostne; nikdy.
([103]) Navrhované odpovede boli: rovnaká linka; iné linky cez Marseille; iné linky cez Toulon; iné linky cez Nice; iné (uveďte).

(186) V otázkach č. 14 až 20 mali používatelia vyjadriť svoje hodnotenie výberu pevninského prístavu pre službu. Tieto otázky sa týkali najmä:

— toho, či si používatelia v čase rezervácie jednej z liniek z Marseille pozerali aj dostupné plavby z iných pevninských prístavov ([104]),

— hlavného dôvodu výberu prístavu Marseille v porovnaní s ostatnými pevninskými prístavmi ([105]),

— toho, či by v prípade hypotetického zvýšenia cestovného v námornej doprave v prístave Marseille o 5 – 10 % boli používatelia pripravení využiť služby námornej dopravy v inom pevninskom prístave (Toulon, Nice alebo oba) na cestu na Korziku alebo z nej,

— toho, či používatelia už od roku 2019 využívali linky z Toulonu alebo Nice na Korziku (áno alebo nie), a ak áno, bolo potrebné uviesť hlavný dôvod výberu iného pevninského prístavu (Toulon alebo Nice) namiesto prístavu Marseille ([106]).

(187) V otázke č. 21 mali používatelia napokon posúdiť vhodnosť dopravnej služby využívajúcej plavidlá určené výlučne na nákladnú dopravu (ro-ro) v porovnaní so súčasnou službou (ro-pax).

3.4.3.1.1.1.2. Zhrnutie prijatých odpovedí

(188) Francúzske orgány dostali do konca konzultačného obdobia len päť vyplnených dotazníkov. Vzhľadom na tento nízky počet sa spoločnosť Gecodia priamo obrátila na niekoľko dopravných a logistických spoločností, ktoré využívajú služby námornej nákladnej dopravy medzi Korzikou a pevninou, aby s nimi priamo telefonicky prebrala dotazník.

(189) Francúzske orgány uviedli, že spoločnosť Gecodia oslovila 21 dopravných spoločností, ktoré predstavujú približne 90 % celkovej neťažnej nákladnej dopravy a 70 % ťažnej nákladnej dopravy medzi Korzikou a pevninou. Dopravcovia, ktorí sa zúčastnili na prieskume, využívali najmä linky z Marseille, pričom viac ako polovica z nich využívala aj linky z Toulonu. Dopravcovia odpovedali za každú linku, ktorú používajú medzi Korzikou (každý z korzických prístavov) a pevninou (každý z pevninských prístavov), a za každý druh nákladu (ťažná a neťažná nákladná doprava).

(190) Pokiaľ ide o neťažnú nákladnú dopravu ([107]), odpovede na dotazník možno zhrnúť takto:

— o niečo viac ako polovica respondentov sa domnieva, že súčasná ponuka služieb námornej dopravy vo všeobecnosti nespĺňa ich potreby. Tieto výsledky sa líšia v závislosti od linky: zatiaľ čo takmer všetci používatelia využívajúci dopravné služby medzi pevninou a Proprianom a L'Île-Rousse sú so súčasnou ponukou spokojní, používatelia využívajúci dopravné služby do Ajaccia a Bastie a z týchto prístavov sú takmer všetci nespokojní ([108]),

— väčšina používateľov sa stretáva s ťažkosťami, pokiaľ ide o dostupnú kapacitu, najmä na linkách medzi pevninou a Bastiou (100 % používateľov sa pravidelne alebo systematicky stretáva s ťažkosťami), Ajacciom a Porto-Vecchiom (viac ako 50 % používateľov sa pravidelne alebo systematicky stretáva s ťažkosťami),

— respondenti vo veľkej miere oceňujú časy odchodov a príchodov na Korziku a frekvenciu spiatočných plavieb platnú v čase konzultácie s používateľmi,

([104]) Navrhované odpovede boli: nemám na výber (povinná rezervácia); systematicky; len pre niektoré toky (tok, pre ktorý sa porovnanie nevykonáva, je potrebné uviesť); nikdy.
([105]) Navrhované odpovede boli: najnižšia cena; prístavná infraštruktúra; cestovný poriadok; lepšia kvalita služieb; blízkosť prístavu k môjmu cieľu; typ cesty; iné (uveďte).
([106]) Navrhované odpovede boli: najnižšia cena; vhodnejší cestovný poriadok; môj cieľ bol bližšie k vybratému prístavu; služby v Marseille plne rezervované; iné (uveďte).
([107]) Len na pripomenutie, neťažná nákladná doprava sa uskutočňuje výlučne medzi korzickými prístavmi a prístavom Marseille.
([108]) Situácia v prípade prístavu Porto-Vecchio je menej jednoznačná, keďže 64 % respondentov považuje služby za neuspokojivé.

— žiaden z respondentov neporovnáva dostupné plavby v prístave Marseille s plavbami v iných prístavoch. Blízkosť prístavu Marseille je v podstate jediným dôvodom pre výber práve tohto prístavu. Ani v prípade hypotetického zvýšenia cien námornej dopravy z Marseille by žiaden z respondentov nezačal využívať iné pevninské prístavy,

— takmer všetci respondenti by uprednostnili služby lodí určených len na nákladnú dopravu (ro-ro) pred službami osobných a námorných lodí.

(191) Pokiaľ ide o ťažnú nákladnú dopravu, odpovede na dotazník možno zhrnúť takto:

— o niečo viac ako polovica odpovedí uvádza, že súčasná ponuka služieb námornej dopravy z Marseille a do Marseille vo všeobecnosti vyhovuje potrebám, zatiaľ čo služby z Toulonu sa považujú za nevyhovujúce (77 % odpovedí). Tieto výsledky sa líšia v závislosti od linky: takmer všetci používatelia sa sťažujú na linku do Bastie a z nej (v prípade respondentov využívajúcich Marseille a Toulon). Polovica z nich je takisto nespokojná so službami do Ajaccia a Porto-Vecchia a z týchto prístavov (v prípade respondentov využívajúcich Marseille a Toulon), pričom používatelia vyjadrujú celkovú spokojnosť s linkami do Propriana a L'Île-Rousse a z týchto prístavov,

— väčšina používateľov sa stretáva s ťažkosťami, pokiaľ ide o dostupnú kapacitu, najmä na linkách do Bastie (100 % používateľov sa pravidelne alebo systematicky stretáva s ťažkosťami v Marseille aj v Toulone) a do Ajaccia a Porto-Vecchia (50 % používateľov sa pravidelne alebo systematicky stretáva s ťažkosťami z Marseille a 100 % z Toulonu),

— respondenti vo veľkej miere oceňujú časy odchodov a príchodov a frekvenciu spiatočných plavieb v Toulone a Marseille platnú v čase konzultácie s používateľmi,

— skoro žiaden z respondentov neporovnáva dostupné plavby v prístave Marseille s plavbami v iných prístavoch. Blízkosť prístavu Marseille je v podstate jediným dôvodom pre výber práve tohto prístavu. Ani v prípade zvýšenia cien námornej dopravy z Marseille by nikto z respondentov nezačal využívať iné pevninské prístavy,

— menej ako 40 % respondentov využilo v roku 2019 iné pevninské prístavy ako Marseille. Výsledky sa líšia v závislosti od linky: Toulon využilo 80 % respondentov cestujúcich do Bastie a z nej a 50 % respondentov cestujúcich do Ajaccia a z neho, zatiaľ čo na plavbu do iných korzických prístavov a z nich Toulon nevyužil prakticky nikto. Jediným dôvodom využívania prístavu Toulon je skutočnosť, že služby v prístave Marseille sú plne rezervované. Ani v prípade zvýšenia cien námornej dopravy z Marseille by nikto z respondentov nezačal využívať iné pevninské prístavy,

— väčšina respondentov by uprednostnila služby s plavidlami určenými len na nákladnú dopravu (ro-ro) pred službami ro-pax.

3.4.3.1.1.2. Konzultácie s prístavmi

3.4.3.1.1.2.1. Položené otázky

(192) Dotazník, ktorý bol súčasťou konzultácie s prístavmi, pozostával z troch častí týkajúcich sa nákladnej dopravy.

(193) V prvej časti dotazníka boli prístavné orgány vyzvané, aby sa vyjadrili k charakteristikám dopytu používateľov, ako boli identifikované a uvedené v podpornom dokumente v rámci konzultácie s používateľmi (odôvodnenie 95). Konkrétne v prvej časti boli prístavné orgány požiadané, aby:

— poskytli pripomienky k rozlišovaniu medzi ťažnou a neťažnou nákladnou dopravou,

— uviedli veľkosť spádovej oblasti svojho prístavu na základe svojich znalostí trhu,

— uviedli, či považujú svoju prístavnú infraštruktúru za nezastupiteľnú inými prístavmi pre celú ťažnú alebo neťažnú nákladnú dopravu medzi Korzikou a pevninou alebo pre jej časť,

— sa vyjadrili k úrovni hospodárskej súťaže medzi prístavmi v oblasti nákladnej dopravy, a to v súčasnosti a v období siedmich rokov.

(194) V druhej časti dotazníka boli prístavné orgány požiadané, aby poskytli úplný opis prístavnej infraštruktúry, ktorú by pravdepodobne používali na služby námornej dopravy medzi Korzikou a pevninským Francúzskom.

(195) V tretej časti (otázky 5.1 až 5.8 pre neťažnú nákladnú dopravu a otázky 6.1 až 6.8 pre ťažnú nákladnú dopravu) sa prístavným orgánom kládli otázky v podstate o kapacite ich infraštruktúry na vybavovanie nákladnej dopravy. Konkrétne mali uviesť:

— či ich infraštruktúra zahŕňa manipulačné plochy pre neťažnú a ťažnú nákladnú dopravu (odpoveď: áno alebo nie) ([109]),

— typ plavidiel, ktoré by mohli prijať ([110]),

— či ich prístavná infraštruktúra v súčasnosti odbavuje ťažnú a/alebo neťažnú nákladnú dopravu ([111]),

— či by ich infraštruktúra mohla vyhovieť denným ([112]) a týždenným ([113]) spiatočným plavbám pre nákladnú dopravu (odpoveď: áno alebo nie),

— či boli prístavné orgány schopné zaručiť počet denných a týždenných spiatočných plavieb pre nákladnú dopravu na Korziku (odpoveď: áno alebo nie) ([114]).

3.4.3.1.1.2.2. Zhrnutie prijatých odpovedí

(196) Ako sa uvádza v odôvodnení 120, francúzske orgány získali príspevky od prístavných orgánov v Toulone, Marseille a Nice.

(197) Pokiaľ ide o prvú časť dotazníka, tri prístavy považujú prístup francúzskych orgánov pri rozlišovaní medzi ťažnou a neťažnou nákladnou dopravou za vhodný. Pokiaľ ide o spádovú oblasť nákladnej dopravy, prístavy Nice a Toulon sa domnievajú, že ich spádová oblasť má len miestny charakter a že je obmedzená na bezprostredné vnútrozemie, zatiaľ čo prístav Marseille sa domnieva, že priťahuje prepravu tovaru z celého Francúzska, a najmä prepravu tovaru prechádzajúceho údolím Rhôny.

(198) Pokiaľ ide o podmienky hospodárskej súťaže, prístav Nice sa domnieva, že jeho infraštruktúra, ktorá sa nachádza v centre mesta, a nedostatočná priemyselná a obchodná štruktúra v okolí Nice neumožňujú a v priebehu siedmich rokov ani nebudú umožňovať uspokojenie dopytu po nákladnej doprave medzi Korzikou a pevninou. Prístav Toulon takisto uvádza, že prístav Marseille je nesporným lídrom na trhu s nákladnou dopravou a že môže slúžiť len ako doplnok Marseille. Prístav Toulon poukazuje na to, že úroveň konkurencie medzi Marseille a Toulonom je „zdravá napriek nízkej kapacite Toulonu, čo znamená, že nemôže na tomto trhu skutočne konkurovať“. Prístav Marseille sa domnieva, že jeho geografická poloha v centre diaľničných a železničných uzlov a v blízkosti hlavných logistických a dopravných centier, ako aj veľmi ľahký prístup k jeho infraštruktúre z troch diaľnic, mu poskytujú veľkú výhodu pre nákladnú dopravu.

([109]) V dotazníku boli prístavy požiadané, aby uviedli veľkosť manipulačných plôch, ich dostupnosť pre dopravu na Korziku a ich kapacitu na prepravu nebezpečného nákladu triedy 1 a triedy 2.

([110]) Prístavné orgány mali okrem toho uviesť i) počet dostupných prístavísk; ii) maximálnu kapacitu plavidiel v bežných metroch, ktorú možno prijať; iii) vykonané environmentálne opatrenia.

([111]) Prístavné orgány tiež museli určiť i) dennú kapacitu na prijatie návesov/nákladných vozidiel; ii) hodiny príjmu návesov/nákladných vozidiel; iii) priemerný čas parkovania návesov/nákladných vozidiel; iv) počet návesov/nákladných vozidiel, ktoré možno za hodinu odbaviť na účely nalodenia alebo vylodenia.

([112]) Prístavné orgány mali okrem toho uviesť i) počet možných zastávok denne; ii) minimálnu a maximálnu dĺžku zastávky; iii) pravidlá prideľovania kotvísk.

([113]) Prístavné orgány mali okrem toho uviesť i) počet možných zastávok týždenne; ii) minimálnu a maximálnu dĺžku týchto zastávok a iii) pravidlá prideľovania kotvísk.

([114]) V otázkach sa od prístavných orgánov žiadalo, aby spresnili počet garantovaných zastávok.

(199) Pokiaľ ide o tretiu časť dotazníka:

— *Prístavný orgán v Marseille* vyhlasuje, že má 13 kotvísk, ktoré môžu prijímať ťažnú a neťažnú nákladnú dopravu na Korziku. Päť z nich je už plne určených na dopravu na Korziku v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme na roky 2021 – 2022 a ďalších osem môže byť pridelených dodatočne. Prístav Marseille má 120 000 m² manipulačných plôch, ktoré môžu byť celé určené pre ťažnú a neťažnú nákladnú dopravu na Korziku. V závislosti od poveternostných podmienok alebo na manipuláciu s nebezpečným nákladom je k dispozícii takmer 30 000 m² ďalších priestorov. A napokon projekt rozšírenia terminálu zahŕňa vytvorenie ďalších viac ako 60 000 m² manipulačných plôch, ktoré môže prístav využívať na námorné spojenie s Korzikou. Okrem toho prístav Marseille vo svojom príspevku uvádza, že prístup nákladných vozidiel k plavidlám je jednoduchý ([115]). Prístav Marseille je tiež schopný naloďiť/vyloďiť v priemere 35 prípojných vozidiel za hodinu a denne spracovať takmer 240 prípojných vozidiel. A napokon prístav Marseille uvádza, že je schopný poskytovať službu opravy lodí ro-pax v záujme zabezpečovania okamžitého technického zásahu.

— *Prístavný orgán v Toulone* uvádza, že jeho prístavná infraštruktúra dokáže odbaviť ťažnú aj neťažnú nákladnú dopravu. Poukazuje na to, že prístav Toulon-Port de Commerce disponuje manipulačnými plochami (3 400 m²) a tromi kotviskami pre plavidlá typu ro-pax, ktoré môžu zabezpečiť dve spiatočné plavby denne ([116]). Prístavný orgán uvádza, že na tomto termináli môže vybaviť nalodenie alebo vylodenie 80 prípojných vozidiel denne (ale v letnom období len asi desať). Prístavný orgán však upozorňuje, že vzhľadom na súčasnú úroveň obsadenosti týchto špecifických priestorov spoločnosťou Corsica Ferries (80 %) nemôže zaručiť, že budú môcť byť každý deň vyčlenené na pravidelnú dopravu s Korzikou ([117]). Prístav Toulon-Port de Commerce môže prijímať ťažnú nákladnú dopravu s výnimkou nebezpečného nákladu. Prístav Toulon-Brégaillon má k dispozícii 30 000 m² manipulačných plôch, ktoré môže využívať na neťažnú nákladnú dopravu vrátane nebezpečného nákladu. Má však len jedno kotvisko, a to len pre lode ro-ro. Denne obslúži 120 prípojných vozidiel. Obchodná komora departementu Var uvádza, že Toulon-Brégaillon je najvhodnejší pre čisto nákladnú dopravu, pretože nemôže prijímať osobnú dopravu, keďže terminál sa nachádza v zóne, kde sa manipuluje s výbušninami.

— *Prístavný orgán v Nice* uvádza, že jeho prístavná infraštruktúra nemôže prijímať neťažnú nákladnú dopravu, môže však odbavovať ťažnú nákladnú dopravu. Táto infraštruktúra má manipulačnú plochu 25 900 m², ale prístav uvádza, že osobná doprava má prednosť pred ostatnými činnosťami. K dispozícii sú štyri kotviská. Prístavný orgán tvrdí, že je schopný zabezpečovať denne až štyri spiatočné cesty ťažnej nákladnej dopravy na Korziku.

(200) Ako sa uvádza v odôvodnení 124, Obchodná komora Korziky poskytla počas konzultácie s používateľmi aj voľnotextový príspevok. Obchodná komora Korziky poskytla niekoľko informácií týkajúcich sa prepravy tovaru v korzických prístavoch.

(201) Obchodná komora Korziky vo všeobecnosti poukazuje na kapacitné problémy, s ktorými sa stretávajú všetky korzické prístavy s výnimkou prístavu Propriano. Táto situácia si v letnom období pravidelne vyžaduje výnimky od prefektúr, aby sa umožnila jazda ťažkých nákladných vozidiel v dňoch intenzívnej cestnej premávky (tzv. červené dni). Konkrétne Obchodná komora Korziky uvádza, že:

— *prístav Bastia* zaznamenal od roku 2010 veľmi prudký nárast nákladnej dopravy, ktorý nespomalila ani pandémia ochorenia COVID-19. Kapacita prístavu Bastia však dosiahla bod vyťaženosti, pričom preplnené manipulačné plochy, čoraz tesnejšie manipulačné operácie v obmedzenom časovom intervale a na obmedzenom priestore a preťaženie vozidlami znemožňujú dopravcom pravidelne a načas realizovať

([115]) Prístavný orgán v Marseille uvádza, že presun nákladného vozidla od vstupu do prístavu k námornému terminálu trvá menej ako päť minút. Prístav ďalej uvádza, že tranzitné a registračné postupy v prístave sú plne digitalizované, čím sa zabezpečuje plynulý tok dopravy.

([116]) Prístavný orgán v Toulone uvádza, že jedno z troch kotvísk, prístavisko Fournel, je prioritne vyhradené pre výletné lode v čase od 8.30 do 18.30 hod.

([117]) Obchodná komora departementu Var vo svojej odpovedi uvádza: „Vzhľadom na to, že spoločnosť Corsica Ferries už odbavila viac ako 1,3 milióna cestujúcich na Korziku v rámci služieb, na ktoré sa nevzťahujú zmluvy o službách vo verejnom záujme, a viac ako 400 000 cestujúcich do iných európskych ostrovných destinácií (Sardínia, Menorca, Malorka) v rámci svojich ostatných služieb len prostredníctvom terminálu [Toulon-Port de Commerce], a keďže miestni volení zástupcovia požadovali, aby sa tieto počty obmedzili na objemy odbavené v rokoch 2019 až 2021 (t. j. maximálne dva milióny cestujúcich), zdá sa, že je veľmi ťažké predstaviť si, že by sa k tejto existujúcej a dobre zavedenej činnosti pridala ďalšia činnosť v súlade so záväzkami zmlúv o službách vo verejnom záujme (a najmä možnosť celoročnej manipulácie s nákladom)“.

dodávky. Hoci má prístav Bastia osem kotvísk, nemôže súčasne prijať osem plavidiel, najmä vzhľadom na technické vlastnosti kotvísk (obmedzená dĺžka a ponor). Vo svojom príspevku preto Obchodná komora Korziky žiada, aby sa zachovali denné spiatočné plavby medzi Bastiou a Marseille a pridali sa dodatočné spiatočné plavby v záujme rozloženia dopravy a zabránenia preťaženiu/odkladaniu tovaru na nábreží,

— *prístavy Ajaccio a Porto-Vecchio* takisto zaznamenávajú prudký nárast nákladnej dopravy, pričom tovar sa čoraz častejšie ponecháva na nábreží z dôvodu nedostatku miesta na palube lodí. Obchodná komora Korziky požaduje, aby sa v oboch prístavoch zachovali denné a týždenné spiatočné plavby s dodatočnými spiatočnými plavbami v záujme rozloženia dopravy a zabránenia preťaženiu/odkladaniu tovaru na nábreží,

— podľa Obchodnej komory Korziky je *prístav L'Île-Rousse* v porovnaní s ostatnými korzickými prístavmi nevyvážený, pretože každá tretia týždenná spiatočná plavba je určená na prepravu nebezpečného nákladu, čo predstavuje problém z hľadiska hospodárskej životaschopnosti spádovej oblasti prístavu (Balagne), ktorá je druhou najobľúbenejšou turistickou destináciou po Porto-Vecchio. Okrem toho má prístav L'Île-Rousse dve kotviská, ktoré nemôžu byť obsadené súčasne vzhľadom na šírku jediného vlnolamu, ktorý sa používa pre obe kotviská, a dĺžku nábreží. Podľa Obchodnej komory Korziky by sa týždenný počet spiatočných plavieb mal zvýšiť na tri plus osobitnú spiatočnú plavbu na prepravu nebezpečného nákladu,

— v *prístave Propriano* nedochádza k výraznému preťaženiu.

3.4.3.1.1.3. Závery správy spoločnosti Gecodia o kvalitatívnom dopyte používateľov nákladnej dopravy

(202) Okrem verejných konzultácií francúzske orgány poverili spoločnosť Gecodia aj vykonaním dodatočných analýz dopytu používateľov nákladnej dopravy po námornom spojení s Korzikou.

(203) Ako sa uvádza v odôvodnení 95, francúzske orgány v podpornom dokumente v rámci konzultácie s používateľmi zdôraznili, že je potrebné rozlišovať medzi ťažnou nákladnou dopravou a neťažnou nákladnou dopravou, a to najmä z dôvodu rôznych manipulačných obmedzení, ktoré takáto preprava prináša.

(204) V štúdii spoločnosti Gecodia sa potvrdzuje tento rozdiel medzi ťažnou a neťažnou nákladnou dopravou. Spoločnosť Gecodia okrem toho vykonala analýzu geografického rozsahu dopytu používateľov po ťažnej a neťažnej námornej nákladnej doprave s cieľom určiť, či existuje dopyt používateľov po jednom alebo viacerých pevninských prístavoch na prepravu ich nákladu medzi Korzikou a pevninou. Pri vykonávaní tejto analýzy sa zohľadnili najmä tieto parametre:

— kapacita prístavov na prijímanie objemu prepravy,

— pripomienky získané počas verejných konzultácií,

— dodatočné náklady na plavbu cez jeden alebo druhý prístav v závislosti od miesta odoslania nákladu z pevniny na Korziku alebo miesta určenia nákladu z Korziky na pevninu a

— pozorovanie trvalého a výrazného cenového šoku (len v prípade ťažnej nákladnej dopravy).

3.4.3.1.1.3.1. Rozdelenie dopytu používateľov podľa typu nákladnej dopravy (ťažná nákladná doprava a neťažná nákladná doprava)

(205) V správe spoločnosti Gecodia sa uvádza, že medzi ťažnou a neťažnou nákladnou dopravou je podstatný rozdiel. Po prvé, neťažná nákladná doprava znamená, že náves sa musí odpojiť od nákladného vozidla, aby sa mohol naložiť na plavidlo, čo si vyžaduje špecializované vybavenie a zásah prístavných pracovníkov. Po druhé, prístav musí mať dostatočnú kapacitu (manipulačné plochy) na umiestnenie návesov pred nakládkou. A napokon nakladanie návesov nemôže prebiehať v rovnakom čase ako naloďovanie cestujúcich a nákladných vozidiel, čo znamená, že loď má dlhú zastávku. Dlhá zastávka však obmedzuje využitie jedného prístaviska, preto musí mať prístav niekoľko prístavísk, aby mohol obsluhovať viacero destinácií súčasne. Správa spoločnosti Gecodia sa opiera o výsledky konzultácií s používateľmi a prístavmi pri dokladaní vhodnosti tohto rozlišovania.

(206) Okrem toho sa v správe spoločnosti Gecodia poukazuje na to, že z pohľadu dopravcov má ťažná a neťažná nákladná doprava rozdielne charakteristiky. Ak si ťažná nákladná doprava vyžaduje veľký vozový park ťahačov návesov na zabezpečenie dennej prepravy niekoľkých prípojných vozidiel ([118]), neťažná nákladná doprava umožňuje optimalizovať vozový park vo vzťahu k počtu návesov, čo umožňuje dopravcovi vykonať za jeden deň niekoľko spiatočných ciest s jedným ťahačom medzi prístavom a jeho logistickou základňou. V správe spoločnosti Gecodia sa uvádza, že počas konzultácií s používateľmi dopravcovia vo všeobecnosti uviedli, že za deň vykonajú štyri až šesť spiatočných ciest s ťahačom v prípade neťažnej nákladnej dopravy.

(207) V správe spoločnosti Gecodia sa preto konštatuje, že prechod z neťažnej nákladnej dopravy na ťažnú nákladnú dopravu si vyžaduje značné náklady dopravcu na zamestnancov a nákup ďalších ťahačov návesov. Preprava ťažného a neťažného nákladu preto zahŕňa dva rôzne typy dopytu.

(208) Napriek tomu sa v správe spoločnosti Gecodia poukazuje na niektoré spoločné črty medzi ťažnou a neťažnou nákladnou dopravou. V správe spoločnosti Gecodia sa najmä uvádza, že dodávky (v rámci ťažnej alebo neťažnej nákladnej dopravy) sa musia uskutočniť ráno pred časom, ktorý stanovil zákazník dopravcu, pričom v prípade oneskorenia dodávky alebo potreby jej preloženia sa ukladá pokuta. V správe spoločnosti Gecodia sa preto zdôrazňuje význam čo najskoršieho prijatia v prístavoch (medzi šiestou a siedmou hodinou ráno), aby bolo možné doručiť tovar príjemcom včas, bez ohľadu na odosielateľa (supermarkety, stavebníctvo, kuriéri alebo veľkoobjemové zásielky). V prípade neťažnej nákladnej dopravy je v prístave potrebný aj veľmi skorý príjem nenaložených návesov (vracajúcich sa na pevninu), a to z dôvodu času potrebného na návrat vyložených návesov na logistické základne (maloobchodníci alebo dopravcovia), ich naloženie a následné vrátenie do prístavu. Okrem toho je v oboch prípadoch potrebné zabezpečiť pravidelnú námornú dopravu, aby sa zaručilo zásobovanie Korziky tovarom a návrat návesov/nákladných vozidiel na pevninu.

3.4.3.1.1.3.2. Dopyt po námornej neťažnej nákladnej doprave výlučne v prístave Marseille

(209) V správe spoločnosti Gecodia sa uvádza, že používatelia neťažnej nákladnej dopravy využívajú výlučne prístav Marseille, a preto tento prístav nie je zastupiteľný ostatnými pevninskými prístavmi Toulon a Nice.

(210) *Po prvé*, v správe spoločnosti Gecodia sa uvádza, že iba prístavy Marseille ([119]) a Toulon-Brégaillon majú potrebnú infraštruktúru na prijatie tohto druhu dopravy, čo nie je prípad prístavov Toulon-Port de Commerce a Nice. Prístav Toulon-Brégaillon má takisto kapacitu obmedzenú na jedno kotvisko, čo by mu neumožnilo zabezpečiť viac ako jednu dennú plavbu na Korziku vzhľadom na obmedzenia týkajúce sa dĺžky zastávky a času odchodu pre neťažnú nákladnú dopravu ([120]). Zastupiteľnosť medzi prístavmi Marseille a Toulon-Brégaillon v prípade tohto druhu dopravy by tak mohla existovať maximálne na jednej linke.

(211) *Po druhé*, z konzultácií s používateľmi uvedených v správe spoločnosti Gecodia do veľkej miery vyplýva, že v prípade neťažnej nákladnej dopravy dopravcovia pri plánovaní svojich ciest nikdy nezvažujú alternatívu k prístavu Marseille alebo ju zvažujú len veľmi zriedkavo. Žiadny z respondentov neuviedol, že zvýšenie cien v prístave Marseille o 5 – 10 % by ho viedlo k prechodu na prístav Toulon, pretože plavba cez Toulon by neumožňovala optimalizovať každodenné činnosti.

([118]) Len na pripomenutie, pri ťažnej nákladnej doprave ide o prepravu celého nákladného vozidla (ťahač + náves) s vodičom, kým pri neťažnej nákladnej doprave ide len o prepravu návesu.

([119]) V správe spoločnosti Gecodia sa uvádza, že prístav Marseille vo svojom príspevku uvádza, že má k dispozícii takmer 210 000 štvorcových metrov plochy s 13 kotviskami, ktoré môžu byť určené pre dopravu medzi Korzikou a pevninou a všetky sú vybavené modernými a digitalizovanými zariadeniami na zabezpečenie plynulého toku prepravy.

([120]) V správe spoločnosti Gecodia sa uvádza, že priemerná rýchlosť nakladania prípojných vozidiel na plavidlá v prístave Toulon-Brégaillon bola 15 až 20 prípojných vozidiel za hodinu, čo je výrazne menej ako v Marseille (35 prípojných vozidiel), a že dostupná kapacita za deň sa odhaduje na 120 prípojných vozidiel. Pre porovnanie priemerný počet prípojných vozidiel naložených v prístave Marseille smerujúcich do korzických prístavov v roku 2021 bol 237, t. j. dvojnásobok.

(212) Pokiaľ ide o prístavné orgány, Obchodná komora Nice Côte d'Azur uviedla, že spádová oblasť prístavu je len miestna a že „prístav Nice so svojou infraštruktúrou v meste a nedostatočnou priemyselnou a obchodnou štruktúrou je v nevýhode a nikdy nebude schopný uspokojiť dopyt po nákladnej doprave na Korziku, pretože Toulon a Marseille sú lepšie prispôsobené týmto potrebám". Okrem toho sa v správe spoločnosti Gecodia zdôrazňuje vyhlásenie prístavu Toulon, ktoré odznelo počas konzultácií s prístavmi, že prístav Toulon môže dopĺňať prístav Marseille vzhľadom na jeho obmedzenú spádovú oblasť vo vnútrozemí okolo Toulonu a obmedzenú kapacitu jeho námorných terminálov.

(213) *Po tretie*. v správe spoločnosti Gecodia sa uvádza, že veľké distribučné jednotky sa pri zabezpečovaní dodávok do obchodov spoliehajú najmä na regionálne alebo vnútroštátne sklady. V prípade Korziky sa viac ako 90 % dodávok do korzických obchodných domov posiela prostredníctvom týchto logistických základní, takže väčšina tovaru dovážaného na Korziku pochádza z logistických centier v regióne Provensalsko-Alpy-Azúrové pobrežie ([121]). V správe spoločnosti Gecodia sa vysvetľuje, že sklady a logistické platformy sú sústredené najmä na severozápade a v okolí Marseille, ako aj popri Rhône. V tejto súvislosti francúzske orgány odkazujú na spoločnú štúdiu, ktorú v októbri 2021 vypracovali agentúra pre územné plánovanie metropolitnej oblasti Marseille a agentúra pre územné plánovanie regiónu Aix-Durance a v ktorej sa stanovuje geografická poloha týchto skladov a platforiem ([122]). V tejto štúdii sa poukazuje na veľmi vysokú koncentráciu logistických tokov smerom k Marseille. V správe spoločnosti Gecodia sa preto uvádza, že výber prístavu Marseille je do veľkej miery odôvodnený blízkosťou prístavu k miestam nakládky a prítomnosťou vhodnej infraštruktúry.

(214) Podľa správy spoločnosti Gecodia má blízkosť väčšiny logistických základní a skladov k prístavu Marseille dva dôsledky. Po prvé, na základe simulátora nákladov, ktorý uverejnil národný výbor pre cestnú dopravu, by využívanie prístavu Toulon-Brégaillon v prípade všetkých dopravcov so sídlom v okolí Marseille alebo popri Rhône viedlo k priemerným dodatočným nákladom vo výške 11 EUR/bežný meter na jednu cestu návesu v porovnaní s prístavom Marseille ([123]). Po druhé, okrem dodatočných nákladov na cestnú dopravu by sa zvýšili aj výrobné náklady dopravcov. Vzhľadom na väčšiu vzdialenosť, ktorú je potrebné prekonať, by totiž dopravcovia museli znížiť počet spiatočných ciest na jeden ťahač, ktoré by mohli vykonať za jeden deň medzi svojou logistickou základňou a prístavom odchodu/príchodu, na polovicu, čo by znamenalo, že by museli zaobstarať ďalšie ťahače, aby zachovali rovnaký objem činnosti.

(215) V správe spoločnosti Gecodia sa dospelo k záveru, že z hľadiska používateľov neťažnej námornej nákladnej dopravy nie je prístav Marseille zastupiteľný za prístavmi Toulon alebo Nice, pokiaľ ide o námorné spojenie s Korzikou.

3.4.3.1.1.3.3. Špecifický dopyt po námornej ťažnej nákladnej doprave v prístave Marseille

(216) V správe spoločnosti Gecodia sa uvádza, že z hľadiska používateľov ťažnej nákladnej námornej dopravy je prístav Marseille zastupiteľný len terminálom Toulon-Port de Commerce (s vylúčením zastupiteľnosti terminálom v Nice a ostatnými terminálmi v Toulone), a to len čiastočne, keďže niektorí používatelia ťažnej nákladnej námornej dopravy nepovažujú tento terminál za alternatívu k prístavu Marseille.

([121]) Podľa správy spoločnosti Gecodia túto skutočnosť potvrdzuje aj stanovisko francúzskeho orgánu na ochranu hospodárskej súťaže (stanovisko č. 20-A-11, body 337-345), v ktorom sa uvádza, že „prístav Marseille sa nachádza v blízkosti hlavných logistických centier v južnom Francúzsku, čo ho robí atraktívnejším pre námornú nákladnú dopravu na Korziku, najmä v porovnaní s Toulonom, ktorý je od týchto centier vzdialený".

([122]) Štúdia o prepojeniach medzi metropolitnou oblasťou Aix-Marseille-Provence a susednými oblasťami, október 2021, s. 32 – 35, k dispozícii okrem iného na adrese: https://www.agam.org/relations-de-voisinage-metropole/ (online stav k 18. októbru 2024).

([123]) Len na pripomenutie, Toulon je od Marseille vzdialený približne 70 km.

(217) *Po prvé* sa v správe spoločnosti Gecodia uvádza, že ťažná nákladná doprava si nevyžaduje žiadnu osobitnú prístavnú infraštruktúru, pretože vodič naloží náves priamo na plavidlo ako jedno vozidlo. Každý z troch pevninských prístavov tak môže prijímať ťažnú nákladnú dopravu bez osobitných obmedzení ([124]). V správe spoločnosti Gecodia sa však uvádza, že prístav Toulon počas konzultácií s prístavom uviedol, že by bolo ťažké prijať viac ťažnej nákladnej dopravy počas celého roka, keďže kapacita prístavu je už teraz na 80 % naplnená existujúcou dopravou spoločnosti Corsica Ferries, zatiaľ čo prístav Nice uviedol, že chce uprednostniť osobnú dopravu.

(218) *Po druhé* sa v správe spoločnosti Gecodia sa uvádza, že žiadny z respondentov, ktorí sa zúčastnili na konzultácii s používateľmi, neuviedol, že by zvýšenie cien v Marseille o 5 – 10 % viedlo k presmerovaniu ich ťažnej nákladnej dopravy do Toulonu (a ešte menej do Nice). Z tejto konzultácie teda vyplýva, že dopravcovia pri plánovaní svojich ciest neuvažujú o alternatívnej linke. Výber prístavu Marseille je do veľkej miery odôvodnený jeho blízkosťou k miestam nakládky dopravcov a dostupnou prístavnou infraštruktúrou.

(219) *Po tretie*, rovnako ako v prípade neťažnej nákladnej dopravy sa v správe spoločnosti Gecodia vysvetľuje, že vzhľadom na blízkosť logistických základní väčšiny dopravcov k prístavu Marseille (odôvodnenie 213) by presun niektorých používateľov, ktorých logistické základne sa nachádzajú v blízkosti Marseille, do prístavu Toulon viedol k predĺženiu vzdialeností a dodatočným nákladom na dopravu (4,5 EUR/bežný meter). Tieto dodatočné náklady by mohli zvýšiť výrobné náklady dopravcov až o 17 % ([125]). V správe spoločnosti Gecodia sa uvádza, že tieto zistenia sú v súlade s vyhláseniami prístavov Nice a Toulon počas konzultácií s prístavmi, podľa ktorých tieto dva prístavy priťahujú len miestnu dopravu obmedzenú na ich bezprostredné okolité vnútrozemie. Francúzske orgány takisto pripomínajú, že námorná tarifa, ktorú platia dopravcovia, sa v plnej výške prenáša na ich zákazníkov, a preto zmena námornej tarify z jedného pevninského prístavu na iný nemá žiadny vplyv na výrobné náklady dopravcov.

(220) *A napokon* sa v správe spoločnosti Gecodia uvádza kvantitatívna analýza, z ktorej vyplýva, že zvýšenie mesačného poplatku za bežný meter ťažnej nákladnej dopravy v Marseille neviedlo k presunu ťažnej nákladnej dopravy do prístavov v Toulone. Konkrétnejšie sa v správe spoločnosti Gecodia skúmali dve nedávne udalosti pretrvávajúcich cenových šokov na linkách do Marseille ([126]), zatiaľ čo mesačné cestovné za bežný meter zostalo v Toulone v podstate stabilné ([127]). V správe spoločnosti Gecodia sa vysvetľuje, že v období od júla 2018 do mája 2019 neviedol cenový šok smerom nahor k reakcii dopravcov, keďže podiel prístavu Toulon na trhu zostal v tomto období stabilný.

(221) V správe spoločnosti Gecodia sa teda konštatuje, že prístavy Toulon a Marseille sú len čiastočne zastupiteľné, pokiaľ ide o námornú ťažnú nákladnú dopravu medzi Korzikou a pevninským Francúzskom.

([124]) Existuje však výnimka pre prepravu nebezpečných materiálov triedy 1 (výbušniny) a nebezpečných materiálov triedy 2 (stlačené, skvapalnené alebo rozpustené plyny), ktoré sú v termináli Toulon-Port de Commerce a v prístave Nice zakázané.

([125]) Referenčná hodnota výrobných nákladov v cestnej doprave (regionálna doprava, vnútroštátne údaje z decembra 2021 založené na 360 km trase, čo je priemerná denná vzdialenosť prekonaná v regionálnej doprave so zohľadnením ciest na miesto nakládky a spiatočných ciest na základňu dopravcu). Tieto dodatočné náklady zohľadňujú náklady na kilometer s mýtom, hodinovú sadzbu a dennú sadzbu (náklady na vlastníctvo vozidla, daň/deň, poistenie/deň atď.). Francúzske orgány zdôrazňujú, že priemerné dodatočné logistické náklady sú nepriamo úmerné celkovej vzdialenosti cesty. Čím bližšie je východiskový bod k Marseille, tým vyššie sú celkové dodatočné logistické náklady.

([126]) Tieto dve udalosti zodpovedajú nasledujúcim obdobiam:
— od októbra 2017 do októbra 2018 priemerný ročný nárast mesačnej tarify za bežný meter ťažnej nákladnej dopravy o 6 %,
— od októbra 2019 do októbra 2020 priemerné ročné zníženie mesačnej tarify za bežný meter ťažnej nákladnej dopravy o 16 %.

([127]) Na základe informácií o cestovnom účtovanom spoločnosťou Corsica Ferries získaných pre správu spoločnosti Gecodia z webového sídla spoločnosti Corsica Ferries v roku 2020.

3.4.3.1.2. Identifikácia kvantitatívneho dopytu po námornej nákladnej doprave

3.4.3.1.2.1. Kvantitatívny dopyt po námornej ťažnej nákladnej doprave

(222) V správe spoločnosti Gecodia sa odhaduje budúci ročný dopyt po námornej ťažnej a neťažnej nákladnej doprave v období 2023 – 2030 pre každú z liniek medzi prístavom Marseille a korzickými prístavmi.

(223) Historický dopyt po neťažnej nákladnej doprave bol stanovený na základe údajov získaných od lodných spoločností. Na posúdenie predpokladaného dopytu v rokoch 2023 – 2030 sa použil ročný rast zaznamenaný v rokoch 2010 až 2019 (2,3 % ročne) na dopravu v roku 2019. Predpokladaný dopyt bol stanovený takto:

Tabuľka 17

Dopyt po neťažnej nákladnej doprave podľa námornej linky (v bežných metroch) z Marseille zaznamenaný v období 2018 – 2020 a odhadovaný na obdobie 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

Zdroj: Pripomienky francúzskych orgánov predložené 5. apríla 2023 (správa spoločnosti Gecodia, tabuľka 56).

3.4.3.1.2.2. Kvantitatívny dopyt po námornej ťažnej nákladnej doprave

(224) Kvantitatívny dopyt po námornej ťažnej nákladnej doprave sa odhadol na základe rovnakých parametrov ako kvantitatívny dopyt po námornej neťažnej nákladnej doprave (odôvodnenia 222 a 223).

(225) Ako je vysvetlené v oddiele 3.4.2.1.1.3.3, v správe spoločnosti Gecodia sa dospelo k záveru, že prístav Marseille a prístav Nice nie sú zastupiteľné, pokiaľ ide o námornú ťažnú nákladnú dopravu, a že prístavy Marseille a Toulon sú v tomto ohľade zastupiteľné len čiastočne.

(226) Francúzske orgány na základe správy spoločnosti Gecodia usúdili, že podiel dopytu používateľov ťažnej nákladnej dopravy, ktorí považujú prístav Marseille za nezastupiteľný prístavom Toulon, predstavuje 80 % historického dopytu po ťažnej nákladnej doprave medzi Marseille a Korzikou v roku 2019, zatiaľ čo zvyšných 20 % považuje Toulon za alternatívu k prístavu Marseille.

(227) Francúzske orgány vysvetlili, že tento odhad 80 % vychádza z vyhlásení odborového zväzu korzických dopravcov a spoločnosti Corsica Linea, ktoré boli predložené v rámci trhovej konzultácie z roku 2020. Konkrétne odborový zväz (na ktorý pripadá [20 – 50] % objemu ťažnej nákladnej dopravy v bežných metroch prepraveného medzi Korzikou a pevninou) a spoločnosť Corsica Linea uviedli, že 84 %/85 % ťažnej nákladnej dopravy pochádza z departementu Bouches-du-Rhône (ktorého hlavným domovským prístavom je Marseille) alebo je preň určená.

(228) Po stanovení odhadovaného špecifického dopytu po ťažnej nákladnej doprave v prístave Marseille francúzske orgány vyčíslili tento dopyt na nasledujúce roky. Kvantitatívny dopyt po ťažnej nákladnej doprave zo strany skupiny používateľov, ktorí neuvažujú o žiadnej alternatíve k prístavu Marseille (t. j. 80 % odhadovaného dopytu na roky 2023 – 2030 medzi Marseille a Korzikou), obsahuje Tabuľka 18.

Tabuľka 18

Dopyt po ťažnej nákladnej doprave podľa námornej linky (v bežných metroch) z Marseille zaznamenaný v období 2018 – 2020 a odhadovaný na obdobie 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

Zdroj: Pripomienky francúzskych orgánov predložené 5. apríla 2023 (správa spoločnosti Gecodia, tabuľka 57 na roky 2018 – 2020 a tabuľka 60 na roky 2023, 2025 a 2030)

(229) Okrem toho, keďže ťažná nákladná doprava si vyžaduje aj prepravu vodičov (ktorí predstavujú kategóriu cestujúcich), francúzske orgány zistili aj dopyt po preprave vodičov. Francúzske orgány sa domnievajú, že dopyt vodičov je úmerný objemu prepraveného nákladu v rámci ťažnej nákladnej dopravy a že tento podiel je v priebehu času konštantný.

(230) Pri odhade pomeru počtu vodičov k počtu bežných metrov nákladu v rámci ťažnej nákladnej dopravy pre každú námornú linku francúzske orgány vychádzali z priemernej hodnoty zaznamenanej za obdobie 2018 – 2021. Tento pomer sa použil na odhadovaný dopyt po ťažnej nákladnej doprave v roku 2030. Podľa francúzskych orgánov je preto dopyt po preprave vodičov takýto:

Tabuľka 19

Námorná doprava vodičov (počet vodičov) z Marseille zaznamenaná v období 2018 – 2021 a odhadovaná v období 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

Zdroj: Pripomienky francúzskych orgánov predložené 27. júla 2023.

3.4.3.2. Určenie kapacity trhu na uspokojenie dopytu používateľov

(231) Po odhade kvalitatívneho a kvantitatívneho dopytu zo strany rôznych kategórií používateľov námornej nákladnej dopravy medzi Korzikou a pevninským Francúzskom francúzske orgány chceli určiť, do akej miery môže ponuka na trhu uspokojiť tento dopyt.

3.4.3.2.1. Výsledky konzultácie s prevádzkovateľmi

3.4.3.2.1.1. Položené otázky

(232) Prevádzkovatelia námornej dopravy museli odpovedať na rovnaké otázky uvedené v odôvodneniach 163 až 165, pokiaľ ide o služby nákladnej dopravy, ktoré by zaviedli v prípade neexistencie zmluvy o službách vo verejnom záujme. Prevádzkovatelia námornej dopravy boli konkrétne požiadaní, aby vyplnili súbor vo formáte Excel, v ktorom poskytli samostatné informácie o objemoch nákladu v rámci ťažnej a neťažnej nákladnej dopravy, ktorý by prepravovali.

3.4.3.2.1.2. Zhrnutie prijatých odpovedí

(233) V rámci konzultácie s prevádzkovateľmi odpovedali traja prevádzkovatelia: Corsica Linea, La Méridionale a Corsica Ferries.

(234) Spoločnosti Corsica Linea a La Méridionale vyhlásili, že v prípade neexistencie zmluvy o službách vo verejnom záujme by neponúkali žiadne komerčné služby medzi Korzikou a pevninským Francúzskom.

(235) Spoločnosť Corsica Ferries uviedla komerčnú ponuku, ktorú by zaviedla v prípade neexistencie zmluvy o službách vo verejnom záujme v nákladnej doprave. Na podporu svojich odpovedí na dotazník spoločnosť Corsica Ferries predložila niekoľko súborov vo formáte Excel, v ktorých okrem iného podrobne uviedla kapacity svojich plavidiel a obchodnú ponuku, ktorú by realizovala.

(236) V odpovedi na otázku č. 2 konzultácie s prevádzkovateľmi, v ktorej boli prevádzkovatelia požiadaní, aby vyjadrili svoj názor na vhodnosť rozlišovania medzi ťažnou a neťažnou nákladnou dopravou, spoločnosť Corsica Ferries poukázala na umelý a neúčinný charakter systematického rozlišovania medzi ťažnou a neťažnou nákladnou dopravou zo strany úradu OTC, ktoré záviselo skôr od veľkosti, organizácie a výberu jednotlivých dopravcov než od služieb poskytovaných lodnými spoločnosťami. Spoločnosť Corsica Ferries takisto zdôraznila, že podľa francúzskych orgánov ťažná nákladná doprava znamená, že na palube plavidla musí byť vodič, pričom v rámci ťažnej nákladnej dopravy sa rozlišuje medzi ťažným nákladom so sprievodom (s vodičom) a ťažným nákladom bez sprievodu (bez vodiča).

(237) Spoločnosť Corsica Ferries vo svojej odpovedi uviedla, že v službách, ktoré by ponúkala v prípade neexistencie zmluvy o službách vo verejnom záujme, by sa nerozlišovalo medzi ponúkanými prepravnými kapacitami podľa druhu predpokladaného nákladu. V súbore údajov vo formáte Excel, ktorý predložila, sa teda uvádzali kumulatívne kapacity spoločnosti na prepravu nákladu, t. j. vrátane neťažnej aj ťažnej nákladnej dopravy, bez toho, aby sa medzi nimi rozlišovalo.

(238) Aj spoločnosť Corsica Ferries vzniesla rovnaké výhrady uvedené v odôvodnení 169.

(239) V odpovedi na otázku č. 4 spoločnosť Corsica Ferries uviedla, že v prípade neexistencie zmluvy o službách vo verejnom záujme by od 1. januára 2023 prevádzkovala služby nákladnej dopravy medzi všetkými prístavmi na pevnine (Marseille, Ajaccio, Toulon) a všetkými korzickými prístavmi okrem prístavu Propriano. Konkrétne by ponúkala dennú a nočnú komerčnú dopravu (nákladnú a osobnú), ktorá by zahŕňala:

— každodennú spiatočnú plavbu medzi pevninským Francúzskom (najmenej päťkrát týždenne z Toulonu a dvakrát týždenne z Marseille) a obomi prístavmi Ajaccio a Bastia;

— dve spiatočné plavby mesačne z Marseille a najmenej tri spiatočné plavby týždenne z Toulonu do každého z prístavov Porto-Vecchio a L'Île-Rousse,

— žiadnu komerčnú linku do Propriana, pretože podľa spoločnosti Corsica Ferries bol tento prístav zastupiteľný prístavom Ajaccio, ktorý navrhla obsluhovať aspoň raz denne z Marseille a Toulonu,

— dodatočné služby námornej dopravy medzi prístavom Nice a Korzikou od júla do septembra.

(240) Spoločnosť Corsica Ferries informovala francúzske orgány, že má flotilu 13 plavidiel, ktoré nie sú pridelené na konkrétnu linku. Spoločnosť takisto uviedla, že 15 % plavieb na všetkých linkách sa uskutoční počas dňa (odchod medzi 6.00 a 16.00 hod. a príchod medzi 14.00 a 24.00 hod. v oboch smeroch).

(241) Pokiaľ ide o kapacitu jej plavidiel na prepravu nákladu, spoločnosť Corsica Ferries poskytla francúzskym orgánom informácie, ktorá obsahuje Tabuľka 20.

Tabuľka 20

Námorná nákladná doprava spoločnosti Corsica Ferries uskutočňovaná na námornej linke (v bežných metroch) z Marseille a Toulonu zaznamenaná v období 2016 – 2019 a odhadovaná na obdobie 2023 – 2028 v prípade neexistencie zmlúv o službách vo verejnom záujme

Marseille	**Ročný priemer (2016 – 2019, v bežných metroch)**	**Ročný priemer (2023 – 2028, v bežných metroch)**	**Príplatky (v %)**
Ajaccio	–	232 566	neuplatňuje sa
Bastia	–	270 297	neuplatňuje sa
Porto-Vecchio	–	47 371	neuplatňuje sa
Propriano	–	–	neuplatňuje sa
L'Île-Rousse	–	51 123	neuplatňuje sa
Celkom Marseille	–	**601 357**	**neuplatňuje sa**
Toulon	**Ročný priemer (2016 – 2019, v bežných metroch)**	**Ročný priemer (2023 – 2028, v bežných metroch)**	**%**
Ajaccio	163 611	1 172 434	617 %
Bastia	223 077	1 069 916	380 %
Porto-Vecchio	6 425	122 404	1 805 %
Propriano	–	–	neuplatňuje sa
L'Île-Rousse	3 999	310 533	7 665 %
Celkom Toulon	**397 112**	**2 675 288**	**574 %**
Marseille a Toulon spolu	**397 112**	**3 276 644**	**825 %**

Zdroj: Odpoveď spoločnosti Corsica Ferries na test trhu s námornými službami medzi Korzikou a pevninským Francúzskom (22. februára 2022).

(242) Spoločnosť Corsica Ferries takisto uviedla, že navrhovaná ponuka by bola platná len v prípade, že by nebola uzavretá zmluva o službách vo verejnom záujme na služby medzi Korzikou a pevninou.

3.4.3.2.2. Analýza zlyhania trhu

(243) Po analýze (retrospektívnej a perspektívnej) kapacity, ktorú využila spoločnosť Corsica Ferries, sa v záverečnej správe dospelo k záveru, že v prípade neexistencie zmluvy o službách vo verejnom záujme by ponuka na trhu neuspokojila celý dopyt používateľov po neťažnej a ťažnej nákladnej doprave.

(244) *Pokiaľ ide o neťažnú nákladnú dopravu,* v správe spoločnosti Gecodia sa uvádza, že ponuka spoločnosti Corsica Ferries je v rozpore s niektorými závermi uvedenými v správe, keďže spoločnosť Corsica Ferries navrhla prepravovať neťažný náklad na osobných a nákladných lodiach (ro-pax) z prístavu Toulon päťkrát týždenne na linkách Marseille – Ajaccio a Marseille – Bastia a trikrát týždenne v prípade vedľajších korzických prístavov. Platí však, že iba i) prístav Toulon-Brégaillon (a nie prístav Toulon-Port de Commerce) má potrebnú infraštruktúru na odbavenie neťažnej nákladnej dopravy a ii) prístav Toulon-Brégaillon môže prijímať iba lode ro-ro, a to najviac na jednej linke (odôvodnenie 210).

(245) V správe spoločnosti Gecodia sa okrem toho uvádza, že ponuka spoločnosti Corsica Ferries nie je dostatočná na uspokojenie dopytu používateľov po námornej neťažnej nákladnej doprave, pretože počet ponúkaných týždenných frekvencií medzi Marseille a Korzikou je nedostatočný. Podľa správy spoločnosti Gecodia sa spoločnosť Corsica Ferries spočiatku obmedzila na ponuku dvoch spiatočných plavieb týždenne medzi prístavom Marseille a prístavmi Ajaccio a Bastia, zatiaľ čo používatelia požadovali takmer denné spiatočné plavby na prepravu nákladu neťažnou nákladnou dopravou. Okrem toho sa v správe spoločnosti Gecodia konštatovalo, že navrhované frekvencie medzi prístavom Marseille a prístavmi L'Île-Rousse a Porto-Vecchio boli obmedzené na tri spiatočné plavby mesačne, zatiaľ čo používatelia potrebovali týždennú námornú dopravu. A napokon sa v správe spoločnosti Gecodia sa uvádza, že spoločnosť Corsica Ferries nenavrhla žiadnu komerčnú službu medzi prístavom Marseille a prístavom Propriano napriek tomu, že používatelia potrebovali týždennú námornú dopravu.

(246) *Pokiaľ ide o ťažnú nákladnú dopravu,* v správe spoločnosti Gecodia sa z tých istých dôvodov, ktoré sú uvedené v odôvodneniach 244 a 245, konštatuje, že spoločnosť Corsica Ferries navrhla nedostatočnú frekvenciu medzi prístavom Marseille a korzickými prístavmi na uspokojenie dopytu po ťažnej nákladnej doprave, v ktorej sa nezohľadňuje žiadna alternatíva k prístavu Marseille (t. j. 80 % celkovej ťažnej nákladnej dopravy medzi Marseille a Korzikou). Francúzske orgány takisto zdôraznili, že vzhľadom na vyhlásenia Obchodnej komory departementu Var týkajúce sa vyťaženosti jej infraštruktúry a ťažkostí terminálu Toulon-Port de Commerce pri zvyšovaní jeho súčasnej kapacity ťažnej nákladnej dopravy sa ponuka spoločnosti Corsica Ferries, ktorá predpokladala aj zvýšenie jej kapacity z Toulonu, zdala nereálna.

3.4.3.3. Záver o existencii potreby služieb vo verejnom záujme v oblasti námornej nákladnej dopravy

(247) Na základe uvedených skutočností francúzske orgány dospeli k záveru, že medzi Marseille a každým z piatich korzických prístavov existuje potreba služieb vo verejnom záujme v oblasti námornej ťažnej a neťažnej nákladnej dopravy, ktorá zodpovedá odhadovanému dopytu v rokoch 2023 až 2030, ako obsahuje Tabuľka 21.

Tabuľka 21

Potreba služieb vo verejnom záujme v námornej nákladnej doprave (v bežných metroch) z Marseille odhadovaná na obdobie 2023 – 2030

	Neťažná nákladná doprava (v bežných metroch za rok)		Ťažná nákladná doprava – oblasť Marseille (nezastupiteľná) (v bežných metroch za rok)		Nákladná doprava spolu (v bežných metroch za rok)	
	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**
Spolu	**1 627 197**	**1 907 961**	**322 587**	**378 247**	**1 949 784**	**2 286 208**

Zdroj: Pripomienky francúzskych orgánov predložené 5. apríla 2023.

3.5. Nevyhnutnosť a primeranosť zmlúv o službách vo verejnom záujme

(248) Po zistení existencie viacerých potrieb služieb vo verejnom záujme v oblasti námornej nákladnej a osobnej dopravy francúzske orgány chceli určiť potrebný právny nástroj a vhodné záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme na uspokojenie týchto potrieb, ktoré by mali najmenší vplyv na slobody, ktoré majú zásadný význam pre riadne fungovanie vnútorného trhu (odôvodnenie 92).

3.5.1. *Nevyhnutnosť a primeranosť zmluvy o službách vo verejnom záujme*

(249) Francúzske orgány najprv preskúmali možnosť posilniť systém záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z roku 2019 (odôvodnenie 62) pre linky alebo používateľov, v prípade ktorých bola identifikovaná potreba služieb námornej dopravy vo verejnom záujme. Domnievali sa však, že takýto prístup má niekoľko obmedzení.

(250) *Po prvé*, francúzske orgány zastávali názor, že systém záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z roku 2019 nenahradil nedostatok súkromnej ponuky, ktorá by pokryla zistený dopyt. Domnievali sa, že vzhľadom na neexistenciu zmluvy o službách vo verejnom záujme ponuka spoločnosti Corsica Ferries v rámci systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z roku 2019 z prístavu Marseille už nepostačovala na uspokojenie všetkých potrieb, ktoré Francúzsko identifikovalo (oddiely 3.4.2.3 a 3.4.3.3), a že posilnenie systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z roku 2019 by preto nemalo žiadny účinok.

(251) *Po druhé*, francúzske orgány zistili, že časy odchodu a príchodu plavidiel medzi pevninským Francúzskom a Korzikou predstavujú dôležité charakteristiky dopytu po námornej nákladnej a osobnej doprave (odôvodnenia 112, 190, 191 a 208). Podľa Francúzska sa v nariadení o kabotáži neumožňovalo členským štátom stanoviť časy príchodu a odchodu plavidiel v rámci systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme. Podľa článku 4 ods. 2 nariadenia sú členské štáty pri ukladaní záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme limitované požiadavkami príslušných prístavov, ktoré majú byť obsluhované, pravidelnosťou, plynulosťou, frekvenciou, kapacitou pre výkon služby, účtovanými sadzbami a posádkou plavidiel.

(252) *A napokon* francúzske orgány sa domnievajú, že takýto systém, ak by bol sprevádzaný náhradou, by neumožňoval orgánu CdC kontrolovať náklady spojené so službou vo verejnom záujme, pretože by nemohol odhadnúť tieto náklady (ktoré sa nahrádzajú po poskytnutí služby) z dôvodu neurčitého počtu plavieb, ktoré by sa uskutočnili.

(253) Zo všetkých týchto dôvodov sa francúzske orgány domnievali, že uzavretie zmlúv o službách vo verejnom záujme sa javí ako nevyhnutné na stanovenie primeraných požiadaviek na služby námornej dopravy vo verejnom záujme s cieľom uspokojiť potreby služieb vo verejnom záujme identifikované pre každú námornú linku medzi prístavom Marseille a korzickými prístavmi.

3.5.2. *Nevyhnutnosť a primeranosť záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme uložených v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme*

(254) Francúzske orgány sa domnievajú, že zistené potreby služieb vo verejnom záujme si vyžadujú uzavretie zmlúv o službách vo verejnom záujme, v ktorých sa stanovujú tieto záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme.

(255) *Po prvé* francúzske orgány sa rozhodli uzavrieť zmluvu o službách vo verejnom záujme pre každú námornú linku, na ktorú sa vzťahuje identifikovaná potreba služieb vo verejnom záujme. Každá zmluva o službách vo verejnom záujme musela obsahovať záväzok poskytovať služby ťažnej a neťažnej námornej nákladnej dopravy, ako aj osobnej dopravy (vodiči a cestujúci, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie) medzi prístavom Marseille a jednotlivými korzickými prístavmi bez medzizastávok. Okrem toho zmluva o službách vo verejnom záujme na linke Marseille – L'Île-Rousse musela obsahovať aj záväzok prepravy nebezpečného nákladu (L'Île-Rousse je jediným korzickým prístavom, ktorý je oprávnený prijímať takýto tovar), zatiaľ čo na linke Marseille – Propriano musel byť zahrnutý záväzok prepravy cestujúcich z radov obyvateľov a nerezidentov, ako aj prepravy cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, a vodičov. Francúzske orgány vysvetlili, že tieto záväzky vyplývajú výlučne zo zlyhaní trhu zistených počas konzultácie s prevádzkovateľom.

(256) *Po druhé* francúzske orgány považovali za potrebné zaviesť v každej zmluve o službách vo verejnom záujme osobitný cestovný poriadok s večernými odchodmi do korzických prístavov a z nich a skorými rannými príchodmi na Korziku alebo do Marseille. Tieto cestovné poriadky by boli plne v súlade s dopytom používateľov, ktorý sa zistil na základe konzultácií s používateľmi (cestujúci/nákladná doprava), a so závermi správy spoločnosti Gecodia o organizácii logistického reťazca medzi Korzikou a pevninským Francúzskom (odôvodnenie 208). Tieto záväzky pre každú linku obsahuje Tabuľka 22.

Tabuľka 22

Záväzky týkajúce sa cestovného poriadku pre nákladnú a osobnú dopravu v zmluvách o službách vo verejnom záujme v oboch smeroch (Marseille – Korzika a Korzika – Marseille)

Marseille	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Čas odchodu	Od 18.30 hod. do 20.00 hod.				
Čas príchodu (nasledujúci deň)	Od 6.00 hod. do 8.00 hod.	Od 6.00 hod. do 8.00 hod.	Od 7.00 hod. do 8.00 hod.	Od 7.00 hod. do 8.00 hod.	Od 6.00 hod. do 8.00 hod.

Zdroj: Pripomienky francúzskych orgánov predložené 28. júna 2023.

(257) *Po tretie*, francúzske orgány považovali za potrebné stanoviť záväzky týkajúce sa frekvencie, ktorých cieľom je zabezpečiť pravidelnosť služieb v súlade so zistenými potrebami (odôvodnenia 112 a 208) a dostatočnú flexibilitu pri poskytovaní služieb vo verejnom záujme vzhľadom na výrazné výkyvy dopytu. Francúzske orgány sa domnievajú, že zmluvy o službách vo verejnom záujme by mali obsahovať tri záväzky týkajúce sa frekvencie pre každú príslušnú námornú linku:

— záväzok zabezpečiť minimálny počet týždenných spiatočných plavieb,

— záväzok zabezpečiť minimálny počet ročných spiatočných plavieb,

— záväzok v určitých prípadoch a pre určité námorné linky zabezpečiť dodatočné spiatočné plavby v rámci limitu stanoveného v zmluvách o službách vo verejnom záujme.

(258) Tieto záväzky týkajúce sa frekvencie pre jednotlivé zmluvy o službách vo verejnom záujme obsahuje Tabuľka 23. Tieto frekvencie sú vyššie najmä v prípade námorných liniek v prístavoch Bastia a Ajaccio, keďže predstavujú významný podiel osobnej a nákladnej dopravy na Korziku (odôvodnenia 54, 55 a 59).

Tabuľka 23

Záväzky týkajúce sa frekvencie pre nákladnú a osobnú dopravu v zmluvách o službách vo verejnom záujme

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Minimálny počet týždenných spiatočných plavieb mimo sezóny ([1]) (základná doprava)	6	6	2 – 3	2 – 3	3
Minimálny počet týždenných spiatočných plavieb v sezóne ([2]) (základná doprava)	7	7	3	3	3
Minimálny počet ročných spiatočných plavieb (základná doprava)	365	365	156	156	156
Počet dodatočných ročných spiatočných plavieb	10	30	–	–	10

([1]) Vymedzené ako obdobie od novembra do marca.
([2]) Vymedzenej ako obdobie od apríla do októbra.
Zdroj: Pripomienky francúzskych orgánov predložené 28. júna 2023.

(259) Fungovanie týchto záväzkov týkajúcich sa frekvencie možno doložiť na tomto príklade. Ako obsahuje Tabuľka 23, držiteľ koncesie je povinný prevádzkovať šesť spiatočných plavieb týždenne na linke Marseille – Ajaccio mimo sezóny a sedem plavieb v sezóne. Minimálna frekvencia týždenných spiatočných plavieb, ktorú je potrebné dodržať, teda zahŕňa 130 spiatočných plavieb mimo sezóny a 214 spiatočných plavieb v sezóne, čo predstavuje spolu 344 spiatočných plavieb. Prevádzkovateľ je povinný vykonať 365 spiatočných plavieb ročne: rozdiel medzi 365 spiatočnými plavbami požadovanými za rok a 344 spiatočnými plavbami požadovanými týždenne predstavuje počet spiatočných plavieb (19 spiatočných plavieb), ktoré má prevádzkovateľ vykonať počas roka (okrem minimálneho počtu požadovaných týždenných spiatočných plavieb), ale ktoré si prevádzkovateľ môže naplánovať na dni v roku podľa vlastného uváženia. Osobitnou črtou týchto 19 spiatočných plavieb je však to, že ich možno na žiadosť francúzskych orgánov preložiť (ďalej len „**preložiteľné spiatočné plavby**“). K preloženiu by mohlo dôjsť napríklad vtedy, ak by orgány zistili, že v daný deň je dopyt veľmi nízky a bolo by vhodné presunúť službu na iný deň. Tieto preložiteľné spiatočné plavby sa teda vyznačujú flexibilitou a poskytujú francúzskym orgánom pružný nástroj na prispôsobenie ponuky služieb vo verejnom záujme výkyvom v dopyte alebo nepredvídaným udalostiam.

(260) Inými slovami, francúzske orgány stanovili minimálny počet ročných spiatočných plavieb, ktoré sa majú vykonať, aby sa uspokojila kvantitatívna a kvalitatívna potreba služieb vo verejnom záujme (v oblasti osobnej aj nákladnej dopravy), vrátane záväzku prevádzkovateľa vykonávať i) pevne stanovený minimálny počet týždenných spiatočných plavieb, aby sa zabezpečila pravidelnosť služieb námornej dopravy, a ii) preložiteľné spiatočné plavby, aby sa zabezpečila flexibilita služieb na uspokojenie potrieb služieb vo verejnom záujme.

(261) Okrem toho francúzske orgány považovali za potrebné zaviesť záväzky týkajúce sa dodatočných spiatočných plavieb na určitých námorných linkách. Tieto spiatočné plavby zodpovedajú počtu spiatočných plavieb, ktoré by sa mohli uskutočniť okrem minimálneho počtu spiatočných plavieb za rok. Účelom dodatočných spiatočných plavieb je reagovať na mimoriadnu dopravnú špičku. Organizovali by sa výlučne na žiadosť francúzskych orgánov, ak by zistili, že dopyt po nákladnej doprave v daný deň (a len dopyt po nákladnej doprave – dodatočné spiatočné plavby sa netýkajú cestujúcich) prevyšuje maximálnu prepravnú kapacitu plavidiel, ktoré sú v daný deň k dispozícii. Účelom dodatočných spiatočných plavieb je teda zabrániť tomu, aby tovar zostával na nábreží, čo by viedlo k oneskoreniu dodávok na Korziku. Ako obsahuje Tabuľka 23, francúzske orgány naplánovali dodatočné spiatočné plavby na troch linkách (Ajaccio, Bastia a L'Île-Rousse), kde je pravdepodobnosť organizácie takýchto spiatočných plavieb najvyššia.

(262) *A napokon* francúzske orgány považovali za potrebné stanoviť minimálnu prepravnú kapacitu plavidiel na jednu plavbu. Tieto záväzky zodpovedajú minimálnej kapacite na jednu plavbu, ktorú musí prevádzkovateľ prepraviť, aby uspokojil dennú kvantitatívnu potrebu služieb vo verejnom záujme odhadovanú francúzskymi orgánmi na prepravu cestujúcich (obyvateľov a nerezidentov na námornej linke Marseille – Propriano a cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, na všetkých linkách) a nákladu (ťažná a neťažná nákladná doprava vrátane vodičov).

(263) S cieľom získať minimálnu kapacitu cestujúcich na jednu plavbu vychádzali francúzske orgány z predpokladaného ročného dopytu očakávaného v roku 2030 pre každú kategóriu cestujúcich a linku (Tabuľka 14 a Tabuľka 19), pričom zohľadnili počet potrebných plavieb za rok (Tabuľka 23). Okrem toho, pokiaľ ide o prepravu cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, a vodičov, francúzske orgány sa domnievajú, že preprava sa v hlavných prístavoch Ajaccio a Bastia uskutočňuje každý deň okrem víkendov a v ostatných korzických prístavoch prebieha tri dni v týždni. V tabuľke Tabuľka 24 sa uvádza konečný výsledok (počet cestujúcich na jednu plavbu).

Tabuľka 24

Minimálne záväzky týkajúce sa kapacity osobnej dopravy v zmluvách o službách vo verejnom záujme

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse	Spolu
Cestujúci, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, na jednu plavbu (základná doprava)	4	5	1	1	2	**13**
Vodiči na jednu plavbu (základná doprava)	14	19	10	4	7	**54**
Cestujúci (okrem cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, a vodičov) na jednu plavbu (základná doprava)	–	–	–	186	–	**186**

Zdroj: Pripomienky francúzskych orgánov predložené 28. júna a 28. júla 2023.

(264) A napokon s cieľom získať dopyt cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, na jednu plavbu (vrátane sprevádzajúcich osôb) sa francúzske orgány domnievajú, že preprava sa v hlavných prístavoch Ajaccio a Bastia uskutočňuje každý deň okrem víkendov a v ostatných korzických prístavoch prebieha tri dni v týždni. Vybratá úroveň je upravená zaokrúhlením. Konečný výsledok (počet cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, na jednu plavbu a námornú linku) obsahuje Tabuľka 25.

Tabuľka 25

Odhadovaný dopyt zo strany cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, a ich sprevádzajúcich osôb loďou medzi Korzikou a Marseille (počet cestujúcich na jednu plavbu)

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

Zdroj: Pripomienky francúzskych orgánov predložené 27. júla 2023.

(265) Pokiaľ ide o minimálnu prepravnú kapacitu pre *nákladnú dopravu* na jednu plavbu, francúzske orgány uviedli, že ju stanovili takto.

(266) Pri výpočte potrebných kapacít nákladnej dopravy za týždeň francúzske orgány vychádzali z odhadovanej týždennej potreby služieb vo verejnom záujme v nákladnej doprave v júli 2030 (čo predstavuje vrchol potreby služieb vo verejnom záujme zistenej počas obdobia, na ktoré sa vzťahujú predmetné opatrenia). V prípade liniek do Ajaccia a Bastie francúzske orgány predpokladali, že 90 % nákladnej dopravy sa uskutočňuje počas pracovných dní v týždni, zatiaľ čo v prípade liniek do ostatných troch korzických prístavov sa toto číslo zvýšilo na 100 %. Kombináciou požadovaného týždenného objemu nákladnej dopravy s počtom minimálnych týždenných spiatočných plavieb (t. j. šesť spiatočných plavieb týždenne počas zimného obdobia na linkách Marseille – Ajaccio a Marseille – Bastia a tri spiatočné plavby týždenne do ostatných prístavov) francúzske orgány získali požadovanú minimálnu kapacitu na jednu nákladnú plavbu, ako obsahuje Tabuľka 26.

Tabuľka 26

Minimálne záväzky týkajúce sa kapacity pre nákladnú dopravu v zmluvách o službách vo verejnom záujme

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Minimálny objem nákladnej dopravy (v bežných metroch) na jednu plavbu (základná doprava)	1 470	1 860	1 040	520	700

Zdroj: Pripomienky francúzskych orgánov predložené 28. júna a 28. júla 2023.

3.6. Postup zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme

3.6.1. *Uznesenie č. 22/050 z 28. apríla 2022*

(267) Po identifikácii potreby služby vo verejnom záujme a vzhľadom na potrebu využiť zmluvu o službách vo verejnom záujme na riadne uspokojenie potreby tejto služby orgán CdC 28. apríla 2022 vyhlásil postup verejného obstarávania na služby vo verejnom záujme.

(268) V tomto prípade orgán CdC uznesením Parlamentného zhromaždenia Korziky č. 22/050 z 28. apríla 2022 rozhodol o použití zmlúv o službách vo verejnom záujme pre jednotlivé linky na poskytovanie služieb nákladnej (vrátane nebezpečného nákladu) a osobnej námornej dopravy medzi prístavom Marseille a prístavmi Ajaccio (časť 1), Bastia (časť 2), Porto-Vecchio (časť 3), Propriano (časť 4) a L'Île-Rousse (časť 5) na obdobie siedmich rokov (s možnosťou predĺženia o ďalších maximálne 12 mesiacov, čiže maximálne na obdobie ôsmich rokov) od 1. januára 2023 do 31. decembra 2030.

(269) Rozsah zmlúv o službách vo verejnom záujme zahŕňal všetky záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme uvedené v oddiele 3.5.2 tohto rozhodnutia.

(270) V článku 2.4 pravidiel predkladania ponúk ([128]) sa uvádza, že „minimálne charakteristiky každej zmluvy sú: maximálne cestovné platné pre obyvateľov Korziky a prepravu tovaru, prepravná kapacita plavidiel, cestovné poriadky a frekvencia služieb, trvanie zmluvy, maximálna výška finančnej náhrady vyplácanej úradom OTC".

(271) V článku 9.2 pravidiel predkladania ponúk sa stanovuje, že „každá ponuka sa preskúma na základe kritérií, ktoré umožňujú určiť najlepšiu ponuku z hľadiska celkového hospodárskeho prínosu pre [orgán CdC]". V prípade konzorcií sa budú tieto kapacity posudzovať ako celok.

Kritériá	Analýza podľa kritérií	Váha
Kritérium 1: Technická hodnota ponuky		60 %
Čiastkové kritérium 1:	Technická kvalita plavidiel: vhodnosť flotily navrhovanej záujemcom, pokiaľ ide o: — prezentáciu flotily (počet lodí, ich pridelenie, certifikácia a kontrola, klasifikácia, vlajkový štát, dodržiavanie rôznych kódexov a dohovorov). Všetky zmluvy o prenájme musia byť oznámené, — vhodnosť pre podmienky na mori a podmienky plavby a pre prístavné obmedzenia (rok dodania, typ, počet mostíkov a motorov, jednotkový výkon, rýchlosť, rýchlosť v núdzovom režime).	20 %

([128]) Pravidlá predkladania ponúk boli súčasťou dokumentácie k verejnej výzve na predkladanie ponúk uverejnenej 6. mája 2022 (odôvodnenie 272).

Kritériá	Analýza podľa kritérií	Váha
Čiastkové kritérium 2:	Frekvencia a cestovné poriadky: vhodnosť flotily záujemcu pre frekvenciu a cestovné poriadky vzhľadom na špecifikácie uvedené v prílohe 1: — minimálna frekvencia (cestujúci, vodiči, náklad), — dodatočné spiatočné plavby, — časy odchodu a príchodu.	15 %
Čiastkové kritérium 3:	Prispôsobenie flotily potrebám používateľov (bežné metre nákladu, dĺžka, výška, pevnosť mostíka, počet výstupov pre kontajnery s regulovanou teplotou pre všetky linky a počet kajút a sedadiel), kajuty a výťahy pre osoby so zníženou pohyblivosťou.	15 %
Čiastkové kritérium 4:	Kvalita služieb pre profesionálnych a súkromných používateľov: — služby pre používateľov (stravovanie, hotelové služby, zariadenia na trávenie voľného času, podmienky pre osoby so zníženou pohyblivosťou a všeobecne pre osoby cestujúce zo zdravotných dôvodov, informačný servis pre používateľov atď.), — služby nákladnej dopravy (spracovanie a riadenie, komunikácia), — bezpečnosť na palube flotily (bezpečnostné pokyny, núdzové situácie), — kontinuita služieb vo verejnom záujme (vrátane sociálnej a solidárnej služby [(1)]): plán informovania v prípade prerušenia prevádzky, riešenie sťažností, opatrenia týkajúce sa náhrad atď.	10 %
Kritérium 2: Výška finančnej náhrady a spoľahlivosť podnikateľského plánu		30 %
Čiastkové kritérium 1: Celková výška finančnej náhrady	Toto čiastkové kritérium sa analyzuje z hľadiska celkovej výšky finančnej náhrady navrhovanej záujemcom za poskytovanie služby počas trvania zmluvy. Táto náhrada sa delí na zložku prevádzkových nákladov, zložku investičných nákladov a zložku nákladov na palivo.	20 %
Čiastkové kritérium 2: Spoľahlivosť predbežného podnikateľského plánu záujemcu	Súlad nákladov a výnosov uvedených v predbežnom prevádzkovom účte (príloha 9 k návrhu zmluvy) s prevádzkovými predpokladmi, ktoré použil záujemca a ktoré vysvetlil vo finančnom výkaze.	10 %
Kritérium 3: Sociálna zodpovednosť podnikov (SZP) Predstavia sa opatrenia a úroveň záväzkov záujemcu, ako aj spôsoby ich monitorovania z hľadiska sociálnej zodpovednosti podnikov: etickej, sociálnej a environmentálnej výkonnosti.		10 %

(1) Sociálna a solidárna služba, ktorá sa týka linky do Bastie, je v článku 25.3 zmluvy o službách vo verejnom záujme týkajúcej sa tejto linky vymedzená ako služba, ktorá zaručuje „námornú prepravu až 1 300 bežných metrov tovaru denne“ a na jednu plavbu (pripomienky francúzskych orgánov zo 7. júna 2022).

3.6.2. *Postup zadávania*

(272) Verejná výzva na predkladanie ponúk bola uverejnená 6. mája 2022 ([129]) s termínom na predkladanie žiadostí a ponúk do 25. júla 2022.

(273) Pred uplynutím lehoty na predkladanie ponúk spoločnosť Corsica Ferries položila orgánu CdC niekoľko otázok s cieľom získať vysvetlenie k niektorým bodom pravidiel predkladania ponúk. Keďže orgán CdC neodpovedal na jej otázky alebo odpovedal nedostatočne, spoločnosť Corsica Ferries podala na správnom súde v Bastii návrh na vydanie predbežného opatrenia pred uzavretím zmluvy, ktorým sa domáhala zrušenia postupu zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme z dôvodu, že orgán CdC porušil povinnosti verejného obstarávateľa týkajúce sa zverejňovania a verejnej súťaže ([130]).

(274) Uznesením č. 2200797 z 20. júla 2022 sudca pre predbežné opatrenie správneho súdu v Bastii usúdil, že ťažkosti, ktoré uviedla spoločnosť Corsica Ferries, z väčšej časti nepatria do právomoci súdu. Pokiaľ ide o zvyšok, sudca zamietol porušenia, na ktoré upozorňovala spoločnosť Corsica Ferries, s odôvodnením, že podľa jeho názoru mohli záujemcovia predložiť ponuku, ktorá spĺňala všetky technické požiadavky stanovené v súťažných podkladoch. Spoločnosť Corsica Ferries sa následne odvolala proti predmetnému rozsudku na Štátnu radu. Štátna rada rozsudkom z 25. novembra 2022 vyhlásila odvolanie za neprípustné (*Société Corsica Ferries*, č. 466415).

(275) Spoločnosť Corsica Ferries sa nakoniec rozhodla nezúčastniť sa na postupe verejného obstarávania na zmluvy o službách vo verejnom záujme, najmä vzhľadom na to, že nedisponovala plavidlami, ktoré by spĺňali všetky technické požiadavky, ktoré orgán CdC stanovil v zmluvách o službách vo verejnom záujme.

(276) Orgánu CdC boli doručené tri žiadosti:

— od konzorcia Corsica Linea – La Méridionale: časť 1,

— od spoločnosti Corsica Linea: časti 2, 3, 4 a 5,

— od spoločnosti La Méridionale: časti 3 a 4.

(277) Výbor pre delegovanie právomocí v oblasti služieb vo verejnom záujme otvoril ponuky 26. júla 2022. Na základe stanoviska tohto výboru z 2. augusta 2022 boli traja záujemcovia pripustení k predloženiu ponuky. Po analýze ich ponúk výbor 31. augusta 2022 odporučil začať rokovacie konanie s týmito záujemcami.

(278) Podľa Francúzska viedol orgán CdC rokovania so záujemcami takto:

— prvé kolo rokovaní sa uskutočnilo 6. a 7. septembra 2022: záujemcovia boli následne vyzvaní, aby komplexne zlepšili finančné aspekty svojich ponúk,

— druhé kolo sa konalo 4., 5. a 6. októbra 2022: záujemcovia boli následne vyzvaní, aby určili ďalšie spôsoby optimalizácie finančných aspektov,

— tretie kolo sa uskutočnilo 18. a 19. októbra 2022 a bolo zamerané na konsolidáciu finančnej ponuky záujemcov a preskúmanie ich návrhov na zmeny zmluvy,

— štvrté kolo sa uskutočnilo 7. novembra 2022 s cieľom dokončiť návrh zmluvy a konsolidovať finančný pokrok s cieľom predloženia konečných ponúk záujemcov,

— záujemcovia 10. novembra 2022 predložili svoje konečné ponuky.

([129]) Oznámenie č. 22-63447 v Úradnom vestníku oznamov o verejnom obstarávaní (BOAMP), uverejnené 6. mája 2022, https://www.boamp.fr/pages/avis/?q=idweb: %2222-63447 %22 a v TED pod referenčným číslom 2022/S 089-246001 v ten istý deň, https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:246001-2022:TEXT:FR:HTML.

([130]) Spoločnosť Corsica Ferries konkrétne tvrdila, že súťažné podklady obsahovali mnohé nepresnosti a rozpory týkajúce sa trvania zmluvy o službách vo verejnom záujme, povahy investícií, ktoré má znášať budúci držiteľ koncesie, a presnej povahy plavidiel pridelených záujemcami. Spoločnosť Corsica Ferries takisto kritizovala nepredvídateľnosť a nedostatočnú hospodársku rovnováhu preložiteľných a dodatočných spiatočných plavieb, ktoré si bezdôvodne vyžadovali mobilizáciu dvoch až troch plavidiel na každej linke. A napokon tvrdila, že kritériá použité pri výbere ponúk boli nepresné a irelevantné.

(279) Výbor pre delegovanie právomocí v oblasti služieb vo verejnom záujme zodpovedný za predloženie konečných ponúk zasadal 23. novembra 2022.

3.6.3. *Uznesenie č. 22/188 z 20. decembra 2022*

(280) Parlamentné zhromaždenie Korziky uznesením č. 22/188 z 20. decembra 2022 schválilo výber konzorcia Corsica Linea – La Méridionale pre časť 1, spoločnosti Corsica Linea pre časti 2, 4 a 5 a spoločnosti La Méridionale pre časť 3. Tabuľka 27 obsahuje výšku finančnej náhrady za jednotlivé časti.

Tabuľka 27

Celková výška finančnej náhrady za jednotlivé časti zmluvy o službách vo verejnom záujme (v mil. EUR)

Prístavy na Korzike	Finančná náhrada na roky 2023 – 2030	Ročná finančná náhrada (priemer)
Časť 1: Ajaccio	245,9	30,7
Časť 2: Bastia	251,1	31,4
Časť 3: Porto-Vecchio	132,2	16,5
Časť 4: Propriano	122,6	15,3
Časť 5: L'Île-Rousse	101,8	12,7
Spolu	**853,6**	**106,6**

Zdroj: Oznámenie francúzskych orgánov z 27. decembra 2022.

3.7. **Príslušné ustanovenia zmlúv o službách vo verejnom záujme**

(281) Účelom tohto oddielu je opísať zmluvné doložky zmlúv o službách vo verejnom záujme. Tieto doložky sú vo všeobecnosti spoločné pre všetkých päť zmlúv o službách vo verejnom záujme.

3.7.1. *Ustanovenia o záväzkoch vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a ich trvaní*

3.7.1.1. Obsah záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme

(282) V článkoch 1 a 2 piatich zmlúv o službách vo verejnom záujme sa uvádza, že v rámci územnej kontinuity medzi korzickými prístavmi a prístavom Marseille je držiteľ koncesie poverený plnením záväzkov vyplývajúcich zo **služieb všeobecného hospodárskeho záujmu**, ktoré sa týkajú:

— prepravy tovaru (vrátane nebezpečného nákladu na linke do L'Île-Rousse) vo forme neťažnej a ťažnej nákladnej dopravy a

— prepravy i) cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie ([131]); ii) cestujúcich, ktorí cestujú ako vodiči ťažnej nákladnej dopravy, a iii) len v prípade linky medzi Marseille a Proprianom, cestujúcich z radov obyvateľov Korziky a cestujúcich z radov nerezidentov.

(283) V článku 1 sa takisto stanovuje, že všetky služby nákladnej alebo osobnej dopravy poskytované držiteľom koncesie, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, patria do rozsahu pôsobnosti „komerčných služieb alebo služieb, ktoré nesúvisia so službami všeobecného hospodárskeho záujmu".

(284) V článku 4 sa uvádza, že zmluvnými dokumentmi, ktoré sú pre zmluvné strany záväzné, sú zmluva a jej prílohy (a na základe článku 1 aj všetky ich zmeny). V prípade rozporu má zmluva prednosť pred prílohami.

([131]) V článku 26.1 zmlúv o službách vo verejnom záujme sa uvádza, že ide o cestujúcich z radov obyvateľov Korziky, ktorí cestujú zo zdravotných dôvodov.

3.7.1.2. Opatrenia na vykonávanie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme

(285) V prílohe 1 k piatim zmluvám o službách vo verejnom záujme sú podrobne uvedené charakteristiky súvisiacich námorných služieb. Tie sú opísané v oddiele 3.5.2 tohto rozhodnutia.

(286) V článku 17 zmlúv o službách vo verejnom záujme sa uvádza, že v prípade prepravy tovaru držiteľ koncesie pri žiadnej plavbe nesmie ponechať prípojné vozidlá na nábreží, pokiaľ o to nepožiada dopravca alebo pokiaľ nie je kapacita lode mimoriadne vyťažená, aby sa zabezpečilo uspokojenie dopytu profesionálnych používateľov a zaručila územná kontinuita. V tomto ustanovení sa dodáva, že „v záujme optimalizácie organizácie dopravy verejný obstarávateľ môže preložiť spiatočné plavby v súlade s celkovým počtom spiatočných plavieb za rok uvedeným v prílohe 1 k zmluve. Toto preloženie sa uskutoční v rámci technického výboru uvedeného v článku 10.2“ (pozri aj odôvodnenie 290).

(287) V článku 18 zmlúv týkajúcich sa liniek s Ajacciom, Bastiou a L'Île-Rousse sa stanovuje, že „vzhľadom na potrebu poskytovať služby vo verejnom záujme môže verejný obstarávateľ požiadať držiteľa koncesie, aby *ad hoc* uskutočnil dodatočné spiatočné plavby, ktorých maximálny počet a podmienky sú stanovené v prílohe 1. Realizáciu týchto dodatočných spiatočných plavieb preskúma technický výbor ustanovený článkom 10.2“. Podľa francúzskych orgánov sa tieto spiatočné plavby budú v praxi organizovať len vtedy, ak na týždennom zasadnutí technického výboru francúzske orgány zistia, že plavidlá sú plne obsadené a existuje dodatočný dopyt po najmenej 40 prípojných vozidlách. Po zasadnutí technického výboru držiteľ koncesie listom formalizuje svoje návrhy na dodatočné spiatočné plavby v súlade s potrebou vyjadrenou verejným obstarávateľom a poštou dostane potvrdenie o všetkých dohodnutých dodatočných spiatočných plavbách. Minimálna lehota, ktorú verejný obstarávateľ poskytne dodávateľovi, sa odhaduje na „týždeň“, aby sa čo najviac priblížila vzorom záväzkov; francúzske orgány uviedli, že v praxi je dopyt po nákladnej doprave vo všeobecnosti známy aspoň 15 dní vopred.

(288) V článku 20 zmlúv o službách vo verejnom záujme sa uvádza, že držiteľ koncesie môže na základe súhlasu verejného obstarávateľa nahradiť jedno plavidlo iným plavidlom, ktoré mu držiteľ koncesie poskytne na plnenie zmluvy, najmä za predpokladu, že náhradné plavidlo spĺňa ustanovenia uvedené v prílohe 1.

(289) V článku 22 zmlúv o službách vo verejnom záujme sa vyžaduje, aby plavidlá používané na realizáciu zmluvy, ako aj služby poskytované držiteľom koncesie spĺňali normy prístupnosti pre osoby so zníženou pohyblivosťou. Podmienky prijatia týchto osôb sú uvedené v prílohe 5 k zmluvám o službách vo verejnom záujme.

3.7.1.3. Monitorovanie dodržiavania záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme

(290) V článku 10.2 zmlúv o službách vo verejnom záujme sa stanovuje, že technický monitorovací výbor zložený okrem iného zo zástupcov úradu OTC, držiteľa koncesie, správcu prístavnej infraštruktúry a nákladných dopravcov sa stretáva každý týždeň s cieľom monitorovať výkon služby a prípadné potrebné úpravy.

(291) V článku 11.1 zmlúv o službách vo verejnom záujme sa stanovuje, že v prípade vyššej moci alebo nepredvídaných udalostí budú zmluvné strany spolupracovať na stanovení opatrení určených na obnovenie hospodárskej rovnováhy zmlúv o službách vo verejnom záujme.

3.7.1.4. Trvanie zmlúv o službách vo verejnom záujme

(292) V článku 3 zmlúv o službách vo verejnom záujme sa uvádza, že zmluva nadobúda platnosť 1. januára 2023 a jej platnosť sa končí 31. decembra 2029. Dodáva sa v ňom, že zmluvné strany sa môžu dohodnúť na prípadnom predĺžení zmluvy maximálne o 12 mesiacov, najmä v prípade, že na konci platnosti zmluvy nebude uzatvorená nová koncesná zmluva. Maximálna možná dĺžka trvania zmluvy je preto osem rokov.

3.7.2. *Ustanovenia týkajúce sa náhrady poskytovanej príjemcom zmlúv o službách vo verejnom záujme*

3.7.2.1. Všeobecné parametre

(293) V článku 30 zmlúv o službách vo verejnom záujme sú stanovené všeobecné zásady týkajúce sa náhrady za záväzky vyplývajúce zo služieb všeobecného hospodárskeho záujmu. Konkrétne sa v ňom uvádza:

— držiteľ koncesie je platený z výnosov z prevádzky služieb všeobecného hospodárskeho záujmu a znáša náklady s tým spojené. Je oprávnený ponúkať služby námornej nákladnej alebo osobnej dopravy na komerčnom základe v rozsahu, v akom sú splnené podmienky na vykonávanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu. Výnosy z prevádzkovania komerčnej služby si ponecháva držiteľ koncesie,

— maximálna finančná náhrada, ktorú úrad OTC vypláca držiteľovi koncesie za jeho záväzky vyplývajúce zo služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, nesmie prekročiť sumu potrebnú na pokrytie čistých nákladov na poskytovanie týchto služieb so zohľadnením primeraného zisku [v súlade s pravidlami rámca Európskej únie pre štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme ([132]) (ďalej len „**rámec pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu**“)],

— finančná náhrada sa vypočíta na základe metodiky založenej na alokácii nákladov a predstavuje rozdiel medzi očakávanými nákladmi a výnosmi držiteľa koncesie súvisiacimi s vykonávaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (ako je uvedené v prílohe 9 k zmluvám o službách vo verejnom záujme, ktorá obsahuje predbežný prevádzkový účet držiteľa koncesie) na základe ustanovení článkov 35.1, 37.1 a 40 o overení prípadnej nadmernej náhrady,

— náklady na služby všeobecného hospodárskeho záujmu, ktoré sa majú zohľadniť pri výpočte náhrady, zahŕňajú všetky priame náklady potrebné na vykonávanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu a primeraný príspevok na nepriame náklady spoločné pre činnosti súvisiace so službami všeobecného hospodárskeho záujmu aj pre obchodné činnosti,

— odhadované náklady a výnosy sú založené na hodnoverných a pozorovateľných parametroch,

— v internom účtovníctve držiteľa koncesie musia byť oddelene uvedené náklady a výnosy súvisiace so službami všeobecného hospodárskeho záujmu a náklady a výnosy súvisiace s ostatnými službami. Používanie účtovania nákladov a alokačných kľúčov je potrebné na identifikáciu:

  — nákladov týkajúcich sa činnosti súvisiacej so službami všeobecného hospodárskeho záujmu a nákladov súvisiacich s obchodnou činnosťou,

  — keďže povaha dopravy nevylučuje používanie plavidiel typu ro-pax, rozdelenia v rámci činnosti súvisiacej so službami všeobecného hospodárskeho záujmu medzi činnosti nákladnej a osobnej dopravy na príslušných linkách.

(294) Podľa článku 31 zmlúv o službách vo verejnom záujme sa vyžaduje, aby sa hospodárska rovnováha každej linky uviedla v prílohe 9, ktorú predloží držiteľ koncesie a v ktorej sa určuje predpokladané vykonávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme na vlastné riziko držiteľa koncesie.

3.7.2.2. Parametre týkajúce sa výnosov a nákladov spojených s vykonávaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu

3.7.2.2.1. Výnosy

(295) V článku 32 zmlúv o službách vo verejnom záujme sa stanovuje, že držiteľ koncesie dostáva priamo všetky výnosy vyplývajúce z vykonávania služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, najmä:

— výnosy z prepravy tovaru v súlade s cenníkom stanoveným v článku 33.2 zmlúv o službách vo verejnom záujme,

([132]) Oznámenie Komisie – Rámec Európskej únie pre štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme (2011) (Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 15).

— výnosy súvisiace s prepravou cestujúcich z radov obyvateľov Korziky, ktorí cestujú zo zdravotných dôvodov, v súlade s cenníkom stanoveným v článku 33.3 zmlúv o službách vo verejnom záujme ([133]),

— vedľajšie výnosy okrem iného zo špeciálnych služieb, ktoré držiteľ koncesie poskytuje z vlastnej iniciatívy vodičom nákladnej dopravy alebo obyvateľom Korziky cestujúcim zo zdravotných dôvodov (stravovanie, batožina, hry atď.).

(296) Okrem toho sa v článku 32 zmlúv o službách vo verejnom záujme stanovuje, že držiteľ koncesie musí v období 2023 – 2028 prednostne použiť prebytok obchodných výsledkov nesúvisiacich so službami všeobecného hospodárskeho záujmu v porovnaní s prílohou 9 na financovanie investícií, ktoré podporujú technické riešenia na zníženie emisií skleníkových plynov a vo všeobecnosti sledujú ciele zlepšenia environmentálnej kvality služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, ako sa stanovuje v článku 11.2 zmlúv o službách vo verejnom záujme. Prebytky, ktoré sa nepoužijú v konkrétnom rozpočtovom roku, sa budú speňažovať až do uskutočnenia investícií alebo do konca platnosti zmluvy. Nevyužité prebytky sa v plnej výške vrátia verejnému obstarávateľovi po riadnom alebo predčasnom ukončení zmluvy. Použitie týchto prebytkov preskúma environmentálny, hospodársky a právny výbor uvedený v článku 10.1 zmlúv o službách vo verejnom záujme.

(297) V článku 33.2 zmlúv o službách vo verejnom záujme sa uvádza, že cenník prepravy tovaru v rámci služieb všeobecného hospodárskeho záujmu je uvedený v prílohe 8, v ktorej sú stanovené tieto sadzby a v ktorej sa stanovuje, že v prípade ťažnej nákladnej dopravy je v cenníku zahrnutá plavba prvého vodiča:

Tabuľka 28

Maximálne sadzby za prepravu tovaru podľa zmlúv o službách vo verejnom záujme

Za jednu cestu	Sadzby za nákladnú dopravu (v eurách, bez daní)
Bežný meter prepravy ro-ro alebo konvenčnej nákladnej dopravy	40
Bežný meter za „vývoz“ alebo „surovinu“	20
Bežný meter za „vývoz+“	15
Iný druh nákladu	Sadzbu určuje držiteľ koncesie sám v súlade so systémom záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z roku 2 019.

Zdroj: Pripomienky francúzskych orgánov predložené 28. júna 2023.

(298) V článku 33.3 zmlúv o službách vo verejnom záujme sa stanovuje, že cenník prepravy obyvateľov Korziky v rámci služieb všeobecného hospodárskeho záujmu vyplýva z uplatňovania systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z roku 2019. Okrem toho cestovné uplatňované na cestujúcich z radov nerezidentov Korziky v rámci služieb všeobecného hospodárskeho záujmu určuje držiteľ koncesie slobodne, ale nesmie prekročiť maximálne cestovné stanovené v tomto systéme.

([133]) Francúzske orgány však vo svojich pripomienkach z 28. júla 2023 uviedli, ako už bolo spomenuté, že na linke do Propriana sú do rozsahu služieb vo verejnom záujme zahrnutí aj obyvatelia Korziky a nerezidenti. Preto dodávateľ získava aj výnosy zo služieb súvisiacich s prepravou týchto cestujúcich. Okrem toho dodávateľ získava aj výnosy zo služieb súvisiacich s prepravou vodičov ťažnej nákladnej dopravy.

Tabuľka 29

Cestovné platné pre osobnú dopravu podľa zmlúv o službách vo verejnom záujme

Jedna plavba na osobu (alebo jednotku)	Maximálne cestovné pre obyvateľov Korziky (v eurách, bez daní)		Cestovné pre nerezidentov Korziky
Cestujúci	Dospelý Dieťa	35 20	Cestovné si určuje držiteľ koncesie slobodne (nesmie však prekročiť maximálne cestovné stanovené v uznesení č. 19/128) ([1]).
Ubytovanie	Vonkajšia kajuta Vnútorná kajuta Kreslo	51 46 7	
Vozidlo	Maximálne 4,5 m Od 4,5 m do 5 m Nad 5 m	46 51 56	

([1]) Pozri poznámku pod čiarou č. 138.
Zdroj: Pripomienky francúzskych orgánov predložené 28. júna 2023.

3.7.2.2.2. Náklady a finančná náhrada

(299) V článku 34.1 zmlúv o službách vo verejnom záujme sa stanovuje, že držiteľ koncesie znáša všetky prevádzkové náklady, ktoré nie sú spojené s palivom (vrátane nákladov na personál, prístavné poplatky, predávané potraviny), a že na tieto prevádzkové náklady sa uplatňuje marža, ako sa uvádza v prílohe 9.

(300) V článku 34.2 zmlúv o službách vo verejnom záujme sa stanovuje, že investičné náklady spojené s plavidlami sa určujú na základe flotily pridelenej držiteľom koncesie na prevádzku liniek, na ktoré sa vzťahujú zmluvy o službách vo verejnom záujme.

(301) V článku 35.1 zmlúv o službách vo verejnom záujme sa stanovuje, že finančná náhrada za prevádzku a investície (ďalej len „**CFEI**“), ktorú úrad OTC každoročne vypláca držiteľovi koncesie, pozostáva z dvoch zložiek:

— zložka prevádzkových nákladov (ďalej len „**CFE**“), ktorá zodpovedá prevádzkovým nákladom vyplývajúcim z poskytovania služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (okrem nákladov na palivo a investičných nákladov), po odpočítaní výnosov z poskytovania služieb všeobecného hospodárskeho záujmu uvedených v článku 31 a v prílohe 9. V zložke CFE sa zohľadňuje zvýšenie efektívnosti, ktoré očakáva držiteľ koncesie počas trvania zmluvy. V praxi sa mechanizmom efektívnosti zabezpečuje, aby sa suma zložky CFE vypočítala tak, že zvýšenie nákladov v dôsledku reálnej inflácie nie je plne nahradené,

— zložka investičných nákladov (ďalej len „**CFI**“) zodpovedajúca odpisom a/alebo lízingovým nákladom a/alebo nákladom na prenájom plavidla určeného na poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, ako sa vypočítava v prílohe 9.

(302) V článku 35.3 zmlúv o službách vo verejnom záujme sa stanovuje, že príloha 9 sa každoročne aktualizuje, aby sa zohľadnili zmeny reálnej inflácie, a opisuje sa metóda výpočtu tejto aktualizácie, pričom sa zohľadňuje najmä zvýšenie efektívnosti.

(303) V článku 36.2 zmlúv o službách vo verejnom záujme sa stanovuje, že náklady na palivo potrebné na poskytovanie služieb námornej dopravy (s výnimkou dodatočných spiatočných plavieb) podliehajú mechanizmu zaistenia paliva na obdobie maximálne 24 mesiacov. Po uplynutí tohto obdobia bude držiteľ koncesie zodpovedný za rokovanie o novej zaisťovacej zmluve, pričom si vyžiada aspoň tri ponuky. Držiteľ koncesie zašle ponuky verejnému obstarávateľovi a uvedie poskytovateľa služieb, ktorého chce použiť. Odchylne od toho úrad OTC môže po skončení platnosti pôvodnej zmluvy o zaistení paliva rozhodnúť o zavedení mechanizmu umožňujúceho rozdelenie nákladov na palivo (za podmienok uvedených v článku 11.1 zmlúv o službách vo verejnom záujme). Týmto mechanizmom sa nahradí nová zaisťovacia zmluva, ktorú uzavrie držiteľ koncesie. Okrem toho sa zmeny v nákladoch na palivo nepremietajú do cenníkov. Jednotkové náklady na palivo zahrnuté do predbežného prevádzkového účtu (príloha 9) za príslušné obdobie a súvisiaci mechanizmus sú opísané v prílohe 10.

(304) V článku 37.1 zmlúv o službách vo verejnom záujme sa stanovuje, že úrad OTC musí každý rok zaplatiť držiteľovi koncesie finančnú náhradu za náklady na palivo spojené s poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (ďalej len „**CFC**“). Maximálna výška finančnej náhrady CFC je uvedená v prílohe 9.

(305) V článku 38.1 zmlúv o službách vo verejnom záujme sa stanovuje maximálna paušálna náhrada za dodatočné spiatočné plavby (ďalej len „**CFsup**“). Táto náhrada pozostáva z troch zložiek:

— zložky prevádzkových nákladov (ďalej len „**CFEsup**“), ktorá zodpovedá prevádzkovým nákladom vyplývajúcim z vykonania dodatočnej spiatočnej plavby (okrem poplatkov za palivo), po odpočítaní výnosov z dodatočnej spiatočnej plavby. Zohľadňujú sa v nej prevádzkové náklady a výnosy v rámci služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, pričom sa berie do úvahy primeraný zisk, ako sa uvádza v prílohe 9,

— zložky investičných nákladov (ďalej len „**CFIsup**“), ktorá zodpovedá odpisom a/alebo lízingovým poplatkom a/alebo nákladom na prenájom plavidla použitého na vykonanie dodatočných spiatočných plavieb (ako je vypočítané v prílohe 9),

— zložky nákladov na palivo (ďalej len „**CFCsup**“), ktorá zodpovedá nákladom na palivo, ktoré znáša držiteľ koncesie pri vykonaní dodatočnej spiatočnej plavby (výška zložky CFCsup je stanovená v prílohe 9 na rok 2023 a v nasledujúcich rokoch sa bude upravovať podľa ceny paliva).

(306) Okrem toho sa v článku 38.1 zmlúv o službách vo verejnom záujme stanovuje, že náhrada za dodatočnú spiatočnú plavbu, ak sa uskutoční, je nižšia z týchto hodnôt: i) očakávaná výška náhrady za spiatočnú plavbu uvedená v prílohe 9 (predbežný prevádzkový účet) a ii) suma vyplývajúca z aktualizovaného prevádzkového účtu, ktorá zahŕňa skutočné čisté náklady vzniknuté pri prevádzkovaní dodatočnej spiatočnej plavby a je súčasťou výročnej správy, ktorú zmluvné strany predkladajú úradu OTC (uvedená v článku 46 zmlúv o službách vo verejnom záujme).

3.7.2.3. Parametre týkajúce sa alokácie nákladov spojených s poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu

(307) V článkoch 35.1 a 37.1 zmlúv o službách vo verejnom záujme sa takisto stanovuje, že ak držiteľ koncesie využíva plavidlá na ponúkanie obchodných činností nesúvisiacich so službami všeobecného hospodárskeho záujmu, na stanovenie účtovania nákladov a stanovenie výšky paušálnej finančnej náhrady sa použije alokačný kľúč uvedený v prílohe 9. Tento alokačný kľúč je pevne stanovený na obdobie trvania zmluvy a je pre zmluvné strany záväzný.

(308) Podľa informácií poskytnutých francúzskymi orgánmi ([134]) sa alokácia nákladov na služby všeobecného hospodárskeho záujmu a komerčné služby uskutočnila (a predložila uchádzačom v rámci postupu verejného obstarávania na zmluvy o službách vo verejnom záujme) na základe týchto zásad, ktoré podľa Francúzska Komisia uznala už v predchádzajúcich prípadoch ([135]):

— náklady priamo spojené s prepravou cestujúcich alebo nákladu sa alokujú na služby všeobecného hospodárskeho záujmu na základe počtu cestujúcich alebo objemu nákladu (v bežných metroch), ktoré sú držitelia koncesií povinní zaručiť v rámci záväzkov týkajúcich sa kapacity stanovených v zmluvách o službách vo verejnom záujme,

— spoločné náklady (napr. na personál, údržbu, palivo, náklady na prenájom lode, odpisy atď.), ktoré predstavujú väčšinu prevádzkových nákladov držiteľov koncesií, sa účtujú na ťarchu služieb všeobecného hospodárskeho záujmu v pomere ku kapacite (vyjadrenej v m^3 objemu) vyhradenej na plavidle určenom na činnosti súvisiace so službami všeobecného hospodárskeho záujmu ([136]).

([134]) Pripomienky francúzskych orgánov predložené 5. apríla 2023.

([135]) Rozhodnutie Komisie 2011/98/ES z 28. októbra 2009 o štátnej pomoci C 16/08 (ex NN 105/05 a NN 35/07), Spojené kráľovstvo Veľkej Británie a Severného Írska – dotácie pre CalMac a NorthLink na služby námornej dopravy v Škótsku (Ú. v. EÚ L 45, 18.2.2011, s. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2011/98(1)/oj); a rozhodnutie Dozorného úradu EZVO č. 070/17/COL z 29. marca 2017 o pobrežnej dohode o poskytovaní služieb námornej dopravy spoločnosťou Hurtigruten na obdobie rokov 2012 – 2019 (Nórsko) [2018/887] (Ú. v. EÚ L 158, 21.6.2018, s. 19, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2018/887/oj).

([136]) S cieľom odhadnúť výšku náhrady ex ante sa náklady alokujú na základe rezervovanej kapacity. Následne sa vykonajú kontroly skutočne využívanej kapacity. To znamená, že ak sa rezervovaná kapacita služieb všeobecného hospodárskeho záujmu použije na dopravu, ktorá nesúvisí so službami všeobecného hospodárskeho záujmu, výška náhrady sa primerane zníži. Ak však kapacita služieb všeobecného hospodárskeho záujmu zostane nevyužitá, prevádzkovateľ stále dostane náhradu za sprístupnenie kapacity.

(309) Ako obsahuje Tabuľka 30, držitelia koncesií v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme alokovali v priemere [60 – 75] % prevádzkových nákladov na činnosti súvisiace so službami všeobecného hospodárskeho záujmu, s výnimkou zmluvy o službách vo verejnom záujme týkajúcej sa linky Marseille – Propriano, kde bolo na služby všeobecného hospodárskeho záujmu alokovaných 100 % nákladov.

Tabuľka 30

Podiel nákladov alokovaných na služby všeobecného hospodárskeho záujmu v zmluvách o službách vo verejnom záujme

Náklady	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Posádka ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Zamestnanci na pevnine ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Obchodné náklady – cestujúci ([1])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Obchodné náklady – automobily ([4])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Obchodné náklady – nákladná doprava ([2])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Manipulácia ([2]) ([5])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Prístavné poplatky ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Riadenie cestujúcich ([1])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Potraviny (na predaj) ([1])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Potraviny pre posádku ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Zásoby ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Komunikácia ([4])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Poistenie ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
IT[3]	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Clá a dane ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Štrukturálne náklady spoločnosti, ktorá je držiteľom koncesie ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Údržba a servis ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Náklady na sprístupnenie plavidiel ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Náklady na prenájom plavidiel ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Náklady na palivo ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Vážený priemer	[…] %	[…] %	[…] %	**100 %**	[…] %

([1]) Náklady priamo spojené s prepravou cestujúcich.
([2]) Náklady priamo spojené s prepravou nákladu.
([3]) Spoločné náklady.
([4]) Náklady priamo spojené s komerčnou službou (okrem linky Marseille – Propriano).
([5]) Výdavky na manipuláciu zodpovedajú nákladom na prístavných pracovníkov zodpovedných za manipuláciu s prípojnými vozidlami pri odchode a príchode počas zastávok. Podľa svojej povahy sa tieto náklady v plnej výške alokujú na činnosti spojené s nákladnou dopravou.

Zdroj: Pripomienky francúzskych orgánov predložené 28. júna 2023.

3.7.2.4. Parametre na výpočet primeraného zisku

(310) V článku 39 zmlúv o službách vo verejnom záujme sa stanovuje, že primeraný zisk sa určuje v súlade s rámcom pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu a zodpovedá tomuto pomeru (vypočítanému v prílohe 9 k zmluvám o službách vo verejnom záujme): bežné príjmy zo služieb všeobecného hospodárskeho záujmu pred zdanením a úrokmi/obrat zo služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (vrátane finančnej náhrady prijatej dodávateľom). V prípade jednotlivých liniek nesmie primeraný zisk prekročiť 2,13 % počas trvania zmluvy, pokiaľ sa v ďalšej nezávislej štúdii vypracovanej v prípade narušenia trhu neodôvodní zmena tejto sadzby.

(311) Sadzba 2,13 % je odvodená z finančných ponúk predložených spoločnosťami Corsica Linea a La Méridionale, ktoré na základe plánovaných výkazov ziskov a strát odhadli v prípade všetkých liniek prevádzkovú maržu pre činnosti súvisiace so službami všeobecného hospodárskeho záujmu vo výške 0,69 % (časť 4: Propriano) a 2,13 % (časť 3: Porto-Vecchio). Okrem toho francúzske orgány poskytli Komisii výsledky externej štúdie, ktorú si objednalo Francúzsko ([137]) a v ktorej sa na základe vzorky lodných spoločností porovnateľných so spoločnosťami Corsica Linea a La Méridionale odhaduje ([138]) referenčná prevádzková marža vo výške 7,8 %.

3.7.2.5. Parametre na monitorovanie neexistencie nadmernej náhrady

(312) V článku 7 zmlúv o službách vo verejnom záujme sa stanovuje, že verejný obstarávateľ (t. j. úrad OTC a orgán CdC) skontroluje, či výška náhrady vyplatenej držiteľovi koncesie podľa zmluvy nevedie k nadmernej náhrade, a nariadi držiteľovi koncesie vrátiť prípadnú nadmernú náhradu spolu s úrokmi z omeškania v súlade s článkami 35.1, 37.1 a 40.

(313) V súlade s článkom 46 zmlúv o službách vo verejnom záujme držiteľ koncesie vo svojej výročnej správe musí predložiť úradu OTC prevádzkový účet v rovnakom formáte ako predbežný prevádzkový účet. K porovnaniu predbežnej a konečnej účtovnej závierky musí byť pripojené vysvetlenie zistených rozdielov. Skutočne vyplatenú náhradu musí uhradiť držiteľ koncesie, ak sa v analýze vykonanej úradom OTC preukáže, že je vyššia ako náhrada potrebná na pokrytie čistých nákladov na záväzky vyplývajúce zo služby vo verejnom záujme pri zohľadnení primeraného zisku v súlade s článkami 35.1, 37.1, 39 a 40 zmlúv o službách vo verejnom záujme.

(314) V článkoch 35.1, 37.1 a 40 zmlúv o službách vo verejnom záujme sa stanovuje, že s cieľom zabrániť riziku nadmernej náhrady úrad OTC vykoná každoročnú kontrolu výpočtu náhrady na základe výročnej správy o službách s cieľom posúdiť prípadný rozdiel medzi výpočtom založeným na alokačnom kľúči uvedenom v prílohe 9 a výpočtom založeným na alokačnom kľúči, ktorý by vyplýval zo skutočnej prevádzky (skutočné náklady a výnosy, skutočná prevádzka plavidiel atď.). V prípade rozdielu medzi výpočtom vyplývajúcim zo skutočnej prevádzky a výpočtom uvedeným v predbežnom prevádzkovom účte (príloha 9) si držiteľ koncesie môže ponechať polovicu vyplateného prebytku náhrady až do výšky 5 % náhrady a prebytok sa vráti úradu OTC v súlade s opatreniami, o ktorých rozhodne, spolu s úrokmi z omeškania. Náhrada nesmie v žiadnom prípade presiahnuť sumu vyplývajúcu z prílohy 9.

(315) V článkoch 35.2 a 37.2 zmlúv o službách vo verejnom záujme sa uvádza, že neuskutočnenie plavby, bez ohľadu na príčinu, má za následok zníženie náhrady zodpovedajúce úsporám, ktoré držiteľ koncesie dosiahol na finančných náhradách CFEI a CFC v dôsledku neposkytnutia služieb všeobecného hospodárskeho záujmu. Výška zníženia nemôže byť záporná.

(316) Ak výmena plavidla ustanovená v článku 20 zmlúv o službách vo verejnom záujme (odôvodnenie 288) vedie k zvýšeniu nákladov pôvodne stanovených v predbežnom prevádzkovom účte, ktorý tvorí prílohu 9, toto zvýšenie znáša držiteľ koncesie. Ak nahradenie vedie k zníženiu týchto nákladov, verejný obstarávateľ a držiteľ koncesie vykonajú potrebné finančné úpravy po predložení výročnej správy uvedenej v článku 46 zmlúv o službách vo verejnom záujme.

([137]) Pripomienky francúzskych orgánov predložené 5. apríla 2023 (Referenčná hodnota ziskovosti námornej dopravy vypočítaná v rámci postupu uzatvorenia zmluvy o službách vo verejnom záujme týkajúcej sa námorného spojenia medzi Korzikou a pevninským Francúzskom, OTC, 20. novembra 2022).

([138]) Túto vzorku tvoria tieto spoločnosti: Brittany Ferries, Condor Ferries, Corsica Ferries, DFDS, Irish Ferries, P&O Ferries, Stena Lines, Grimaldi Group, Finnlines, Fjord Line, Tallink a Viking Line. Ak boli údaje k dispozícii, porovnávacia štúdia sa vzťahuje na roky 2017 – 2019.

(317) V článku 38 zmlúv o službách vo verejnom záujme sa dodáva, že držiteľ koncesie „musí vo svojej výročnej správe uviesť skutočné náklady na každú dodatočnú spiatočnú plavbu, ktoré zodpovedajú rozdielu medzi skutočnými nákladmi a výnosmi z tejto spiatočnej plavby. Verejný obstarávateľ vyplatí náhradu známu ako skutočná náhrada za plavbu i [(‚**Cri**')], ktorá zodpovedá minimálnemu rozdielu medzi skutočnými nákladmi na túto dodatočnú spiatočnú plavbu a maximálnou náhradou za dodatočnú spiatočnú plavbu v období, keď sa plavba uskutočňuje."

3.8. Podnet spoločnosti Corsica Ferries

(318) Spoločnosť Corsica Ferries 23. marca 2023 podala Komisii podnet proti opatreniam udeleným spoločnostiam La Méridionale a Corsica Linea.

(319) Spoločnosť Corsica Ferries vo svojom podnete tvrdila, že sporné opatrenia predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. V podnete sa kladie osobitný dôraz na skutočnosť, že sporné opatrenia poskytujú týmto spoločnostiam výhodu, keďže nespĺňajú žiadne zo štyroch kritérií stanovených v judikatúre vo veci Altmark ([139]). Spoločnosť Corsica Ferries takisto tvrdila, že opatrenia sú nezlučiteľné s vnútorným trhom, pretože porušujú ustanovenia smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/23/EÚ ([140]) o udeľovaní koncesií (ďalej len „**smernica o koncesiách**") „v spojení s článkami 49 a 56 ZFEÚ".

(320) Listami z 13. októbra a 20. decembra 2023 spoločnosť Corsica Ferries poskytla dodatočné informácie k podnetu, ktoré podľa jej názoru dokazujú, že neexistuje potreba služby vo verejnom záujme a že záväzky vyplývajúce zo služieb uložené v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme sú neprimerané. Tieto dodatočné informácie spolu s podnetom z 23. marca 2023 sa v tomto rozhodnutí označujú ako „**podnet**".

(321) V liste z 13. októbra 2023 sa uvádzajú informácie týkajúce sa plavieb, ktoré spoločnosť Corsica Linea uskutočnila v lete 2023 mimo a v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme.

(322) V liste z 20. decembra 2023 spoločnosť Corsica Ferries poskytla výsledky štúdie zo 14. decembra 2023, ktorú si objednala od spoločnosti Berkeley Research Group (ďalej len „**štúdia BRG 1**").

(323) V štúdii BRG 1 sa uvádza, že jej cieľom je posúdiť, či je vhodné zahrnúť do rozsahu zmlúv o službách vo verejnom záujme na linkách do Ajaccia a Bastie potrebu služieb vo verejnom záujme v oblasti prepravy viac ako 12 cestujúcich na jednu plavbu. Štúdia BRG 1 sa zaoberá len potrebou prepravy vodičov, ktorú posúdilo Francúzsko, pričom vylučuje všetky ostatné potreby služieb vo verejnom záujme, ktoré Francúzsko identifikovalo.

(324) Okrem toho sa v štúdii BRG 1 uvádza, že vzhľadom na nedostatok informácií poskytnutých francúzskymi orgánmi o posúdení potreby služieb vo verejnom záujme v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme sa štúdia opierala o správy a štúdie týkajúce sa predchádzajúcich zmlúv o službách vo verejnom záujme s cieľom zrekonštruovať metodiku, ktorú Francúzsko zrejme použilo.

(325) Spoločnosť Corsica Ferries vo svojich pripomienkach predložených Komisii v rámci formálneho vyšetrovacieho konania vo veľkej miere zopakovala obsah podnetu. Obsah podnetu je preto uvedený v oddiele, v ktorom sa tieto pripomienky uvádzajú (oddiel 5.1).

3.9. Dôvody na začatie formálneho vyšetrovacieho konania

(326) *Po prvé*, Komisia zaujala predbežné stanovisko, že zmluvy o službách vo verejnom záujme predstavujú štátnu pomoc podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

(327) Komisia usúdila, že zmluvy o službách vo verejnom záujme okrem iného poskytli držiteľom koncesií výhodu, ktorú by za normálnych trhových podmienok nezískali. Konkrétne predmetné zmluvy o službách vo verejnom záujme nespĺňali všetky kritériá stanovené v judikatúre vo veci Altmark na vylúčenie takejto výhody.

([139]) Rozsudok Súdneho dvora z 24. júla 2003, Altmark Trans GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([140]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/23/EÚ z 26. februára 2014 o udeľovaní koncesií (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/23/oj).

(328) Komisia predovšetkým vyjadrila pochybnosti o tom, či zmluvy o službách vo verejnom záujme plnia skutočnú potrebu služby vo verejnom záujme v súvislosti s námornou ťažnou nákladnou dopravou (prvé kritérium rozsudku vo veci Altmark).

(329) Komisia usúdila, že francúzske orgány *a priori* dostatočne nepreukázali, že prístavy Marseille a Toulon sú len čiastočne zastupiteľné, pokiaľ ide o námornú ťažnú nákladnú dopravu (odôvodnenia 310 až 312 rozhodnutia o začatí konania).

(330) Komisia poznamenala, že francúzske orgány sa pri kvantifikácii tejto čiastočnej zastupiteľnosti opierali len o všeobecné vyhlásenia účastníkov trhu (odôvodnenie 227). Komisia vo svojom rozhodnutí o začatí konania vyjadrila pochybnosti o tomto posúdení, keďže francúzske orgány neoverili základné údaje, ktoré ho potvrdzovali. Komisia požiadala francúzske orgány, aby poskytli presvedčivejšie dôkazy na odôvodnenie posúdenia tohto špecifického dopytu po prístave Marseille zo strany niektorých používateľov námornej ťažnej nákladnej dopravy.

(331) Okrem toho Komisia vyjadrila pochybnosti o primeranosti a nevyhnutnosti niektorých záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ktoré boli uložené v zmluvách o službách vo verejnom záujme na splnenie zistených potrieb služieb vo verejnom záujme (odôvodnenia 337 až 340 rozhodnutia o začatí konania). Komisia zastávala názor, že minimálna prepravná kapacita nákladnej (ťažnej a neťažnej) dopravy, ktorú požadujú francúzske orgány, a povinnosť príjemcov opatrení vykonávať minimálny počet ročných spiatočných plavieb sa nezdajú dostatočne odôvodnené vzhľadom na potreby služieb vo verejnom záujme uvedené v správe spoločnosti Gecodia. Komisia mala obavy, že tieto povinnosti by mohli viesť k tomu, že kapacita nákladnej dopravy ponúkaná držiteľmi koncesií by bola výrazne vyššia ako kvantitatívna potreba služieb vo verejnom záujme.

(332) Komisia takisto zaujala predbežné stanovisko, že opatrenia nespĺňajú štvrté kritérium rozsudku vo veci Altmark. Usúdila, že postup zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme, ktorý uskutočnili francúzske orgány, nebol dostatočne súťažný, aby sa zabezpečilo, že náhrada poskytnutá príjemcom zmluvy o službách vo verejnom záujme predstavuje najnižšie náklady pre verejnosť. Okrem toho sa domnievala, že výška tejto náhrady nebola stanovená vo vzťahu k nákladom, ktoré vznikli typickej, dobre riadenej spoločnosti s primeranými prostriedkami na plnenie pridelených záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme.

(333) Komisia takisto zaujala predbežné stanovisko, že opatrenia boli pripísateľné štátu a financované zo štátnych prostriedkov. Opatrenia boli okrem toho selektívne v prospech príjemcov a predstavovali prekážku obchodu v rámci EÚ a narušenie hospodárskej súťaže na liberalizovanom trhu.

(334) *Po druhé*, Komisia konštatovala, že francúzske orgány neposkytli dostatočné dôkazy na preukázanie zlučiteľnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme s rámcom pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu. Okrem pochybností, ktoré Komisia vyjadrila v súvislosti s rozsahom zmlúv o službách vo verejnom záujme, Komisia spochybnila aj súlad postupu udeľovania zmlúv o službách vo verejnom záujme s právom Únie týkajúcim sa koncesií.

4. **PRIPOMIENKY FRANCÚZSKA**

(335) Francúzske orgány poslali svoje pripomienky listom z 27. marca 2024. Pripomienky sa týkajú i) posúdenia existencie potreby služieb vo verejnom záujme a ii) súladu so smernicou o koncesiách.

4.1. **Existencia potreby služieb vo verejnom záujme**

(336) V odpovedi na predbežné preskúmanie Komisie týkajúce sa existencie skutočnej potreby služby vo verejnom záujme sa francúzske orgány vyjadrili k piatim bodom.

4.1.1. *Francúzsko správne odhadlo špecifický kvantitatívny dopyt používateľov ťažnej nákladnej dopravy v prístave Marseille*

(337) Ako sa uvádza v odôvodnení 227, francúzske orgány odhadli, že podiel používateľov ťažnej nákladnej dopravy, ktorí neuvažujú o žiadnej alternatíve k prístavu Marseille na cestu na Korziku, predstavuje 80 % celkového historického dopytu po ťažnej nákladnej doprave medzi Marseille a Korzikou.

(338) Vzhľadom na pochybnosti, ktoré Komisia vyjadrila v odôvodnení 329 rozhodnutia o začatí konania, francúzske orgány vykonali podrobnejšie analýzy, ktoré vypracovala spoločnosť Gecodia, s cieľom poskytnúť kvantitatívne dôkazy o úrovni zastupiteľnosti medzi prístavmi Marseille a Toulon, pokiaľ ide o dopyt po námornej ťažnej nákladnej doprave.

(339) *Po prvé*, podľa francúzskych orgánov z analýzy umiestnenia ústredí, skladov a logistických základní dopravcov, ktorí predstavujú 80,8 % objemu ťažnej nákladnej dopravy na linkách medzi Marseille a Korzikou, vyplýva, že ich zariadenia sa nachádzajú v bezprostrednej blízkosti prístavu Marseille, čo odôvodňuje ich preferenciu tohto prístavu.

(340) *Po druhé*, spoločnosť Gecodia analyzovala toky ťažnej nákladnej dopravy 122 zákazníkov spoločnosti Corsica Linea (ktorí predstavujú 85 % jej ťažnej nákladnej dopravy) a 62 zákazníkov spoločnosti La Méridionale (ktorí predstavujú 78 % jej ťažnej nákladnej dopravy). Z analýzy vyplýva, že 83 % (Corsica Linea) a 88 % (La Méridionale) týchto tokov možno vysledovať do logistických základní v blízkosti prístavu Marseille, čo znamená, že tento prístav sa uprednostňuje.

(341) *Po tretie*, spoločnosť Gecodia analyzovala činnosti 32 dopravcov ťažnej nákladnej dopravy (z ktorých niektorí majú niekoľko logistických základní v blízkosti Marseille alebo Toulonu) medzi Korzikou a pevninským Francúzskom, ktorí využívajú prístav Marseille a/alebo prístav Toulon, ktorí predstavujú približne 65 % objemu ťažnej nákladnej dopravy medzi Korzikou a prístavmi Marseille a Toulon v rokoch 2017 – 2019 a v roku 2021 ([141]).

(342) S cieľom získať tieto údaje francúzske orgány zaslali lodným spoločnostiam žiadosť o informácie týkajúce sa zoznamu ich hlavných zákazníkov a súvisiacich objemov ťažnej nákladnej dopravy (v bežných metroch). Tieto údaje boli agregované, aby sa získal reprezentatívny počet hlavných dopravcov v celej oblasti Marseille a Toulonu. S cieľom čo najpresnejšie prepojiť toky s logistickou základňou odoslania francúzske orgány využili informácie získané počas rozhovorov uskutočnených v rámci konzultácií s používateľmi.

(343) V takto zostavenom zozname je pri každom zákazníkovi uvedené umiestnenie logistickej základne, vzdialenosť medzi logistickou základňou a prístavmi Toulon a Marseille a ročný objem ťažnej nákladnej dopravy (v bežných metroch) uskutočnenej v každom prístave v období 2017 – 2021. Pri niektorých zákazníkoch je špecifikovaný aj druh prepravovaného tovaru (napr. preprava vojenského materiálu, výrobkov podliehajúcich skaze, stavebného materiálu alebo nebezpečného nákladu). Francúzske orgány zhromaždili aj ďalšie kvalitatívne informácie špecifické pre jednotlivých dopravcov a dôležité na posúdenie zastupiteľnosti oboch prístavov. Niektorí používatelia napríklad uviedli, že v minulosti využívali prístav Toulon z dôvodu obmedzenej kapacity prístavu Marseille.

(344) Z analýzy týchto údajov podľa francúzskych orgánov vyplýva, že väčšina dopravcov využíva len prístav, ktorý je najbližšie k ich logistickej základni (22 dopravcov z 32). Z analýzy vyplýva, že napriek tomu, že desať ďalších dopravcov má logistickú základňu bližšie k Marseille, využíva výlučne alebo veľmi často prístav Toulon. Francúzske orgány vysvetlili, že niektorí dopravcovia uviedli, že využívajú prístav Toulon, pretože majú diaľničné spojenie s Toulonom, ktoré im umožňuje vyhnúť sa metropolitnej oblasti Marseille (severný obchvat), zatiaľ čo iní presunuli svoju základňu/sklad z regiónu Marseille do regiónu Toulon, čo viedlo k presunu prepravných tokov do prístavu Toulon.

(345) Podľa francúzskych orgánov z analýzy získaných informácií vyplýva, že na výber prístavu má veľký vplyv blízkosť prístavu k logistickej základni dopravcu po ceste. Podľa orgánov sú to najmä obmedzenia v zásobovaní, ktoré vedú používateľov so základňami bližšie k Marseille k presunu ich dopravy do Toulonu.

(346) Podľa francúzskych orgánov všetky tieto informácie potvrdzujú, i) že prístav na prepravu ťažného nákladu sa vyberá predovšetkým na základe umiestnenia logistických základní dopravcov a ii) že viac ako 80 % objemu ťažnej nákladnej dopravy uskutočnenej zmluvnými spoločnosťami možno spojiť s logistickou základňou nachádzajúcou sa v oblasti Marseille. Používatelia preto skutočne uprednostňujú prístav Marseille a pre týchto používateľov nie je prístav Marseille zastupiteľný prístavom Toulon.

([141]) S výnimkou roku 2020 z dôvodu vplyvu pandémie COVID-19 na obchodné toky.

4.1.2. *Záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme týkajúce sa minimálneho objemu prepravovaného nákladu boli primerané potrebe služieb vo verejnom záujme, ktorú určilo Francúzsko*

(347) Francúzske orgány uvádzajú, že minimálna kapacita stanovená v zmluvách o službách vo verejnom záujme pre nákladnú dopravu nie je neprimeraná zistenej potrebe služieb vo verejnom záujme. Uvádzajú tri dôvody.

(348) *Po prvé*, podľa Francúzska nie je možné použiť prístup založený na priemerných hodnotách dopravy vzhľadom na vysokú volatilitu dopytu.

(349) Francúzske orgány pripomínajú, že v minimálnej prepravnej kapacite na jednu plavbu stanovenej v zmluvách o službách vo verejnom záujme sa zohľadňujú i) pripomienky z konzultácií s používateľmi (pravidelná vyťaženosť na niektorých linkách); ii) rozloženie potreby služieb vo verejnom záujme na plavby, dni a mesiace (zaznamenané na základe historických údajov za rok 2019 a prognóz na roky 2023 – 2030) a iii) predpokladané rozloženie potreby služieb vo verejnom záujme na mesiac (použité na výpočet minimálnej týždennej kapacity a minimálnej kapacity na jednu plavbu na uspokojivé absorbovanie dopravy). Francúzsko takisto pripomína, že uspokojenie potreby služieb vo verejnom záujme je povinné, aby prípojné vozidlá nezostávali na nábreží, čím sa zaručí plynulosť dopravy (nevyťaženosť), kvalita (žiadne sankcie pre dopravcov za meškanie alebo prerušenie dodávok podnikom na Korzike) a bezpečnosť (žiadny tovar, ktorý by mohol byť odcudzený alebo znehodnotený, nezostane na nábreží).

(350) V tejto súvislosti francúzske orgány počas konzultácie s používateľmi konštatovali, že ťažkosti, s ktorými sa stretávajú používatelia nákladnej dopravy v súvislosti s vyťaženou kapacitou plavidiel, sa v posledných rokoch zvyšujú, najmä na linkách do Bastie a Ajaccia. Podľa Francúzska táto vyťaženosť znamená, že nie na všetkých plavbách je možné uspokojiť všetok dopyt dopravcov. V tejto súvislosti francúzske orgány konštatujú, že z údajov o rezerváciách držiteľov koncesií v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme na roky 2021 – 2022 vyplynulo, že tovar sa ponechával na nábreží. Nakládka bola zamietnutá v prípade viac ako 35 % tovaru na linke Marseille – Bastia a viac ako 20 % tovaru na linke Marseille – Ajaccio.

(351) Prístup francúzskych orgánov má preto zabezpečiť, aby zavedené služby dokázali absorbovať dopyt po nákladnej doprave prijateľným a primeraným spôsobom.

(352) V tejto súvislosti francúzske orgány zdôrazňujú, že v rozpore s tým, čo sa uvádza v odôvodnení 338 rozhodnutia o začatí konania, minimálna kapacita požadovaná pre každú plavbu nebola stanovená „tak, aby služba vo verejnom záujme mohla kedykoľvek reagovať na špičku v dopyte zaznamenanú v historických údajoch (v rámci predchádzajúcich zmlúv o službách vo verejnom záujme“).

(353) Na druhej strane podľa francúzskych orgánov z informácií zaslaných Komisii vyplýva, že takmer každý mesiac zaznamenaná historická dopravná špička prekračuje minimálnu kapacitu stanovenú v zmluvách o službách vo verejnom záujme. Napríklad na linke Marseille – Bastia je minimálna kapacita stanovená na 1 860 bežných metrov na jednu plavbu. Z analýzy historických údajov z roku 2019 však vyplýva, že tento objem je prekročený aspoň raz mesačne počas ôsmich mesiacov v roku, zatiaľ čo prognózy ukazujú, že táto kapacita bude systematicky prekračovaná aj v roku 2025. Francúzske orgány okrem toho vysvetľujú, že v roku 2023, v prvom roku uplatňovania zmlúv o službách vo verejnom záujme, bol objem požadovaný pre minimálnu kapacitu prekročený aspoň raz mesačne, s výnimkou decembra.

(354) Podľa Francúzska teda rozloženie dopravy počas roka bráni tomu, aby sa minimálna kapacita určila na základe priemerných ročných objemov predpokladaných na obdobie 2023 – 2030 v štúdii spoločnosti Gecodia. Takýto prístup by mohol viesť k situácii, keď by plavidlá pravidelne nedokázali absorbovať dopyt po nákladnej doprave.

(355) Tabuľka 31 reprodukuje počet plavieb, v prípade ktorých by dopyt po nich bol vyšší ako priemerná minimálna kapacita v rokoch 2019 a 2030, pričom táto kapacita bola stanovená na základe priemerných ročných objemov predpokladaných na obdobie 2023 – 2030 v správe spoločnosti Gecodia. Podľa všetkého by dopyt na linkách medzi Marseille a prístavmi Ajaccio, Bastiou a Porto-Vecchio prekročil požadovanú minimálnu kapacitu na každej druhej plavbe, ak by bol zaznamenaný dopyt presahujúci minimálnu požadovanú kapacitu (jedna plavba zo štyroch na linkách medzi Marseille a prístavmi Propriano a L'Île-Rousse).

Tabuľka 31

Počet plavieb s dopytom prevyšujúcim priemernú minimálnu kapacitu stanovenú na základe priemerných ročných objemov predpokladaných na obdobie 2023 – 2030 v štúdii spoločnosti Gecodia

	Počet ročných plavieb plánovaných v zmluvách o službách vo verejnom záujme	Priemerná minimálna kapacita na plavbu (v bežných metroch) (1)	Počet plavieb s dopytom prevyšujúcim priemernú minimálnu kapacitu			
			2019		2030	
			Počet plavieb	% ročných plavieb	Počet plavieb	% ročných plavieb
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) Priemerná minimálna kapacita na plavbu predpokladaná na obdobie 2023 – 2030 sa vypočíta vydelením ročnej potreby služieb vo verejnom záujme (Tabuľka 21) ročnými spiatočnými plavbami stanovenými v zmluvách o službách vo verejnom záujme (Tabuľka 23).

Zdroj: Pripomienky francúzskych orgánov predložené 4. februára 2024.

(356) *Po druhé*, mobilizácia flotily s vyššou kapacitou, ako je priemerná prevádzka zaznamenaná počas roka, predstavuje podľa Francúzska bežnú trhovú prax ([142]). Francúzske orgány uviedli, že vykonali analýzu organizácie flotíl poskytujúcich pravidelnú námornú dopravu v Európe. Na Sardínii a Baleárskych ostrovoch sa nominálna kapacita plavidiel pohybuje v rozmedzí od 1 500 bežných metrov do 1 900 bežných metrov, čo je úplne v súlade s kapacitou plavidiel, ktoré poskytujú služby na Korziku v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme.

(357) *Po tretie,* pokiaľ je francúzskym orgánom známe, v západnej časti Stredozemného mora sa v rámci delegovania služieb vo verejnom záujme ani v rámci voľného trhu nevyskytli prípady, že by sa na tú istú spiatočnú plavbu namiesto väčšieho plavidla mobilizovali dve menšie plavidlá.

4.1.3. *Prístavy Ajaccio a Propriano nie sú zastupiteľné*

(358) Francúzske orgány sa domnievajú, že spoločnosť Corsica Ferries vo svojom podnete nepredkladá žiadne závažné dôkazy na podporu svojho tvrdenia, že prístavy Propriano a Ajaccio sú zastupiteľné. Podľa Francúzska svedčia o opaku nasledujúce faktory.

(359) Po prvé, už samotná cestná vzdialenosť medzi dvomi prístavmi nie je dostatočným ukazovateľom akejkoľvek zastupiteľnosti: vzhľadom na absenciu rýchlostných ciest a topografiu linky medzi Ajacciom a Proprianom trvá cesta medzi obomi prístavmi takmer 1 hodinu a 30 minút a v prípade preťaženia viac ako 2 hodiny. Francúzsko sa v tejto súvislosti odvoláva na údaje o vzdialenostiach a dĺžke trvania ciest medzi korzickými prístavmi, ktoré poskytlo a ktoré sú uvedené v oddiele 2.2.

([142]) Francúzske orgány sa odvolávajú najmä na príklady zmlúv o službách vo verejnom záujme uzavretých v Taliansku a Nórsku.

(360) Okrem toho sa infraštruktúra v prístave Ajaccio už blíži k bodu vyťaženosti a neexistujú dostatočne veľké manipulačné plochy, ktoré by umožnili sústrediť väčšie toky nákladu, než aké sa predpokladajú v období 2023 – 2029.

(361) Francúzske orgány v každom prípade poukazujú na to, že cestná infraštruktúra Korziky je veľmi vyťažená, najmä v čase dopravnej špičky a počas turistickej sezóny, a že na Korzike je vysoká úroveň smrteľných dopravných nehôd (pozri oddiel 2.1). Organizovanie služieb námornej dopravy vo verejnom záujme takým spôsobom, aby sa zvýšila cestná doprava, by bolo v rozpore s bezpečnostným mandátom uloženým orgánu CdC.

4.1.4. *Služby, ktoré ponúkajú spoločnosti Corsica Linea a La Méridionale mimo rámca zmlúv o službách vo verejnom záujme, sú v súlade so systémom záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a nespochybňujú potrebu služieb vo verejnom záujme, ktorú určilo Francúzsko*

(362) Francúzske orgány potvrdzujú, že na rozdiel od tvrdení spoločnosti Corsica Ferries v jej podnete je potrebné rozlišovať medzi dodatočnými spiatočnými plavbami, ktorých princíp a podmienky sú stanovené v zmluvách o službách vo verejnom záujme, a komerčnými plavbami, ktoré voľne ponúka (mimo zmlúv o službách vo verejnom záujme) jeden alebo druhý držiteľ koncesií v rámci systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z roku 2019.

(363) Podľa Francúzska sa zmluvy o službách vo verejnom záujme nevzťahujú na predmetné komerčné plavby, ani sa v nich nezakazujú a nespochybňuje sa posúdenie služby vo verejnom záujme vykonané Francúzskom.

(364) Francúzsko uvádza, že komerčné plavby, ktoré spoločnosť Corsica Linea prevádzkovala v rokoch 2023 a 2024 z prístavu Marseille, i) boli sezónne plavby ponúkané počas jarných a letných školských prázdnin; ii) boli plavby, na ktorých sa prepravovali len cestujúci, bez nákladnej dopravy; a iii) nebola za ne poskytnutá náhrada, pretože boli vykonané mimo zmlúv o službách vo verejnom záujme. Pokiaľ ide o plavby prevádzkované spoločnosťou La Méridionale z prístavu Toulon v roku 2024, Francúzsko pripomína, že i) tieto plavby boli navrhnuté po zmene akcionárskej účasti spoločnosti v roku 2023; ii) boli plavby, na ktorých sa prepravovali len cestujúci, bez nákladnej dopravy; a iii) nebola za ne poskytnutá náhrada, pretože boli vykonané mimo zmlúv o službách vo verejnom záujme.

4.1.5. *Pri konzultáciách s používateľmi sa nevyskytlo žiadne metodické skreslenie*

(365) Francúzske orgány sa domnievajú, že v rozpore s tým, čo Komisia naznačuje v rozhodnutí o začatí konania, v rámci verejnej konzultácie s používateľmi nedošlo k žiadnemu metodickému skresleniu.

(366) Predovšetkým zdôrazňujú, že konzultácia s používateľmi bola veľmi propagovaná v miestnej a odbornej tlači (noviny *Le Marin*), na webovom sídle orgánu CdC a na sociálnych sieťach.

(367) Takisto sa domnievajú, že položené otázky nevytvárali skreslenie v prospech prístavu Marseille.

(368) Pokiaľ ide o konzultácie s používateľmi v oblasti námornej osobnej dopravy, položené otázky sa zameriavali na cieľ identifikovať možnú zastupiteľnosť pevninských prístavov z pohľadu používateľov. V správe spoločnosti Gecodia sa takisto dospelo k záveru, že prístavy Marseille a Toulon sú z hľadiska dopytu cestujúcich z radov obyvateľov aj nerezidentov zastupiteľné.

(369) Pokiaľ ide o konzultácie s používateľmi námornej nákladnej dopravy, otázky sa systematicky týkali všetkých liniek z Marseille *a* Toulonu.

4.2. **Zmluvy o službách vo verejnom záujme sú v súlade so smernicou o koncesiách**

4.2.1. *Čas, ktorý uplynul medzi udelením jednotlivých častí koncesie držiteľom koncesie a nadobudnutím platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme, nemal žiadny účinok vylúčenia konkurentov z trhu*

(370) Francúzske orgány na úvod pripomínajú, že ani v smernici o koncesiách, ani vo francúzskom práve sa nestanovuje prísna lehota medzi udelením koncesie a nadobudnutím jej platnosti.

(371) V každom prípade sa domnievajú, že predmetné krátke obdobie nemalo účinok vylúčenia konkurentov z trhu z troch dôvodov.

(372) *Po prvé,* v pôvodnom harmonograme vypracovanom Francúzskom, ktorý bol uverejnený vo výzve na predkladanie ponúk zo 6. mája 2022 na zadanie zmlúv o službách vo verejnom záujme, sa stanovila lehota dvoch mesiacov medzi pridelením a nadobudnutím platnosti ([143]). Táto lehota bola teda dlhšia ako lehota stanovená na uzatvorenie zmlúv o službách vo verejnom záujme v judikatúre SNCM II (23 dní) ([144]).

(373) *Po druhé,* po prijatí žiadostí a ponúk 25. júla 2022 francúzske orgány zistili, že záujemcovia, ktorí predložili žiadosť a ponuku v predpísanej lehote, boli odchádzajúci držitelia koncesií na zmluvy o službách vo verejnom záujme na roky 2021 – 2022, a to spoločnosti La Méridionale a Corsica Linea. Keďže sa o zmluvy o službách vo verejnom záujme sa neuchádzali žiadni noví účastníci, obdobie kratšie ako dva mesiace (pôvodne stanovené vo výzve na predkladanie ponúk) medzi uzatvorením zmlúv o službách vo verejnom záujme a začatím prevádzky nemohlo mať účinok vylúčenia konkurentov z trhu.

(374) *Po tretie,* keďže nadobudnutie platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme nasledovalo bezprostredne po skončení platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme na roky 2021 – 2022, na tieto lehoty boli všetky zainteresované hospodárske subjekty upozornené hneď po začatí postupu prostredníctvom súťažných podkladov pre používateľov a prevádzkovateľov. Všetci prevádzkovatelia preto vedeli o očakávanom dátume začatia opatrení. Francúzske orgány okrem toho konštatujú, že po uverejnení výzvy na predkladanie ponúk 6. mája 2022 sa žiadny z potenciálnych záujemcov neprihlásil so žiadosťou o zmenu harmonogramu, hoci podľa ich názoru ide o bežnú prax pri zadávaní koncesií.

4.2.2. *Trvanie postupu zadávania zákazky neviedlo k nerovnakému zaobchádzaniu so záujemcami*

(375) V reakcii na pochybnosti vyjadrené Komisiou v odôvodnení 424 rozhodnutia o začatí konania ([145]) francúzske orgány predložili tieto pripomienky.

(376) Po prvé, v článku 39 ods. 3 a 5 smernice o koncesiách sa vyžaduje minimálna lehota na prijatie žiadostí o koncesiu a ponúk 30 dní od dátumu odoslania oznámenia o koncesii; táto lehota sa môže skrátiť na 25 dní, ak sa ponuky môžu predkladať elektronicky. Za predpokladu dodržania týchto minimálnych lehôt verejný obstarávateľ môže určiť lehoty na predkladanie žiadostí a ponúk.

(377) Po druhé, francúzske orgány pripomínajú, že po uverejnení výzvy na predkladanie ponúk 6. mája 2022 sa žiadny z potenciálnych záujemcov neprihlásil so žiadosťou o zmenu harmonogramu.

4.2.3. *Minimálne požiadavky sa počas postupu verejného obstarávania nezmenili a podpísané zmluvy o službách vo verejnom záujme spĺňajú minimálne požiadavky*

(378) Po prvé francúzske orgány chceli objasniť rozsah minimálnych požiadaviek, ktoré sa v tomto prípade vzťahujú na zmluvy o službách vo verejnom záujme. Po druhé vysvetlili, že stanovené minimálne požiadavky sa počas postupu verejného obstarávania nezmenili. Po tretie zopakovali, že podpísané zmluvy o službách vo verejnom záujme spĺňajú minimálne požiadavky.

([143]) Uzatvorenie zmlúv o službách vo verejnom záujme bolo pôvodne naplánované na 28. októbra 2022.

([144]) Rozsudok z 1. marca 2017, SNCM II, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134.

([145]) Len na pripomenutie, v odôvodnení 424 rozhodnutia o začatí konania sa uvádza: „[…] Komisia sa domnieva, že francúzske orgány neposkytli všetky potrebné vysvetlenia, aby bolo možné dospieť k záveru, že zmluvy o službách vo verejnom záujme sú v súlade so zásadami rovnakého zaobchádzania, nediskriminácie a transparentnosti. Vyzýva všetky zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k tejto otázke, najmä aby objasnili, či povinnosť mobilizovať plavidlá s minimálnou kapacitou na prepravu cestujúcich a kajút v lehote stanovenej vo výzve na predkladanie ponúk predstavuje porušenie rovnakého zaobchádzania.“

4.2.3.1. Rozsah minimálnych požiadaviek

(379) Francúzske orgány uvádzajú, že v tomto prípade boli minimálne požiadavky stanovené v článku 2.4 pravidiel predkladania ponúk (odôvodnenie 270). Obsah minimálnych požiadaviek bol podľa nich takýto:

a) „maximálne cestovné pre obyvateľov Korziky a za prepravu tovaru: je cestovné predložené v súvislosti s uznesením Parlamentného zhromaždenia Korziky AC č. 19-128, ktorým sa mení systém záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v osobnej a nákladnej námornej doprave medzi prístavmi Marseille, Toulon, Nice a korzickými prístavmi;

b) prepravná kapacita plavidiel: je nosnosť plavidiel;

c) cestovné poriadky a frekvencia služieb: sú cestovné poriadky stanovené orgánom CdC a úradom OTC a minimálne frekvencie, ktoré orgán CdC a úrad OTC ukladajú prevádzkovateľom;

d) trvanie zmluvy: je trvanie zmlúv o službách vo verejnom záujme stanovené v článku 2 každej zmluvy („zmluva nadobúda platnosť 1. januára 2023 a jej platnosť sa končí 31. decembra 2029“) s možnosťou predĺženia maximálne o 12 mesiacov, najmä v prípade, že po skončení platnosti zmluvy nebude uzatvorená nová koncesná zmluva;

e) maximálna výška finančnej náhrady vyplatenej úradom OTC: je finančná náhrada uvedená v článku 2.5 pravidiel predkladania ponúk ([146])“.

(380) Okrem toho v prílohe 1 k zmluvám o službách vo verejnom záujme boli stanovené minimálne požiadavky týkajúce sa i) prepravnej kapacity plavidiel a ii) cestovných poriadkov a frekvencie služieb.

(381) Podľa francúzskych orgánov by sa teda článok 2.4 pravidiel predkladania ponúk mal vykladať v zmysle prílohy 1 len vo vzťahu k týmto dvom minimálnym požiadavkám, pričom sa spresňuje, že:

— minimálna frekvencia je frekvencia služieb,

— cestovné poriadky sú cestovné poriadky stanovené Francúzskom s tým, že záujemcovia mohli slobodne navrhovať časy odchodov a príchodov, ak dodržali časové intervaly stanovené Francúzskom,

— minimálna kapacita osobnej a nákladnej dopravy je prepravná kapacita plavidiel.

(382) Francúzske orgány preto dospeli k záveru, že len päť prvkov uvedených v článku 2.4 pravidiel predkladania ponúk, z ktorých dva boli uvedené v prílohe 1, predstavovalo minimálne požiadavky podľa článku 37 smernice o koncesiách, s vylúčením akýchkoľvek iných charakteristík.

4.2.3.2. Príloha 1 k zmluvám o službách vo verejnom záujme nepredstavovala vo svojej úplnosti minimálnu požiadavku

(383) Francúzske orgány vo svojich pripomienkach tvrdia, že príloha 1 k zmluvám o službách vo verejnom záujme nebola uvedená v článku 2.4 pravidiel predkladania ponúk, a preto nemohla ako celok predstavovať minimálnu požiadavku. Hoci sa v tejto prílohe stanovili minimálne charakteristiky týkajúce sa i) prepravnej kapacity plavidiel a ii) cestovných poriadkov a frekvencie služieb, obsahovala aj mnohé technické požiadavky, ktoré neboli minimálnymi požiadavkami podľa článku 2.4 pravidiel predkladania ponúk ([147]).

([146]) Pripomienky francúzskych orgánov predložené 27. marca 2024.

([147]) Francúzske orgány uvádzajú, že sa to týkalo najmä počtu ročných spiatočných plavieb, dodatočných spiatočných plavieb a počtu kajút pre osoby so zníženou pohyblivosťou na plavidlo.

(384) Francúzske orgány takisto vysvetľujú, že počas postupu zadávania zákazky chcel úrad OTC zabezpečiť, aby boli splnené všetky technické požiadavky uvedené v prílohe 1. Z tohto dôvodu napríklad úrad OTC získal záväzky od spoločnosti Corsica Linea týkajúce sa nápravy absencie kajuty pre osoby so zníženou pohyblivosťou na plavidle Paglia Orba ([148]).

4.2.4. *Existenciou dodatočných a preložiteľných spiatočných plavieb sa neporušila zásada rovnakého zaobchádzania so záujemcami*

4.2.4.1. Dodatočné a preložiteľné spiatočné plavby neboli minimálnou požiadavkou

(385) Pokiaľ ide o dodatočné spiatočné plavby, francúzske orgány pripomínajú, že ide o spiatočné plavby, ktoré môže zaviesť verejný obstarávateľ vzhľadom na potrebu poskytovať službu vo verejnom záujme na každej linke. Ich cieľom je preto uspokojiť potrebu služby vo verejnom záujme, ktorá je väčšia ako stanovená minimálna kapacita, a zabrániť tomu, aby tovar zostával na nábreží. Ich vykonávanie sa riadi článkom 18 zmlúv o službách vo verejnom záujme. Preto nepredstavovali minimálnu požiadavku podľa článku 2.4 pravidiel predkladania ponúk.

(386) Pokiaľ ide o preložiteľné spiatočné plavby, francúzske orgány pripomínajú, že ich jediným cieľom je optimalizácia organizácie dopravy. Ich vykonávanie sa riadi článkom 17 zmlúv o službách vo verejnom záujme. Preto nepredstavovali minimálnu požiadavku podľa článku 2.4 pravidiel predkladania ponúk.

4.2.4.2. Prijatie návrhov záujemcu, v ktorých sa stanovili termíny dodatočných a preložiteľných spiatočných plavieb, neviedlo k porušeniu rovnakého zaobchádzania so záujemcami.

(387) Francúzske orgány pripomínajú, že v súlade s článkami 17 a 18 zmlúv o službách vo verejnom záujme si realizácia dodatočných a preložiteľných spiatočných plavieb vyžaduje zasadnutie technického výboru stanoveného v článku 10.2 zmlúv o službách vo verejnom záujme. Technický výbor umožňuje držiteľovi koncesie, ktorého sa realizácia týchto spiatočných plavieb týka, oznámiť akékoľvek ťažkosti, ktoré by z nich vyplynuli. Francúzsko sa preto domnieva, že existuje proces konzultácií medzi orgánom CdC, úradom OTC a držiteľom koncesie, ktorý umožňuje držiteľovi koncesie pred realizáciou preložiteľných a dodatočných spiatočných plavieb predložiť prípadné ťažkosti, ktoré by mohol mať, najmä pokiaľ ide o plavidlá, ktoré sa majú mobilizovať.

(388) Okrem toho francúzske orgány uvádzajú, že lehota pre dodatočné spiatočné plavby sa počíta v týždňoch (článok 18 zmlúv o službách vo verejnom záujme), čo držiteľovi koncesie v prípade potreby umožňuje uspokojiť dodatočný dopyt vzhľadom na svoje modely záväzkov.

(389) Z toho podľa francúzskych orgánov vyplýva, že zásada pôvodne stanovená v zmluvách o službách vo verejnom záujme sa nezmenila: o dodatočných a preložiteľných spiatočných plavbách rozhoduje úrad OTC, a nie držitelia koncesií. Návrhy predložené držiteľmi nijako nezaväzujú úrad OTC realizovať tieto spiatočné plavby. V tejto súvislosti Francúzsko uvádza príklad linky Marseille – Bastia, na ktorej sa úrad OTC v roku 2023, počas prvého roka vykonávania zmlúv o službách vo verejnom záujme, rozhodol upraviť päť dodatočných spiatočných plavieb, ktoré navrhla spoločnosť Corsica Linea vo svojom predbežnom programe, a to tak, že tri z nich naplánoval na iné termíny a ďalšie dva zrušil, keďže nákladná doprava v termínoch navrhnutých spoločnosťou Corsica Linea nebola potrebná.

([148]) Francúzske orgány vysvetľujú, že v ponuke spoločnosti Corsica Linea bolo navrhnuté plavidlo Paglia Orba, ktoré malo len jednu kajutu pre osoby so zníženou pohyblivosťou namiesto dvoch, ktoré sa vyžadujú v prílohe 1. Napriek tomu sa o tomto bode rokovalo so záujemcom počas fáz rokovaní, na konci ktorých sa záujemca zaviazal nahradiť plavidlo jedným zo siedmich plavidiel potenciálne pridelených na služby, ak by boli potrebné dve kajuty pre osoby so zníženou pohyblivosťou vzhľadom na potrebu služby vo verejnom záujme (v súlade s článkom 20 zmlúv o službách vo verejnom záujme, v ktorom sa povoľuje výmena lode v priebehu plnenia), a vykonať práce na inštalácii druhej kajuty pre osoby so zníženou pohyblivosťou. Okrem toho francúzske orgány pripomínajú, že Paglia Orba je náhradné plavidlo používané *ad hoc*, najmä v prípade, keď je hlavné používané plavidlo vyradené z prevádzky z technických dôvodov (pripomienky francúzskych orgánov predložené 27. júla 2023). Podľa Francúzska sa tieto návrhy, ktoré majú obmedzený rozsah a nenarúšajú podmienky hospodárskej súťaže, považujú za schopné splniť stanovené technické a funkčné špecifikácie. Podľa ich názoru v žiadnom prípade neboli v rozpore s minimálnou požiadavkou stanovenou v článku 2.4 pravidiel predkladania ponúk.

5. PRIPOMIENKY ZAINTERESOVANÝCH STRÁN

(390) Počas formálneho vyšetrovacieho konania predložili svoje pripomienky štyri zainteresované strany: Corsica Ferries, Corsica Linea, La Méridionale a skupina Stef.

5.1. Pripomienky spoločnosti Corsica Ferries

(391) V nasledujúcich pododdieloch sa uvádza obsah pripomienok, ktoré predložila spoločnosť Corsica Ferries v rámci formálneho vyšetrovacieho konania. Ako sa uvádza v odôvodnení 325, v týchto pripomienkach sa vo veľkej miere opakuje obsah podnetu. V nasledujúcich pododdieloch sa preto v prípade potreby uvedie aj odkaz na podnet.

5.1.1. *Vecné aspekty*

(392) Spoločnosť Corsica Ferries na úvod predkladá dve pripomienky k opisu údajov týkajúcich sa ťažnej nákladnej dopravy, ktoré sú uvedené v rozhodnutí o začatí konania ([149]).

(393) *Po prvé*, spoločnosť sa domnieva, že vo vecnom opise ťažnej nákladnej dopravy sa úplne vynecháva rozdiel medzi ťažnou nákladnou dopravou so sprievodom a bez sprievodu. Podľa spoločnosti Corsica Ferries len sprevádzaná ťažná nákladná doprava zahŕňa nástup vodiča na plavidlo, a teda existenciu potenciálneho dopytu po osobnej doprave (odôvodnenia 447 až 449).

(394) *Po druhé*, spoločnosť Corsica Ferries konštatuje, že Komisia analyzovala zmeny na trhu s nákladnou dopravou medzi Korzikou a pevninou na základe historických údajov za obdobie 2016 až 2021. Analýza takéhoto obdobia poskytuje zavádzajúce údaje o skutočnej dynamike trhu. Podľa spoločnosti Corsica Ferries sa v roku 2016 na trhu objavila spoločnosť Corsica Linea, ktorú nepriamo vlastní konzorcium korzických podnikateľov vrátane 15 hlavných aktérov korzického dodávateľského reťazca. Spoločnosť Corsica Ferries tvrdí, že od roku 2016 každoročne stráca nákladnú dopravu v prospech spoločnosti Corsica Linea ([150]). Spoločnosť Corsica Ferries konštatuje, že údaje za obdobie 2013 – 2019 teda ukazujú ročný pokles nákladnej dopravy z prístavu Toulon v porovnaní s prístavom Marseille. Podľa spoločnosti Corsica Ferries to dokazuje najmä to, že vzhľadom na identitu svojich akcionárov je spoločnosť Corsica Linea schopná presunúť časť dopytu po nákladnej doprave z Toulonu do Marseille.

5.1.2. *Nesplnenie prvého kritéria rozsudku vo veci Altmark*

5.1.2.1. O identifikácii dopytu používateľov

5.1.2.1.1. O metodike, ktorú francúzske orgány použili na určenie dopytu používateľov

(395) Spoločnosť Corsica Ferries spochybňuje predbežné posúdenie Komisie, podľa ktorého metodika použitá francúzskymi orgánmi na zistenie existencie dopytu používateľov nie je predmetom zjavne nesprávneho posúdenia.

(396) *Po prvé*, spoločnosť Corsica Ferries poukazuje na to, že výsledky konzultácií s používateľmi a správa spoločnosti Gecodia, ktoré Francúzsko použilo ako základ na uzavretie zmlúv o službách vo verejnom záujme, stále neboli zverejnené ani oznámené spoločnosti Corsica Ferries. Spoločnosť Corsica Ferries v tejto súvislosti konštatuje, že Komisia pre prístup k administratívnym dokumentom (ďalej len „**CADA**“) sa vyjadrila k zjavne nadmernej

([149]) Oddiel 2.1.1 – Námorná preprava tovaru.

([150]) Podľa spoločnosti Corsica Ferries sa jej nákladná doprava z prístavu Toulon znížila o 15,58 % v roku 2016, o 7,49 % v roku 2017 a o 6,09 % v roku 2018, zatiaľ čo spoločnosť Corsica Linea zaznamenala nárast dopravy o 15,91 % v roku 2016, o 16,31 % v roku 2017 a o 3,10 % v roku 2018.

povahe redakčných úprav vykonaných orgánom CdC ([151]). Vzhľadom na zjavný nedostatok transparentnosti zo strany Francúzska nemožno spoločnosti Corsica Ferries vyčítať, že všetky svoje pripomienky alebo ich časť založila na prieskumoch trhu vykonaných v rokoch 2018, 2019 a 2020, ako aj na štúdii BRG 1.

(397) *Po druhé*, spoločnosť Corsica Ferries pripomína, že dôkazné bremeno v rámci prvého kritéria rozsudku vo veci Altmark nesie členský štát. Je teda na francúzskych orgánoch, aby poskytli objektívne, overiteľné a dostatočne hodnoverné dôkazy, ktoré by mohli zvrátiť závery a zistenia správnych a európskych súdov, ako aj francúzskeho orgánu na ochranu hospodárskej súťaže v rámci sporov týkajúcich sa predchádzajúcich zmlúv o službách vo verejnom záujme.

(398) Komisia preto nemohla, ako to urobila v rozhodnutí o začatí konania, jednoducho odmietnuť kritiku spoločnosti Corsica Ferries len na základe toho, že sa čiastočne zakladala na prieskumoch trhu a rozhodnutiach prijatých v súvislosti s predchádzajúcimi zmluvami o poskytovaní námorného spojenia s Korzikou vo verejnom záujme. Komisia by tým nerešpektovala zásadu dobrej správy vecí verejných, ako sa ukladá v článku 41 ods. 1 Charty základných práv Európskej únie.

(399) *Po tretie*, spoločnosť Corsica Ferries kritizuje metodiku a použitie údajov získaných z konzultácií s používateľmi.

(400) Spoločnosť Corsica Ferries predovšetkým konštatuje, že uverejnené dotazníky sa týkali len liniek medzi Marseille a Korzikou. Preto boli nevyhnutne nepresné, čo viedlo k nenapraviteľnému metodickému skresleniu. Jediné otázky, ktoré sa týkali iných liniek ako do Marseille, boli čisto porovnávacie s cieľom vysvetliť, prečo si respondent vybral linku Marseille – Korzika namiesto spojenia s iným pevninským prístavom. Spoločnosť Corsica Ferries v tejto súvislosti konštatuje, že Komisia, ktorá v rozhodnutí o začatí konania (odôvodnenie 283) napriek tomu konštatovala toto možné metodické skreslenie, nevyvodila potrebné závery, keď nezistila zjavne nesprávne posúdenie.

(401) Spoločnosť Corsica Ferries takisto poukazuje na to, že odpovede boli obmedzujúce, čím usmerňovali reakcie používateľov a neumožňovali im slobodne odpovedať. Získané odpovede preto nemohli pomôcť charakterizovať potrebu služby vo verejnom záujme.

(402) Okrem toho sa spoločnosť Corsica Ferries domnieva, že počet získaných odpovedí bol nedostatočný (987 použiteľných odpovedí od cestujúcich z takmer troch miliónov cestujúcich ročne, 42 odpovedí od cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, a päť odpovedí od používateľov námornej nákladnej dopravy). Pokiaľ ide o iniciatívy francúzskych orgánov týkajúce sa priamych telefonických konzultácií s používateľmi námornej nákladnej dopravy, spoločnosť Corsica Ferries konštatuje, že nebol oznámený ani zverejnený žiadny dokument. Podľa spoločnosti Corsica Ferries bolo potrebné preskúmať totožnosť oslovených dopravcov a otázky, ktoré im boli položené.

([151]) Spoločnosť Corsica Ferries predložila dve stanoviská komisie CADA z 15. februára 2024 a 11. januára 2024 ako prílohy 3 a 4 k svojim pripomienkam. Príloha 3 sa týka žiadosti spoločnosti Corsica Ferries adresovanej úradu OTC o prístup k správe spoločnosti Gecodia. Úrad OTC poskytol spoločnosti Corsica Ferries verziu tejto správy, ktorá nemá dôverný charakter. Vo svojom stanovisku z 15. februára 2024 sa komisia CADA domnieva, že hoci správa spoločnosti Gecodia obsahuje určité množstvo dôverných informácií, ktorých zverejnenie by mohlo narušiť obchodné tajomstvo (napr. odpovede lodných spoločností na konzultácie s prevádzkovateľmi), verzia, ktorá nemá dôverný charakter a ktorá bola zaslaná spoločnosti Corsica Ferries, bola nadmerne upravená. Príloha 4 sa týkala žiadosti spoločnosti Corsica Ferries o prístup k piatim zmluvám o službách vo verejnom záujme a ich prílohám, ktoré jej vo verziách, ktoré nemajú dôverných charakter, zaslal orgán CdC. Vo svojom stanovisku z 11. januára 2024 komisia CADA zastávala názor, že niektoré redakčné úpravy obsahu zmlúv o službách vo verejnom záujme (zmluvné informácie týkajúce sa finančnej náhrady vyplácanej úradom OTC v prípade, že nedôjde k prekročeniu, ustanovenia týkajúce sa výpočtu primeraného zisku) a niektoré prílohy (príloha týkajúca sa predbežného prevádzkového účtu) možno poskytnúť, ale iné nie (prílohy 1, 2, 3, 10 a 12).

(403) Napokon spoločnosť Corsica Ferries uviedla, že existuje dôkaz o pokuse spoločnosti Corsica Linea manipulovať s dotazníkmi, ktoré francúzske orgány umiestnili na internet, keďže spoločnosť Corsica Linea zaslala svojim zamestnancom výslovné pokyny, v ktorých ich i) požiadala, aby sa vo veľkom počte zúčastnili na konzultácii s používateľmi; a ii) uviedla odpovede, ktoré sa mali označiť ([152]). Výsledky konzultácií s používateľmi preto nemožno považovať za použiteľné.

5.1.2.1.2. O identifikácii dopytu používateľov po námornej osobnej doprave

5.1.2.1.2.1. O identifikácii kvalitatívneho dopytu cestujúcich

(404) Spoločnosť Corsica Ferries v podnete poukázala na to, že prístavy Marseille a Toulon sú z hľadiska osobnej dopravy na Korziku úplne zastupiteľné, ako rozhodla Európska komisia ([153]), Všeobecný súd Európskej únie ([154]), francúzsky orgán na ochranu hospodárskej súťaže ([155]), odvolací správny súd v Marseille ([156]) a správny súd v Bastii ([157]).

(405) Vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania sa spoločnosť Corsica Ferries domnieva, že francúzske orgány sa dopustili dvoch chýb pri určovaní dopytu cestujúcich.

5.1.2.1.2.1.1. Prístavy Marseille a Toulon sú z pohľadu cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, zastupiteľné

(406) Spoločnosť Corsica Ferries sa domnieva, že záver, že prístavy Toulon a Marseille nie sú zastupiteľné, pokiaľ ide o cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, je narušený zjavne nesprávnym posúdením, a to z troch dôvodov.

(407) *Po prvé*, spoločnosť Corsica Ferries sa domnieva, že pojem „cestujúci, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie“, by sa mal vykladať striktne. Domnieva sa, že francúzske orgány identifikovali špecifický dopyt zo strany cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, len z dôvodu existencie právneho rámca upravujúceho úhradu nákladov na dopravu pacientov, ktorý obmedzuje výber spôsobu dopravy zo strany cestujúcich.

(408) Spoločnosť Corsica Ferries to chápe tak, že na účely určenia potreby služieb verejnej dopravy sa musí zohľadniť len dopyt po preprave cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, ktorých cesty sú oprávnené na úhradu zo systému sociálneho zabezpečenia. Podľa spoločnosti Corsica Ferries však existuje mnoho prípadov, keď obyvateľ môže cestovať do pevninského Francúzska zo zdravotných dôvodov, ale jeho cesta nie je oprávnená na úhradu. Podľa spoločnosti Corsica Ferries v týchto prípadoch neexistuje žiadne právne obmedzenie týkajúce sa druhu dopravy, ktorý sa má použiť.

([152]) Spoločnosť Corsica Ferries predložila v prílohe 5 k svojim pripomienkam niekoľko dokumentov:
- anonymný ručne písaný list adresovaný prezidentovi spoločnosti Corsica Ferries, v ktorom sa opisuje pokus vedenia spoločnosti Corsica Linea požiadať svojich zamestnancov, aby „predstierali, že sú obyvatelia“ a mohli tak odpovedať na konzultácie s používateľmi;
- interné oznámenie spoločnosti Corsica Linea (ďalej len „mesačná aktualizácia za december 2021“), ktoré sa zaoberá viacerými témami týkajúcimi sa obchodnej stratégie spoločnosti Corsica Linea vrátane aktualizácie zmlúv o službách vo verejnom záujme, v ktorom sa diskutuje o harmonograme úradu OTC na začatie verejných konzultácií a o výzve na predkladanie ponúk na zmluvy o službách vo verejnom záujme, a v ktorom sa uvádza, že spoločnosť Corsica Ferries podala podnety Komisii;
- list zástupcov odborov adresovaný predsedom spoločností Corsica Linea a La Méridionale, v ktorom ich informovali o vyhlásení štrajku proti údajnému nesúhlasu francúzskeho štátu a Komisie so službou vo verejnom záujme v námornej doprave na Korziku v mene voľného pohybu služieb;
- interný e-mail od zamestnanca spoločnosti Corsica Linea obsahujúci internetový odkaz na konzultáciu s používateľmi, s „navrhovanými“ odpoveďami, ktorými sa odôvodňovalo pokračovanie služieb vo verejnom záujme.

([153]) Rozhodnutie 2013/435/EÚ, odôvodnenie 160.

([154]) Rozsudky z 1. marca 2017, SNCM I, T-366/13, ECLI:EU:T:2017:135, a rozsudok vo veci SNCM II, tamže.

([155]) Stanovisko francúzskeho orgánu na ochranu hospodárskej súťaže č. 12-A-05 zo 17. februára 2012 o námornej doprave medzi Korzikou a pevninou.

([156]) Rozsudok č. 17MA01582 odvolacieho správneho súdu v Marseille z 22. februára 2021.

([157]) Rozsudok správneho súdu v Bastii č. 1100533 zo 7. apríla 2015, SNCM.

(409) Podľa spoločnosti Corsica Ferries však francúzske orgány neobmedzili potrebu služieb vo verejnom záujme v zmluvách o službách vo verejnom záujme výlučne na cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, ktorých náklady na dopravu boli oprávnené na úhradu zo systému sociálneho zabezpečenia. Táto potreba zahŕňa aj cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, vo všeobecnosti, hoci niektorí z nich, ktorých cestovné náklady nie sú oprávnené na úhradu zo systému zdravotného poistenia, nie sú obmedzení druhom dopravy, ktorý majú použiť, ani prístavom príchodu na pevninu.

(410) *Po druhé*, spoločnosť Corsica Ferries pripomína, že francúzske orgány sa opierali o platné právne predpisy, aby preukázali, že medzi prístavmi Marseille a Toulon neexistuje žiadna zastupiteľnosť, pokiaľ ide o dopyt cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie ([158]). Takýto záver by bol zjavne nesprávny.

(411) Spoločnosť Corsica Ferries tvrdí, že v rozpore s tvrdením francúzskych orgánov sa v žiadnej právnej alebo regulačnej požiadavke neurčuje úhrada nákladov na dopravu v závislosti od vzdialenosti medzi prístavom príchodu a zdravotným strediskom.

(412) Spoločnosť Corsica Ferries sa odvoláva na článok L. 322-5 zákonníka CSS, v ktorom sa stanovuje: „náklady na dopravu sa uhrádzajú na základe lekárskeho predpisu […] V lekárskom predpise musí byť uvedený spôsob dopravy, ktorý je najvhodnejší pre zdravotný stav pacienta, a či je tento stav nezlučiteľný so spoločnou dopravou, ktorou sa rozumie spoločná preprava najmenej dvoch pacientov. V súlade s predpisom sa náklady na dopravu hradia na základe najlacnejšej cesty, pričom sa zohľadňujú podmienky dopravy a počet prepravovaných pacientov.“

(413) Spoločnosť Corsica Ferries sa tiež domnieva, že francúzske orgány nesprávne vyložili článok R. 310-10-5 zákonníka CSS (odôvodnenie 139). Hoci podľa spoločnosti Corsica Ferries sa v tomto ustanovení uvádza, že náhrada cestovných výdavkov sa vypočíta na základe vzdialenosti medzi bydliskom pacienta a liečebným zariadením, ktoré predpísal lekár, vzťahuje sa len na určité druhy ciest [konkrétne na tie, ktoré sú uvedené v článku R. 322-10 ods. 1 písm. a) až f) zákonníka CSS, ako je uvedené v odôvodnení 139]. Podľa spoločnosti Corsica Ferries to nezahŕňa cestovanie pravidelnou lodnou alebo leteckou dopravou. Preto sa článok R. 310-10-5 zákonníka CSS netýka cesty pravidelnou lodnou alebo leteckou dopravou, ani otázky vzdialenosti medzi prístavom alebo letiskom príchodu pacienta a liečebným zariadením.

(414) Podľa spoločnosti Corsica Ferries teda, hoci spôsob dopravy (lietadlo alebo loď), ako aj samotné miesto liečby, môže byť skutočne obmedzený lekárskym predpisom, neexistuje žiadne obmedzenie týkajúce sa prístavu alebo letiska príchodu, ak ide o dopravu pravidelnou leteckou alebo námornou linkou, ani prístav alebo letisko príchodu nie sú uložené lekárskym predpisom.

(415) Naopak, podmienka stanovená v článku L. 322-5 zákonníka CSS, podľa ktorej sa cestovné výdavky uhrádzajú na základe najlacnejšej cesty, sa vzťahuje na všetky cesty a druhy dopravy.

(416) Podľa spoločnosti Corsica Ferries si tak aj cestujúci, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, ktorým lekár predpísal námornú dopravu, môžu slobodne vybrať linku do Toulonu alebo Marseille; výber sa musí uskutočniť na základe ceny, a nie na základe vzdialenosti prístavu príchodu od liečebného zariadenia. Tento záver potvrdzujú aj informácie na úradnom tlačive, ktoré musí vyplniť predpisujúci lekár na úhradu nákladov na plánovanú prepravu ([159]).

(417) V každom prípade, ako uvádza vo svojom podnete, sa spoločnosť Corsica Ferries domnieva, že zastupiteľnosť prístavov Marseille a Toulon z pohľadu cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, potvrdzuje situácia po vypuknutí pandémie ochorenia COVID-19, keď vnútroštátne orgány drasticky obmedzili osobnú dopravu medzi Korzikou a pevninou tým, že povolili prepravu len určitých osôb (zdravotníckych pracovníkov, vojenského personálu, hasičov a technikov). Spoločnosť Corsica Ferries tvrdí, že v tomto období bola jediným prevádzkovateľom, ktorý mal povolenie na prepravu cestujúcich medzi Toulonom a Korzikou, keďže držitelia koncesií Corsica Linea a La Méridionale sa rozhodli prevádzkovať len námornú nákladnú dopravu medzi Marseille a Korzikou.

([158]) Rozhodnutie o začatí konania, odôvodnenie 296.

([159]) V prílohe 6 k svojim pripomienkam spoločnosť Corsica Ferries poskytla vzor formulára žiadosti o predchádzajúce povolenie na prepravu, ktorý je rovnocenný lekárskemu predpisu. Tento formulár obsahuje oznámenie, ktoré poskytuje predpisujúcim lekárom informácie o pravidlách upravujúcich úhradu nákladov na dopravu.

(418) *Po tretie*, spoločnosť Corsica Ferries vysvetľuje, že keďže právne predpisy o náhrade nákladov na dopravu zo zdravotných dôvodov nenútia cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, aby si zvolili plavbu do prístavu Marseille, pre cestujúcich nie je nevýhodné cestovať do prístavu Toulon namiesto do prístavu Marseille, ak potrebujú lekárske ošetrenie. Spoločnosť Corsica Ferries sa domnieva, že pre cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, ktorí cestujú svojím vozidlom (a teda už absolvovali 12-hodinovú plavbu loďou), nie je dôležité, či prídu do Marseille alebo do Toulonu, keďže obidve mestá sú od seba vzdialené 45 minút jazdy autom.

5.1.2.1.2.1.2. Prístavy Ajaccio a Propriano sú z pohľadu cestujúcich zastupiteľné

(419) Spoločnosť Corsica Ferries sa domnieva, že záver, že prístavy Ajaccio a Propriano nie sú z pohľadu cestujúcich zastupiteľné, je narušený zjavne nesprávnym posúdením, a to z troch dôvodov.

(420) *Po prvé*, vzdialenosť medzi Ajacciom a Proprianom je len 70 km, čo znamená, že pre cestujúcich, ktorí sa vydávajú na plavbu autom (t. j. podľa spoločnosti Corsica Ferries ide o 92 % cestujúcich), nie je podstatný rozdiel, či cestujú z prístavu Ajaccio alebo Propriano.

(421) *Po druhé,* pokiaľ ide o dĺžku trvania cesty, spoločnosť Corsica Ferries tvrdí, že je nesprávne domnievať sa, že dĺžka trvania cesty približne jedna hodina by bránila tomu, aby boli tieto dva prístavy zastupiteľné.

(422) Spoločnosť Corsica Ferries pripomína, že francúzske orgány považujú prístavy Nice a Toulon za zastupiteľné (napriek tomu, že cesta trvá približne 1 hodinu a 30 minút), rovnako ako prístavy Marseille a Nice (pre cestujúcich z radov nerezidentov napriek tomu, že cesta trvá takmer 2 hodiny a 20 minút). Rovnaký princíp by mal platiť aj pre vzdialenosť medzi Ajacciom a Proprianom.

(423) Spoločnosť Corsica Ferries sa takisto domnieva, že Ajaccio a Propriano majú spoločnú spádovú oblasť, pričom ako príklad uvádza situáciu obyvateľov Grosseto-Prugna, pre ktorých je Ajaccio vzdialené 32 km (40 minút cesty) a Propriano 35 km (45 minút cesty).

(424) Spoločnosť Corsica Ferries sa okrem toho odvoláva na podnet, v ktorom vysvetľuje, že zastupiteľnosť medzi prístavmi Ajaccio a Propriano je potvrdená záväzkami týkajúcimi sa frekvencie, ktoré sú stanovené v zmluvách o službách vo verejnom záujme. Zatiaľ čo držitelia koncesie sú povinní prevádzkovať dennú linku medzi Marseille a Ajacciom, medzi Marseille a Proprianom sú povinní prevádzkovať len tri spiatočné plavby týždenne. Podľa spoločnosti Corsica Ferries musia preto cestujúci, ktorí sa zvyčajne nalodia v prístave Propriano, cestovať do Ajaccia v dňoch, keď nie je k dispozícii spiatočná plavba v prístave Propriano.

(425) *A napokon* spoločnosť Corsica Ferries sa odvoláva na informácie uvedené v podnete, ktoré sa týkajú existencie právnych precedensov charakterizujúcich zastupiteľnosť oboch prístavov. V podnete poukázala na to, že samotné vnútroštátne orgány uznali zastupiteľnosť oboch prístavov v znaleckom posudku, ktorý nariadil odvolací správny súd v Marseille v prejudiciálnom rozhodnutí č. 17MA01582-17MA01583 z 12. februára 2018, s cieľom určiť výšku náhrady, ktorú má orgán CdC zaplatiť za škodu, ktorá vznikla spoločnosti Corsica Ferries v dôsledku neoprávnenej pomoci vyplatenej na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme na roky 2007 – 2013 ([160]).

(426) Spoločnosť Corsica Ferries vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania spochybňuje stanovisko Komisie v tomto bode, podľa ktorého tieto precedensy nie sú relevantné, pretože sa netýkajú tejto veci, pričom zdôrazňuje, že i) všetky precedensy sa týkali námorného spojenia s Korzikou a podobných záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a ii) týkali sa nedávneho obdobia, počas ktorého trh s námornými službami neprešiel podstatnými zmenami, ktoré by spochybnili tieto závery.

([160]) Spoločnosť Corsica Ferries uvádza, že súdny znalec vymenovaný vnútroštátnym súdom na posúdenie škody, ktorú utrpela spoločnosť Corsica Ferries, dospel k záveru, že prístavy Ajaccio a Propriano sú zastupiteľné, pričom dotknuté strany (konkrétne orgán CdC a spoločnosť Corsica Ferries) to nespochybnili. Spoločnosť Corsica Ferries pripája k svojim pripomienkam ako prílohu 8 list od príslušného súdneho znalca adresovaný spoločnosti Corsica Ferries, v ktorom ju informuje o stave vyšetrovania znalca. V liste sa zmluvným stranám pripomínajú najmä body, na ktorých sa dohodli, vrátane zastupiteľnosti prístavov Propriano a Ajaccio, a zdôrazňuje sa, že znalec očakával, že zhromaždí denné údaje o dodatočnej službe týkajúce sa rokov 2007 – 2009 (pre prístav Ajaccio) a 2007 – 2013 (pre prístav Propriano).

(427) Spoločnosť Corsica Ferries pripomína, že francúzske orgány nevykonali analýzu zastupiteľnosti korzických prístavov v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme, a preto dôkazné bremeno spočíva na Francúzsku, ktoré musí na základe objektívnych a overiteľných údajov preukázať, že v roku 2023 prístavy Ajaccio a Propriano už neboli zastupiteľné.

5.1.2.1.2.2. O identifikácii kvantitatívneho dopytu cestujúcich

(428) Spoločnosť Corsica Ferries nesúhlasí so spôsobom, akým francúzske orgány kvantifikovali dopyt zo strany cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, a to z dvoch dôvodov.

(429) *Po prvé*, spoločnosť Corsica Ferries sa domnieva, že predpoklad Francúzska týkajúci sa počtu sprevádzajúcich osôb (teda že s každým cestujúcim, ktorý potrebuje lekárske ošetrenie, mladším ako 19 rokov alebo starším ako 75 rokov vždy cestuje sprevádzajúca osoba) nie je založený na žiadnych objektívnych a overiteľných údajoch. Podľa spoločnosti Corsica Ferries by to znamenalo, že jedna tretina dopytu zo strany cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, pochádza od sprevádzajúcich osôb, a nie od týchto cestujúcich.

(430) Táto hypotéza vychádza predovšetkým z predpokladu, ktorý nie je v súlade s pravidlami upravujúcimi úhradu liečebných ciest zo systému zdravotného poistenia. V článku R. 322-10-7 zákonníka CSS sa stanovuje, že „náklady na verejnú dopravu, ktoré vzniknú osobe sprevádzajúcej poistenca alebo oprávnenú osobu, sa hradia, ak si zdravotný stav poistenca alebo oprávnenej osoby vyžaduje pomoc tretej osoby alebo ak má menej ako šestnásť rokov“.

(431) *Po druhé*, spoločnosť Corsica Ferries sa domnieva, že miera 10 % na prepravu loďou, ktorú používajú francúzske orgány, sa zdá značne nadhodnotená vzhľadom na jediné objektívne údaje poskytnuté francúzskymi orgánmi na základe vzorky 8 000 žiadostí o predchádzajúci súhlas zaslaných fondu zdravotného poistenia 2A (odôvodnenie 158). Z týchto údajov vyplýva, že len 4 % žiadostí sa týkajú námornej dopravy. Podľa spoločnosti Corsica Ferries je preto potrebné znížiť odhadovaný objem dopytu po preprave zo strany cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, o viac ako polovicu, a to použitím miery 4 % namiesto 10 %, ktorú používajú francúzske orgány.

5.1.2.1.3. O identifikácii dopytu používateľov po námornej ťažnej nákladnej doprave, ak používatelia nevidia alternatívu k prístavu Marseille

5.1.2.1.3.1. O identifikácii kvalitatívneho dopytu používateľov po ťažnej nákladnej doprave

(432) Spoločnosť Corsica Ferries sa domnieva, že francúzske orgány sa dopustili zjavne nesprávneho posúdenia, keď usúdili, že medzi prístavmi Toulon a Marseille existuje len čiastočná zastupiteľnosť.

(433) Spoločnosť Corsica Ferries v podnete zastávala názor, že prístavy Marseille a Toulon sú úplne zastupiteľné, pokiaľ ide o prepravu vodičov. Pre vodiča, ktorý cestuje s ťahačom a návesom a ktorého logistické uzly sa nachádzajú v regióne Marseille alebo popri Rhône (Miramas, Salon, Avignon), je teda nepodstatné, či musí ísť do Marseille alebo Toulonu, ktoré sú od seba vzdialené 45 minút. Situácia vodiča, ktorý cestuje s ťahačom a návesom, je preto rovnaká ako situácia cestujúceho, ktorý cestuje autom.

(434) Spoločnosť Corsica Ferries v podnete takisto uviedla, že z Toulonu prepravuje toľko vodičov ako spoločnosti Corsica Linea a La Méridionale z Marseille ([161]).

(435) Spoločnosť Corsica Ferries vo svojich pripomienkach spochybňuje najmä dva body uvedené v rozhodnutí o začatí konania: riziko naplnenia kapacity prístavu Toulon a nedostatočnej zastupiteľnosti, ktorá sa zistila počas konzultácií s používateľmi.

5.1.2.1.3.1.1. Žiadne riziko naplnenia kapacity ťažnej nákladnej dopravy v prístave Toulon

(436) V tejto súvislosti uvádza spoločnosť Corsica Ferries tri tvrdenia.

([161]) Napríklad spoločnosť Corsica Ferries uvádza, že v roku 2020 prepravila 5 947 vodičov (4 984 v roku 2021) medzi Toulonom a Ajacciom v porovnaní s 5 232 vodičmi medzi Marseille a Ajacciom (6 973 v roku 2021).

(437) Po prvé, údajné vyťaženie kapacity prístavu Toulon je podľa nej v rozpore s reálnym stavom kapacity prístavu zisteným v minulosti. Spoločnosť Corsica Ferries uvádza, že v rokoch 2013 až 2015 sa v prístave Toulon odbavilo o 50 % viac nákladu ako v súčasnosti. Okrem toho štrajky, ktoré postihli prístav Marseille v júni 2019 a januári 2020, viedli k prudkému nárastu nákladnej dopravy v prístave Toulon v týchto dvoch mesiacoch bez akéhokoľvek problému s vyťaženosťou.

(438) Po druhé a predovšetkým, podľa spoločnosti Corsica Ferries prístavný orgán v Toulone spochybňuje údajnú vyťaženosť prístavu. Spoločnosť Corsica Ferries uvádza, že požiadala Obchodnú komoru departementu Var o informácie o skutočnej kapacite ťažnej nákladnej dopravy v prístave Toulon. Podľa spoločnosti Corsica Ferries prístav Toulon vo svojej odpovedi uviedol, že má k dispozícii kapacitu na troch svojich termináloch za predpokladu stálych dodávok od spoločnosti Corsica Ferries ([162]). Okrem toho podľa spoločnosti Corsica Ferries Obchodná komora departementu Var potvrdila, že v roku 2014 sa v prístave Toulon-Port de Commerce naložilo a vyložilo až 42 008 prípojných vozidiel, čo zodpovedá 600 000 bežných metrov ([163]). Vzhľadom na to, že prístav Toulon v roku 2022 odbavil 320 000 bežných metrov, spoločnosť Corsica Ferries odhaduje, že prístav je schopný prijať ďalších takmer 280 000 bežných metrov z celého Francúzska ([164]).

5.1.2.1.3.1.2. Konzultácie s používateľmi nie sú dostatočným dôkazom na určenie dopytu po ťažnej nákladnej doprave, ak používatelia nevidia alternatívu k prístavu Marseille

(439) Spoločnosť Corsica Ferries konštatuje, že podľa francúzskych orgánov z konzultácií s používateľmi vyplýva, že pokiaľ ide o ťažnú nákladnú dopravu, dopravcovia pri plánovaní svojich ciest neuvažujú o alternatívnej linke. Spoločnosť Corsica Ferries sa k tomuto tvrdeniu vyjadruje takto.

(440) Podľa spoločnosti Corsica Ferries ide predovšetkým o všeobecné a nepodložené tvrdenie založené na výpovediach niekoľkých aktérov zo vzorky s neistou štatistickou reprezentatívnosťou.

(441) Po druhé, spoločnosť Corsica Ferries poukazuje na to, že konzultovaní dopravcovia sú v situácii konfliktu záujmov ako akcionári spoločnosti Corsica Linea (odôvodnenie 394). Táto situácia ovplyvňuje analýzu zastupiteľnosti prístavov Toulon a Marseille, keďže používatelia námornej ťažnej nákladnej dopravy sa nesprávajú ako racionálne hospodárske subjekty, ktoré sa pri výbere riadia porovnávaním ponúk. Rozhodujú sa skôr na základe svojich záujmov ako akcionárov spoločnosti Corsica Linea, a preto ani neuvažujú o alternatíve.

(442) Okrem toho spoločnosť Corsica Ferries popiera, že blízkosť prístavu Marseille je jedným z hlavných dôvodov, prečo si dopravcovia vybrali tento prístav namiesto prístavu Toulon. Spoločnosť Corsica Ferries sa domnieva, že francúzske orgány nepredložili žiadne dôkazy na podporu svojho tvrdenia, že logistické základne dopravcov a zákazníkov námorného spojenia s Korzikou sú geograficky bližšie k Marseille ako k Toulonu. Podstatná časť ťažnej nákladnej dopravy využívala prístav Toulon pred jej presmerovaním do prístavu Marseille, keď na trh v roku 2016 vstúpila spoločnosť Corsica Linea. Podľa spoločnosti Corsica Ferries vzhľadom na blízkosť diaľničnej siete a polohu prístavu Toulon nemožno jeho spádovú oblasť zúžiť len na departement Var, pretože prístav odbavuje ťažnú nákladnú dopravu z celého regiónu a z údolia Rhôny.

([162]) Vo svojej odpovedi spoločnosti Corsica Ferries (predloženej ako príloha 10 k pripomienkam spoločnosti Corsica Ferries) Obchodná komora departementu Var vysvetľuje, že terminál Toulon Côte-d'Azur môže prijať až 80 prípojných vozidiel denne v zime a približne 20 v lete, 120 prípojných vozidiel v termináli Brégaillon-South (ale len pre lode ro-ro), zatiaľ čo terminál Seyne-sur-Mer nemá prístavisko pre lode ro-ro. Tento terminál by si vyžadoval úpravy (vybudovanie prístaviska pre lode ro-ro alebo pridanie plávajúceho pontónu), ktoré by umožnili odbavenie až 50 prípojných vozidiel.

([163]) Vo svojej odpovedi spoločnosti Corsica Ferries Obchodná komora departementu Var uvádza, že „v termináli [Toulon-Port de Commerce] bol maximálny počet prípojných vozidiel za posledných pätnásť rokov dosiahnutý v roku 2014, keď bolo naložených a vyložených 42 008 prípojných vozidiel. Keďže toky sú vyrovnané, zodpovedá to približne 21 000 naložených prípojných vozidiel ročne".

([164]) V odpovedi na otázku spoločnosti Corsica Ferries, ktorá ju žiadala, aby potvrdila, že spádová oblasť prístavu Toulon (z hľadiska jeho dostupnosti a polohy) nie je obmedzená len na vnútrozemie Toulonu alebo departementu Var, ale rozširuje sa na všetky ostatné susedné departementy (príloha 9 k pripomienkam spoločnosti Corsica Ferries), Obchodná komora departementu Var uviedla, že „prístav Toulon je dostupný prostredníctvom diaľnic A50, A57 a A570, ktoré poskytujú spojenie z východu na západ a zo severu na juh. […]. Prístav sa v súčasnosti zaoberá nákladom z južného regiónu a všeobecne z francúzskeho územia. […]" (príloha 10 k pripomienkam spoločnosti Corsica Ferries).

(443) A napokon, aj keď sa vezme do úvahy, že niektorým dopravcom vznikajú dodatočné náklady na cestnú dopravu z dôvodu väčšej vzdialenosti medzi ich základňou a prístavom Toulon, toto kritérium samo osebe nie je relevantné: Spoločnosť Corsica Ferries považuje za kľúčové kritérium celkové náklady na dopravu do konečného miesta určenia (t. j. náklady na cestnú dopravu a náklady na námornú dopravu). Spoločnosť Corsica Ferries v každom prípade spochybňuje dodatočné náklady vo výške 17 % celkových nákladov na cestu, ktoré považuje za nadhodnotené. Z novej štúdie spoločnosti BRG, ktorú predložila spoločnosť Corsica Ferries (ďalej len „**štúdia BRG 2**“), vyplýva, že dodatočné náklady nepresahujú viac ako 5 – 6 % celkových výrobných nákladov dopravcu, čo je kompenzované nižšími cenami služieb námornej ťažnej nákladnej dopravy v prístave Toulon v porovnaní s prístavom Marseille ([165]).

5.1.2.1.3.2. O identifikácii kvantitatívneho dopytu používateľov po námornej ťažnej nákladnej doprave, ak používatelia nevidia alternatívu k prístavu Marseille

5.1.2.1.3.2.1. Nesúlad v odhadovanom kvantitatívnom dopyte po ťažnej nákladnej doprave, keď používatelia nevidia alternatívu k prístavu Marseille

(444) Spoločnosť Corsica Ferries sa stotožňuje s pochybnosťami Komisie o kvantifikácii dopytu po ťažnej nákladnej doprave na vlastnú potrebu v prístave Marseille, ktorý sa odhaduje na 80 % historického dopytu po ťažnej nákladnej doprave medzi Marseille a Korzikou, a poukazuje na to, že táto miera nie je založená na žiadnych objektívnych a overiteľných údajoch.

(445) Okrem toho spoločnosť Corsica Ferries upozorňuje na skutočnosť, že v predchádzajúcom teste trhu uskutočnenom v októbri 2020 francúzske orgány dospeli k presne opačnému záveru, a to i) miera zastupiteľnosti v prípade dopytu po ťažnej nákladnej doprave medzi Toulonom a Marseille je 80 % a ii) miera v prípade dopytu po nezastupiteľnej nákladnej doprave je 20 % ([166]). Podľa spoločnosti Corsica Ferries takýto výrazný rozdiel medzi predchádzajúcimi zmluvami o službách vo verejnom záujme a zmluvami o službách vo verejnom záujme vyvoláva pochybnosti o správnosti odhadov francúzskych orgánov, najmä preto, že medzi týmito dvomi obdobiami nedošlo na trhu k žiadnej podstatnej zmene.

5.1.2.1.3.2.2. Chyba v kvantifikácii dopytu po preprave vodičov sprevádzajúcich ťažnú nákladnú dopravu

(446) Spoločnosť Corsica Ferries spochybňuje metódu, ktorú použili francúzske orgány na odhad počtu vodičov, založenú na jednotnom pomere vodičov na bežný meter ťažného nákladu, ktorá sa uplatňuje na celkový dopyt po ťažnej nákladnej doprave v roku 2030. V tejto súvislosti uvádza štyri výhrady.

(447) *Po prvé*, podľa spoločnosti Corsica Ferries Francúzsko nezohľadnilo rozdiel v rámci kategórie ťažnej nákladnej dopravy medzi ťažnou nákladnou dopravou so sprievodom a bez sprievodu. Údajná potreba služieb vo verejnom záujme pre vodičov je teda založená na neopodstatnenom predpoklade. Spoločnosť Corsica Ferries sa v tejto súvislosti odvoláva na štúdiu BRG 1 uvedenú v podnete.

([165]) Spoločnosť Corsica Ferries v prílohe 2 k svojim pripomienkam predkladá štúdiu BRG 2 o posúdení potreby služieb vo verejnom záujme v oblasti námorného spojenia s Korzikou, ktoré vypracoval orgán CdC, z 21. apríla 2024 a vypracovanú v mene spoločnosti Corsica Ferries. Dodatočné náklady na cestnú dopravu sa odhadujú pre priemernú cestu z logistických oblastí v regióne Provensalsko-Alpy-Azúrové pobrežie do prístavu Marseille v prípade nákladného vozidla s dĺžkou 12 bežných metrov s predpokladanou dennou sadzbou 191 EUR a hodinovými, kilometrickými a dennými nákladmi, ktoré poskytol národný výbor pre cestnú dopravu pre kategóriu „regionálne kĺbové vozidlo – diesel“. Pokiaľ ide o cestovné v námornej doprave, v štúdii sa používa cestovné vo výške 32,4 EUR/bežný meter, ktoré sa v roku 2023 v priemere zistilo v Toulone, v porovnaní so 42,5 EUR/bežný meter v prístave Marseille (čo zodpovedá maximálnemu cestovnému stanovenému v systéme záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z roku 2019 na linkách Marseille – Korzika).

([166]) Spoločnosť Corsica Ferries v prílohe 11 k svojim pripomienkam predkladá analytické oznámenie o trhu s námornou dopravou medzi Korzikou a pevninským Francúzskom, ktoré je prílohou k uzneseniu Parlamentného zhromaždenia Korziky č. 20/166 z 5. novembra 2020, ktorým sa schvaľuje využívanie zmlúv o službách vo verejnom záujme na obdobie 2021 – 2022. Predmetné oznámenie vypracovala spoločnosť Gecodia podľa rovnakého vzoru ako správu spoločnosti Gecodia. V tomto oznámení sa posudzovala zastupiteľnosť prístavov Toulon, Marseille a Nice pre ťažnú nákladnú dopravu z Korziky a na Korziku z hľadiska dopytu na základe dvoch kritérií (kapacita prístavov prijať príslušnú dopravu a dodatočné náklady na prepravu cez jeden alebo druhý prístav). Na strane 36 oznámenia spoločnosť Gecodia dospela k tomuto záveru: „akákoľvek potreba služieb vo verejnom záujme sa pre [ťažnú nákladnú dopravu] vypočíta takto: hoci 20 % ťažnej nákladnej dopravy v prístave Marseille je štrukturálne viazaných na tento prístav, nebráni to prípadnému zisteniu čiastočnej zastupiteľnosti medzi pevninskými prístavmi v tomto trhovom segmente, ak sa v tejto súvislosti predložia dôkazy, najmä prostredníctvom širšej verejnej konzultácie s odosielateľmi a dopravcami. Zvyšok dopravy sa sústreďuje v prístavoch Marseille a Toulon“.

(448) V štúdii BRG 1 sa usúdilo, že v prípade ťažnej nákladnej dopravy by sa malo rozlišovať, pretože ťažná nákladná doprava môže byť buď so sprievodom (t. j. vodič sa nalodí na plavidlo so svojím nákladným vozidlom), alebo bez sprievodu (vodič naloží nákladné vozidlo na plavidlo a iný vodič ho vyzdvihne v prístave príchodu). Inými slovami, na rozdiel od ťažnej nákladnej dopravy bez sprievodu, ťažná nákladná doprava so sprievodom zahŕňa námornú prepravu vodiča. Podľa štúdie BRG 1 dopyt po nákladnej doprave bez sprievodu pochádza od stálych zákazníkov so značnými potrebami a štruktúrovanou logistikou, ktorá im umožňuje repatriovať vodičov, ktorí opúšťajú nákladné vozidlá na palube plavidiel, a/alebo prepravovať vodičov, ktorí potrebujú vyzdvihnúť nákladné vozidlá po príchode plavidiel. Naopak, dopyt po ťažnej nákladnej doprave so sprievodom pochádza od zákazníkov s potrebami *ad hoc*.

(449) Podľa štúdie BRG 1 tieto rozdiely v profiloch a potrebách zákazníkov znamenajú, že tieto dva toky sa musia z hľadiska dopytu analyzovať oddelene. ťažná nákladná doprava so sprievodom sa dá ľahko prepraviť z jedného prístavu do druhého; inými slovami, prístavy Marseille a Toulon sú z hľadiska používateľov dokonale zastupiteľné pre túto dopravu, čo neplatí pre ťažnú nákladnú dopravu bez sprievodu ([167]).

(450) Francúzske orgány však takéto rozlíšenie neurobili. Podľa štúdie BRG 1 Francúzsko vykonalo celkovú analýzu geografickej zastupiteľnosti pevninských prístavov pre ťažnú nákladnú dopravu. Preto sa nevykonalo žiadne posúdenie potreby služieb vo verejnom záujme v oblasti prepravy vodičov na základe analýzy zastupiteľnosti špecifickej pre ťažnú nákladnú dopravu so sprievodom.

(451) *Po druhé*, podľa spoločnosti Corsica Ferries uplatnením pomeru počtu vodičov k počtu bežných metrov ťažnej nákladnej dopravy na odhadovaný dopyt v roku 2030, ktorý je rokom, v ktorom sa odhaduje najvyšší dopyt, francúzske orgány nevyhnutne nadhodnotili skutočný dopyt po preprave vodičov v predchádzajúcich rokoch.

(452) *Po tretie*, podľa spoločnosti Corsica Ferries je pomer počtu vodičov k bežným metrom ťažnej nákladnej dopravy nesprávny. Spoločnosť Corsica Ferries sa v tejto súvislosti odvoláva na štúdiu BRG 2, z ktorej vyplýva, že na rozdiel od toho, čo sa uvádza v odôvodnení 115 rozhodnutia o začatí konania, francúzske orgány nezakladajú tento pomer na priemernej hodnote zistenej v období 2018 – 2021. Pomer použitý francúzskymi orgánmi je výrazne vyšší ako pomer uvedený v historických údajoch ([168]), čo vedie k nadhodnoteniu údajnej potreby vodičov o približne 11 % na linke medzi Marseille a Ajacciom a o 7 % na linke medzi Marseille a Bastiou.

(453) *Po štvrté*, francúzske orgány sa dopustili metodickej chyby, keď uplatnili jednotnú mieru rastu 2,3 % ročne na všetky linky, na ktoré sa vzťahujú zmluvy o službách vo verejnom záujme, zatiaľ čo analýza potreby služieb vo verejnom záujme sa mala vykonať pre každú linku osobitne podľa špecifických vlastností každej linky.

(454) Spoločnosť Corsica Ferries v tejto súvislosti pripomína, že na základe tabuľky 16 v rozhodnutí o začatí konania sa v rokoch 2018 až 2023 postupne znižovala ťažná nákladná doprava na linkách Marseille – Ajaccio a Marseille – Bastia, zatiaľ čo na linkách medzi Marseille a ostatnými tromi korzickými prístavmi v rokoch 2018 až 2023 stagnovala. Oficiálne údaje o tokoch medzi Korzikou a pevninským Francúzskom (všetky prístavy spolu) poukazujú na celkovú stagnáciu nákladnej dopravy od roku 2010. Miera 2,3 % preto nie je založená na najnovších objektívnych údajoch, čo vedie k nadhodnoteniu dopravných potrieb, pokiaľ ide o vodičov, takmer o 22 %.

([167]) Štúdia BRG 1 poukazuje na to, že ťažná nákladná doprava bez sprievodu predstavuje pre dopravcu značné logistické obmedzenia, pretože musí zabezpečiť ďalšie vozidlo/nákladné vozidlo na vyzdvihnutie vodiča, ktorý nechal nákladné vozidlo na palube plavidla alebo si ho prišiel vyzdvihnúť. V dôsledku toho sa tento typ ťažnej nákladnej dopravy nedá ľahko premiestniť z jedného prístavu do druhého, na rozdiel od ťažnej nákladnej dopravy so sprievodom, ktorá takéto obmedzenia nemá.

([168]) V štúdii BRG 2 sa na základe tabuliek 16 a 17 uvedených v rozhodnutí o začatí konania uvádza, že priemerný pomer vodičov k bežným metrom ťažnej nákladnej dopravy v období 2018 – 2020 je 0,054 na linku medzi Marseille a Ajacciom (v porovnaní s 0,060, ktorý používajú francúzske orgány); 0,056 na linku medzi Marseille a Bastiou (v porovnaní s 0,060, ktorý používajú francúzske orgány); 0,065 na linku medzi Marseille a Porto-Vecchio (v porovnaní s 0,070, ktorý používajú francúzske orgány); 0,082 na linku medzi Marseille a Propriano (v porovnaní s 0,1, ktorý používajú francúzske orgány) a 0,081 na linku medzi Marseille a L'Île-Rousse (v porovnaní s 0,080, ktorý používajú francúzske orgány).

5.1.2.2. O analýze zlyhania trhu

(455) Spoločnosť Corsica Ferries sa domnieva, že francúzske orgány sa dopustili zjavne nesprávneho posúdenia pri skúmaní zlyhania trhu, ktorým sa odôvodňuje uzavretie zmlúv o službách vo verejnom záujme. V tejto súvislosti uvádza štyri body.

(456) *Po prvé*, spoločnosť Corsica Ferries vo všeobecnosti zdôrazňuje, že charakteristika potreby služieb vo verejnom záujme si vyžaduje najprv stanoviť kontrafaktuálny scenár s cieľom analyzovať úroveň súkromnej ponuky, ktorá by sa navrhla, a potom určiť, či by táto ponuka bola dostatočná na uspokojenie dopytu. Podľa spoločnosti Corsica Ferries sa súkromná ponuka v kontrafaktuálnom scenári netýka len ponuky zistenej *ex ante* na trhu, ale musí sa posudzovať dynamicky, a to tak, že sa predpokladá, aká by bola súkromná ponuka v prípade neexistencie zmluvy o službách vo verejnom záujme.

(457) Spoločnosť Corsica Ferries takisto zdôrazňuje, že kontrafaktuálny scenár musí byť transparentný, objektívny a založený na dôveryhodných predpokladoch. V tomto ohľade dôkazné bremeno spočíva na verejných orgánoch, ktoré musia predložiť dostatočne presvedčivé a hodnoverné dôkazy.

(458) Podľa spoločnosti Corsica Ferries je Komisia povinná dôkladne a nestranne preskúmať informácie poskytnuté verejnými orgánmi, pričom musí tieto informácie dôkladne a starostlivo analyzovať ([169]). Preskúmanie vykonané Komisiou môže, a ak si to okolnosti prípadu vyžadujú, musí zahŕňať aj perspektívnu analýzu ([170]).

(459) V tomto prípade sa spoločnosť Corsica Ferries domnieva, že francúzske orgány nestanovili kontrafaktuálny scenár a že Komisia zrejme v plnej miere nepreskúmala, ako sa vyžaduje, spoľahlivosť, hodnovernosť a dostatočnosť poskytnutých informácií týkajúcich sa súkromnej ponuky v prípade neexistencie zmlúv o službách vo verejnom záujme.

(460) *Po druhé*, spoločnosť Corsica Ferries sa domnieva, že dotazníky predložené počas konzultácie s prevádzkovateľom boli skreslené.

(461) V prvom rade sa v dotazníkoch od prevádzkovateľov požadovalo, aby opísali, ako by služby námornej dopravy, ktoré ponúkajú alebo ktoré chcú ponúkať, mohli spĺňať požiadavky územnej kontinuity Korziky bez toho, aby sa tieto požiadavky definovali.

(462) Okrem toho spoločnosť Corsica Ferries poukazuje na existenciu konfliktu záujmov, ktorý skresľuje odpovede poskytnuté v rámci konzultácie s prevádzkovateľom nákladnej dopravy. Spoločnosť Corsica Linea odpovedala na konzultáciu s prevádzkovateľom, hoci jej akcionári, ktorých tvoria hlavní zákazníci námornej nákladnej dopravy spoločnosti Corsica, mali záujem na zachovaní subvencovanej služby vo verejnom záujme (odôvodnenie 394). V tejto súvislosti spoločnosť Corsica Ferries konštatuje, že existencia konfliktu záujmov bráni osobe v takejto situácii zúčastňovať sa alebo zasahovať do procesu administratívneho rozhodovania podľa článkov 101 a 102 ZFEÚ a článku 14 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/123/ES ([171]) o službách na vnútornom trhu.

([169]) Spoločnosť Corsica Ferries sa odvoláva na rozsudky z 18. januára 2017, Andersen/Komisia, T-92/11 RENV., ECLI:EU:T:2017:14, bod 57; z 22. októbra 2008, TV2/Dánsko a iní/Komisia, spojené veci T-309/04, T-317/04, T-329/04 a T-336/04, ECLI:EU:T:2008:457, bod 183, a z 3. decembra 2014, Castelnou Energía/Komisia, T-57/11, ECLI:EU:T:2014:1021, bod 136.

([170]) Rozsudok z 3. decembra 2014, Castelnou Energía/Komisia, T-57/11, ECLI:EU:T:2014:1021, bod 34.

([171]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/123/ES z 12. decembra 2006 o službách na vnútornom trhu (Ú. v. EÚ L 376, 27.12.2006, s. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/123/oj). Konkrétne sa v článku 14 stanovuje: „Členské štáty nepodmieňujú prístup k činnosti v oblasti služieb alebo jej vykonávanie na ich území splnením žiadnej z týchto požiadaviek: […] priama alebo nepriama účasť konkurenčných prevádzkovateľov, vrátane účasti v poradných orgánoch, pri udeľovaní povolení alebo pri prijímaní iných rozhodnutí príslušných orgánov s výnimkou profesijných orgánov a združení alebo iných organizácií, ktoré konajú ako príslušný orgán; tento zákaz sa netýka konzultácií s organizáciami, ako sú obchodné komory alebo sociálni partneri, o iných veciach, než sú jednotlivé žiadosti o udelenie povolenia, ani konzultácií so širokou verejnosťou.“

(463) Spoločnosť Corsica Ferries sa domnieva, že analogicky k pravidlám uplatniteľným na verejné obstarávanie ([172]), dôkazné bremeno v tomto smere spočíva na francúzskych orgánoch, ktoré sa musia aktívne zapojiť do predchádzania a odhaľovania konfliktov záujmov v každom administratívnom postupe vrátane konzultačných postupov. Na preukázanie existencie potreby služby vo verejnom záujme sa preto Francúzsko muselo opierať o dostatočne hodnoverné a overiteľné objektívne informácie a zabrániť akémukoľvek zásahu zo strany subjektov, ktoré sa nachádzajú v situácii konfliktu záujmov.

(464) *Po tretie*, spoločnosť Corsica Ferries sa domnieva, že odpovede spoločností Corsica Linea a La Méridionale na konzultáciu s prevádzkovateľmi sú v podstate nedôveryhodné. Vysvetľuje, že nie je rozumné domnievať sa, že v prípade neexistencie zmlúv o službách vo verejnom záujme by tieto dve spoločnosti jednoducho ukončili všetko námorné spojenie s Korzikou. Odvoláva sa najmä na stanovisko orgánu na ochranu hospodárskej súťaže ([173]) a takisto pripomína, že spoločnosti Corsica Linea a La Méridionale majú flotilu deviatich, resp. štyroch plavidiel a zamestnávajú viac ako 1 100, resp. 600 zamestnancov.

(465) Takéto ukončenie činnosti by bolo o to menej pravdepodobné, že držitelia koncesií už ponúkajú komerčné služby, ktoré prevádzkujú výlučne mimo rámca zmlúv o službách vo verejnom záujme. Spoločnosť Corsica Ferries uvádza príklady spoločností Corsica Linea ([174]) a La Méridionale ([175]). Takisto konštatuje dôkazy predložené Komisii v súvislosti s podnetom, konkrétne štúdiu BRG 1. V štúdii sa uvádza, že spoločnosť Corsica Linea v júni 2022 predložila dopravný plán, v ktorom vyjadrila svoj zámer uskutočniť v roku 2023 niekoľko plavieb v rámci systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z prístavu Marseille do Propriana ([176]), Ajaccia ([177]) a L'Île-Rousse ([178]). Tento zámer oznámený v lete 2022 ukazuje, že Francúzsko sa mýli, keď predpokladá, že v prípade neexistencie zmlúv o službách vo verejnom záujme by nebola ponúkaná žiadna súkromná kapacita z Marseille.

(466) Spoločnosť Corsica Ferries sa takisto domnieva, že skutočnosť, že odpovede držiteľov koncesií na konzultáciu s prevádzkovateľmi sú rovnaké, i) poukazuje na konflikt záujmov, ktorý sa ich týka, keďže obaja držitelia koncesií majú jasný záujem na znížení budúcej súkromnej ponuky s cieľom zabezpečiť pokračovanie subvencovaného systému zmlúv o službách vo verejnom záujme, a ii) vyvoláva obavy z koordinácie medzi týmito dvomi spoločnosťami pred ich odpoveďou na konzultáciu s prevádzkovateľmi.

(467) A napokon spoločnosť Corsica Ferries konštatuje, že je nedôsledné, ak sa Komisia domnieva, že všeobecné a nepodložené vyhlásenia prevádzkovateľov námornej dopravy nie sú dostatočné na odôvodnenie určitých záverov (t. j. pokiaľ ide o odhadovaný objem ťažnej nákladnej dopravy na vlastnú potrebu, ktorý poskytuje spoločnosť Corsica Linea v prístave Marseille, ktorý Komisia spochybnila v odôvodnení 311 rozhodnutia o začatí konania), ale sú postačujúce, pokiaľ ide o posúdenie potenciálnej súkromnej ponuky.

([172]) Spoločnosť Corsica Ferries sa odvoláva na rozsudok Súdneho dvora z 12. marca 2015, eVigilo Ltd/Litva, C-538/13, ECLI:EU:C:2015:166, body 33 – 43 a bod 47.

([173]) Spoločnosť Corsica Ferries zdôrazňuje, že orgán na ochranu hospodárskej súťaže v bode 369 svojho stanoviska konštatoval, že „[…] je ťažké uveriť, že lodné spoločnosti, ktoré sú v súčasnosti poverené službami vo verejnom záujme, Corsica Linea a La Méridionale, by neboli schopné pomocou analytických účtovných nástrojov, ktoré majú k dispozícii na posúdenie svojich nákladov v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme, navrhnúť objektívny odhad kapacity, ktorú by mohli ponúknuť, ak by prevádzkovali tie isté linky v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme alebo bez neho".

([174]) Spoločnosť Corsica Ferries poskytla list úradu OTC z 31. júla 2023 (príloha 12 k jej pripomienkam), v ktorom sa potvrdzuje, že v lete 2023 sa na linke Marseille – Propriano uskutočnilo 41 plavieb bez zmlúv o službách vo verejnom záujme na prepravu cestujúcich a 28 prepráv bez zmlúv o službách vo verejnom záujme na linke Marseille – Ajaccio (12 plavieb) a Marseille – L'Île-Rousse (16 plavieb). Spoločnosť Corsica Ferries uvádza, že spoločnosť Corsica Linea v roku 2024 uskutočnila najmenej 114 plavieb mimo rámca zmlúv o službách vo verejnom záujme.

([175]) Podľa spoločnosti Corsica Ferries sa spoločnosť La Méridionale rozhodla od apríla 2024 prevádzkovať tri nočné plavby týždenne medzi Toulonom a prístavom L'Île-Rousse. Spoločnosť La Méridionale rozšírila svoje služby aj mimo zmlúv o službách vo verejnom záujme a v júli a auguste 2024 plánuje 12 ďalších plavieb medzi Marseille a Ajacciom.

([176]) 19 spiatočných plavieb.

([177]) Päť spiatočných plavieb.

([178]) Desať spiatočných plavieb.

(468) *A napokon* spoločnosť Corsica Ferries vyvracia tvrdenie Komisie uvedené v odôvodnení 326 rozhodnutia o začatí konania, ktoré sa týka námorných služieb poskytovaných spoločnosťami Corsica Linea a La Méridionale mimo zmlúv o službách vo verejnom záujme ([179]). Spoločnosť Corsica Ferries zastáva názor, že požiadavka na dôveryhodný kontrafaktuálny scenár, ktorá sa ukladá v judikatúre, neznamená, že by sa mala zohľadniť len potenciálna súkromná ponuka, ktorá spĺňa podmienky zmlúv o službách vo verejnom záujme. Naopak, požiadavka na dôveryhodný kontrafaktuálny scenár zahŕňa analýzu celej súkromnej ponuky, ktorá by bola primeraná v prípade neexistencie zmlúv o službách vo verejnom záujme, aby ju bolo možné porovnať s odhadovaným dopytom.

5.1.2.3. O nevyhnutnosti a primeranosti zmlúv o službách vo verejnom záujme

(469) Spoločnosť Corsica Ferries súhlasí s predbežným stanoviskom Komisie, že minimálna prepravná kapacita stanovená v zmluvách o službách vo verejnom záujme sa zdá neprimeraná potrebe služieb vo verejnom záujme (odôvodnenie 331).

(470) Spoločnosť Corsica Ferries v tejto súvislosti odkazuje na obsah podnetu. V podnete sa uvádza, že existencia preložiteľných a dodatočných spiatočných plavieb porušuje nariadenie o kabotáži a nezodpovedá potrebe služieb vo verejnom záujme. V nariadení sa zakazuje členským štátom upravovať rozsah zmluvy o službách vo verejnom záujme podľa vlastného uváženia a bez odôvodnenia. V tomto prípade však Francúzsko nemohlo identifikovať potrebu služieb vo verejnom záujme, pretože neuviedlo i) obdobie, počas ktorého sa mali uskutočniť tieto preložiteľné a dodatočné spiatočné plavby, a ii) presný počet dodatočných spiatočných plavieb, ktoré sa mali uskutočniť (tieto spiatočné plavby boli voliteľné).

(471) Okrem toho spoločnosť Corsica Ferries v podnete uviedla, že na každej z piatich liniek, ktorých sa sporné opatrenia týkajú, sú pravidelné spiatočné plavby vo veľkej miere dostatočné na pokrytie potreby služieb vo verejnom záujme, ktorú Francúzsko odhaduje na obdobie 2023 – 2030, takže preložiteľné a dodatočné spiatočné plavby sa zdajú zbytočné. Spoločnosť Corsica Ferries takisto dodala, že spoločnosti Corsica Linea a La Méridionale vo svojich ponukách predložených korzickým orgánom už samy určili dni, v ktorých sa budú vykonávať preložiteľné spiatočné plavby a dodatočné spiatočné plavby počas celého trvania zmlúv o službách vo verejnom záujme, takže tieto spiatočné plavby nezodpovedajú potrebe služieb vo verejnom záujme, ktorú predtým určilo Francúzsko. Okrem toho by sa tieto plavby uskutočňovali výlučne počas letného obdobia a ponúkali by sa predovšetkým cez víkendy, t. j. boli by určené turistom (keďže vodiči nákladných vozidiel majú v nedeľu zakázané jazdiť).

(472) A napokon spoločnosť Corsica Ferries mala v podnete pochybnosti o tom, či sú držitelia koncesií schopní plniť záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme stanovené v zmluvách o službách vo verejnom záujme. Spoločnosť Corsica Ferries vo svojom e-maile z 13. októbra 2023 uvádza, že na účely prevádzkovania plavieb v júli a auguste 2023 si spoločnosť Corsica Linea prenajala plavidlo Kalliste patriace spoločnosti La Méridionale, v prípade ktorého však spoločnosť La Méridionale mala povinnosť dať ho k dispozícii úradu OTC na jeho žiadosť na účely dodatočných spiatočných plavieb v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme týkajúcich sa námorných služieb do Porto-Vecchia a Bastie. Bez tohto plavidla by však spoločnosť La Méridionale nebola schopná reagovať na zmluvné pokyny úradu OTC, ak by v období od júla do augusta 2023 boli takéto dodatočné plavby potrebné.

(473) Spoločnosť Corsica Ferries sa však vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania domnieva, že Komisia v tomto rozhodnutí nevyvodila všetky závery zo svojich vlastných zistení.

(474) *Po prvé*, minimálna kapacita uložená na účely nákladnej a osobnej dopravy bola stanovená na základe maximálneho odhadovaného dopytu v špičke do roku 2030, takže zámerom je, aby kapacita do roku 2023 pokryla predpokladaný dopyt do roku 2030. Kapacita sa preto javí ako neprimeraná vzhľadom na potreby služieb vo verejnom záujme posudzované na roky pred rokom 2030. Podľa spoločnosti Corsica Ferries mala byť minimálna kapacita zmlúv o službách vo verejnom záujme stanovená tak, aby pokryla odhadovaný priemerný dopyt v rokoch 2023 až 2030.

([179]) Len na pripomenutie, v odôvodnení 326 rozhodnutia o začatí konania sa uvádza: „Okrem toho samotná skutočnosť, že jeden z dodávateľov, spoločnosť Corsica Linea, ponúkal v období od júla do septembra 2023 doplnkové komerčné služby mimo rámca zmlúv o službách vo verejnom záujme (odôvodnenie 205), nepredstavuje dôkaz, že tento subjekt by v prípade neexistencie týchto zmlúv jednoznačne poskytoval komerčné služby za rovnakých podmienok, ako sú podmienky uložené francúzskymi orgánmi v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme, alebo že by tieto služby boli skutočne poskytované za rovnakých podmienok, ako sú podmienky uložené v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme“.

(475) *Po druhé*, Komisia podľa spoločnosti Corsica Ferries nezohľadnila dodatočné spiatočné plavby pri analýze kapacít zavedených v zmluvách o službách vo verejnom záujme vzhľadom na potrebu služieb vo verejnom záujme. Keďže tieto dodatočné spiatočné plavby sú určené na uspokojenie dopytu v špičke, mali sa zohľadniť pri určovaní minimálnej prepravnej kapacity na jednu plavbu stanovenej v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme.

(476) *Po tretie*, spoločnosť Corsica Ferries spochybňuje predbežné posúdenie Komisie týkajúce sa toho, že zmluvy o službách vo verejnom záujme neobsahujú záväzok používať lode ro-pax ([180]).

(477) Spoločnosť Corsica Ferries uvádza, že počet 12 cestujúcich predstavuje hranicu medzi i) osobnými loďami, ktoré môžu prepravovať aj tovar (ro-pax), a ii) nákladnými loďami (ro-ro), ktorých kapacita cestujúcich je obmedzená na 12 ([181]).

(478) Spoločnosť Corsica Ferries zastáva názor, že hoci povinnosť mobilizovať plavidlá typu ro-pax nie je výslovne stanovená v zmluvách o službách vo verejnom záujme, nevyhnutne vyplýva z minimálnych kapacít stanovených v prílohe 1 k zmluvám o službách vo verejnom záujme, ktoré sa musia dodržiavať pri každej plavbe. Francúzske orgány však stanovením minimálnej kapacity 18 cestujúcich na linke Marseille – Ajaccio (štyria cestujúci, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, a 14 vodičov) a 24 cestujúcich na linke Marseille – Bastia (päť cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, a 19 vodičov) v skutočnosti nariadili mobilizáciu lodí ro-pax a vylúčili používanie lodí ro-ro.

(479) Preto povinnosť uložená držiteľom koncesie, aby boli schopní systematicky prijímať viac ako 12 cestujúcich na jednu plavbu, s výnimkou používania lodí ro-ro, nie je podľa spoločnosti Corsica Ferries odôvodnená a je neprimeraná.

5.1.3. *Nesplnenie druhého kritéria rozsudku vo veci Altmark*

(480) Podľa spoločnosti Corsica Ferries druhé kritérium rozsudku vo veci Altmark, ktorého cieľom je zabezpečiť spoľahlivosť a overiteľnosť výpočtu náhrady, znamená splnenie najmä dvoch požiadaviek: i) parametre na výpočet náhrady musia byť stanovené transparentným postupom a ii) musia mať objektívny charakter.

(481) Spoločnosť Corsica Ferries konštatuje, *po prvé*, že parametre náhrady neboli stanovené transparentným spôsobom.

(482) Konštatuje, že postup zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme poskytol záujemcom úplnú voľnosť pri určovaní alokačných kľúčov na výpočet finančnej náhrady a že príloha 9 k zmluvám o službách vo verejnom záujme, ktorá obsahuje špecifickú stupnicu, v ktorej sa pre každú položku výdavkov držiteľa koncesie uvádza percentuálny podiel alokovaný na činnosť súvisiacu so službami všeobecného hospodárskeho záujmu, nebola vôbec zverejnená. Spoločnosť Corsica Ferries preto vzhľadom na nedostatočnú transparentnosť zo strany Francúzska z vecného hľadiska nemôže účinne kontrolovať a kritizovať použité alokačné kľúče.

(483) Podobne spoločnosť Corsica Ferries kritizuje nedostatočnú transparentnosť analýzy kľúčov navrhovaných držiteľmi koncesií, ktorú vykonali francúzske orgány, a to aj v rozhodnutí o začatí konania. Podľa spoločnosti Corsica Ferries tento nedostatok transparentnosti predstavuje vážny problém, pokiaľ ide o zásadu kontradiktórnosti, a bráni zainteresovaným stranám účinne predložiť svoje pripomienky.

(484) *Po druhé*, spoločnosť Corsica Ferries sa domnieva, že parametre použité na výpočet náhrady nie sú objektívne.

([180]) Len na pripomenutie, Komisia v odôvodnení 343 rozhodnutia o začatí konania uviedla, že „potreba používať lode ro-pax (t. j. plavidlá s kapacitou viac ako 12 cestujúcich) nie je povinnosťou zahrnutou v zmluvách o službách vo verejnom záujme, ktoré naopak umožňujú prevádzkovať služby pomocou flotily kombinujúcej lode ro-pax a ro-ro. Skutočnosť, že používanie lodí ro-pax môže byť z hľadiska kapitálových a prevádzkových nákladov drahšie ako používanie lodí ro-ro, je irelevantná, ak potreba nákladnej dopravy vo verejnom záujme vedie k počtu cestujúcich (vrátane vodičov), ktorý si vyžaduje používanie lodí ro-pax."

([181]) Podľa pravidla 2 Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori z 1. novembra 1974 (ďalej len „dohovor SOLAS") osobná loď je loď, ktorá prepravuje viac ako 12 cestujúcich, zatiaľ čo nákladná loď je loď, ktorá nie je osobnou loďou, t. j. má prepravnú kapacitu menšiu ako 12 cestujúcich.

(485) Spoločnosť Corsica Ferries predovšetkým konštatuje, že z informácií uvedených v rozhodnutí o začatí konania vyplýva, že alokačné kľúče, ktoré používajú držitelia koncesií, sa líšia pre každú nákladovú položku podľa príslušných námorných liniek. Podľa spoločnosti Corsica Ferries však tieto rozdiely nemajú zmysel, pretože i) záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme uložené v každej zmluve o službách vo verejnom záujme majú rovnakú povahu (len ich rozsah sa líši podľa prístavov) a ii) zahŕňajú mobilizáciu rovnakého typu plavidla (v tomto prípade ro-pax).

(486) Spoločnosť Corsica Ferries sa v tejto súvislosti odvoláva na štúdiu z 21. apríla 2024, ktorú vypracovala spoločnosť BRG v mene spoločnosti Corsica Ferries a ktorá sa týka hospodárskej analýzy opatrení na stanovenie platieb náhrad v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme (ďalej len „**štúdia BRG 3**“). V tejto štúdii sa poukazuje na to, že v pôvodných ponukách predložených držiteľmi koncesií sa alokačné kľúče medzi jednotlivými záujemcami líšili, aj keď išlo o tú istú linku a potreba uspokojenia služby vo verejnom záujme bola v oboch prípadoch rovnaká. Naopak, v štúdii BRG 3 sa poukazuje na to, že spoločnosť Corsica Linea vo svojich počiatočných ponukách použila vo všeobecnosti rovnaké alokačné kľúče pre všetky linky, hoci objem činností súvisiacich so službami všeobecného hospodárskeho záujmu a komerčnými službami sa na jednotlivých linkách výrazne líšil. Tieto výkyvy teda ukazujú, že použité alokačné kľúče neodrážajú alebo aspoň systematicky neodrážajú príspevok činností súvisiacich so službami všeobecného hospodárskeho záujmu a obchodných činností k nákladom držiteľov koncesií.

(487) V štúdii BRG 3 sa všeobecnejšie vysvetľuje, že hoci je možné alokovať náklady z účtovného hľadiska, takáto alokácia je čiastočne svojvoľná a neodráža hospodársku realitu. V každom prípade musia byť predpoklady alokácie nákladov podložené *prinajmenšom* analýzami, ktoré potvrdzujú ich platnosť.

(488) Okrem toho spoločnosť Corsica Ferries osobitne kritizuje alokačné kľúče použité pre zmluvy o službách vo verejnom záujme týkajúce sa liniek Marseille – Propriano, Marseille – Porto-Vecchio a Marseille – L'Île-Rousse.

(489) Pokiaľ ide o linku Marseille – Propriano, spoločnosť Corsica Ferries sa domnieva, že nie je možné považovať za dostatočne odôvodnený a primeraný alokačný kľúč vo výške 100 % nákladov na služby všeobecného hospodárskeho záujmu, keď plavidlá používané spoločnosťou Corsica Linea systematicky prekračujú minimálnu prepravnú kapacitu osobnej dopravy na jednu plavbu. Inými slovami, 100 % prevádzkových nákladov na tieto plavidlá sa nahrádza z verejných subvencií, ktoré vypláca Francúzsko, zatiaľ čo len malá časť ponúkanej kapacity zodpovedá potrebe služieb vo verejnom záujme.

(490) To isté platí aj pre ďalšie dve linky, na ktorých držitelia koncesie využívali lode ro-pax s veľmi vysokou nadbytočnou kapacitou cestujúcich, hoci minimálna stanovená kapacita 9 (L'Île-Rousse) a 11 (Porto-Vecchio) cestujúcich na jednu plavbu mala za normálnych okolností viesť k použitiu lodí ro-ro. Podľa spoločnosti Corsica Ferries Komisia nemohla nevedieť, že mobilizácia plavidiel typu ro-pax namiesto plavidiel typu ro-ro podstatne zvyšuje investičné a prevádzkové náklady, čo vedie k nadhodnoteniu výšky náhrady za služby vo verejnom záujme, ktorá sa má vyplatiť držiteľom koncesie. V oboch prípadoch spoločnosť Corsica Ferries takisto konštatuje, že použité alokačné kľúče sa pohybujú medzi 60 % a 75 % pre každú nákladovú položku, čo sa zdá zjavne neprimerané a neodôvodnené vzhľadom na záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme uložené v prípade týchto liniek.

(491) Spoločnosť Corsica Ferries napokon spochybňuje objektívnosť a primeranosť metódy použitej francúzskymi orgánmi na alokáciu nepriamych nákladov, ktorá podľa jej tvrdení spočíva v alokácii nepriamych nákladov na služby všeobecného hospodárskeho záujmu „len v pomere ku kapacite (vyjadrenej v m^3 objemu) vyhradenej na plavidle na činnosti súvisiace so službami všeobecného hospodárskeho záujmu“. V tejto súvislosti spoločnosť Corsica Ferries spochybňuje výlučné používanie kapacity vyjadrenej v m^3 na určenie alokačnej metódy, keď sa záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme týkajú aj osobnej dopravy. S cieľom zabezpečiť, aby sa mohli zohľadniť len náklady priamo spojené s poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, alokačné kľúče musia nevyhnutne odrážať skutočný podiel kapacity potrebnej na osobnú dopravu vo vzťahu k celkovej kapacite, ktorú poskytujú plavidlá používané držiteľmi koncesií.

5.1.4. *Nesplnenie tretieho kritéria rozsudku vo veci Altmark*

(492) Spoločnosť Corsica Ferries sa domnieva, že zmluvy o službách vo verejnom záujme poskytujú svojim príjemcom nadmerné náhrady zo štyroch dôvodov.

5.1.4.1. Metodika založená na alokácii nákladov na výpočet náhrad podľa zmlúv o službách vo verejnom záujme je v tomto prípade neopodstatnená

(493) Spoločnosť Corsica Ferries spochybňuje výber francúzskych orgánov, pokiaľ ide o metodiku založenú na alokácii nákladov na posúdenie nákladov priamo spojených s poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu. Domnieva sa, že Francúzsko tento výber neodôvodnilo, ani sa neanalyzuje v rozhodnutí o začatí konania.

(494) *Po prvé*, spoločnosť Corsica Ferries zdôrazňuje, že náhrada za služby všeobecného hospodárskeho záujmu sa v zásade musí vypočítať na základe metodiky výpočtu čistých nákladov, ktorým sa možno vyhnúť; len v prípadoch, keď je použitie tejto metódy nemožné alebo nevhodné, je možné použiť metodiku založenú na alokácii nákladov. Nemožnosť alebo nevhodnosť metodiky výpočtu čistých nákladov, ktorým sa možno vyhnúť, musia vnútroštátne orgány riadne odôvodniť a Komisia ich musí overiť.

(495) V tomto prípade sa spoločnosť Corsica Ferries domnieva, že francúzske orgány neposkytli žiadne odôvodnenie. Podobne sa v rozhodnutí o začatí konania nespochybňuje vhodnosť metodiky založenej na alokácii nákladov a odôvodnenie nepoužitia metodiky výpočtu čistých nákladov, ktorým sa možno vyhnúť. Už len tento nedostatok predstavuje zjavne nesprávne posúdenie francúzskymi orgánmi a nesprávne právne posúdenie Komisie.

(496) *Po druhé*, spoločnosť Corsica Ferries sa domnieva, že použitie metodiky výpočtu čistých nákladov, ktorým sa možno vyhnúť, bolo v tomto prípade nevyhnutné, pretože nebolo nevhodné. Podľa spoločnosti Corsica Ferries by len vďaka tejto metóde bolo možné zabezpečiť, aby sa príjemcom zmlúv o službách vo verejnom záujme nevyplatila nadmerná náhrada, a to z týchto dôvodov:

— metodika výpočtu čistých nákladov, ktorým sa možno vyhnúť, nevyžaduje alokáciu nákladov medzi záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme a ostatné činnosti držiteľa koncesie, čím sa predchádza svojvoľnosti spojenej s potrebou vykonať takúto alokáciu;

— metodika výpočtu čistých nákladov, ktorým sa možno vyhnúť, nevyžaduje *ex ante* odhady objemov činností súvisiacich so službami všeobecného hospodárskeho záujmu a činností, ktoré nesúvisia so službami všeobecného hospodárskeho záujmu, potrebné na alokáciu nákladov v rámci metodiky založenej na alokácii nákladov a nepredstavuje riziko nesprávnych odhadov takýchto alokácií, ktoré by mohli viesť k nadhodnoteniu nákladov, ktoré sa majú nahradiť,

— metodika výpočtu čistých nákladov, ktorým sa možno vyhnúť, je založená na celkovom posúdení všetkých činností (činností súvisiacich aj nesúvisiacich so službami všeobecného hospodárskeho záujmu) vykonávaných držiteľom koncesie, takže držiteľ koncesie nemôže prijať strategické rozhodnutia s cieľom maximalizovať zvýšenie efektívnosti v oblasti, ktorá nesúvisí so službami všeobecného hospodárskeho záujmu.

(497) Metodika výpočtu čistých nákladov, ktorým sa možno vyhnúť, bola o to potrebnejšia, že v metodike založenej na alokácii nákladov sa nezohľadňujú dodatočné zisky dosiahnuté mimo rozsahu služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, aj keď vznikli poskytovaním týchto služieb. Spoločnosť Corsica Ferries zdôrazňuje, že príjemcovia zmlúv o službách vo verejnom záujme uvádzajú, že v prípade neexistencie zmlúv o službách vo verejnom záujme nie sú ochotní ponúkať žiadne komerčné služby, takže všetky obchodné činnosti, ktoré títo príjemcovia vykonávajú v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme, by sa v prípade neexistencie služieb vo všeobecnom hospodárskom záujme nevykonávali. Výnosy z týchto činností sa teda generujú udelením zmlúv o službách vo verejnom záujme a použitie metodiky výpočtu čistých nákladov, ktorým sa možno vyhnúť, by umožnilo zohľadniť ich pri výpočte náhrady bez akéhokoľvek neprimeraného zvýhodnenia príjemcov zmlúv o službách vo verejnom záujme.

(498) A napokon podľa spoločnosti Corsica Ferries bola metodika čistých nákladov, ktorým sa možno vyhnúť, potrebná vzhľadom na neprimerané záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme stanovené v zmluvách o službách vo verejnom záujme, v ktorých sa od príjemcov zmlúv o službách vo verejnom záujme vyžaduje, aby ponúkali nadmernú kapacitu vzhľadom na potrebu služieb vo verejnom záujme.

5.1.4.2. V metodike založenej na alokácii nákladov sa museli v každom prípade zohľadniť zisky príjemcov zmlúv o službách vo verejnom záujme z činností, ktoré nesúvisia so službami všeobecného hospodárskeho záujmu

(499) Spoločnosť Corsica Ferries pripomína, že v bode 32 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu sa vyžaduje, aby sa zohľadnili nadmerné zisky z osobitných alebo výlučných práv, aj keď sú spojené s inými činnosťami.

(500) Podľa spoločnosti Corsica Ferries, hoci sa v zmluvách o službách vo verejnom záujme nestanovujú výlučné práva pre ich príjemcov, *de facto* sa v nich poskytuje exkluzivita, a to z troch dôvodov:

— záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme stanovené v zmluvách o službách vo verejnom záujme nie sú primerané skutočným potrebám služieb vo verejnom záujme,

— príjemcovia zmlúv o službách vo verejnom záujme dostávajú značné verejné subvencie, zatiaľ čo ostatní prevádzkovatelia námornej dopravy pôsobiaci v rámci systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme takéto subvencie nedostávajú,

— systém záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme odrádza lodné spoločnosti, ktoré chcú poskytovať námorné služby medzi prístavom Marseille a korzickými prístavmi a konkurovať príjemcom zmlúv o službách vo verejnom záujme.

(501) Spoločnosť Corsica Ferries v tejto súvislosti pripomína, že túto faktickú exkluzivitu už viackrát konštatovali: rada pre hospodársku súťaž vo svojom rozhodnutí č. 06-MC-03 z 11. decembra 2006; orgán na ochranu hospodárskej súťaže vo svojom stanovisku č. 12-A-07 zo 17. februára 2012; Komisia vo svojom rozhodnutí SA.22843 z 2. mája 2013 a zopakoval ho orgán na ochranu hospodárskej súťaže vo svojom stanovisku zo 17. novembra 2020 ([182]). Spoločnosť Corsica Ferries sa domnieva, že tieto zistenia sú stále platné, a pripomína, že od otvorenia trhu s námorným spojením s Korzikou hospodárskej súťaži v roku 1996 sa na linkách Marseille – Korzika neobjavila žiadna konkurenčná ponuka k ponuke súčasných držiteľov koncesií.

(502) Podľa spoločnosti Corsica Ferries je teda potrebné vyvodiť jeden z týchto dvoch záverov:

— neexistencia účinnej hospodárskej súťaže na linkách s prístavom Marseille počas 30 rokov je dôkazom toho, že zmluvy o službách vo verejnom záujme predstavujú prekážky vstupu na trh, ktoré ich príjemcom poskytujú výlučné práva na prevádzkovanie námorných liniek medzi Korzikou a Marseille vrátane obchodných činností, ktoré z nich vyplývajú. Preto bolo potrebné zohľadniť tieto činnosti v metodike založenej na alokácii nákladov,

— konkurencia na linkách Marseille – Korzika sa rozvinula prostredníctvom liniek Toulon – Korzika a v takom prípade treba dospieť k záveru, že námorné služby poskytované z prístavov Toulon a Marseille tvoria jeden a ten istý trh, a preto neexistuje potreba služieb vo verejnom záujme.

5.1.4.3. Doložky k zmluvám o službách vo verejnom záujme nie sú dostatočné na to, aby vylúčili akékoľvek riziko nadmernej náhrady

(503) *Po prvé*, spoločnosť Corsica Ferries sa domnieva, že článok 40 zmlúv o službách vo verejnom záujme, ktorý má zabezpečiť, aby držitelia koncesií vrátili prípadnú nadmernú náhradu presahujúcu primeraný zisk, je nedostatočný, pretože sa obmedzuje len na rozsah služieb všeobecného hospodárskeho záujmu a vylučuje marže z vytvorených obchodných činností.

(504) *Po druhé*, spoločnosť Corsica Ferries sa odvoláva na štúdiu BRG 3, v ktorej sa spochybňuje predbežné stanovisko Komisie schvaľujúce výpočet primeraného zisku na základe bežného príjmu pred zdanením, a nie na základe miery návratnosti kapitálu pre príjemcov z dôvodu, že bežný príjem pred zdanením by bol ľahšie pozorovateľný v účtovných údajoch ako miera návratnosti kapitálu. V štúdii BRG 3 sa však uvádza, že údaje týkajúce sa nákladov na služby všeobecného hospodárskeho záujmu nie je možné ľahko zistiť z výkazov ziskov a strát príjemcov, ale vyžadujú si spornú alokáciu rôznych nákladových položiek medzi činnosti súvisiace so službami všeobecného hospodárskeho záujmu a činnosti, ktoré s týmito službami nesúvisia.

([182]) Spoločnosť Corsica Ferries sa odvoláva na bod 348 stanoviska orgánu na ochranu hospodárskej súťaže zo 17. novembra 2020, v ktorom sa uvádza: „pretrvávaním určitých faktorov sa vysvetľuje, prečo značná konkurenčná výhoda, ktorú majú dodávatelia služieb vo verejnom záujme, môže prispieť k tomu, že im de facto poskytuje exkluzivitu na linkách medzi Marseille a Korzikou."

(505) *Po tretie*, článok 35 ods. 1 zmlúv o službách vo verejnom záujme, v ktorom sa stanovuje, že alokačné kľúče sú stanovené na obdobie trvania zmlúv, pričom podliehajú *ex post* kontrole rozdielu (ktorý sa má uhradiť) s kľúčmi vyplývajúcimi z činností, je zjavne nedostatočný, pretože i) pojem „kľúč vyplývajúci z činností“ nie je vymedzený ([183]) a ii) neumožňuje úplne neutralizovať neočakávané účinky vyplývajúce zo samotného mechanizmu alokačného kľúča. V štúdii BRG 3 sa v tejto súvislosti uvádza, že v článku 35.1 zmlúv o službách vo verejnom záujme sa stanovuje, že príjemcovia služieb vo verejnom záujme si môžu ponechať polovicu rozdielu medzi náhradou vypočítanou *ex ante* a *ex post* (maximálne do výšky 5 % pôvodnej náhrady).

(506) *Po štvrté*, spoločnosť Corsica Ferries zastáva názor, že článok 32 zmlúv o službách vo verejnom záujme, ktorého cieľom je vyčleniť zisky dosiahnuté v rámci vytvorených obchodných činností, nebráni všetkým prípadom nadmernej náhrady, keďže vytvorené zisky môžu byť použité na financovanie investícií príjemcov zmlúv o službách vo verejnom záujme. Príjemcovia zmlúv o službách vo verejnom záujme by tak získali výhodu vo forme investičnej pomoci rovnajúcej sa výške dosiahnutého zisku, ktorý sa použil na investície, čo by predstavovalo neoprávnenú štátnu pomoc odlišnú od náhrady vyplatenej v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme.

(507) *A napokon*, spoločnosť Corsica Ferries sa domnieva, že v žiadnej doložke k zmluvám o službách vo verejnom záujme sa nezohľadňuje dodatočná odmena, ktorú by príjemcovia mohli získať z kapitálového zisku zo svojich plavidiel, a to ani pri výpočte náhrady, ani pri metóde overovania primeraného zisku.

(508) Spoločnosť Corsica Ferries sa v tejto súvislosti odvoláva na štúdiu BRG 3, ktorá obsahuje dve pripomienky.

(509) Po prvé, náhrada, ktorú dostávajú príjemcovia zmlúv o službách vo verejnom záujme, výrazne prevyšuje ekonomické odpisovanie plavidiel. Subvencia vyplatená držiteľom koncesie zahŕňa zložku investičných nákladov, ktorá zodpovedá odpisom a/alebo lízingovým poplatkom a/alebo nákladom na prenájom plavidla určeného na poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu. Podľa štúdie BRG 3 však ekonomická životnosť lodí ďaleko presahuje obdobie odpisovania alebo štandardné obdobie prenájmu ([184]). V dôsledku toho by náhrada, ktorú dostanú príjemcovia zmlúv o službách vo verejnom záujme v rámci zložky CFI, každoročne prekročila zaznamenanú stratu ekonomickej hodnoty.

(510) Po druhé, v štúdii BRG 3 sa uvádza, že v zmluvách o službách vo verejnom záujme sa nestanovuje žiadny mechanizmus na monitorovanie kapitálových ziskov, ktoré by príjemcovia zmlúv o službách vo verejnom záujme mohli dosiahnuť z plavidiel. V článku 51 zmlúv o službách vo verejnom záujme sa síce stanovuje možnosť, aby orgán CdC odkúpil lode za cenu nižšiu, ako je ich trhová hodnota (aby sa zohľadnili už vyplatené subvencie), ale takéto nadobudnutie sa v ňom neukladá. Okrem toho, keďže plavidlá sa v zmluvách o službách vo verejnom záujme považujú za majetok príjemcov zmlúv o službách vo verejnom záujme, títo príjemcovia nie sú povinní predať svoje plavidlá, ak orgán CdC ponúkne, že ich kúpi.

(511) To všetko predstavuje reálne riziko, že po skončení platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme by príjemcovia dostali prostredníctvom zvýšenej hodnoty svojich plavidiel (úplne alebo čiastočne financovaných z verejných náhrad) odmenu navyše k odmene získanej z prevádzky zmlúv o službách vo verejnom záujme, ktorá nebola zohľadnená pri výpočte primeraného zisku (článok 39 zmlúv o službách vo verejnom záujme) alebo na ktorú sa nevzťahuje doložka o overení primeraného zisku v článku 40 zmlúv o službách vo verejnom záujme.

5.1.4.4. Vzorec indexácie zložky CFE je zjavne nesprávny

(512) Spoločnosť Corsica Ferries sa odvoláva na štúdiu BRG 3, v ktorej sa poukazuje na chybu vo vzorci indexácie použitom francúzskymi orgánmi na výpočet ročnej sumy zložky CFE (odôvodnenie 301).

([183]) V štúdii BRG 3 sa uvádza, že na to, aby táto doložka zabránila neočakávaným účinkom a nadmernej náhrade, musela by viesť k *ex post* zvýšeniu nákladov alokovaných na obchodné činnosti, aby sa komerčný zisk vrátil na úroveň primeraného zisku.

([184]) V štúdii BRG 3 sa napríklad uvádza, že flotila spoločnosti Corsica Ferries zahŕňa plavidlá uvedené do prevádzky pred viac ako 50 rokmi a že podľa údajov spoločnosti Corsica Ferries je na celom svete 31 % plavidiel typu ro-pax starších ako 40 rokov a 17 % starších ako 50 rokov. V štúdii BRG 3 sa naopak poukazuje na to, že obdobie odpisovania plavidiel a štandardné obdobie lízingu sú oveľa kratšie. V účtovnej závierke spoločnosti La Méridionale za rok 2022 sa teda uvádza 20-ročný odpis plavidiel a 15-ročný prenájom jedného z plavidiel jej flotily.

(513) Podľa štúdie BRG 3 sa ročná suma zložky CFE nevypočítava osobitne pre každý rok na základe osobitného kľúča na alokáciu nákladov, ale vypočítava sa na rok 2023 a následne sa indexuje podľa indexu spotrebiteľských cien. V štúdii BRG 3 sa považuje tento vzorec za nesprávny, pretože z neho vyplýva, že zvýšenie zložky CFE medzi rokmi N a N + 1 sa nerovná 85 % zvýšenia cien medzi týmito dvomi rokmi, ako sa navrhuje v zmluvách o službách vo verejnom záujme, ale 85 % celkového kumulatívneho zvýšenia cien medzi rokom 2023 a rokom N + 1. Uvádza sa v nej, že medzi rokmi 2029 a 2030 zvýšenie zložky CFE vyplývajúce z uplatnenia vzorca neodráža nárast cien zaznamenaný medzi týmito dvomi rokmi, ale celkový nárast cien medzi rokmi 2023 a 2030, t. j. za sedem rokov ([185]).

5.1.5. *Nesplnenie štvrtého kritéria rozsudku vo veci Altmark*

(514) Spoločnosť Corsica Ferries vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania v plnom rozsahu odkazuje na podnet, v ktorom sa domnieva, že opatrenia nie sú v súlade so štvrtým kritériom rozsudku vo veci Altmark. Spoločnosť Corsica Ferries tvrdila, že v postupe verejného obstarávania na zmluvy o službách vo verejnom záujme nebolo možné vybrať za transparentných a nediskriminačných podmienok záujemcov schopných poskytovať služby za najnižšie náklady, a to najmä z troch dôvodov.

(515) *Po prvé*, spoločnosť Corsica Ferries tvrdila, že existuje niekoľko „prekážok vstupu na trh", ktoré zvýhodňujú odchádzajúcich držiteľov koncesií a spoločnosti Corsica Ferries bránia účinne predložiť ponuku. Spoločnosť Corsica Ferries konštatovala, že v tomto prípade existujú dve prekážky vstupu na trh.

(516) Predovšetkým poukázala na veľmi krátke obdobie, ktoré uplynulo medzi dátumom uzatvorenia zmlúv o službách vo verejnom záujme (21. decembra 2022) a dátumom začatia poskytovania služieb (1. januára 2023), pričom je zrejmé, že v prípade námornej dopravy je medzi týmito dvomi dátumami potrebné obdobie aspoň šiestich mesiacov, aby bolo možné otvoriť rezervácie v dostatočnom predstihu a presunúť flotilu tak, aby spĺňala požiadavky na služby vo verejnom záujme. Podľa spoločnosti Corsica Ferries by takáto krátka lehota medzi dátumom uzatvorenia zmlúv o službách vo verejnom záujme a začatím poskytovania služieb mohla zvýhodňovať iba odchádzajúcich držiteľov koncesií a obmedziť účasť ostatných konkurentov.

(517) Po druhé, spoločnosť Corsica Ferries poukázala na existenciu technických požiadaviek, ktoré neboli odôvodnené potrebami služieb vo verejnom záujme, ako napríklad obmedzenie počtu záujemcov zúčastňujúcich sa na postupe verejného obstarávania. Spoločnosť Corsica Ferries poukázala na skutočnosť, že záujemcovia nemohli navrhnúť lode ro-ro namiesto lodí ro-pax. Okrem toho a predovšetkým sa podľa spoločnosti Corsica Ferries v rámci postupu verejného obstarávania na zmluvy o službách vo verejnom záujme od záujemcov vyžadovalo, aby využili jedno alebo dve dodatočné plavidlá na každú časť ([186]), aby splnili požiadavky na preložiteľné a dodatočné spiatočné plavby; tieto spiatočné plavby sa uskutočňujú počas plnenia zmlúv o službách vo verejnom záujme na žiadosť verejného obstarávateľa a v lehote minimálne jedného týždňa od oznámenia. Podľa spoločnosti Corsica Ferries to znamenalo, že pri všetkých častiach museli záujemcovia trvalo mobilizovať sedem dodatočných plavidiel počas celého obdobia vykonávania zmlúv o službách vo verejnom záujme bez akejkoľvek predvídateľnosti alebo záruky použitia a bez toho, aby prevádzkovateľ mohol tieto plavidlá použiť na iné služby (keďže plavidlá museli byť kedykoľvek k dispozícii na mobilizáciu, aby sa zaručili spiatočné plavby). Toto obmedzenie je hlavným dôvodom, prečo sa spoločnosť Corsica Ferries nezúčastnila na postupe verejného obstarávania na zmluvy o službách vo verejnom záujme.

(518) *Po druhé*, spoločnosť Corsica Ferries zastávala názor, že kritériá na vyhodnotenie ponúk neumožňovali vybrať záujemcu, ktorý by bol schopný poskytovať služby s najnižšími nákladmi. Spoločnosť Corsica Ferries poznamenala, že kritérium na vyhodnotenie ponúk týkajúce sa finančnej náhrady malo váhu len 20 %, takže postup verejného obstarávania podľa jej názoru nebol založený na cene ekonomicky najvýhodnejšej ponuky.

(519) *A napokon* spoločnosť Corsica Ferries sa domnievala, že malý počet záujemcov, ktorí sa zúčastnili na postupe verejného obstarávania na zmluvy o službách vo verejnom záujme (jeden alebo dvaja záujemcovia na jednu časť), svedčí o tom, že neexistuje skutočná hospodárska súťaž.

([185]) V BRG 3 sa navrhuje nahradiť vo vzorci v zmluvách o službách vo verejnom záujme CFE(n) za CFE 2023 alebo I(2023) za I(n).

([186]) Spoločnosť Corsica Ferries uvádza, že každá z piatich častí si vyžadovala mobilizáciu dvoch plavidiel na vykonanie pevne stanovených spiatočných plavieb uvedených v zmluvách o službách vo verejnom záujme, ako aj jedného alebo dvoch dodatočných plavidiel (v závislosti od častí), ktoré by boli schopné kedykoľvek na žiadosť orgánu CdC vykonať preložiteľné a dodatočné spiatočné plavby.

(520) Po druhé, spoločnosť Corsica Ferries zastávala názor, že Francúzsko nevykonalo žiadnu predbežnú analýzu nákladov, ktoré by bežný, dobre riadený a primerane vybavený podnik vynaložil na poskytovanie služby, s cieľom určiť výšku náhrady.

5.1.6. *Nedodržanie pravidiel smernice o koncesiách*

(521) Spoločnosť Corsica Ferries pripomína, že v podnete sa domnievala, že opatrenia nemožno vyhlásiť za zlučiteľné, pretože porušujú ustanovenia smernice o koncesiách. Spoločnosť Corsica Ferries poukázala na dve porušenia: porušenie zásad rovnakého zaobchádzania, nediskriminácie a transparentnosti a nadmerné trvanie zmlúv o službách vo verejnom záujme.

(522) Pokiaľ ide o prvé porušenie, spoločnosť Corsica Ferries predovšetkým tvrdila, že čelila dvom prekážkam, ktoré jej znemožnili podať žiadosť (odôvodnenia 516 a 517). Po druhé sa domnievala, že francúzske orgány zmenili minimálne charakteristiky postupu verejného obstarávania pre každú časť s cieľom vybrať ponuky, ktoré nespĺňajú technické požiadavky prílohy 1 k zmluvám o službách vo verejnom záujme.

(523) Pokiaľ ide o druhé porušenie, spoločnosť Corsica Ferries tvrdila, že trvanie zmlúv o službách vo verejnom záujme nebolo odôvodnené vzhľadom na nedostatok investícií zo strany príjemcov týchto zmlúv.

(524) Spoločnosť Corsica Ferries vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania reagovala na dva body, a to i) na možnú zmenu minimálnych požiadaviek postupu verejného obstarávania francúzskymi orgánmi počas uvedeného konania a ii) na trvanie zmlúv o službách vo verejnom záujme, ktoré bolo podľa nej neprimerané.

5.1.6.1. O zmene minimálnych charakteristík počas verejného obstarávania, výbere neregulárnych ponúk a diskriminačnom charaktere postupu uzatvárania zmlúv o službách vo verejnom záujme

(525) Spoločnosť Corsica Ferries v podnete poukázala na to, že v článku 37 smernice o koncesiách sa vyžaduje, aby v prípade, ak verejný obstarávateľ stanoví minimálne požiadavky v rámci postupu verejného obstarávania, záujemcovia ich musia dodržiavať. Verejný obstarávateľ musí odmietnuť každú ponuku, ktorá nespĺňa tieto minimálne požiadavky.

(526) Spoločnosť Corsica Ferries vysvetlila, že v prílohe 1 k zmluvám o službách vo verejnom záujme sú uvedené technické požiadavky, ktoré musia záujemcovia spĺňať v plnom rozsahu. Tieto technické požiadavky zahŕňali počet preložiteľných a dodatočných spiatočných plavieb, ktoré má držiteľ koncesie vykonať na žiadosť orgánu CdC. Tieto preložiteľné a dodatočné spiatočné plavby sa mohli kombinovať v ten istý deň, na tej istej linke a na viacerých linkách súčasne a museli spĺňať všetky technické požiadavky prílohy 1 k zmluvám o službách vo verejnom záujme vrátane cestovných poriadkov a prepravnej kapacity plavidiel. Spoločnosť Corsica Ferries sa preto domnieva, že záujemcovia museli mať flotilu, ktorá by súčasne spĺňala všetky požiadavky prílohy 1 k zmluvám o službách vo verejnom záujme vrátane preložiteľných a dodatočných spiatočných plavieb, pre každú z častí, na ktoré predložili ponuku.

(527) Podľa spoločnosti Corsica Ferries však držitelia koncesie nemali všetky plavidlá, ktoré by im umožnili prevádzkovať všetky linky, na ktoré sami alebo v skupine predložili ponuku. Táto pripomienka vyplynula z prečítania správy Francúzska, v ktorej sa analyzujú počiatočné ponuky. Podľa spoločnosti Corsica Ferries sa v správe uvádza, že záujemcovia sami určili deň, v ktorom sa uskutočnia preložiteľné a dodatočné spiatočné plavby, a navyše znížili počet takýchto spiatočných plavieb. Zmenili aj časy zimných plavieb v nedeľu a pondelok. A napokon, mobilizovali plavidlá na preložiteľné a dodatočné spiatočné plavby, ktoré nespĺňali všetky požiadavky prílohy 1 k zmluvám o službách vo verejnom záujme.

(528) Podľa spoločnosti Corsica Ferries francúzske orgány napriek tomu počas rokovaní súhlasili so zmenou minimálnych charakteristík pravidiel predkladania ponúk, čím porušili zásady transparentnosti a rovnakého zaobchádzania so záujemcami. Podľa spoločnosti Corsica Ferries takáto zmena nebola prípustná, pretože v súlade s judikatúrou Súdneho dvora môže verejný obstarávateľ opraviť alebo doplniť minimálne charakteristiky len za výnimočných okolností, t. j. ak „si vyžadujú zjavne jednoduché vysvetlenie, alebo aby sa odstránili zjavne podstatné chyby, za predpokladu, že sú o tom informovaní všetci uchádzači“ ([187]). V tomto prípade to tak však nebolo. Okrem toho a v každom prípade tvrdí, že aj z judikatúry Súdneho dvora vyplýva, že ak by sa mali prijať zmeny, mohli by sa vykonať len pred predložením ponúk uchádzačmi, čo sa ani v tomto prípade nestalo.

(529) Podľa spoločnosti Corsica Ferries boli tieto zmeny pre ňu o to škodlivejšie, že položila úradu OTC konkrétne otázky týkajúce sa technických požiadaviek stanovených v prílohe 1 k zmluvám o službách vo verejnom záujme (prepravná kapacita, cestovné poriadky, kajuty pre osoby so zníženou pohyblivosťou) a prevádzkových a ekonomických opatrení na vykonávanie preložiteľných a dodatočných spiatočných plavieb. Podľa spoločnosti Corsica Ferries úrad OTC odpovedal, že technické požiadavky stanovené v prílohe 1 k zmluvám o službách vo verejnom záujme sú minimálnou charakteristikou, o ktorej nie je možné rokovať, a že je nevyhnutné, aby záujemcovia predložili ponuku, ktorá spĺňa všetky technické požiadavky uvedené v prílohe 1.

(530) Okrem toho práve kumulatívny účinok týchto minimálnych charakteristík uložených záujemcom odradil spoločnosť Corsica Ferries od predloženia ponuky, keďže ich dodržanie znamenalo i) mobilizáciu jedného alebo dokonca dvoch dodatočných plavidiel na linke s cieľom uskutočniť preložiteľné a dodatočné spiatočné plavby; ii) bez akejkoľvek istoty, pokiaľ ide o skutočné vykonanie týchto dodatočných spiatočných plavieb, alebo bez akejkoľvek viditeľnosti dátumu ich vykonania; iii) s upresnením, že len dodatočné spiatočné plavby skutočne požadované orgánom CdC a vykonané držiteľom koncesie budú podkladom na finančnú náhradu.

(531) Vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania sa spoločnosť Corsica Ferries domnieva, že informácie poskytnuté Francúzskom a uvedené v rozhodnutí o začatí konania ([188]) sú nesprávne.

(532) Spoločnosť Corsica Ferries tvrdí, že príloha 1 k zmluvám o službách vo verejnom záujme nemohla byť zmenená podľa pravidiel predkladania ponúk. Záujemcovia preto nemohli meniť technické požiadavky uvedené v tejto prílohe. Spoločnosť Corsica Ferries v tejto súvislosti pripomína, že pravidlá predkladania ponúk (článok 2.4 o minimálnych charakteristikách a článok 4.1 o súťažných podkladoch) boli vypracované rovnakým spôsobom ako pravidlá týkajúce sa uzatvárania zmlúv o službách vo verejnom záujme na roky 2019 – 2020. V spore týkajúcom sa týchto zmlúv o službách vo verejnom záujme však Štátna rada rozhodla, že „technickú prílohu o službách v prílohe 1 k návrhu zmluvy treba vzhľadom na podmienky článku 4.1 pravidiel predkladania ponúk považovať za súčasť súťažných podkladov, a teda za vysvetlenie minimálnych očakávaných charakteristík“ ([189]).

5.1.6.2. O nadmernom trvaní zmlúv o službách vo verejnom záujme

(533) Spoločnosť Corsica Ferries sa v podnete domnievala, že v zmluvách o službách vo verejnom záujme sa nestanovujú žiadne investície, ktoré by mali znášať úspešní záujemcovia, takže ich trvanie (viac ako päť rokov) je v rozpore s ustanoveniami článku 18 smernice o koncesiách. Podľa spoločnosti Corsica Ferries tento bod potvrdzuje najmä povinnosť uloženú záujemcom, aby mali úplne k dispozícii všetky plavidlá určené na prevádzku každej z liniek zo zmlúv o službách vo verejnom záujme, a to hneď po podaní žiadosti.

(534) Spoločnosť Corsica Ferries vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania spochybňuje predbežné stanovisko Komisie, že trvanie zmlúv o službách vo verejnom záujme sa zdá odôvodnené vzhľadom na skutočnosť, že i) zmluvy o službách vo verejnom záujme vyžadujú od držiteľov koncesií mobilizáciu plavidiel, ktoré predstavujú značné kapitálové zaťaženie, a ii) iné zmluvy o službách vo verejnom záujme v námornej doprave v Európe majú trvanie dlhšie ako šesť rokov.

([187]) Rozsudok Súdneho dvora z 29. marca 2012, SAG ELV Slovensko, C-599/10, ECLI:EU:C:2012:191, bod 40.
([188]) Odôvodnenia 419 a 423 rozhodnutia o začatí konania.
([189]) Štátna rada, 24. júna 2019, La Méridionale, č. 429407.

(535) *Pokiaľ ide o prvý bod,* spoločnosť Corsica Ferries sa domnieva, že z odôvodnenia 52 a článku 18 smernice o koncesiách vyplýva, že obdobie platnosti koncesie dlhšie ako päť rokov môže byť odôvodnené len vtedy, ak verejný obstarávateľ požaduje od držiteľa koncesie investície. Ak náklady na investície potrebné na poskytovanie služieb vo verejnom záujme znáša držiteľ koncesie, trvanie koncesie sa musí určiť na základe obdobia, počas ktorého sa tieto investície vrátia. Naopak, podľa spoločnosti Corsica Ferries sa ani v smernici o koncesiách, ani v judikatúre Súdneho dvora neuznáva, že trvanie koncesie presahujúce päť rokov môže byť odôvodnené niečím iným ako investíciami uloženými verejným obstarávateľom.

(536) Okrem toho sa spoločnosť Corsica Ferries domnieva, že uvedené ustanovenia smernice o koncesiách súvisia so skutočnosťou, že takto uložené investície, ktoré vykonal držiteľ koncesie, sa po skončení platnosti koncesie v zásade vrátia verejnému obstarávateľovi. Investície požadované v rámci koncesie od držiteľa koncesie teda nepredstavujú jeho vlastný majetok, ktorý po skončení platnosti koncesie zostáva v jeho vlastníctve alebo pod jeho kontrolou. V tomto kontexte sa dĺžka trvania koncesie počíta tak, aby umožnila držiteľovi koncesie získať späť investície, ktoré mu boli uložené a ktorých sa bude musieť vzdať po skončení zmluvy.

(537) To však nie je prípad zmlúv o službách vo verejnom záujme, keďže plavidlá, ktoré príjemcovia mobilizovali na ich realizáciu, i) nevyplývajú z investičnej povinnosti uloženej francúzskymi orgánmi a ii) sú majetkom príjemcov zmlúv o službách vo verejnom záujme, ktorí si ich po skončení zmlúv o službách vo verejnom záujme ponechávajú vo vlastníctve/užívaní. Za týchto okolností a vzhľadom na to, že príjemcom zmlúv o službách vo verejnom záujme sa neukladajú žiadne investície, nie je trvanie zmlúv o službách vo verejnom záujme odôvodnené.

(538) Spoločnosť Corsica Ferries konštatuje, že v zmluvách o službách vo verejnom záujme sa v každom prípade umožňuje príjemcom odpísať investičné náklady spojené s plavidlami z účtov zmlúv o službách vo verejnom záujme, a to zahrnutím primeranej návratnosti investovaného kapitálu. V tomto prípade je však podľa spoločnosti Corsica Ferries zrejmé, že v parametroch náhrad sa nezohľadnila zostatková hodnota plavidiel po ukončení zmlúv o službách vo verejnom záujme, ktoré zostanú voľne k dispozícii príjemcom zmlúv o službách vo verejnom záujme.

(539) *Pokiaľ ide o druhý bod,* spoločnosť Corsica Ferries sa domnieva, že príklady, ktoré Francúzsko uvádza v súvislosti s obdobiami platnosti námorných koncesií v Európe presahujúcimi šesť rokov, nie sú uplatniteľné na tento prípad. Pokiaľ ide o nórsky prípad, na ktorý sa odvoláva Francúzsko, v ktorom boli koncesné zmluvy uzavreté na desať rokov, spoločnosť Corsica Ferries sa domnieva, že toto obdobie bolo odôvodnené povinnosťou uloženou držiteľovi koncesie investovať do nových plavidiel. Situácia je teda odlišná, pokiaľ ide o zmluvy o službách vo verejnom záujme, keďže Francúzsko a Komisia uznávajú, že príjemcom zmlúv o službách vo verejnom záujme nie sú uložené žiadne investície.

5.2. **Pripomienky spoločnosti Corsica Linea**

(540) Spoločnosť Corsica Linea sa vyjadrila k trom bodom: i) existencia potreby služieb vo verejnom záujme; ii) súlad postupu verejného obstarávania na zmluvy o službách vo verejnom záujme s právom Únie o koncesiách a iii) neexistencia akejkoľvek výhody poskytnutej príjemcom zmlúv o službách vo verejnom záujme alebo v každom prípade súlad zmlúv o službách vo verejnom záujme s rozhodnutím Komisie z 20. decembra 2011 o uplatňovaní článku 106 ods. 2 ZFEÚ na štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (ďalej len „**rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu**“) ([190]).

5.2.1. *Existencia potreby služieb vo verejnom záujme*

(541) Spoločnosť Corsica Linea vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania reagovala na tri body týkajúce sa preskúmania existencie potreby služieb vo verejnom záujme:

— posúdenie kvantitatívneho dopytu po preprave nezastupiteľného ťažného nákladu z prístavu Marseille, ktorý sa odhaduje na 80 % historickej prepravy z tohto prístavu,

— vymedzenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme týkajúcich sa minimálnej kapacity nákladnej dopravy na jednu plavbu vyjadrenej v objeme, ktoré sa ukladajú držiteľom koncesií v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme,

— zastupiteľnosť prístavov Ajaccio a Propriano.

([190]) Ú. v. EÚ L 7, 11.1.2012, s. 3.

(542) Spoločnosť Corsica Linea uvádza, že v týchto troch bodoch si objednala ekonomickú štúdiu vypracovanú skupinou Analysis Group (ďalej len „**štúdia spoločnosti Analysis**“), ktorá podľa jej názoru obsahuje všetky skutkové a ekonomické informácie, na základe ktorých možno dospieť k záveru, že Francúzsko sa nedopustilo žiadneho zjavného omylu pri preukazovaní potreby služby vo verejnom záujme.

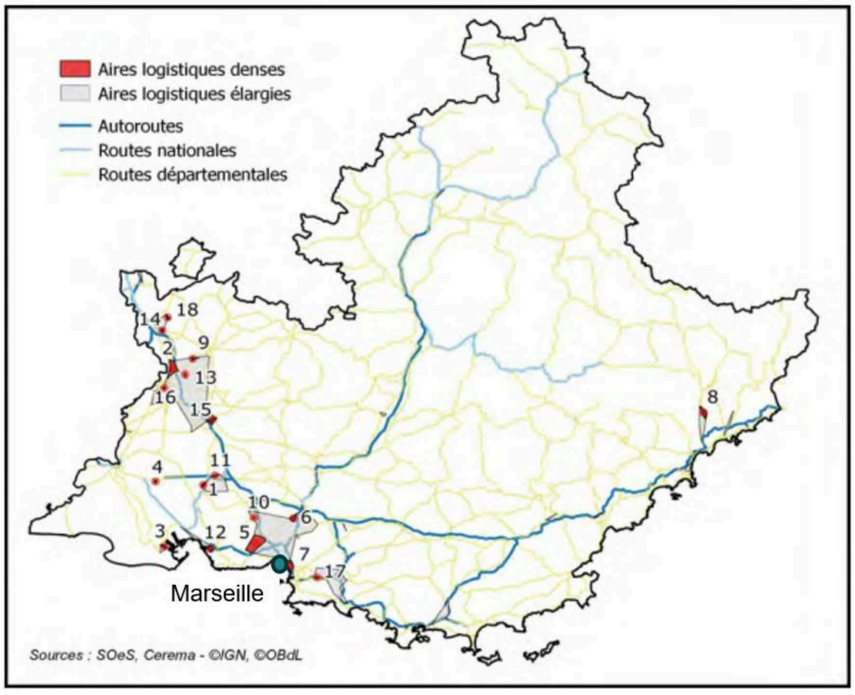
5.2.1.1. Pri odhade podielu dopytu po ťažnej nákladnej doprave, pre ktorý sa neuvažuje o alternatíve k prístavu Marseille, nedošlo k zjavne nesprávnemu posúdeniu

(543) Spoločnosť Corsica Linea sa domnieva, že umiestnenie logistických základní dopravcov, ktorí prepravujú tovar na Korziku, je takmer jediným rozhodujúcim faktorom pri výbere pevninského prístavu odchodu.

(544) Spoločnosť Corsica Linea sa opiera najmä o štúdiu spoločnosti Analysis, ktorá sa zaoberala umiestnením 18 najkoncentrovanejších logistických oblastí v regióne Provensalsko-Alpy-Azúrové pobrežie ([191]). Z týchto 18 oblastí sa len jedna nachádzala v obci, kde najbližší prístav nie je Marseille. Zo štúdie spoločnosti Analysis teda vyplýva, že zánik nákladnej dopravy prechádzajúcej cez prístav Marseille by prinútil väčšinu dopravcov cestovať do vzdialenejšieho prístavu a viedol by k výraznému zvýšeniu dopravných nákladov, ktoré sa v štúdii odhadujú v priemere na 11 %.

Obrázok 2

Poloha logistických oblastí v regióne Provensalsko-Alpy-Azúrové pobrežie



Zdroj: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015, strana 87.

Vysvetlivky: *Aires logistiques denses* – Koncentrované logistické oblasti

Aires logistiques élargies – Rozšírené logistické oblasti

Autoroutes – Diaľnice

([191]) V štúdii spoločnosti Analysis sa ako zdroj použila strana 87 atlasu skladov a logistických oblastí vo Francúzsku z roku 2015, ktorý je k dispozícii online na adrese: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015 (online stav k 18. októbru 2024).

Routes nationales – Hlavné cesty

Routes départementales – Vedľajšie cesty

Chaque aire logistique est repérée par un numéro – Každá logistická oblasť je označená číslom

(545) Na stanovenie tohto odhadu na úrovni 11 % sa v štúdii spoločnosti Analysis porovnávala cesta medzi Salon-de-Provence ([192]) a Marseille na jednej strane a Salon-de-Provence a Toulonom na druhej strane ([193]). Dospelo sa v nej k záveru, že cesta cez Toulon predstavuje pre dopravcu dodatočné náklady na cestnú dopravu vo výške 75 EUR ([194]), ktoré sú spôsobené najmä i) dvomi mýtnymi poplatkami účtovanými medzi Salon-de-Provence a Toulonom (čo má za následok náklady 35,10 EUR do Toulonu namiesto 6,90 EUR do Marseille) a ii) zvýšením nákladov na palivo ([195]).

5.2.1.2. Francúzsko správne určilo minimálnu prepravnú kapacitu nákladnej dopravy v zmluvách o službách vo verejnom záujme

(546) Spoločnosť Corsica Linea uvádza, že Francúzsku nemožno oprávnene pripísať žiadne zjavne nesprávne posúdenie, pokiaľ ide o stanovenie minimálnej prepravnej kapacity nákladnej dopravy v zmluvách o službách vo verejnom záujme, keďže zo štatistík za rok 2023 naopak vyplýva, že táto minimálna kapacita bola pravidelne prekračovaná od prvého roku vykonávania zmlúv o službách vo verejnom záujme.

(547) Spoločnosť Corsica Linea sa v tejto súvislosti odvoláva na štúdiu spoločnosti Analysis, v ktorej sa analyzovali skutočné množstvá nákladu prepraveného každý mesiac z Marseille do prístavov Ajaccio a Bastia v roku 2023. Z týchto analýz vyplýva, že minimálna prahová hodnota kapacity je veľmi často nižšia ako skutočné objemy prepravené spoločnosťou Corsica Linea ([196]).

5.2.1.3. Prístavy Ajaccio a Propriano nie sú zastupiteľné

(548) Spoločnosť Corsica Linea sa domnieva, že tvrdenie spoločnosti Corsica Ferries, že prístavy Ajaccio a Propriano sú úplne zastupiteľné, nie je podložené. Podľa spoločnosti Corsica Linea je analýza dĺžky trvania cesty kľúčovým faktorom, ktorý si orgány na ochranu hospodárskej súťaže zvolili na vymedzenie „spádovej oblasti“, a teda na určenie možnej zastupiteľnosti medzi dvomi konkurenčnými službami v rámci tejto spádovej oblasti.

(549) Na základe informácií poskytnutých v štúdii spoločnosti Analysis pre mnohé korzické obce nachádzajúce sa v spádovej oblasti prístavu Propriano by dlhší čas prepravy cestujúcich do prístavu Ajaccio namiesto do prístavu Propriano viedol k výraznému zvýšeniu ich nákladov ([197]).

([192]) Podľa štúdie spoločnosti Analysis je mesto Salon-de-Provence geografickým centrom (priemerné súradnice) všetkých 18 skúmaných koncentrovaných logistických oblastí.

([193]) Na výpočet cesty sa v štúdii spoločnosti Analysis použili referenčné hodnoty zo simulátora nákladov francúzskeho národného výboru pre cestnú dopravu (na výpočet nákladov na cestnú dopravu) a z webového sídla Mappy (na výpočet vzdialeností). V štúdii spoločnosti Analysis sa zohľadňujú i) náklady na palivo (odhadované náklady na spotrebu paliva 0,319 EUR/km); ii) mzdové náklady na vodiča (náklady na vodičov za hodinu služobného času prideleného vozidlu predstavujú 17,39 EUR/hod.); iii) náklady na mýto; iv) náklady na opotrebenie, t. j. náklady na údržbu a opravy (náklady na údržbu a opravy vozidiel sú 0,083 EUR/km); a v) náklady na opravu pneumatík (náklady na opravu pneumatík sú 0,025 EUR/km).

([194]) Náklady na prepravu ťažného nákladu z geografického centra regiónu Provensalsko-Alpy-Azúrové pobrežie (Salon-de-Provence) do prístavu Toulon sú 116 EUR v porovnaní s nákladmi 41,14 EUR do prístavu Marseille. Tranzit cez Toulon namiesto Marseille preto podľa štúdie spoločnosti Analysis znásobuje náklady na pozemnú dopravu v priemere o 2,8-násobok.

([195]) V štúdii spoločnosti Analysis sa do výpočtov zahrnuli aj náklady na námornú dopravu, ale usúdilo sa, že cena námornej dopravy z Toulonu a Marseille je rovnaká, t. j. 40 EUR za bežný meter od prístaviska k prístavisku (640 EUR za nákladné vozidlo, za predpokladu priemernej dĺžky nákladného vozidla 16 metrov). Náklady na námornú dopravu sú preto v tejto analýze nulové.

([196]) V štúdii spoločnosti Analysis sa uvádza, že prahová hodnota použitá v zmluvách o službách vo verejnom záujme je často nižšia ako maximálny objem nezastupiteľného nákladu prepraveného každý mesiac spoločnosťou Corsica Linea: to platí pre šesť z dvanástich mesiacov roka 2023 na linke Marseille – Bastia a pre päť z dvanástich mesiacov roka 2023 na linke Marseille – Ajaccio.

([197]) Podľa štúdie spoločnosti Analysis by jednosmerná cesta z Propriana alebo jeho okolia do prístavu Ajaccio znamenala odhadované dodatočné náklady na cestnú dopravu vo výške približne 8,00 EUR, pričom náklady na palivo by boli 1,99 EUR za liter pre malé auto so spotrebou 5,2 l/100 km.

5.2.2. *Dodržiavanie pravidiel EÚ týkajúcich sa koncesií*

5.2.2.1. Krátky čas, ktorý bol k dispozícii na mobilizáciu plavidiel po vyhlásení výzvy na predkladanie ponúk, nepredstavoval prekážku pre žiadosť spoločnosti Corsica Ferries

(550) Spoločnosť Corsica Linea sa domnieva, že krátky čas, ktorý uplynul medzi dátumom uzatvorenia zmlúv o službách vo verejnom záujme a začatím poskytovania služieb, nemohol zabrániť spoločnosti Corsica Ferries, aby sa prihlásila do postupu zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme.

(551) *Po prvé*, spoločnosť Corsica Linea sa domnieva, že vo výzve na predkladanie ponúk uverejnenej v *Úradnom vestníku Európskej únie* 6. mája 2022 boli potenciálni záujemcovia informovaní o tom, že služby stanovené v zmluvách o službách vo verejnom záujme sa majú začať poskytovať 1. januára 2023. Potenciálni záujemcovia boli preto informovaní osem mesiacov pred dátumom začatia poskytovania príslušných služieb. Okrem toho bolo oznámené aj nadobudnutie platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme 1. januára 2023, a to hneď po tom, ako francúzske orgány 22. januára 2022 začali konzultácie s prevádzkovateľmi. Podľa spoločnosti Corsica Linea boli teda všetky lodné spoločnosti, ktoré mohli predložiť ponuku, informované od januára 2022, najneskôr však do 6. mája 2022, o dátume začiatku platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme.

(552) *Po druhé*, spoločnosť Corsica Linea pripomína, že v pravidlách predkladania ponúk uverejnených 6. mája 2022 sa uvádza, že záujemcovia museli predložiť svoje žiadosti a ponuky do 25. júla 2022 a že prípadné rokovania by sa predbežne začali v auguste 2022. Preto mal záujemca, ktorý predložil serióznu ponuku v júli 2022 a predpokladal, že bude môcť vyhrať verejnú súťaž, takmer päť mesiacov na prípravu nasadenia svojej flotily na linkách, o ktoré sa uchádzal.

(553) *A napokon,* keďže francúzske orgány po uplynutí lehoty na predloženie ponúk (25. júla 2022) vedeli, že sa prihlásili a predložili ponuky len spoločnosti Corsica Linea a La Méridionale, mohli bez toho, aby porušili pravidlá smernice o koncesiách, rozhodnúť o predĺžení trvania rokovaní a skrátení obdobia medzi dňom uzavretia zmlúv o službách vo verejnom záujme a dňom nadobudnutia ich platnosti. Keďže spoločnosť Corsica Ferries nebola záujemcom o zmluvy o službách vo verejnom záujme, skutočné trvanie fázy rokovaní nemohlo byť v rozpore so smernicou o koncesiách.

5.2.2.2. Rozsah minimálnych požiadaviek nezahŕňal preložiteľné a dodatočné spiatočné plavby

5.2.2.2.1. Rozsah minimálnych požiadaviek sa netýkal preložiteľných a dodatočných spiatočných plavieb

(554) Spoločnosť Corsica Linea pripomína, že podľa článku 37 smernice o koncesiách môže verejný obstarávateľ slobodne stanoviť minimálne požiadavky a pritom môže slobodne určiť ich rozsah a obsah. Minimálne požiadavky, ktoré verejný obstarávateľ stanovil v súťažných podkladoch, možno chápať len v prísnych medziach ich znenia.

(555) V tomto prípade spoločnosť Corsica Linea pripomína, že tieto požiadavky boli stanovené v článku 2.4 pravidiel predkladania ponúk. Preto podľa spoločnosti Corsica Linea, hoci bolo potrebné odvolať sa na prílohu 1 k zmluvám o službách vo verejnom záujme s cieľom pochopiť presný rozsah niektorých z týchto minimálnych požiadaviek, príloha 1 nemohla predstavovať minimálnu požiadavku ako celok.

(556) Podľa spoločnosti Corsica Linea tento záver vedie k nasledujúcim zisteniam.

(557) Pokiaľ ide o dodatočné spiatočné plavby, spoločnosť Corsica Linea predovšetkým konštatuje, že sa neuvádzajú v článku 2.4 pravidiel prekladania ponúk. Zahrnuté sú len „cestovné poriadky“ a „frekvencie služieb“. Okrem toho dodatočné spiatočné plavby sú v prílohe 1 k zmluvám o službách vo verejnom záujme uvedené len ako možnosť, ktorej realizácia je ponechaná na uváženie francúzskych orgánov. Tieto odkazy preto nevykazujú žiadne charakteristiky, pokiaľ ide o „cestovné poriadky“ dodatočných spiatočných plavieb alebo ich „frekvenciu“ v zmysle minimálnej požiadavky stanovenej v článku 2.4 pravidiel predkladania ponúk. Okrem toho podľa spoločnosti Corsica Linea nie je možné stotožniť vyjadrenie verejného obstarávateľa o možnosti, ktorá vznikne počas plnenia zmluvy, s minimálnymi požiadavkami v zmysle článku 37 smernice o koncesiách, t. j. s „podmienkami a vlastnosťami (najmä technickými, fyzickými, funkčnými a právnymi), ktoré by mala každá ponuka spĺňať alebo mať.“

(558) Pokiaľ ide o preložiteľné spiatočné plavby, spoločnosť Corsica Linea konštatuje, že ani v článku 2.4 pravidiel predkladania ponúk, ani v prílohe 1 sa preložiteľné spiatočné plavby neuvádzajú. Z týchto ustanovení preto nemožno vyvodiť, že by existovala nejaká špecifická vlastnosť týkajúca sa preložiteľných spiatočných plavieb v súvislosti s cestovnými poriadkami alebo frekvenciou, ktoré samy osebe predstavujú minimálnu požiadavku.

(559) Vzhľadom na to, že ani dodatočné spiatočné plavby, ani preložiteľné spiatočné plavby nepredstavovali minimálnu požiadavku, v rozpore s tvrdeniami spoločnosti Corsica Ferries sa v pravidlách predkladania ponúk nemohlo vyžadovať vlastníctvo flotily pre takéto spiatočné plavby, ktorá by na ne musela byť osobitne pridelená. Podľa spoločnosti Corsica Linea to potvrdzujú ďalšie dva dôvody.

(560) Po prvé, v súlade s článkami 17 a 18 zmlúv o službách vo verejnom záujme (odôvodnenia 285 – 287), hoci je v právomoci úradu OTC rozhodnúť o vykonaní preložiteľných a dodatočných spiatočných plavieb, táto možnosť nie je spojená so žiadnou povinnosťou nasadiť jednu alebo viac lodí v reakcii na ne ([198]).

(561) Po druhé, pripustiť, ako to robí spoločnosť Corsica Ferries, že verejní obstarávatelia by požadovali vlastníctvo ďalšieho plavidla, aby mohli okamžite reagovať na možnosť niekoľkých dodatočných alebo preložiteľných spiatočných plavieb, by nemalo ekonomický zmysel vzhľadom na značné sumy dodatočných náhrad, ktoré by boli potrebné na pokrytie nákladov na odstavenie plavidiel, ktoré by boli v podstate nečinné.

5.2.2.2.2. Ponuky spoločnosti Corsica Linea boli v súlade s pravidlami predkladania ponúk

(562) *Po prvé*, spoločnosť Corsica Linea konštatuje, že pokiaľ ide o preložiteľné a dodatočné spiatočné plavby, jej konečné ponuky nepriniesli žiadne zmeny prílohy 1 alebo článkov 16 a 17 návrhu zmlúv o službách vo verejnom záujme. V prílohách 1 predložených na podporu konečných ponúk spoločnosti Corsica Linea pre časti 1, 3 a 5 sa len navrhovalo, kde by sa mohli umiestniť dodatočné spiatočné plavby na základe jej znalostí námorných služieb.

(563) *Po druhé*, pokiaľ ide o prepravnú kapacitu plavidiel (osobnej a nákladnej dopravy), spoločnosť Corsica Linea sa domnieva, že kapacita, ktorú majú plavidlá, ktoré pridelila na jednotlivé časti, zodpovedá minimálnej kapacite na prepravu nákladu a cestujúcich. Spoločnosť Corsica Linea takisto tvrdí, že všetky jej plavidlá spĺňajú minimálny počet kajút pre osoby so zníženou pohyblivosťou ([199]).

5.2.2.3. Trvanie zmlúv o službách vo verejnom záujme je v súlade s právom Únie

(564) Spoločnosť Corsica Linea súhlasí s predbežnou analýzou Komisie týkajúcou sa oprávneného trvania zmlúv o službách vo verejnom záujme. K tomuto bodu predložila dve ďalšie pripomienky.

(565) *Po prvé*, spoločnosť Corsica Linea sa domnieva, že trvanie zmlúv o službách vo verejnom záujme je v súlade s normami stanovenými v práve Únie. Spoločnosť Corsica Linea sa v tejto súvislosti odvoláva na rozhodovaciu prax Komisie týkajúcu sa zmlúv o námorných službách vo verejnom záujme v Chorvátsku ([200]) a Nórsku, ([201]) ktoré majú takmer desaťročné trvanie.

(566) *Po druhé*, plnenie zmlúv o službách vo verejnom záujme si v rozpore s tvrdeniami spoločnosti Corsica Ferries vyžaduje investície držiteľov koncesií.

([198]) V tejto súvislosti spoločnosť Corsica Linea zdôrazňuje, že v súlade s článkami 17 a 18 zmlúv o službách vo verejnom záujme sú technické monitorovacie výbory zodpovedné za zohľadnenie výskytu osobitnej potreby, ktorou by sa odôvodňovalo zavedenie týchto nástrojov na prispôsobenie námorných služieb vo forme preložiteľných a dodatočných spiatočných plavieb, ako aj prípadných konfliktov pri využívaní flotily dodávateľa.

([199]) Spoločnosť Corsica Linea uvádza, že plavidlo Paglia Orba malo pôvodne jednu kajutu pre osoby so zníženou pohyblivosťou. V súlade so záväzkom, ktorý spoločnosť Corsica Linea prijala počas postupu verejného obstarávania, však toto plavidlo i) malo byť nahradené jedným z ďalších siedmich plavidiel flotily pridelených na túto službu v prípade, že by sa pre služby vo verejnom záujme vyžadovali dve kajuty pre osoby so zníženou pohyblivosťou v súlade s článkom 20 zmlúv o službách vo verejnom záujme; a ii) malo byť rýchlo vybavené druhou kajutou pre osoby so zníženou pohyblivosťou prostredníctvom renovácie. Spoločnosť Corsica Linea v tejto súvislosti odkazuje na rozsudok správneho súdu v Bastii z 19. marca 2019 (*Société La Méridionale*, č. 1900289), v ktorom sa uznala možnosť prijať „záväzok plnenia“ na vykonanie zmluvy. Tento súlad sa už dosiahol, takže plavidlo Paglia Orba má teraz dve kajuty pre osoby so zníženou pohyblivosťou.

([200]) Rozhodnutia Komisie z 12. júla 2018 vo veciach SA.48119 – Chorvátsko – Croatian Ferries PSO (Ú. v. EÚ C 339, 21.9.2018, s. 1) a SA.49523 – Chorvátsko – Croatian Ferries PSO 3 (Ú. v. EÚ C 339, 21.9.2018, s. 2).

([201]) Pozri poznámku pod čiarou č. 25.

(567) Spoločnosť Corsica Linea poukazuje na to, že je potrebné rozlišovať medzi zmluvami na verejné koncesie na služby (ako sú zmluvy o službách vo verejnom záujme), ktoré sa týkajú prevádzky služby, a koncesnými zmluvami na výstavbu/modernizáciu infraštruktúry, ktoré sa týkajú výstavby infraštruktúry a vyžadujú si veľké investície. V druhom prípade, keďže vytvorenie infraštruktúry je samotným predmetom zmluvy, investície uskutočnené držiteľmi koncesií musia byť presne opísané v koncesnej zmluve. To isté neplatí pre zmluvy o službách, kde je na držiteľovi koncesie, aby pod dohľadom verejného obstarávateľa rozhodol, aké investície sú potrebné na zabezpečenie toho, aby boli vždy k dispozícii materiálne prostriedky potrebné na riadne poskytovanie služieb a zabezpečenie ich vykonávania.

(568) Spoločnosť Corsica Linea pripomína, že v tomto prípade museli záujemcovia poskytovať služby s použitím vlastných plavidiel a museli udržiavať špecializovanú, vysokovýkonnú flotilu počas celej realizácie zmlúv o službách vo verejnom záujme, pričom museli dodržiavať platné environmentálne požiadavky.

(569) Spoločnosť Corsica Linea opisuje vývoj platného právneho rámca, najmä smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/959 ([202]) a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1805 ([203]).

(570) Podľa spoločnosti Corsica Linea sa v smernici (EÚ) 2023/959 stanovuje, že systém prideľovania kvót a povinnosť odovzdávania kvót v námornej doprave sa vzťahujú na 100 % emisií z lodí na základe postupného harmonogramu (40 % od roku 2024 a 100 % od roku 2026). Okrem toho sa v nariadení (EÚ) 2023/1805 stanovujú opatrenia na zníženie intenzity emisií skleníkových plynov z palív používaných v sektore dopravy (z 2 % v roku 2025 na 80 % do roku 2050).

(571) Spoločnosť Corsica Linea vysvetľuje, že uplatňovanie týchto pravidiel si vyžaduje investície do menej znečisťujúcich lodí, aby sa zabránilo vysokému zdaneniu. Spoločnosť Corsica Linea odhaduje náklady na zosúladenie týchto plavidiel s environmentálnymi normami na 12 miliónov EUR. Podobne uvádza, že investovala 145 miliónov EUR do novej lode na skvapalnený zemný plyn, ktorá by mala byť dodaná v roku 2026 a mohla by byť pridelená na plnenie zmlúv o službách vo verejnom záujme.

(572) Spoločnosť Corsica Linea napokon konštatuje, že pokiaľ je výška náhrady zmluvne obmedzená predbežnými prevádzkovými účtami predloženými v ponukách, ktoré majú plnú zmluvnú platnosť (príloha 9 k zmluvám o službách vo verejnom záujme), tieto investičné rozhodnutia nemajú žiadny vplyv na výšku náhrady. Podľa jej názoru je preto potrebné, aby mali držitelia koncesií prehľad o výnosoch z prevádzky služieb počas dostatočne dlhého obdobia.

5.2.3. *Zmluvy o službách vo verejnom záujme nepredstavujú štátnu pomoc alebo sú aspoň vyňaté z notifikačnej povinnosti podľa rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu*

(573) Spoločnosť Corsica Linea sa domnieva, že opatrenia nepredstavujú štátnu pomoc podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ, pretože sú splnené štyri kritériá rozsudku vo veci Altmark, a najmä štvrté kritérium. V každom prípade opatrenia spĺňajú všetky kritériá stanovené v rozhodnutí o službách všeobecného hospodárskeho záujmu, a preto boli oslobodené od notifikačnej povinnosti voči Komisii.

5.2.3.1. Zmluvy o službách vo verejnom záujme spĺňajú štvrté kritérium rozsudku vo veci Altmark

(574) V rozpore s predbežnou analýzou Komisie v rozhodnutí o začatí konania sa spoločnosť Corsica Linea domnieva, že v konaní o zadaní zmlúv o službách vo verejnom záujme naozaj existoval skutočný konkurenčný tlak, ktorý umožnil vybrať ponuku, ktorá bola pre verejnosť ekonomicky najvýhodnejšia.

([202]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/959 z 10. mája 2023, ktorou sa mení smernica 2003/87/ES o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii a rozhodnutie (EÚ) 2015/1814 o zriadení a prevádzke trhovej stabilizačnej rezervy systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii (Ú. v. EÚ L 130, 16.5.2023, s. 134, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj).

([203]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1805 z 13. septembra 2023 o využívaní palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námornej doprave a o zmene smernice 2009/16/ES (Ú. v. EÚ L 234, 22.9.2023, s. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

(575) *Po prvé*, spoločnosť Corsica Linea pripomína, že žiadny francúzsky alebo zahraničný prevádzkovateľ námornej dopravy okrem spoločností Corsica Ferries, Corsica Linea a La Méridionale neprejavil záujem o korzický trh, a to ani prostredníctvom reakcií na rôzne výzvy na predkladanie ponúk alebo na verejné konzultácie vyhlásené Francúzskom, ani prostredníctvom prevádzkovania liniek v rámci systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme.

(576) *Po druhé*, spoločnosť Corsica Linea zdôrazňuje, že pokiaľ ide o zmluvu o službách vo verejnom záujme týkajúce sa námorného spojenia s Proprianom, v prípade ktorej spoločnosť Corsica Linea preukázala konkurenciu spoločnosti La Méridionale, bola zistená dostatočná konkurencia na to, aby regionálny orgán vybral ekonomicky najvýhodnejšiu ponuku. Pokiaľ ide o ostatné časti zadané spoločnosti Corsica Linea (Bastia, L'Île-Rousse a Ajaccio), neexistencia konkurenčnej ponuky v zásade úplne nevylučuje existenciu dostatočného konkurenčného tlaku, aby bolo možné považovať štvrté kritérium rozsudku vo veci Altmark za splnené ([204]).

(577) *Po tretie*, podľa spoločnosti Corsica Linea existoval výrazný konkurenčný tlak, keďže bolo všeobecne známe, že do postupu zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme sa pravdepodobne prihlásia traja prevádzkovatelia (Corsica Linea, La Méridionale a Corsica Ferries).

(578) *Po štvrté*, rokovacie konanie, ktoré viedli úrad OTC a orgán CdC, viedlo k podstatnému zníženiu výšky požadovanej náhrady medzi pôvodnou a konečnou ponukou spoločnosti Corsica Linea v prípade častí, na ktoré bola určená ako úspešný uchádzač, čo dokazuje existenciu skutočnej vyjednávacej sily francúzskych orgánov.

(579) *A napokon*, aj keď na niektoré časti bola doručená len jedna konečná ponuka, francúzske orgány neboli povinné ich prijať, ak sa považovali za príliš drahé.

5.2.3.2. Zmluvy o službách vo verejnom záujme sú v každom prípade v súlade s rozhodnutím o službách všeobecného hospodárskeho záujmu

(580) Spoločnosť Corsica Linea sa domnieva, že predmetné opatrenia spĺňajú všetky kritériá rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu, na rozdiel od toho, čo Komisia uvádza v odôvodneniach 395 až 398 rozhodnutia o začatí konania. Domnieva sa, že i) rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu sa vzťahuje na tento prípad; ii) niektoré námorné linky neprekračujú prahovú hodnotu pre oslobodenie od notifikačnej povinnosti a iii) zmluvy o službách vo verejnom záujme spĺňajú všetky ostatné kritériá rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu.

5.2.3.2.1. Rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu sa vzťahuje na kombinované služby (nákladná/osobná doprava)

(581) Spoločnosť Corsica Linea nesúhlasí s predbežným stanoviskom Komisie, podľa ktorého sa rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu vzťahuje len na námornú osobnú dopravu, predovšetkým z toho dôvodu, že v rozhodnutí o službách všeobecného hospodárskeho záujmu sa prahová hodnota stanovuje len z hľadiska prepravených osôb.

(582) Podľa spoločnosti Corsica Linea je výklad navrhovaný Komisiou v jasnom rozpore so znením samotného textu a jeho účelom, ako je objasnené v odôvodnení 24 rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu. Z tohto odôvodnenia vyplýva, že všetka námorná doprava (vrátane nákladnej dopravy) patrí do rozsahu pôsobnosti rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu. Ak by sa prijal výklad Komisie, žiadna služba námornej nákladnej dopravy by nemohla mať prospech z rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu, čo by bolo v rozpore so zásadou rovnakého zaobchádzania.

(583) Spoločnosť Corsica Linea v tejto súvislosti konštatuje, že rozhodovacia prax Komisie umožňuje uplatniť rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu na kombinované služby, pri ktorých nebola prekročená prahová hodnota pre osobnú dopravu stanovená v rozhodnutí o službách všeobecného hospodárskeho záujmu ([205]).

(584) Okrem toho sa spoločnosť Corsica Linea domnieva, že odkaz v rozhodnutí o službách všeobecného hospodárskeho záujmu na jednotnú prahovú hodnotu počtu cestujúcich je odôvodnený samotnou skutočnosťou, že osobná doprava je nanajvýš celkovým ukazovateľom hospodárskeho významu danej linky. Podľa názoru spoločnosti Corsica Linea je ťažké si predstaviť, že by sa na tej istej linke mohol prepravovať objem nákladnej dopravy, ktorý nie je úmerný osobnej doprave.

([204]) Rozsudok zo 16. septembra 2013, Iliad, T-325/10, ECLI:EU:T:2013:472, body 240 – 254.

([205]) Spoločnosť Corsica Linea odkazuje na rozhodnutie Komisie (EÚ) 2022/1328 z 30. septembra 2021 o opatreniach SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ktoré Taliansko a región Lazio vykonali v prospech spoločnosti Laziomar a jej nadobúdateľa, spoločnosti CLN (Ú. v. EÚ L 200, 29.7.2022, s. 154, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/1328/oj), body 484 a nasl.

5.2.3.2.2. Všetky podmienky stanovené v rozhodnutí o službách všeobecného hospodárskeho záujmu sú splnené

(585) Spoločnosť Corsica Linea sa domnieva, že zmluvy o službách vo verejnom záujme sú v súlade s článkom 4 rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu: pripomína, že v tomto prípade skutočne existuje poverenie, ktoré obsahuje všetky požiadavky uložené týmto článkom, ako Komisia konštatuje v odôvodnení 275 a nasl. rozhodnutia o začatí konania ([206]).

(586) Spoločnosť Corsica Linea sa takisto domnieva, že zmluvy o službách vo verejnom záujme sú v súlade s článkami 5 a 6 rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu vzhľadom na skutočnosť, že metódy výpočtu náhrady a overovania, či nedošlo k nadmernej náhrade, sú stanovené v zmluvách o službách vo verejnom záujme, ako uviedla Komisia v rozhodnutí o začatí konania (odôvodnenia 345 až 377).

(587) A napokon, spoločnosť Corsica Linea sa domnieva, že zmluvy o službách vo verejnom záujme spĺňajú podmienky stanovené v článku 7 rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu, keďže francúzske orgány na platforme TED (ktorá obsahuje zoznam všetkých zmlúv a koncesií v členských štátoch, ktoré prekračujú prahové hodnoty vyžadujúce uverejnenie na úrovni EÚ) uverejnili oznámenie o udelení koncesie týkajúce sa zmlúv o službách vo verejnom záujme, ktoré obsahuje všetky informácie požadované v článku 7 rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu ([207]).

5.3. **Pripomienky spoločnosti La Méridionale**

(588) La Méridionale vo svojich pripomienkach najskôr tvrdí, že zmluvy o službách vo verejnom záujme nepredstavujú štátnu pomoc podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ. V každom prípade zmluvy o službách vo verejnom záujme spĺňajú podmienky rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu a sú oslobodené od povinnosti predchádzajúceho oznámenia Komisii. Zmluvy o službách vo verejnom záujme sú prinajmenšom v súlade s rámcom pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu ([208]).

5.3.1. *Zmluvy o službách vo verejnom záujme nepredstavujú štátnu pomoc*

(589) La Méridionale sa domnieva, že zmluvy o službách vo verejnom záujme jej neposkytli žiadnu výhodu, pretože spĺňajú všetky kritériá rozsudku vo veci Altmark vrátane prvého a štvrtého kritéria.

5.3.1.1. Zmluvy o službách vo verejnom záujme spĺňajú prvé kritérium rozsudku vo veci Altmark

(590) La Méridionale sa domnieva, že rozsah pôsobnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme zodpovedá potrebe služieb vo verejnom záujme. Uvádza, že francúzske orgány správne identifikovali i) dopyt používateľov po ťažnej nákladnej doprave ii) a zlyhanie trhu. Nakoniec sa domnieva, že Francúzsko vymedzilo zmluvy o službách vo verejnom záujme spôsobom primeraným potrebe služieb vo verejnom záujme z bodu iii).

5.3.1.1.1. Francúzsko správne identifikovalo dopyt používateľov

(591) Spoločnosť La Méridionale sa domnieva, že Francúzsko správne identifikovalo dopyt zo strany používateľov námornej nákladnej a osobnej dopravy. Týka sa to najmä námornej ťažnej nákladnej dopravy, ku ktorej spoločnosť La Méridionale vzniesla niekoľko pripomienok.

(592) Spoločnosť La Méridionale uvádza, že si nechala vypracovať dve ekonomické analýzy od spoločnosti Deloitte (ďalej len „**správa spoločnosti Deloitte**“), ktoré sa týkali najmä i) nedostatočnej zastupiteľnosti prístavov Toulon a Marseille v oblasti námornej ťažnej nákladnej dopravy. Spoločnosť La Méridionale tvrdí, že v správe spoločnosti Deloitte sa potvrdzujú analýzy francúzskych orgánov, podľa ktorých je zastupiteľnosť prístavov Marseille a Toulon pri ťažnej nákladnej doprave veľmi nízka.

(593) *Po prvé*, zo získaných dôkazov z kvalitatívneho hľadiska vyplýva, že dopravcovia, ktorí chcú minimalizovať svoje náklady, nepovažujú Toulon za alternatívu k Marseille z týchto dôvodov:

— prístav Marseille má strategickú polohu v ústí údolia Rhôny, v blízkosti mnohých logistických základní rozmiestnených po celom údolí,

([206]) Spoločnosť Corsica Linea v tejto súvislosti konštatuje, že v článku 2 zmlúv o službách vo verejnom záujme sa výslovne odkazuje na rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu.

([207]) Oznámenie o udelení koncesie na služby (Ú. v. EÚ S 15/2023).

([208]) Spoločnosť La Méridionale spresňuje, že jej pripomienky sa týkajú len zmlúv o službách vo verejnom záujme, ktoré jej boli udelené samostatne alebo spoločne so spoločnosťou Corsica Linea.

— ponúka prevádzkovateľom multimodálnu sieť a je križovatkou dvoch hlavných európskych koridorov nákladnej dopravy (stredomorská os a os Severné more – Stredozemné more),

— Marseille má spádovú oblasť pokrývajúcu celú juhovýchodnú štvrtinu Francúzska ([209]), zatiaľ čo prístav Toulon je oveľa lokálnejší a jeho spádová oblasť zahŕňa len tri obchodné parky ([210]),

— nebezpečný náklad sa nemôže prepravovať do Toulonu, pretože v prístave je zakázaný z dôvodu blízkosti vojenských zariadení.

(594) *Po druhé*, z kvantitatívneho hľadiska spoločnosť La Méridionale poukazuje na to, že v správe spoločnosti Deloitte sa potvrdzuje veľmi nízka zastupiteľnosť prístavov Marseille a Toulon pre ťažnú nákladnú dopravu. V správe spoločnosti Deloitte sa odhaduje, že v prípade 5 – 10 % zvýšenia cien v Marseille by si menej ako 20 % dopravcov vybralo radšej prístav Toulon ako prístav Marseille.

(595) Na dosiahnutie tohto záveru sa v správe spoločnosti Deloitte najprv použili dve databázy, a to i) verejná databáza obsahujúca zoznam koncentrovaných logistických oblastí ([211]) a rozšírených logistických oblastí ([212]) vo Francúzsku v roku 2015 ([213]) a ii) databáza, ktorú poskytla spoločnosť La Méridionale a v ktorej sú uvedené sklady v pevninskom Francúzsku patriace jej zákazníkom z radov dopravcov ťažnej nákladnej dopravy v roku 2021. Po lokalizácii jednotlivých skladov na základe týchto databáz sa v správe spoločnosti Deloitte stanovili celkové náklady na nákladnú dopravu na Korziku, pričom sa použila námorná tarifa 35 EUR/bežný meter pre prístavy Toulon a Marseille a náklady na kilometer cestnej dopravy 1,13 EUR ([214]).

(596) Podľa správy spoločnosti Deloitte výsledky ukazujú, že v prípade 10 % zvýšenia ceny prepravy z prístavu Marseille by bolo pre väčšinu dopravcov ekonomicky racionálne pokračovať v preprave cez prístav Marseille. Z prechodu do prístavu Toulon by profitovalo v priemere len 4,7 % dopravcov. V správe spoločnosti Deloitte sa dospelo k záveru, že odhad 80 % vlastného dopytu po ťažnej nákladnej doprave v Marseille bol konzervatívny.

([209]) V správe spoločnosti Deloitte sa odkazuje na mapy z webového sídla spoločnosti Upply (spoločnosť špecializujúca sa na nákladnú dopravu, najmä cestnú) zo 4. júla 2019, ktoré sú k dispozícii na adrese: market-insights.upply.com/en/the-real-map-of-the-major-hinterlands-for-container-shipping (online stav k 18. októbru 2024) a z agentúry pre územné plánovanie Marseille zo správy *Logistics in the PACA Region – Diagnostics and Challenges* (Logistika v regióne Provensalsko-Alpy-Azúrové pobrežie – diagnostika a výzvy) (január 2019), ktorá je k dispozícii na adrese: https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (s. 16) (online stav k 18. októbru 2024).

([210]) Spoločnosť La Méridionale odkazuje i) na správu agentúry pre územné plánovanie Marseille *Logistics in the PACA Region – Diagnostics and Challenges* (Logistika v regióne Provensalsko-Alpy-Azúrové pobrežie – diagnostika a výzvy) (január 2019), ktorá je k dispozícii na adrese: https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (online stav k 18. októbru 2024) a ii) na štúdiu z 18. júna 2020, ktorú vypracoval konzultant v mene Obchodnej komory departementu Var v rámci misie zameranej na štúdium energetických tokov v prístavoch v okolí Toulonského zálivu a jeho bezprostredného vnútrozemia, v ktorej sa uvádza, že spádová oblasť prístavu Toulon je obmedzená na oblasť medzi mestami Bandol, Signes a Hyères (štúdia je dostupná na adrese: 0acf6059-3ee3-be1e-1214-59847ece5a39 (interreg-maritime.eu) (online stav k 18. októbru 2024). Podľa spoločnosti La Méridionale z obrázka na strane 5 druhej štúdie jasne vyplýva, že spádová oblasť prístavu Toulon zahŕňa len tri hlavné obchodné parky v blízkosti prístavu, a to: obchodný park Signes, obchodné centrum Toulon West a obchodný park Toulon East.

([211]) Podľa správy spoločnosti Deloitte je koncentrovaná logistická oblasť taká, v ktorej je každý sklad alebo logistická platforma s rozlohou väčšou ako 5 000 m^2 vzdialená od iného skladu alebo platformy menej ako dva kilometre. Každá logistická oblasť pozostáva najmenej z troch skladov alebo logistických platforiem s rozlohou viac ako 5 000 m^2.

([212]) Podľa správy spoločnosti Deloitte je rozšírená logistická oblasť taká, v ktorej je každý sklad alebo logistická platforma s rozlohou väčšou ako 5 000 m^2 vzdialená od iného skladu alebo platformy menej ako šesť kilometrov. Každá logistická oblasť pozostáva najmenej z troch skladov alebo logistických platforiem s rozlohou viac ako 5 000 m^2.

([213]) Atlas skladov a logistických oblastí vo Francúzsku v roku 2015, k dispozícii na adrese: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015 (online stav k 18. októbru 2024).

([214]) V správe spoločnosti Deloitte sa odkazuje na údaje národného výboru pre cestnú dopravu za rok 2019, podľa ktorých ročné náklady na 40-tonový diaľkový nákladný automobil predstavujú 1,13 EUR/km. Patria sem náklady na vodiča, náklady na vlastníctvo a financovanie vozidla, náklady na palivo, pneumatiky, údržbu, mýto a diaľničné známky, náklady na poistenie a dane z vozidla.

5.3.1.1.2. Francúzsko správne analyzovalo zlyhanie trhu

5.3.1.1.2.1. Súkromná ponuka spoločnosti Corsica Ferries bez zmlúv o službách vo verejnom záujme nie je dôveryhodná

(597) Spoločnosť La Méridionale sa domnieva, že francúzske orgány správne analyzovali zlyhanie trhu, ktoré charakterizuje existenciu potreby služieb námornej dopravy vo verejnom záujme medzi Korzikou a prístavom Marseille.

(598) V tejto súvislosti poukazuje na to, že ponuka spoločnosti Corsica Ferries predložená počas konzultácie s prevádzkovateľmi nemohla byť považovaná za dôveryhodnú, pretože kapacita, ktorú by spoločnosť Corsica Ferries využila v prípade neexistencie zmlúv o službách vo verejnom záujme, nebola v súlade s kapacitou prístavu Toulon. Podľa správy spoločnosti Deloitte kapacita, ktorú spoločnosť Corsica Ferries deklarovala v prípade neexistencie zmlúv o službách vo verejnom záujme ([215]), vychádzala z miery obsadenosti prístavu Toulon na 539 % v období 2023 – 2028 ([216]), t. j. z objemu prepravy viac ako päťnásobku súčasnej kapacity prístavu.

5.3.1.1.2.2. Spustenie linky Toulon-L'Île-Rousse spoločnosťou La Méridionale v roku 2024 v rámci systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme nespochybňuje existenciu zlyhania trhu.

(599) La Méridionale uvádza, že od roku 2024 otvorila novú linku medzi Toulonom a Livornom (Taliansko) s medzizastávkou v prístave L'Île-Rousse. Pripomína však, že táto iniciatíva nijako neovplyvňuje závery francúzskych orgánov týkajúce sa existencie zlyhania trhu, ktorými by sa odôvodňovalo uzavretie zmlúv o službách vo verejnom záujme.

(600) Spoločnosť La Méridionale pripomína, že v rámci systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme platného medzi Korzikou a pevninským Francúzskom môže slobodne ponúkať nové služby mimo zmlúv o službách vo verejnom záujme. V tejto súvislosti poukazuje na to, že zmena akcionárov a manažmentu od júna 2023 viedla k formulovaniu novej obchodnej stratégie s otvorením sa medzinárodným linkám. Nová linka do Talianska priamo spĺňa tento cieľ.

(601) *Po prvé* spoločnosť La Méridionale uvádza, že táto linka zahŕňa len osobnú dopravu a je určená predovšetkým pre turistov. Nejde teda o prepravu nákladu ani cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie.

(602) *Po druhé*, spoločnosť La Méridionale uvádza, že prevádzkové účty linky Toulon – L'Île-Rousse a prideleného plavidla Kalliste sú vedené oddelene od účtov liniek Marseille – Ajaccio a Marseille – Porto-Vecchio prevádzkovaných v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme, čím sa zabezpečuje, že nedochádza ku krížovým subvenciám v súvislosti s odpismi a prevádzkovými nákladmi plavidiel.

(603) V tejto súvislosti spoločnosť La Méridionale odmieta výhrady spoločnosti Corsica Ferries uvedené v odôvodnení 216 rozhodnutia o začatí konania, ktoré sa týkajú používania plavidla Kalliste spoločnosťou Corsica Linea, čo mohlo spoločnosti La Méridionale zabrániť v plnení jej záväzkov vyplývajúcich zo zmlúv o službách vo verejnom záujme.

(604) Spoločnosť La Méridionale vysvetľuje, že hoci spoločnosť Corsica Linea v júli a auguste 2023 skutočne využívala loď Kalliste, bolo to v reakcii na výnimočnú situáciu požiaru na jednom z plavidiel spoločnosti Corsica Linea (Monte d'Oro), ktorý ho vyradil z prevádzky na niekoľko mesiacov, po ktorom spoločnosť Corsica Linea výslovne požiadala spoločnosť La Méridionale, či by si mohla loď Kalliste dočasne prenajať na prevádzkovanie svojich liniek.

(605) Okrem toho spoločnosť La Méridionale uvádza, že hoci v prílohe 2 k zmluvám o službách vo verejnom záujme (program služieb) je loď Kalliste skutočne pridelená k časti 3 (Marseille – Porto-Vecchio) a že predbežné prevádzkové účty (príloha 9 k zmluvám o službách vo verejnom záujme) sú založené na tejto skutočnosti, je možné priradiť ju na iné linky v rámci mechanizmu výmeny plavidiel stanoveného v článku 20 zmlúv o službách vo verejnom záujme alebo uskutočniť dodatočnú spiatočnú plavbu, o ktorej rozhodnú francúzske orgány.

([215]) Podľa správy spoločnosti Deloitte spoločnosť Corsica Ferries uviedla, že v prípade neexistencie zmlúv o službách vo verejnom záujme by výrazne zvýšila svoje činnosti v Toulone z 397 112 bežných metrov ročne v priemere za obdobie 2016 – 2019 na 2 675 288 bežných metrov ročne v priemere za obdobie 2023 – 2028, t. j. svoju ponuku by zvýšila o 574 %.

([216]) V správe spoločnosti Deloitte sa táto miera obsadenosti vypočítava na základe priemerného ročného počtu bežných metrov prepravených spoločnosťou Corsica Ferries v rokoch 2016 až 2019 (397 112 bežných metrov), čo podľa Obchodnej komory departementu Var zodpovedá súčasnej miere obsadenosti prístavu Toulon na úrovni 80 %, a priemerného ročného počtu deklarovaného spoločnosťou Corsica Ferries v rokoch 2023 až 2028 (2 675 288 bežných metrov), čo zodpovedá 539 % obsadenosti prístavu Toulon.

5.3.1.1.3. Francúzske orgány vymedzili primerané záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme

5.3.1.1.3.1. Záväzky týkajúce sa minimálnej prepravnej kapacity nákladnej dopravy sú primerané zistenej potrebe služieb vo verejnom záujme

(606) Spoločnosť La Méridionale spochybňuje predbežné stanovisko Komisie, podľa ktorého boli minimálne prepravné kapacity nákladnej dopravy stanovené v zmluvách o službách vo verejnom záujme tak, aby verejná služba mohla kedykoľvek uspokojiť maximálnu špičku v dopyte zistenú na základe historických údajov.

(607) Spoločnosť La Méridionale vysvetľuje, že francúzske orgány stanovili minimálnu kapacitu potrebnú pre nákladnú dopravu na základe priemeru na jednu plavbu v júli 2030, ktorý je vyšší ako priemer na jednu plavbu v ostatných mesiacoch roka 2030. Vzhľadom na rozdiely v doprave v závislosti odo dňa v týždni a mesiaca tento mesačný priemer neumožňuje kedykoľvek dosiahnuť maximálnu pozorovanú špičku v dopyte. Podľa spoločnosti La Méridionale mesačný priemer v júli 2030, ako aj ostatné mesačné priemery, zahŕňajú plavby, pri ktorých dopyt prevyšuje vybraté minimálne kapacity.

(608) Spoločnosť La Méridionale v tejto súvislosti zdôrazňuje, že z analýzy objemu nákladnej dopravy na plavidlách v rokoch 2021 a 2022 na linkách, ktoré obsluhuje spoločnosť La Méridionale, vyplýva, že minimálne kapacity stanovené v zmluvách o službách nákladnej dopravy vo verejnom záujme nie sú nadmerné, keďže boli prekročené v rámci značnej časti plavieb ([217]). Analýzy podľa mesiacov a dní ukazujú, že minimálne kapacity boli v rokoch 2021 a 2022 pravidelne prekračované každý mesiac v roku a každý deň v týždni. Kapacity v zmluvách o službách vo verejnom záujme preto nemožno považovať za neprimerané.

(609) A napokon spoločnosť La Méridionale vysvetľuje, že stanovenie minimálnych kapacít na úrovni odhadovanej na júl 2030 je v súlade s obmedzeniami, ktorým čelia spoločnosti pri riadení svojej flotily. Vzhľadom na ekonomické obmedzenia riadenia flotily a obdobia odpisovania plavidiel preto nebolo možné stanoviť minimálne kapacity na mesačnej alebo dokonca ročnej báze. Spoločnosť La Méridionale vysvetľuje, že vzhľadom na hodnotu plavidiel je pre prevádzkovateľov ťažké meniť plavidlá v priebehu platnosti zmluvy, a to z ekonomického aj prevádzkového hľadiska. Naopak, záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme stanovené v zmluvách o službách vo verejnom záujme umožňujú uviesť do prevádzky plavidlá, ktoré sú schopné poskytovať služby vo verejnom záujme počas celého obdobia platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme a dokážu zvládnuť maximálne špičky.

5.3.1.1.3.2. Záväzky týkajúce sa minimálnej kapacity pre počet vodičov prepravovaných na jednu plavbu sú primerané potrebe služieb vo verejnom záujme

(610) Spoločnosť La Méridionale tvrdí, že na rozdiel od toho, čo tvrdí spoločnosť Corsica Ferries vo svojom podnete, nie je minimálna kapacita pre vodičov stanovená v zmluvách o službách vo verejnom záujme neprimeraná.

(611) Na základe údajov predložených spoločnosťou La Méridionale sa v správe spoločnosti Deloitte posudzuje skutočný počet vodičov, ktorí sprevádzali svoj tovar na plavidlách spoločnosti La Méridionale v rokoch 2021 a 2022. V správe sa konštatuje, že minimálne kapacity stanovené v zmluvách o službách vo verejnom záujme pre počet vodičov nie sú nadmerné, keďže v rokoch 2021 a 2022 už boli v rámci značnej časti plavieb prekročené alebo dosiahnuté ([218]).

5.3.1.2. Zmluvy o službách vo verejnom záujme spĺňajú štvrté kritérium rozsudku vo veci Altmark

(612) *Po prvé*, podľa spoločnosti La Méridionale kritériá na zadanie zmlúv neovplyvnili schopnosť Francúzska vybrať záujemcu, ktorý je schopný poskytovať služby za najnižšie náklady pre verejnosť. Spoločnosť La Méridionale sa domnieva, že na linkách Porto-Vecchio (časť 3) a Propriano (časť 4) spoločnosti Corsica Linea a La Méridionale predložili konkurenčné ponuky. V oboch prípadoch francúzske orgány prijali najnižšiu ponuku.

([217]) Zo správy spoločnosti Deloitte vyplýva, že v roku 2021 už takmer tretina plavieb, ktoré prevádzkuje spoločnosť La Méridionale na linke medzi Marseille a Ajacciom, prekročila minimálnu prepravnú kapacitu nákladnej dopravy stanovenú v zmluvách o službách vo verejnom záujme. V roku 2022 sa to týkalo 40 % plavieb, ktoré spoločnosť La Méridionale prevádzkovala plavby medzi Marseille a Ajacciom.

([218]) Podľa správy spoločnosti Deloitte bola minimálna kapacita pre vodičov ťažnej nákladnej dopravy stanovená v zmluvách o službách vo verejnom záujme dosiahnutá alebo prekročená v rámci 40 % plavieb, ktoré prevádzkovala spoločnosť La Méridionale v roku 2021, a v rámci 43 % v roku 2022 na linke medzi Marseille a Ajacciom.

(613) *Po druhé*, spoločnosť La Méridionale uvádza, že na konzultáciu s prevádzkovateľmi odpovedali tri lodné spoločnosti (Corsica Ferries, Corsica Linea a La Méridionale), takže počet záujemcov (dvaja) zodpovedal počtu odpovedí na konzultáciu s prevádzkovateľmi. Okrem toho skutočnosť, že sa neprihlásila žiadna iná lodná spoločnosť, potvrdzuje, že trh nemá záujem o linky s nízkou ziskovosťou, ako sú linky na Korziku.

5.3.2. *Zmluvy o službách vo verejnom záujme sú zlučiteľné s rozhodnutím o službách všeobecného hospodárskeho záujmu*

5.3.2.1. Rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu sa vzťahuje na zmluvy o službách vo verejnom záujme

(614) Spoločnosť La Méridionale vyjadrila námietky proti predbežnému stanovisku Komisie, že rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu sa vzťahuje len na linky osobnej dopravy a vylučuje akékoľvek iné služby námornej dopravy (najmä nákladnej). Po prvé sa domnieva, že v rozhodnutí o službách všeobecného hospodárskeho záujmu sa neuvádza, že sa nevzťahuje na kombinované služby, a že Komisia nemôže uplatniť takýto reštriktívny výklad; po druhé a v každom prípade sa domnieva, že takýto výklad je v súlade s rozhodovacou praxou Komisie ([219]).

5.3.2.2. Zmluvy o službách vo verejnom záujme sú v súlade s rozhodnutím o službách všeobecného hospodárskeho záujmu

(615) Spoločnosť La Méridionale sa domnieva, že zmluvy o službách vo verejnom záujme sú v súlade s článkom 4 rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu: pripomína, že v tomto prípade skutočne existuje poverenie, ktoré obsahuje všetky požiadavky uložené týmto článkom, ako Komisia konštatuje v odôvodnení 275 a nasl. rozhodnutia o začatí konania ([220]). Poukazuje aj na to, že v súlade s rozhodnutím o službách všeobecného hospodárskeho záujmu je obdobie platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme kratšie ako 10 rokov.

(616) Spoločnosť Corsica Linea sa takisto domnieva, že zmluvy o službách vo verejnom záujme sú v súlade s článkami 5 a 6 rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu vzhľadom na skutočnosť, že metódy výpočtu náhrady a overovania, či nedošlo k nadmernej náhrade, sú stanovené v zmluvách o službách vo verejnom záujme, ako uviedla Komisia v rozhodnutí o začatí konania (odôvodnenia 345 až 377).

(617) A napokon, spoločnosť Corsica Linea sa domnieva, že zmluvy o službách vo verejnom záujme spĺňajú podmienky stanovené v článku 7 rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu, keďže francúzske orgány uverejnili všetky informácie požadované v tomto článku.

5.3.3. *Zmluvy o službách vo verejnom záujme sú zlučiteľné s rámcom pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu*

(618) Spoločnosť La Méridionale sa domnieva, že opatrenia sú v každom prípade zlučiteľné s rámcom pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu. Predložila pripomienky k dvom bodom: trvanie poverenia a súlad zmlúv o službách vo verejnom záujme s právom Únie o koncesiách.

5.3.3.1. Trvanie zmlúv o službách vo verejnom záujme je v súlade s rámcom pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu

(619) Spoločnosť La Méridionale sa domnieva, že sedemročné trvanie zmlúv o službách vo verejnom záujme je v súlade s normami stanovenými v práve Únie. Spoločnosť La Méridionale považuje toto obdobie za primerané a opodstatnené vzhľadom na investície, ktoré sa uskutočnili alebo sa majú uskutočniť na splnenie zmlúv o službách vo verejnom záujme, najmä pokiaľ ide o náklady na odpisy mobilizovaných plavidiel a náklady súvisiace s dodatočným vybavením alebo dodržiavaním environmentálnych požiadaviek. V tejto súvislosti odkazuje na rozhodovaciu prax Komisie v oblasti zmlúv o námorných službách vo verejnom záujme v Taliansku ([221]) a Nórsku ([222]) s trvaním takmer desať rokov alebo viac.

([219]) Spoločnosť La Méridionale odkazuje na rozhodnutie (EÚ) 2022/1328, body 484 a nasl.

([220]) Spoločnosť La Méridionale v tejto súvislosti konštatuje, že v článku 2 zmlúv o službách vo verejnom záujme sa výslovne odkazuje na rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu.

([221]) Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2022/448 zo 17. júna 2021 o opatreniach SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ktoré Taliansko vykonalo v prospech spoločnosti Siremar a jej nadobúdateľa spoločnosti Società Navigazione Siciliana (Ú. v. EÚ L 97, 24.3.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/448/oj).

([222]) Pozri poznámku pod čiarou č. 141.

5.3.3.2. Zmluvy o službách vo verejnom záujme sú v súlade s právnymi predpismi EÚ o verejnom obstarávaní

5.3.3.2.1. Čas, ktorý uplynul medzi dátumom uzatvorenia zmlúv o službách vo verejnom záujme a dátumom začatia poskytovania služieb, nemal žiadny účinok vylúčenia konkurentov z trhu

(620) Spoločnosť La Méridionale sa domnieva, že krátke obdobie, ktoré uplynulo medzi dátumom uzatvorenia zmlúv o službách vo verejnom záujme a dátumom začatia poskytovania služieb, nepredstavoval žiadne problémy podľa práva EÚ o koncesiách.

(621) *Po prvé*, domnieva sa, že okolnosti sú odlišné od okolností uvedených v rozsudku vo veci SNCM II, ktorý Komisia uvádza vo svojom rozhodnutí o začatí konania. Podľa spoločnosti La Méridionale verejná výzva na predkladanie ponúk uverejnená v *Úradnom vestníku Európskej únie* 6. mája 2022 obsahovala informácie pre potenciálnych záujemcov o tom, že služby stanovené v zmluvách o službách vo verejnom záujme sa mali začať poskytovať 1. januára 2023. Potenciálni záujemcovia boli preto informovaní osem mesiacov pred dátumom začatia poskytovania príslušných služieb. Okrem toho nadobudnutie platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme 1. januára 2023 bolo takisto oznámené, keď francúzske orgány 22. januára 2022 začali konzultácie s prevádzkovateľmi, na ktoré spoločnosť Corsica Ferries odpovedala, t. j. takmer o rok skôr.

(622) *Po druhé*, spoločnosť La Méridionale pripomína, že v pravidlách predkladania ponúk uverejnených 6. mája 2022 sa uvádza, že záujemcovia museli predložiť svoje žiadosti a ponuky do 25. júla 2022 a že prípadné rokovania sa predbežne mali začať v auguste 2022. Vzhľadom na nezmeniteľné lehoty pri rokovaniach a zadávaní takých zložitých zákaziek, akými sú zmluvy o službách vo verejnom záujme, boli preto všetky dotknuté hospodárske subjekty od začiatku informované o tom, že uzavretie zmlúv o službách vo verejnom záujme a nadobudnutie ich platnosti bude oddeľovať obdobie približne dvoch alebo troch mesiacov, a to od jesene 2022 do 1. januára 2023. Takéto obdobie bolo dostatočné na to, aby všetky zainteresované hospodárske subjekty mohli vyradiť svoju flotilu z prevádzky a preradiť ju.

(623) V tejto súvislosti spoločnosť La Méridionale uvádza, že tvrdenia spoločnosti Corsica Ferries, podľa ktorých sa rezervácie v námornej doprave musia otvoriť najmenej šesť mesiacov vopred, sú neopodstatnené. Tvrdí, že v nákladnej doprave (ktorá je hlavným účelom zmlúv o službách vo verejnom záujme) sa rezervácie v praxi vykonávajú niekoľko dní vopred, zatiaľ čo služby v osobnej doprave sa mali začať poskytovať mimo sezóny s nižším objemom prepravy (1. januára).

(624) *Po tretie*, keďže francúzske orgány po uplynutí lehoty na predloženie ponúk (25. júla 2022) vedeli, že na verejnom obstarávaní sa zúčastnili len spoločnosti Corsica Linea a La Méridionale, mohli bez toho, aby porušili smernicu o koncesiách, rozhodnúť o predĺžení trvania rokovaní a skrátení obdobia medzi dňom uzavretia zmlúv o službách vo verejnom záujme a dňom nadobudnutia ich platnosti. Keďže spoločnosť Corsica Ferries nepredložila ponuku na zmluvy o službách vo verejnom záujme z dôvodov súvisiacich s nedostatočnou jasnosťou technických požiadaviek (a nie z dôvodu krátkeho obdobia medzi uzavretím zmlúv a ich nadobudnutím platnosti), skutočné trvanie fázy rokovaní nemohlo predstavovať porušenie smernice o koncesiách.

5.3.3.2.2. Rozsah minimálnych požiadaviek nezahŕňal preložiteľné a dodatočné spiatočné plavby

(625) Spoločnosť La Méridionale zopakovala, že minimálne požiadavky podľa článku 37 smernice o koncesiách boli stanovené v článku 2.4 pravidiel predkladania ponúk. Preto podľa spoločnosti La Méridionale, hoci bolo potrebné odvolať sa na prílohu 1 k zmluvám o službách vo verejnom záujme s cieľom pochopiť presný rozsah niektorých z týchto minimálnych požiadaviek, príloha 1 nepredstavovala minimálnu požiadavku ako celok.

(626) Podľa spoločnosti La Méridionale tento záver vedie k nasledujúcim zisteniam.

(627) Pokiaľ ide o dodatočné spiatočné plavby, spoločnosť La Méridionale v prvom rade konštatuje, že sa neuvádzajú v článku 2.4 pravidiel prekladania ponúk. Zahrnuté sú len „cestovné poriadky“ a „frekvencie služieb“. Okrem toho dodatočné spiatočné plavby sú v prílohe 1 k zmluvám o službách vo verejnom záujme uvedené len ako možnosť, ktorej realizácia je ponechaná na uváženie francúzskych orgánov. Tieto odkazy preto nevykazujú žiadne charakteristiky, pokiaľ ide o „cestovné poriadky“ dodatočných spiatočných plavieb alebo ich „frekvenciu“ v zmysle minimálnej požiadavky, prísne stanovenej v článku 2.4 pravidiel predkladania ponúk.

(628) Pokiaľ ide o preložiteľné spiatočné plavby, spoločnosť La Méridionale konštatuje, že ani v článku 2.4 pravidiel predkladania ponúk, ani v prílohe 1 sa tieto plavby neuvádzajú.

(629) Z toho podľa spoločnosti La Méridionale vyplýva, že preložiteľné a dodatočné spiatočné plavby neboli súčasťou minimálnych charakteristík zmlúv o službách vo verejnom záujme.

5.3.3.2.3. Preložiteľné a dodatočné spiatočné plavby sú v súlade so zásadami rovnakého zaobchádzania, nediskriminácie a transparentnosti

(630) Pokiaľ ide o preložiteľné spiatočné plavby, spoločnosť La Méridionale pripomína, že nejde o dodatočné spiatočné plavby, ktoré by sa pripočítali k minimálnemu počtu spiatočných plavieb za rok. Jediným účelom týchto spiatočných plavieb je optimalizácia dopravy obmedzeným a *ad hoc* spôsobom. Spoločnosť La Méridionale predovšetkým tvrdí, že tieto spiatočné plavby sú ponechané na voľné uváženie francúzskych orgánov za predpokladu dodržania článku 17 zmlúv o službách vo verejnom záujme. A napokon spoločnosť La Méridionale konštatuje, že spiatočnú plavbu odkladá technický výbor zriadený na tento účel, aby ju presunul na termín, ktorý zodpovedá skutočným potrebám služby vo verejnom záujme a zároveň obmedzeniam prevádzkovateľa.

(631) Pokiaľ ide o dodatočné spiatočné plavby, spoločnosť La Méridionale tvrdí, že sú takisto možnosťou, o ktorej rozhoduje verejný obstarávateľ v prípade špičky v dopyte po námornej nákladnej doprave, ktorú by pravidelná spiatočná plavba nemohla pokryť. Podľa spoločnosti La Méridionale ide o flexibilný nástroj v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme, ktorý má umožniť prispôsobenie služieb vo verejnom záujme skutočnému dopytu jej používateľov počas obdobia siedmich až ôsmich rokov. Okrem toho je počet dodatočných spiatočných plavieb prísne obmedzený a ich vykonávanie sa riadi článkom 18 zmlúv o službách vo verejnom záujme, ktorý sa na konci postupu zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme nezmenil.

(632) Spoločnosť Corsica Ferries nemala žiadne dôkazy na to, aby predpokladala, že prevádzkovateľ potrebuje mať v stálej pohotovosti rezervné plavidlá, ktoré by mohli byť kedykoľvek mobilizované na vykonanie dodatočných alebo preložiteľných spiatočných plavieb. Spoločnosť La Méridionale v tejto súvislosti pripomína, že v prílohe 1 k zmluvám o službách vo verejnom záujme na roky 2021 – 2022 (o ktoré spoločnosť Corsica Ferries požiadala) sa už stanovil tento mechanizmus dodatočných spiatočných plavieb za takmer rovnakých podmienok na linkách Ajaccio, Bastia a L'Île-Rousse. V rámci týchto zmlúv sa však dodatočné spiatočné plavby nikdy neuskutočnili za podmienok, ktoré uvádza spoločnosť Corsica Ferries (t. j. požiadanie o niekoľko lodí súčasne). Spoločnosť Corsica Ferries preto musela vedieť, že mať rezervné plavidlá v stálej pohotovosti nemá ekonomický ani prevádzkový zmysel.

5.3.3.2.4. Ponuky spoločnosti La Méridionale boli v súlade s pravidlami predkladania ponúk

(633) *Po prvé*, spoločnosť La Méridionale konštatuje, že pokiaľ ide o preložiteľné a dodatočné spiatočné plavby, jej konečné ponuky nepriniesli žiadne zmeny v prílohe 1 alebo v článkoch 16 a 17 návrhu zmlúv o službách vo verejnom záujme. V prílohe 1 predloženej na podporu konečnej ponuky spoločnosti La Méridionale pre časť 1 sa uvádza len návrh na umiestnenie dodatočných spiatočných plavieb na základe jej poznatkov o námorných službách.

(634) *Po druhé*, pokiaľ ide o prepravnú kapacitu plavidiel (osobnej a nákladnej dopravy), spoločnosť La Méridionale sa domnieva, že kapacity, ktoré majú plavidlá, ktoré pridelila na jednotlivé časti, zodpovedajú minimálnym kapacitám na prepravu nákladu a cestujúcich. Spoločnosť La Méridionale takisto tvrdí, že všetky jej plavidlá spĺňajú minimálny počet kajút pre osoby so zníženou pohyblivosťou.

5.4. **Pripomienky skupiny Stef**

(635) Spoločnosť Stef a jej dcérske spoločnosti (ktoré spolu tvoria skupinu STEF) pôsobia najmä v oblasti cestnej nákladnej dopravy s regulovanou teplotou, logistických služieb v oblasti čerstvých a chladených výrobkov a priemyselného balenia poľnohospodárskych a potravinárskych výrobkov.

(636) Skupina Stef vo svojich pripomienkach vysvetľuje, že spoločnosť Stef bola jediným akcionárom spoločnosti La Méridionale od roku 2009 do 31. mája 2023, keď spoločnosť Stef predala spoločnosť La Méridionale spoločnosti CMA CGM. Spoločnosť Stef bola teda jediným akcionárom spoločnosti La Méridionale, keď Francúzsko udelilo spoločnosti La Méridionale dve sporné opatrenia.

(637) Skupina Stef vo svojich pripomienkach v plnom rozsahu opakuje obsah pripomienok predložených spoločnosťou La Méridionale. Skupina Stef nepredkladá žiadne ďalšie skutočnosti ani argumenty okrem tých, ktoré už predložila spoločnosť La Méridionale. Pripomienky skupiny Stef by sa preto mali chápať ako totožné s pripomienkami skupiny La Méridionale, ktoré už boli uvedené v časti 5.3.

6. PRIPOMIENKY FRANCÚZSKA K PRIPOMIENKAM ZAINTERESOVANÝCH STRÁN

(638) Francúzske orgány predložili svoje vyjadrenia k pripomienkam spoločnosti Corsica Ferries listami z 25. júna a 11. júla 2024. Pripomienky sa týkajú posúdenia existencie potreby služieb vo verejnom záujme a súladu so smernicou o koncesiách.

6.1. Pripomienky k existencii potreby služby vo verejnom záujme

6.1.1. *Verejné konzultácie neboli zaujaté*

(639) Francúzske orgány na úvod uvádzajú, že metóda použitá na vymedzenie potreby služby vo verejnom záujme bola v súlade so zásadami nariadenia o kabotáži ([223]) a jeho výkladovým oznámením z roku 2014 (ďalej len „**výkladové oznámenie**“) ([224]). Dodávajú, že boli zohľadnené aj kritériá „testu SNCM“, ktoré stanovil Všeobecný súd v rozsudkoch vo veciach SNCM I a SNCM II ([225]).

(640) Na rozdiel od tvrdení spoločnosti Corsica Ferries (odôvodnenia 399 až 403) francúzske orgány konštatujú, že konzultácie s používateľmi neboli poznačené žiadnou zaujatosťou. Poukazujú na to, že táto konzultácia bola široko propagovaná medzi širokou verejnosťou. Upozorňujú aj na to, že z výsledkov konzultácií napríklad vyplýva, že prístavy Marseille a Toulon sú z hľadiska cestujúcich (obyvateľov a nerezidentov Korziky) úplne zastupiteľné, ako tvrdí spoločnosť Corsica Ferries. V každom prípade poukazujú na to, že konzultácia s prevádzkovateľom bola jednou z viacerých metód zisťovania dopytu používateľov.

(641) Okrem toho, v rozpore s tvrdeniami spoločnosti Corsica Ferries (odôvodnenia 455 až 468), pri konzultácii s prevádzkovateľom nedošlo ani k žiadnemu metodickému skresleniu. Francúzsko pripomína, že táto konzultácia bola takisto široko zverejnená a bola otvorená pre všetkých zainteresovaných prevádzkovateľov. Francúzske orgány uvádzajú, že odpoveď spoločnosti Corsica Ferries bola podrobne analyzovaná s cieľom zabezpečiť jej spoľahlivosť a relevantnosť. Pokiaľ ide o kritiku spoločnosti Corsica Ferries týkajúcu sa chýbajúceho vymedzenia územnej kontinuity, francúzske orgány uvádzajú, že ponuková dokumentácia prevádzkovateľa obsahovala podporný dokument opisujúci regulačnú organizáciu námornej osobnej a nákladnej dopravy, ktorý v plnom rozsahu reprodukoval francúzske právne predpisy týkajúce sa územnej kontinuity.

6.1.2. *Francúzsko správne identifikovalo kvalitatívny dopyt používateľov*

6.1.2.1. Francúzsko správne identifikovalo kvalitatívny dopyt zo strany cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie

(642) Francúzske orgány predovšetkým odmietajú tvrdenie spoločnosti Corsica Ferries, že služby vo verejnom záujme sú potrebné len pre cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, ktorí majú nárok na úhradu zo systému zdravotného poistenia. Poukazujú na to, že v správe spoločnosti Gecodia sa jasne dokazuje, že niektorí cestujúci, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, využívajú práve námornú dopravu a že existuje osobitné prepojenie s prístavom Marseille.

(643) Francúzske orgány takisto vyvracajú tvrdenie spoločnosti Corsica Ferries, že v žiadnej právnej alebo regulačnej požiadavke sa neurčuje úhrada nákladov na dopravu v závislosti od vzdialenosti medzi prístavom príchodu a zdravotným strediskom. Upozorňujú, že úhrada sa uskutočňuje na základe najkratšej trasy z prístavu Marseille do zariadenia zdravotnej starostlivosti v súlade s článkom R. 322-10-5 zákonníka CSS.

(644) V každom prípade francúzske orgány tvrdia, že podmienky pozemnej dopravy pre cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, nie sú v Marseille a Toulone rovnaké. Francúzsko pripomína, že preprava cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, sa uskutočňuje na účely hospitalizácie a súvisiacich konzultácií, ktoré sa uskutočňujú v ten istý deň, keď pacient príde na pevninu, pričom ide o potenciálne citlivé osoby, ktorých časový harmonogram (lekárske vyšetrenia) je potrebné dodržiavať. V dôsledku toho by predĺženie cesty z Toulonu do zdravotných stredísk v Marseille takmer o hodinu, ako aj riziká spojené s dopravným preťažením, meškaním vlakov a autobusov a s tým spojené značné náklady (prenocovanie v hoteloch, cestovné za taxík), mohli ešte viac skomplikovať cestu cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie.

([223]) Článok 4 nariadenia o kabotáži.

([224]) Oznámenie Komisie o výklade nariadenia Rady (EHS) č. 3577/92, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotáž) [COM(2014) 232 final, 22.4.2014].

([225]) Rozsudky z 1. marca 2017, SNCM I a SNCM II, tamže.

6.1.2.2. Francúzsko správne identifikovalo kvalitatívny dopyt po ťažnej nákladnej doprave

(645) *Po prvé*, francúzske orgány trvajú na tom, že tvrdením, že Komisia založila svoje posúdenie zastupiteľnosti prístavov Marseille a Toulon pre ťažnú nákladnú dopravu len na vyťaženosti prístavu Toulon a na výsledkoch verejnej konzultácie s používateľmi, spoločnosť Corsica Ferries svojvoľne a čiastočne obmedzuje svoje chápanie použitej metódy.

(646) Pokiaľ ide o otázku týkajúcu sa neexistencie rizika vyťaženosti kapacity prístavu Toulon z hľadiska ťažnej nákladnej dopravy (odôvodnenia 436 až 438), francúzske orgány predovšetkým pripomínajú, že z odpovede Obchodnej komory departementu Var jasne vyplýva, že kapacita prístavu Toulon je obmedzená. Francúzske orgány vo svojich pripomienkach poskytli dodatočné informácie o stupni vyťaženosti prístavu Toulon. Podľa ich názoru, ak by sa denná doprava zaznamenaná len na linkách medzi Marseille a prístavmi Ajaccio/Bastia presunula do prístavu Toulon, dopyt by prekročil kapacitu prístavu v 177 dňoch z 365 v roku 2029 ([226]).

(647) Pokiaľ ide o konzultácie s používateľmi v oblasti nákladnej dopravy a tvrdenia, ktoré v tejto súvislosti uviedla spoločnosť Corsica Ferries (odôvodnenia 439 až 443), kritizujúc najmä relevantnosť informácií získaných z týchto konzultácií, francúzske orgány pripomínajú, že konzultácie s používateľmi sú platným dôkazom podľa rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu.

(648) *Po druhé*, francúzske orgány predovšetkým konštatujú, že spoločnosť Corsica Ferries nespochybňuje dodatočné náklady dopravcov na cestnú dopravu z Marseille do Toulonu (odôvodnenie 443) a že analýzy, ktoré predložili spoločnosti Corsica Ferries, Corsica Linea a La Méridionale, potvrdzujú, že logistické základne sa nachádzajú najmä v okolí Marseille a v údolí Rhôny.

(649) Francúzske orgány takisto poskytujú aktualizované kvantitatívne posúdenie dodatočných nákladov na základe najnovších referenčných údajov (december 2023) týkajúcich sa výrobných nákladov vypočítaných národným výborom pre cestnú dopravu (ďalej len „**CNR**“). Podľa francúzskych orgánov sa v tomto posúdení potvrdzuje, že pre dopravcu, ktorého logistické základne sa nachádzajú v blízkosti Marseille, predstavujú dodatočné náklady na prepravu cez prístav Toulon namiesto prístavu Marseille približne 40 %.

(650) Francúzsko takisto poukazuje na to, že štúdia BRG 2, ktorú predložila spoločnosť Corsica Ferries (pozri odôvodnenie 443) a ktorá obsahuje analýzu dodatočných nákladov na cestnú dopravu, obsahuje niekoľko metodických chýb. Po prvé, štúdia BRG 2 vychádza z referenčnej hodnoty 12 bežných metrov, zatiaľ čo štandardný kĺbový nákladný automobil (ťahač + prípojné vozidlo) má takmer 17 bežných metrov. Po druhé, námorná tarifa použitá v štúdii BRG 2 pre Toulon je tarifa bez dane a manipulačných nákladov, a nie skutočne zaplatená tarifa. A napokon, v štúdii BRG 2 sa nezohľadňuje niekoľko faktorov, ktorými sa zvyšujú dodatočné náklady na cestnú dopravu. Výpočet napríklad vychádza z dodatočnej cestnej vzdialenosti 60 km, pričom táto vzdialenosť je viac ako 70 km.

(651) *Po tretie*, pokiaľ ide o posúdenie stupňa zastupiteľnosti špecifického dopytu po ťažnej nákladnej doprave v prístave Marseille, francúzske orgány v odpovedi na tvrdenia spoločnosti Corsica Ferries (odôvodnenia 444 až 445) zdôrazňujú, že v správe z októbra 2020, na ktorú sa odvoláva spoločnosť Corsica Ferries, sa konštatuje, že v posúdení geografického rozsahu trhu s ťažnou nákladnou dopravou sa nevylučuje prípadné zistenie čiastočnej zastupiteľnosti medzi pevninskými prístavmi v oblasti ťažnej nákladnej dopravy, ak sa v tomto smere predložia presvedčivejšie dôkazy, najmä prostredníctvom širšej verejnej konzultácie s odosielateľmi a dopravcami. V tomto prípade však francúzske orgány uskutočnili širšie verejné konzultácie, takže závery uvedené v správe z októbra 2020 už nie sú relevantné.

(652) *A napokon*, francúzske orgány popreli tvrdenie spoločnosti Corsica Ferries, že prístavy Marseille a Toulon sú z hľadiska používateľov dokonale zastupiteľné, pokiaľ ide o prijímanie ťažnej nákladnej dopravy so sprievodom (odôvodnenie 449). Francúzske orgány predovšetkým konštatujú, že spoločnosť Corsica Ferries nepredkladá žiadne dôkazy na odôvodnenie tohto rozdielu. Francúzske orgány dodávajú, že na tento rozdiel počas verejných konzultácií neupozornil žiadny dopravca, prevádzkovateľ námornej dopravy ani prístavný orgán.

([226]) Prahová hodnota kapacity sa odhaduje na 80 nákladných vozidiel za deň počas celého roka s výnimkou júla a augusta, keď sa prahová hodnota kapacity odhaduje na 40 nákladných vozidiel za deň z dôvodu nárastu osobnej a ľahkej automobilovej dopravy v letných mesiacoch.

6.1.3. *Francúzsko správne identifikovalo kvantitatívny dopyt používateľov*

6.1.3.1. Francúzsko správne kvantifikovalo dopyt zo strany cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie

(653) Na rozdiel od tvrdení spoločnosti Corsica Ferries (odôvodnenia 428 až 431) francúzske orgány pripomínajú, že 10 % podiel námornej dopravy zo zdravotných dôvodov medzi Korzikou a pevninou je konzervatívny predpoklad.

6.1.3.2. Francúzsko správne kvantifikovalo dopyt po ťažnej a neťažnej nákladnej doprave

(654) Podľa Francúzska spoločnosť Corsica Ferries tvrdí, že jednotná miera rastu 2,3 % ročne pre všetky linky, na ktoré sa vzťahujú zmluvy o službách vo verejnom záujme, je výsledkom nadhodnotenia dopytu po nákladnej doprave, a teda po vodičoch spojených s ťažnou nákladnou dopravou (odôvodnenia 453 až 454). Francúzske orgány odpovedajú, že predpokladaný dopyt po nákladnej doprave vychádza z historických údajov (2010 – 2019). Tieto údaje sú dostatočne rozsiahle na to, aby sa v nich zohľadňovali obdobia poklesu a dynamickejšie obdobia korzického hospodárstva.

(655) Francúzske orgány pripomínajú, že Korzika prešla v rokoch 2010 až 2019 dvomi obdobiami rastu (2010 – 2012; 2016 – 2018) a dvomi obdobiami stagnácie (2013 – 2015; 2019) a že toky nákladnej dopravy odrážajú tieto zmeny. Francúzske orgány tiež uvádzajú, že referenčným údajom je celkové zvýšenie nákladnej dopravy medzi Korzikou a pevninským Francúzskom. Francúzske orgány napokon konštatujú, že z údajov Regionálneho riaditeľstva pre životné prostredie, plánovanie a bývanie vyplýva nárast dopravy vo všetkých prístavoch v rokoch 2000 až 2019, pričom výkyvy zodpovedajú hospodárskemu rastu. Francúzske orgány preto dospeli k záveru, že závery spoločnosti Corsica Ferries sú neopodstatnené a že predpokladaný dopyt po nákladnej doprave je obozretný a konzervatívny.

6.1.4. *Francúzsko správne identifikovalo zlyhanie trhu*

(656) V rozpore s tvrdeniami spoločnosti Corsica Ferries (odôvodnenia 455 až 468) francúzske orgány pripomínajú, že sa uplatnil perspektívny prístup, pričom sa uskutočnilo kontrafaktuálne posúdenie súkromnej ponuky v prípade neexistencie zmluvy o službách vo verejnom záujme medzi Korzikou a Marseille.

(657) Okrem toho francúzske orgány na základe nedávnych pozorovaní dopravy v Stredozemnom mori konštatujú, že prístav Marseille má malý potenciál prilákať cestujúcich, najmä do vedľajších prístavov Korziky a z týchto prístavov. Napríklad do roku 2030 sa odhaduje, že ťažná nákladná doprava (nezastupiteľná v Marseille) bude predstavovať približne 170 000 bežných metrov na linke Marseille – Bastia, 120 000 bežných metrov na linke Marseille – Ajaccio a menej ako 50 000 bežných metrov v prípade vedľajších prístavov, čo je oveľa menej ako doprava zaznamenaná na linkách prevádzkovaných na otvorenom trhu alebo v rámci režimu záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme na ostatných ostrovoch západného Stredozemia. Vo všeobecnosti podľa francúzskych orgánov neexistuje žiadna denná linka na voľnom trhu ani v rámci režimu záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme s takou malou základňou cestujúcich a nákladu.

6.1.5. *Francúzsko si vybralo nástroj verejnej intervencie, ktorý je nevyhnutný a primeraný potrebe služieb vo verejnom záujme*

(658) S cieľom preukázať, že minimálna kapacita zahrnutá do zmlúv o službách vo verejnom záujme pre nákladnú dopravu nie je nadhodnotená, francúzske orgány odkazujú na svoje pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania (odôvodnenia 358 až 361).

(659) Okrem toho francúzske orgány upozorňujú, že z údajov o preprave vodičov na rok 2023 vyplýva, že minimálna prepravná kapacita vodičov je pravidelne nižšia ako počet skutočne prepravených vodičov pre nasledujúci počet plavieb:

— Ajaccio – Marseille: 199 plavieb,

— Bastia – Marseille: 84 plavieb,

— L'Île-Rousse – Marseille: 176 plavieb,

— Porto-Vecchio – Marseille: 170 plavieb,

— Propriano – Marseille: 118 plavieb.

(660) Francúzske orgány napokon pripomínajú, že dodatočné plavby nie sú určené na absorbovanie bežnej dopravy, ale na riešenie nepravidelných dopravných špičiek.

6.2. Pripomienky k dodržiavaniu právnych predpisov EÚ v oblasti verejného obstarávania

6.2.1. *Trvanie zmlúv o službách vo verejnom záujme je v súlade so smernicou o koncesiách*

(661) Na rozdiel od tvrdenia spoločnosti Corsica Ferries (odôvodnenie 535) Francúzsko vysvetľuje, že trvanie zmlúv o službách vo verejnom záujme bolo stanovené v súlade so smernicou o koncesiách, pričom sa zohľadnili investície budúcich dodávateľov, najmä do plavidiel potrebných na prevádzkovanie služieb námornej dopravy. Tieto náklady zahŕňajú náklady na kapitál, ak dodávateľ vlastní svoje plavidlá, alebo lízingové poplatky, ak si dodávateľ lode prenajíma. Francúzske orgány sa preto domnievajú, že toto trvanie je odôvodnené vzhľadom na ciele hospodárskej súťaže, pretože kratšia lehota by odradila prevádzkovateľov od predloženia ponúk. Francúzske orgány sa takisto domnievajú, že toto trvanie spĺňa ciele prispôsobivosti vzhľadom na povinnosť zosúladiť lode s normami, najmä pokiaľ ide o pravidlá týkajúce sa emisií skleníkových plynov.

(662) Pokiaľ ide o argumenty spoločnosti Corsica Ferries týkajúce sa nedostatočnej návratnosti investícií pre verejného obstarávateľa na konci koncesie (odôvodnenia 536 a 537), Francúzsko sa domnieva, že takéto tvrdenie nezodpovedá realite koncesií v oblasti osobnej a nákladnej dopravy, keďže prevádzka plavidiel nie je súčasťou prístupu návratného majetku, pričom takáto úvaha nesúvisí s trvaním zmlúv o službách vo verejnom záujme.

(663) Pokiaľ ide o tvrdenie spoločnosti Corsica Ferries, že v náhrade sa nezohľadňuje zostatková hodnota plavidiel na konci platnosti zmlúv (odôvodnenie 538), Francúzsko sa domnieva, že v náhrade poskytnutej zmluvným stranám by sa nemala zohľadňovať táto hodnota, pretože plavidlá sú vlastným majetkom dodávateľov, a nie majetkom, ktorý sa vracia bezodplatne a je v úplnom vlastníctve orgánu CdC alebo úradu OTC. Francúzsko vysvetľuje, že podľa článku 34 zmlúv o službách vo verejnom záujme sa stanovuje, že investičné náklady spojené s plavidlami sa určujú na základe flotily, ktorú dodávateľ pridelil na prevádzku liniek, na ktoré sa vzťahujú zmluvy o službách vo verejnom záujme. Účelom náhrady týchto investícií zo strany úradu OTC je pokryť náklady, ktoré vznikli dodávateľovi – po odpočítaní akýchkoľvek subvencií a akéhokoľvek verejného financovania týchto investícií –, zodpovedajúce odpisom a/alebo lízingovým poplatkom a/alebo nákladom na prenájom plavidla prideleného na službu.

(664) Okrem toho spoločnosť Corsica Ferries spochybňuje relevantnosť príkladov koncesií na viac ako päť rokov, ktoré uviedli francúzske orgány, najmä príklad nórskej pobrežnej služby (odôvodnenie 539). Francúzsko v odpovedi objasňuje, že tento príklad je úplne relevantný, keďže Dozorný úrad EZVO potvrdil sedemročnú koncesiu na obdobie 2012 – 2019 a predĺžil ju o desať rokov na obdobie 2021 – 2030. Toto predĺženie bolo odôvodnené životnosťou plavidiel, ktorá výrazne presahuje 10 rokov.

(665) Okrem toho francúzske orgány pripomínajú, že spoločnosť Corsica Ferries už v júni 2022 podala na správnom súde v Bastii žalobu týkajúcu sa trvania zmlúv o službách vo verejnom záujme v rámci predbežného opatrenia pred uzavretím zmluvy, pričom tvrdila, že ich trvanie je neprimerané z dôvodu nedostatočných investícií plánovaných pre dodávateľov. Súd v Bastii žalobu zamietol a toto rozhodnutie potvrdila Štátna rada, ktorá neprijala odvolanie, ktoré bolo proti nemu podané.

(666) A napokon, pokiaľ ide o technické špecifikácie, ktoré sa majú splniť (kapacita plavidla, počet cestujúcich a počet kajút pre osoby so zníženou pohyblivosťou), Francúzsko vysvetľuje, že všetky spoločnosti, ktoré v rokoch 2015 až 2022 prevádzkovali spojenia s Korzikou, mali plavidlá, ktoré boli v súlade s technickými špecifikáciami stanovenými v zmluvách o službách vo verejnom záujme. Najmä spoločnosť Corsica Ferries je jednou z hlavných lodných spoločností v Európe, ktorá prevádzkuje veľkokapacitné lode (lode typu ro-pax). Jej celková kapacita, či už ide o cestujúcich alebo náklad, je takmer rovnaká alebo väčšia ako kapacita jej partnerov na korzických linkách (napr. Moby Lines, Corsica Linea a La Méridionale).

6.2.2. *Námietky týkajúce sa rozsahu minimálnych požiadaviek sú neopodstatnené*

(667) Francúzske orgány pripomínajú, že je nevyhnutné jasne rozlišovať medzi článkom 2.4 pravidiel predkladania ponúk, v ktorom sa uvádza vyčerpávajúci a nemenný zoznam minimálnych charakteristík, a prílohou 1 k zmluvám o službách vo verejnom záujme, ktorá slúži ako všeobecná technická referencia a podrobne sa v nej uvádzajú minimálne kapacity bez toho, aby sa označovali ako minimálne charakteristiky. V prílohe 1 sú uvedené technické prvky, ktorých povaha závisí od ich zahrnutia do článku 2.4 pravidiel predkladania ponúk: ak je nejaký prvok uvedený v tomto článku a následne špecifikovaný v prílohe 1, Francúzsko vysvetlilo, že ide o minimálnu požiadavku.

(668) Francúzsko okrem toho konštatuje, že v súvislosti so zmluvami o službách vo verejnom záujme na roky 2019 – 2020 správny súd v Bastii analyzoval len požiadavky, ktoré možno spojiť s minimálnymi charakteristikami: „Tieto technické požiadavky, ktoré sa týkajú prepravnej kapacity plavidiel, patria medzi minimálne zmluvné požiadavky uvedené v článku 2.4 pravidiel predkladania ponúk“ (19. marca 2019, č. 1900289). Podľa Francúzska túto argumentáciu potvrdila Štátna rada v rozhodnutí z 24. júna 2019: „technickú prílohu o službách v prílohe 1 k návrhu zmluvy, v ktorej sa vyžaduje najmenej štyridsať miest pre chladiarenské vozidlá pre každú plavbu, treba vzhľadom na podmienky článku 4.1 pravidiel predkladania ponúk považovať za súčasť súťažných podkladov, a teda za vysvetlenie minimálnych očakávaných charakteristík. Týmto rozhodnutím sa sudca pre predbežné opatrenie nedopustil nesprávneho právneho posúdenia.“ V rozpore s tvrdeniami spoločnosti Corsica Ferries Štátna rada podľa Francúzska nezastávala názor, že príloha 1 ako celok predstavuje minimálne požiadavky.

(669) Podobne francúzske orgány pripomínajú, že príloha 1 k zmluvám o službách vo verejnom záujme nebola zmenená, čo znamená, že nedošlo k nesprávnemu pochopeniu minimálnych charakteristík ani minimálnych kapacít. Ponuky preto spĺňali tieto minimálne charakteristiky a kapacity.

(670) Pokiaľ ide o jasnosť minimálnych požiadaviek, francúzske orgány sa odvolávajú na uznesenie správneho súdu v Bastii z 20. júla 2022 (odôvodnenie 274), v ktorom sa dospelo k záveru, že informácie o preložiteľných a dodatočných spiatočných plavbách boli dostatočné na to, aby „umožnili záujemcom posúdiť rozsah povinností dodávateľov a predložiť ponuku“ ([227]).

7. **POSÚDENIE OPATRENÍ**

7.1. **Existencia štátnej pomoci v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ**

(671) Podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ je pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru, nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.

7.1.1. *Existencia podniku*

(672) Podľa ustálenej judikatúry ([228]) musí Komisia najskôr určiť, či sú poskytovatelia služieb podnikmi v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Pojem „podnik“ zahŕňa každý subjekt vykonávajúci hospodársku činnosť nezávisle od svojho právneho postavenia a spôsobu financovania. Hospodárska činnosť je akákoľvek činnosť pozostávajúca z ponúkania tovarov a služieb na trhu ([229]).

(673) Zmluvy o službách vo verejnom záujme spočívajú v poskytovaní služieb námornej nákladnej a osobnej dopravy medzi Korzikou a pevninským Francúzskom za náhradu vyplácanú príjemcom týchto zmlúv o službách vo verejnom záujme (spoločnostiam Corsica Linea a La Méridionale). Corsica Linea a La Méridionale teda vykonávajú hospodársku činnosť. V dôsledku toho sú podnikmi podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

([227]) Správny súd okrem iného uviedol, že súčasťou spisu k ponuke bola ponuková dokumentácia o námorných službách medzi Korzikou a pevninou, ako napríklad výročné správy dodávateľov za roky 2017, 2018 a 2019, ktoré obsahovali analýzu kvality služieb.

([228]) Rozsudok z 18. júna 1998, Komisia/Taliansko, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, a rozsudok z 23. apríla 1991, Höfner a Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, bod 21.

([229]) Rozsudok Súdneho dvora zo 16. júna 1987, Komisia/Taliansko, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, bod 7; rozsudok z 18. júna 1998, Komisia/Taliansko, vec C-35/96, tamže, bod 36.

7.1.2. *Pripísateľnosť opatrení štátu a použitie štátnych prostriedkov*

7.1.2.1. Pripísateľnosť opatrení štátu

(674) Z ustálenej judikatúry vyplýva, že opatrenia prijaté orgánmi členských štátov pôsobiacimi na nižšej ako štátnej úrovni, bez ohľadu na ich právne postavenie či zameranie, patria z rovnakého dôvodu ako opatrenia prijaté ústrednou vládou do pôsobnosti článku 107 ods. 1 ZFEÚ, ak sú splnené podmienky tohto ustanovenia ([230]).

(675) Komisia v tomto prípade konštatuje, že úrad OTC, konkrétne orgán, ktorý udelil skúmané opatrenia, je správny orgán úplne pripojený k orgánu CdC, ktorý je sám osebe subjektom na nižšej ako štátnej úrovni (odôvodnenie 82). Úrad OTC, ktorého predseda je členom orgánu CdC (odôvodnenie 82), podlieha pri výkone svojej činnosti dohľadu orgánu CdC (odôvodnenie 83). Orgán CdC vymenúva aj riaditeľa úradu OTC a rozhodnutia úradu (vrátane rozpočtových rozhodnutí) prijíma správny výbor zložený zo zástupcov departementov Corse-du-Sud a Haute-Corse, a najmä z volených zástupcov Parlamentného zhromaždenia Korziky (odôvodnenie 82). Samotné uzatvorenie zmlúv o službách vo verejnom záujme bolo predmetom hlasovania o schválení zo strany Parlamentného zhromaždenia Korziky (odôvodnenie 280).

(676) Predmetné opatrenia preto možno pripísať štátu.

7.1.2.2. Použitie štátnych prostriedkov

(677) Podľa ustálenej judikatúry sa prostriedky miestnych a regionálnych orgánov považujú za štátne prostriedky v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ ([231]).

(678) Ako sa uvádza v odôvodnení 84, zmluvy o službách vo verejnom záujme sú financované prostredníctvom subvencie na územnú kontinuitu, ktorú vypláca národná vláda orgánu CdC, a ten ju zo zákona prevádza na úrad OTC. Zmluvy o službách vo verejnom záujme sú preto financované z prostriedkov orgánu CdC, ktorý je subjektom na nižšej ako štátnej úrovni.

(679) Komisia sa preto domnieva, že financovanie zmlúv o službách vo verejnom záujme zahŕňa štátne prostriedky.

7.1.3. *Existencia výhody*

(680) Na posúdenie, či štátne opatrenie predstavuje pomoc podniku, je potrebné určiť, či dotknutý podnik získava hospodársku výhodu, ktorá mu umožňuje vyhnúť sa znášaniu nákladov, ktoré by za bežných okolností museli zaťažiť jeho vlastné finančné zdroje, alebo ktorú by nezískal za bežných trhových podmienok ([232]).

(681) Keďže skúmané opatrenia sa poskytujú ako poverenie na výkon služieb vo verejnom záujme, predstavujú výhodu pre príjemcu, pokiaľ takáto náhrada kumulatívne nespĺňa štyri kritériá rozsudku vo veci Altmark ([233]).

(682) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia preskúma, či zmluvy o službách vo verejnom záujme spĺňajú všetky kritériá rozsudku vo veci Altmark.

7.1.3.1. Kritériá rozsudku vo veci Altmark

(683) V rozsudku vo veci Altmark Súdny dvor rozhodol, že náhrada za služby vo verejnom záujme neposkytuje selektívnu výhodu a nepredstavuje pomoc podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ, ak sú splnené štyri kumulatívne kritériá:

— podnik, ktorému bola poskytnutá pomoc, musí byť skutočne poverený plnením záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a tieto záväzky musia byť jasne definované (kritérium 1),

— kritériá, na základe ktorých sa vypočíta náhrada, boli vopred objektívne a transparentne stanovené (kritérium 2),

([230]) Rozsudok z 12. mája 2011, Région Nord-Pas-de-Calais, spojené veci T-267/08 a T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, bod 108.
([231]) To isté, bod 109.
([232]) Rozsudok zo 14. februára 1990, Francúzsko/Komisia, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, body 44 – 45.
([233]) Rozsudok z 24. júla 2003, Altmark Trans GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, body 87 – 93.

— náhrada neprekračuje sumu, ktorá je potrebná na pokrytie všetkých nákladov alebo ich časti vynaložených pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, berúc do úvahy príslušné tržby, ako aj primeraný zisk z plnenia týchto záväzkov (kritérium 3),

— ak sa výber podniku povereného plnením záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme neuskutočnil prostredníctvom postupu verejného obstarávania, výška nevyhnutnej náhrady sa určí na základe analýzy nákladov, ktoré by bežný podnik, dobre riadený a primerane vybavený dopravnými prostriedkami, vynaložil pri plnení týchto záväzkov, zohľadniac pri tom súvisiace príjmy, ako aj primeraný zisk pri plnení týchto záväzkov (4. kritérium).

7.1.3.2. Súlad so štvrtým kritériom rozsudku vo veci Altmark

7.1.3.2.1. Poskytovateľ vybratý v postupe verejného obstarávania, ktoré umožňuje výber záujemcu schopného poskytovať tieto služby s najnižšími nákladmi pre verejnosť

(684) Postup verejného obstarávania nevylučuje výskyt štátnej pomoci, ak umožňuje vybrať uchádzača, ktorý je schopný poskytovať tieto služby s najnižšími nákladmi pre verejnosť.

(685) V oznámení Komisie o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci EÚ na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu (ďalej len **„oznámenie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu“**) ([234]) sú stanovené kritériá na posúdenie splnenia štvrtého kritéria rozsudku vo veci Altmark.

(686) V bode 66 oznámenia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu sa uvádza, že pokiaľ ide o charakteristiky výzvy na predkladanie ponúk, súťažný dialóg alebo rokovacie konanie so zverejnením poskytujú rozhodujúcemu orgánu široký priestor na voľné uváženie a môžu obmedziť účasť subjektov, ktoré majú záujem o účasť. Preto ich možno pokladať za vyhovujúce štvrtému kritériu rozsudku vo veci Altmark len vo výnimočných prípadoch.

(687) Komisia v tomto prípade konštatuje, že Francúzsko zadalo predmetné opatrenia prostredníctvom rokovacieho konania (odôvodnenia 277 a 278). Takýto postup sa preto v zásade nemôže považovať za postup, ktorým sa zaručujú najnižšie náklady pre verejnosť v zmysle oznámenia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu.

(688) Okrem toho v tomto prípade neexistuje nič, čo by umožňovalo považovať postup verejného obstarávania na zmluvy o službách vo verejnom záujme za výnimočný prípad, ktorý sa odchyľuje od tejto domnienky.

(689) Po prvé, obstarávanie patrí do oblasti námorného spojenia s Korzikou, kde nikdy neexistovala voľná hospodárska súťaž z dôvodu obmedzení uložených systémom záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a z dôvodu historickej existencie po sebe nasledujúcich zmlúv o službách vo verejnom záujme (odôvodnenia 60 a 61). Takýto kontext preto pravdepodobne obmedzí komerčnú ponuku a hospodársku súťaž v oblasti námorného spojenia s Korzikou a pravdepodobne nezaručí služby za najnižšie náklady pre verejnosť.

(690) Po druhé, ako uvádza spoločnosť Corsica Ferries (odôvodnenie 518), kritériá na vyhodnotenie ponúk týkajúce sa finančnej náhrady mali váhu len 20 %, zatiaľ čo kritériá týkajúce sa technickej hodnoty ponúk mali váhu 60 % (odôvodnenie 271). Komisia konštatuje, že tieto technické kritériá neboli vymedzené tak, aby umožňovali účinnú hospodársku súťaž, ktorou by sa minimalizovala výhoda úspešných uchádzačov, keďže tieto kritériá merali najmä kapacitu a kvalitu záujemcov z hľadiska plnenia pridelených záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (cestovné poriadky, prispôsobenie flotily potrebám používateľov, kvalita služieb poskytovaných profesionálnym a súkromným používateľom atď.) namiesto toho, aby podporovali účinnú hospodársku súťaž znížením výšky náhrady.

([234]) Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 4.

(691) Komisia okrem toho konštatuje, že postup verejného obstarávania pre zmluvy o službách vo verejnom záujme neviedol k dostatočne otvorenej a skutočnej hospodárskej súťaži vzhľadom na malý počet záujemcov o každú časť (odôvodnenie 276). Tvrdenia spoločností Corsica Linea a La Méridionale, podľa ktorých existoval významný konkurenčný tlak, pretože „bolo všeobecne známe“, že sa mohli prihlásiť traja prevádzkovatelia (Corsica Linea, La Méridionale a Corsica Ferries) (odôvodnenia 577 a 614), sú čisto špekulatívne a navyše nepreukázané, keďže spoločnosť Corsica Ferries sa neprihlásila do postupu zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme. Podobne skutočnosť, že počet záujemcov (Corsica Linea a La Méridionale) zodpovedá počtu prevádzkovateľov, ktorí sa zúčastnili na konzultácii s prevádzkovateľmi, sama osebe nestačí na preukázanie existencie dostatočnej otvorenej a skutočnej hospodárskej súťaže (odôvodnenie 613). Okrem toho jej vlastná poznámka, že žiadny iný prevádzkovateľ okrem týchto troch neprejavil záujem o korzický trh (odôvodnenie 575), odhaľuje nízku úroveň hospodárskej súťaže, ktorá vznikla v rámci postupu zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme, čo uznáva aj spoločnosť La Méridionale (odôvodnenie 613). Okrem toho spoločnosť Corsica Ferries napriek svojmu záujmu nepredložila ponuku, ktorá by mohla prispieť k zvýšeniu konkurenčného tlaku počas postupu verejného obstarávania na zmluvy o službách vo verejnom záujme (odôvodnenie 273). Tvrdenia spoločnosti Corsica Linea, že i) rokovacím konaním sa znížila výška finančnej náhrady pôvodne navrhnutej záujemcami (odôvodnenie 578) a ii) francúzske orgány neboli povinné prijať ponuky týchto záujemcov (odôvodnenie 579), teda samy osebe nedokazujú, že úrad OTC získal služby námornej dopravy za najnižšie náklady pre verejnosť.

(692) A napokon, v prípade obstarávaní, v ktorých sa predloží len jedna ponuka, nemožno považovať ponuku za dostatočnú na zaručenie najnižších nákladov pre verejnosť ([235]). V tomto prípade na všetky zmluvy o službách vo verejnom záujme, okrem tých, ktoré sa týkali služieb do Propriana a Porto-Vecchia (na ktoré boli doručené len dve žiadosti), bola doručená len jedna žiadosť. Spoločnosť Corsica Linea v tejto súvislosti nevysvetľuje, prečo neexistencia konkurenčnej ponuky na tri z častí neumožňuje vylúčiť existenciu dostatočného tlaku v tomto prípade (odôvodnenie 576). Podobne v prípade častí 3 (Porto-Vecchio) a 4 (Propriano) skutočnosť, že francúzske orgány v oboch prípadoch prijali najnižšiu ponuku, nedokazuje, že úspešná ponuka bola sama osebe ponukou s najnižšími nákladmi pre verejnosť.

(693) Z týchto úvah vyplýva, že postup verejného obstarávania na zmluvy o službách vo verejnom záujme neposkytoval verejnosti žiadnu záruku, že príslušné služby boli objednané za najnižšiu cenu.

7.1.3.2.2. Náhrada určená na základe nákladov, ktoré by typickému, dobre riadenému podniku s primeranými zdrojmi vznikli pri plnení pridelených záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme

(694) Komisia pripomína, že štvrté kritérium stanovené v rozsudku vo veci Altmark, založené na analýze nákladov v porovnaní s typickým, dobre riadeným podnikom s primeranými zdrojmi, sa musí použiť v prípade, že podnik poverený plnením záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme nie je vybratý na základe postupu verejného obstarávania.

(695) Francúzske orgány nepredložili žiadne dôkazy ani informácie, ktorými by sa mohlo preukázať, že náhrady vyplatené v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme boli stanovené na základe nákladov, ktoré by typický, dobre riadený a primerane vybavený podnik mal pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme, ktoré mu boli pridelené. Zainteresované strany nepredložili k tomuto bodu žiadne pripomienky.

(696) Treba tiež poznamenať, že v zmluvách o službách vo verejnom záujme sa neuvádzajú náklady, ktoré by vznikli typickému, dobre riadenému podniku s primeranými prostriedkami na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ktoré mu boli pridelené. Naopak, z informácií v spise vyplýva, že náhrada bola stanovená až na konci postupu verejného obstarávania na zmluvy o službách vo verejnom záujme po rokovaniach medzi príjemcami zmlúv o službách vo verejnom záujme a úradom OTC bez toho, aby sa počas týchto rokovaní zohľadnili náklady, ktoré by znášal typický, dobre riadený podnik s dostatočnými prostriedkami na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ktoré mu boli pridelené, s cieľom určiť výšku náhrady.

([235]) Oznámenie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu, bod 68.

(697) Keďže Francúzsko nepredložilo žiadne konkrétne dôkazy, Komisia môže len konštatovať, že náhrada poskytnutá v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme nebola stanovená na základe nákladov, ktoré by znášal typický, dobre riadený a primerane vybavený podnik, aby mohol plniť záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré mu boli pridelené.

(698) V dôsledku toho zmluvy o službách vo verejnom záujme nespĺňajú štvrté kritérium rozsudku vo veci Altmark.

7.1.3.3. Záver týkajúci sa existencie výhody

(699) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia dospela k záveru, že zmluvy o službách vo verejnom záujme poskytli svojim príjemcom hospodársku výhodu, ktorú by za bežných trhových podmienok nezískali.

7.1.4. *Selektivita zmlúv o službách vo verejnom záujme*

(700) Keď Komisia zistí existenciu výhody, ktorá priamo alebo nepriamo vyplýva z daného opatrenia, musí tiež preukázať, že táto výhoda sa špecificky týka jedného alebo viacerých podnikov.

(701) Požiadavka selektivity sa rozlišuje podľa toho, či je predmetné opatrenie koncipované ako všeobecná schéma pomoci alebo ako individuálna pomoc. V tomto poslednom prípade identifikácia hospodárskej výhody v zásade umožňuje predpokladať jej selektivitu ([236]).

(702) V tomto prípade boli všetky zmluvy o službách vo verejnom záujme poskytnuté na základe dvojstranných zmlúv uzavretých s každým z príjemcov.

(703) Tieto zmluvy o službách vo verejnom záujme sú teda individuálnymi opatreniami, a preto sa musí predpokladať, že sú selektívne v prospech týchto príjemcov.

7.1.5. *Prekážka obchodu medzi členskými štátmi a narušenie hospodárskej súťaže v rámci EÚ spôsobené zmluvami o službách vo verejnom záujme*

(704) Pomoc, ktorej účelom je oslobodiť určitý podnik od nákladov, ktoré by inak musel znášať v rámci svojej priebežnej prevádzky alebo svojich bežných činností, v zásade narušuje podmienky hospodárskej súťaže ([237]). Usúdilo sa totiž, že akékoľvek poskytnutie pomoci podniku, ktorý vykonáva svoje činnosti na trhu Spoločenstva, môže spôsobiť narušenie hospodárskej súťaže a ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

(705) Námorná doprava v rámci členského štátu (námorná kabotáž) je od 1. januára 1993 otvorená pre všetky hospodárske subjekty Spoločenstva ([238]). Od tohto dátumu preto pomoc poskytnutá podniku, ktorý prepravuje cestujúcich a/alebo náklad v rámci členského štátu, môže predstavovať prekážku obchodu medzi členskými štátmi. V tomto prípade sa v zmluvách o službách vo verejnom záujme poskytuje náhrada za poskytovanie služieb námornej nákladnej a osobnej dopravy v súvislosti s námorným spojením s Korzikou. Táto náhrada preto pravdepodobne ovplyvní obchod medzi členskými štátmi, a to aj preto, že Korzika má spojenie s Talianskom.

(706) Je potrebné pripomenúť, že spoločnosti Corsica Linea a La Méridionale pôsobia na trasách medzi pevninským Francúzskom a Korzikou v priamej konkurencii s prevádzkovateľmi, ako je Corsica Ferries, ale potenciálne aj s akýmkoľvek podnikom, ktorý ponúka alebo je pravdepodobné, že bude ponúkať služby námornej dopravy na Korziku alebo z nej (odôvodnenie 45). Platí to o to viac, že medzi Korzikou a francúzskou a talianskou pevninou je významná osobná doprava (odôvodnenie 56). Komisia preto konštatuje, že opatrenia pravdepodobne posilnia postavenie spoločností Corsica Linea a La Méridionale vo vzťahu ku konkurenčným podnikom prevádzkujúcim námornú dopravu v Európskej únii, a tým môžu narušiť hospodársku súťaž.

(707) V dôsledku toho môžu opatrenia narušiť hospodársku súťaž na vnútornom trhu a ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

([236]) Rozsudok zo 4. júna 2015, MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, bod 60.
([237]) Pozri rozsudok z 19. septembra 2000, Nemecko/Komisia, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, bod 30 a citovaná judikatúra.
([238]) Pozri nariadenie o kabotáži.

7.1.6. *Záver týkajúci sa existencie štátnej pomoci*

(708) Na základe uvedených skutočností sa Komisia domnieva, že náhrada poskytnutá prevádzkovateľom v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme predstavuje štátnu pomoc podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

7.2. **Zákonnosť opatrení**

(709) V súlade s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ sa v článku 2 ods. 1 nariadenia Rady (EÚ) 2015/1589 ([239]) stanovuje, že „[a]k sa v nariadeniach prijatých podľa článku 109 ZFEÚ ani v iných príslušných ustanoveniach zmluvy nestanovuje inak, dotknutý členský štát oznámi Komisii v dostatočnom časovom predstihu akékoľvek plány poskytnúť novú pomoc.“ V článku 3 tohto nariadenia sa stanovuje, že „[p]omoc notifikovaná podľa článku 2 ods. 1 sa nezavedie skôr, ako Komisia prijme, alebo sa má za to, že prijala rozhodnutie, ktorým sa táto pomoc schvaľuje“.

(710) Komisia konštatuje, že francúzske orgány síce 27. decembra 2022 oznámili svoje plány na uzatvorenie zmlúv o službách vo verejnom záujme na obdobie od 1. januára 2023 do 31. decembra 2030, ale napriek tomu 1. januára 2023 splnili zmluvy o službách vo verejnom záujme bez toho, aby Komisia prijala rozhodnutie o ich povolení alebo aby sa mohlo usudzovať, že prijala takéto rozhodnutie. Predmetné opatrenia preto v zásade porušujú článok 2 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2015/1589.

(711) Komisia konštatuje, že podľa rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu členské štáty môžu byť v určitých prípadoch oslobodené od notifikačnej povinnosti podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ.

(712) V tejto súvislosti je potrebné preskúmať, či zmluvy o službách vo verejnom záujme patria do rozsahu pôsobnosti rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu, aby bolo možné určiť, či sú opatrenia oslobodené od notifikačnej povinnosti stanovenej v článku 108 ods. 3 ZFEÚ.

(713) Komisia predovšetkým pripomína, že podľa ustálenej judikatúry sa ako výnimka zo všeobecného pravidla notifikačnej povinnosti musia ustanovenia nariadenia alebo rozhodnutia, ktorým sa udeľuje oslobodenie od notifikačnej povinnosti, a podmienky v nich stanovené vykladať doslovne ([240]).

(714) Rozsah pôsobnosti rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu je vymedzený v jeho článku 2. V článku 2 písm. d) sa stanovuje, že štátna pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme týkajúce sa námorných spojení na ostrovy nie je oslobodená od notifikačnej povinnosti, ak priemerná ročná preprava na týchto trasách presiahla 300 000 cestujúcich v dvoch rozpočtových rokoch, ktoré predchádzajú roku, v ktorom bolo vydané poverenie na poskytovanie služby všeobecného hospodárskeho záujmu.

(715) Článok 2 písm. d) rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu sa vzťahuje len na námornú osobnú dopravu a neuvádza sa v ňom žiadna zmienka o námornej nákladnej doprave. Vzhľadom na zásadu úzkeho výkladu, ktorou sa riadi uplatňovanie rozhodnutia o oslobodení od notifikačnej povinnosti (odôvodnenie 713), sa Komisia domnieva, že vzhľadom na absenciu výslovného odkazu na námornú nákladnú dopravu sa na náhrady vyplatené za služby všeobecného hospodárskeho záujmu týkajúce sa námornej nákladnej dopravy alebo kombinovaných služieb (osobná/nákladná doprava) nemôže vzťahovať rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu ([241]).

(716) Keďže zmluvy o službách vo verejnom záujme sa týkajú kombinovaných služieb, náhrada poskytnutá príjemcom zmlúv o službách vo verejnom záujme nepatrí do rozsahu pôsobnosti rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu.

(717) Pripomienky zainteresovaných strán k tomuto bodu nemajú vplyv na tento záver.

([239]) Nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 z 13. júla 2015 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 248, 24.9.2015, s. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

([240]) Rozsudok z 21. júla 2016, Dilly's Wellnesshotel, C-493/14, ECLI:EU:C:2016:577, body 37 a 38; rozsudok z 5. marca 2019, Eesti Pagar AS, C-349/17, ECLI:EU:C:2019:172, bod 60.

([241]) K výkladu analogicky pozri rozsudok z 19. októbra 2023, SAD Trasporto Locale, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, body 23 až 29, týkajúci sa rozsahu pôsobnosti nariadenia, ktorým sa z notifikačnej povinnosti vyníma štátna pomoc poskytnutá vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme v pozemnej doprave.

(718) Po prvé, v rozpore s tvrdením spoločnosti Corsica Linea (odôvodnenie 582) nie je vylúčenie námornej nákladnej dopravy z rozsahu pôsobnosti rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu v rozpore s textom rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu ani s jeho účelom, ako sa vykladá v odôvodnení 24 uvedeného rozhodnutia. V žiadnom z článkov rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu sa totiž nespomína námorná nákladná doprava. V odôvodnení 24 sa len uvádzajú pravidlá uplatniteľné na štátnu pomoc poskytnutú na financovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu v sektore leteckej a námornej dopravy, pričom sa len objasňuje, že v rozhodnutí o službách všeobecného hospodárskeho záujmu sa stanovujú podmienky, za ktorých môže byť takáto pomoc oslobodená od notifikačnej povinnosti stanovenej v článku 108 ods. 3 ZFEÚ, ak v tejto súvislosti neexistuje sektorový predpis. Článok 2 písm. d), v ktorom sa vymedzuje rozsah pôsobnosti rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu, sa však nevzťahuje na námornú nákladnú dopravu. Okrem toho spoločnosť Corsica Linea nezdôvodňuje, prečo by vylúčenie námornej nákladnej dopravy z rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu bolo v rozpore so zásadou rovnakého zaobchádzania.

(719) Okrem toho argument, že odkaz len na prahovú hodnotu pre cestujúcich je odôvodnený skutočnosťou, že osobná doprava je celkovým ukazovateľom hospodárskeho významu danej trasy (odôvodnenie 584), nepreukazuje, že rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu sa výslovne vzťahuje na námornú nákladnú dopravu. Naopak, Komisia konštatuje, že hlavným účelom zmlúv o službách vo verejnom záujme je preprava nákladu, pričom osobná doprava je obmedzená na prepravu cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, a vodičov (s výnimkou linky Marseille – Propriano) a jej objem je nízky.

(720) A napokon, pripomienka, že z rozhodovacej praxe Komisie vyplýva, že rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu sa vzťahuje na kombinované služby, je irelevantná (odôvodnenie 583), keďže podľa ustálenej judikatúry Komisia nie je viazaná svojou rozhodovacou praxou ([242]).

(721) Rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu sa preto v prejednávanej veci neuplatní. Z toho vyplýva, že francúzske orgány vykonali opatrenia nezákonne, v rozpore s článkom 3 nariadenia (EÚ) 2015/1589 a článkom 108 ods. 3 ZFEÚ.

7.3. **Zlučiteľnosť opatrení**

7.3.1. *Uplatniteľnosť článku 106 ods. 2 ZFEÚ a rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu*

(722) Ak náhrada za služby vo verejnom záujme predstavuje štátnu pomoc podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ, vzťahuje sa na ňu článok 106, 107 a 108 ZFEÚ.

(723) Posúdenie zlučiteľnosti štátnej pomoci poskytnutej na služby všeobecného hospodárskeho záujmu s vnútorným trhom má právny základ v článku 106 ods. 2 ZFEÚ. V tomto prípade sa predmetná štátna pomoc týka poskytnutia náhrady za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme v rámci služieb všeobecného hospodárskeho záujmu. Je preto potrebné analyzovať zlučiteľnosť pomoci s článkom 106 ods. 2 ZFEÚ, a najmä s osobitnými pravidlami týkajúcimi sa uplatňovania tohto článku.

(724) V tomto prípade sú osobitné pravidlá týkajúce sa uplatňovania článku 106 ods. 2 ZFEÚ obsiahnuté v rámci pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu. Podľa bodu 11 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu „štátnu pomoc, ktorá nepatrí do pôsobnosti [rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu], [možno] vyhlásiť za zlučiteľnú s článkom 106 ods. 2 zmluvy, ak je nevyhnutná na poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu a neovplyvňuje rozvoj obchodu v takom rozsahu, ktorý by bol v rozpore so záujmami Únie. Podmienky stanovené v oddieloch 2.2 až 2.10 [rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu] musia byť splnené, aby bola takáto rovnováha dosiahnutá.“.

(725) Komisia konštatuje, že francúzske orgány takisto notifikovali zmluvy o službách vo verejnom záujme na základe rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu.

(726) V nasledujúcich oddieloch sa preto uvádza analýza Komisie týkajúca sa zlučiteľnosti predmetných opatrení s podmienkami stanovenými v rámci pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu vzhľadom na to, že opatrenia nepatria do rozsahu pôsobnosti rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu (odôvodnenie 721).

([242]) Rozsudok z 20. septembra 2011, Regione autonoma della Sardegna, T-394/08, ECLI:EU:T:2011:493, bod 190.

(727) Treba takisto poznamenať, že v súlade s bodom 8 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu sa zásady stanovené v rámci pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu uplatňujú na náhrady za služby vo verejnom záujme poskytované v oblasti námornej dopravy bez toho, aby boli dotknuté prísnejšie osobitné ustanovenia uvedené v sektorových právnych predpisoch Únie. V oblasti námornej dopravy sa v nariadení o kabotáži, podľa výkladu vo výkladovom oznámení, stanovujú podmienky, za ktorých členský štát môže uzavrieť zmluvy o službách vo verejnom záujme s lodnými spoločnosťami, ktoré vykonávajú pravidelnú dopravu na ostrovy alebo z ostrovov, a vyplácať za to majiteľom lodí finančnú náhradu. Komisia preto bude analyzovať zlučiteľnosť opatrení s rámcom pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu bez toho, aby boli dotknuté osobitné ustanovenia nariadenia o kabotáži.

7.3.2. *Existencia skutočných služieb všeobecného hospodárskeho záujmu*

(728) Podľa bodu 12 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu pomoc sa musí poskytnúť na skutočné a riadne vymedzené služby všeobecného hospodárskeho záujmu v zmysle článku 106 ods. 2 ZFEÚ. Dôkazné bremeno v súvislosti so správnym vymedzením rozsahu služieb vo verejnom záujme nesie členský štát ([243]) s tým, že preskúmanie Komisiou je obmedzené na zjavne nesprávne posúdenie, ako sa uvádza v bode 13 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu.

(729) V bode 13 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu sa poukazuje na to, že členské štáty nemôžu spájať osobitné záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme so službami, ktoré už sú alebo môžu byť poskytované v uspokojivej miere a za podmienok – napr. pokiaľ ide o cenu, objektívne znaky kvality, kontinuitu a prístup k službe – zlučiteľných s verejným záujmom, ako ho vymedzuje štát, podnikmi pôsobiacimi za bežných trhových podmienok.

(730) V bode 14 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu sa uvádza, že členské štáty by mali preukázať, že riadne zvážili potrebu služieb vo verejnom záujme podporovaných prostredníctvom verejnej konzultácie alebo iných vhodných nástrojov, aby tak zohľadnili záujmy používateľov a poskytovateľov.

(731) Ako sa uvádza v odôvodnení 727, v nariadení o kabotáži sa členský štát oprávňuje uzatvárať zmluvy o službách vo verejnom záujme na pravidelnú dopravu na ostrovy alebo z ostrovov za finančnú náhradu. Zmluva o službách vo verejnom záujme podľa nariadenia o kabotáži sa chápe ako zmluva uzavretá s cieľom poskytovať primerané dopravné služby. Môže sa vzťahovať najmä na:

— štandardy kontinuity, pravidelnosti, kapacity a kvality,

— dodatočné dopravné služby,

— dopravné služby za osobitné sadzby a podriadené osobitným podmienkam, najmä pre určité kategórie cestujúcich alebo pre určité linky, a

— úpravy dopravných služieb podľa skutočných požiadaviek.

(732) V dvoch rozsudkoch Všeobecného súdu z 1. marca 2017 vo veciach T-366/13 (ďalej len „rozsudok SNCM I“) ([244]) a T-454/13 (ďalej len „rozsudok SNCM II“) ([245]) boli spresnené povinnosti členských štátov, pokiaľ ide o vymedzenie rozsahu služieb vo verejnom záujme a formu, ktorú musí mať verejný zásah na zabezpečenie poskytovania tejto služby. Všeobecný súd najmä potvrdil, že rozsah zmluvy o službách vo verejnom záujme musí zodpovedať potrebe služieb vo verejnom záujme, ktorá sa vyznačuje i) dopytom používateľov po všetkých službách alebo ich časti; ii) dopytom, ktorý nie je uspokojený účastníkmi trhu, ak neexistuje povinnosť stanovená orgánmi verejnej moci na tento účel; iii) tým, že členský štát musí pri uspokojovaní tejto potreby uprednostniť prístup, ktorý najmenej poškodzuje slobody, ktoré majú zásadný význam pre riadne fungovanie vnútorného trhu ([246]).

([243]) Rozsudok z 15. novembra 2018, Stichting Woonlinie, T-202/10 RENV II a T-203/10 RENV II, ECLI:EU:T:2018:795, body 79 – 83.
([244]) Rozsudok z 1. marca 2017, SNCM I, tamže.
([245]) Rozsudok z 1. marca 2017, SNCM II, tamže.
([246]) Rozsudok z 1. marca 2017, SNCM II, bod 134.

(733) V tomto prípade je potrebné posúdiť, či rozsah zmlúv o službách vo verejnom záujme spĺňa podmienky stanovené v rámci pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu a v nariadení o kabotáži, ako sa vykladá vo výkladovom oznámení. Komisia preto preskúma, či zmluvy o službách vo verejnom záujme spĺňajú potrebu služieb vo verejnom záujme a či predstavujú prístup, ktorý najmenej poškodzuje slobody, ktoré majú zásadný význam pre riadne fungovanie vnútorného trhu.

7.3.2.1. Charakteristika potreby služieb vo verejnom záujme

(734) Ako rozhodol Všeobecný súd vo veci SNCM II, charakteristika potreby služieb vo verejnom záujme v súvislosti s námornou kabotážou môže vyplynúť len z preukázania dopytu používateľov po danej službe, ktorý trh neuspokojuje. Podľa Všeobecného súdu sa potreba služby vo verejnom záujme môže posúdiť okrem iného prostredníctvom prieskumu trhu, verejných konzultácií alebo výziev na predkladanie projektov ([247]).

(735) Tieto podmienky v podstate zodpovedajú podmienkam stanoveným v bodoch 14 (členské štáty musia náležite zohľadniť záujmy používateľov prostredníctvom verejnej konzultácie alebo iných vhodných nástrojov) a 13 (členské štáty sa musia uistiť, že došlo k zlyhaniu trhu) rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu.

(736) V prvom rade z toho vyplýva, že ak neexistuje *dopyt používateľov* po všetkých službách alebo ich časti, nemôže existovať potreba služieb vo verejnom záujme. V tejto súvislosti sa v bode 14 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu stanovuje, že záujmy používateľov sa musia náležite zohľadniť prostredníctvom verejných konzultácií alebo iných vhodných nástrojov. Identifikácia dopytu používateľov z kvalitatívneho aj kvantitatívneho hľadiska je potrebná na stanovenie rámca pre analýzu zlyhania trhu. Vymedzenie potreby služieb vo verejnom záujme spočíva v porovnaní dopytu používateľov s komerčnou ponukou, ktorú by prevádzkovatelia navrhli v prípade, že by neexistoval záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme, ktorý predpokladá členský štát.

(737) Podobne, ak neexistuje *zlyhanie trhu*, nemôže existovať potreba služieb vo verejnom záujme. Analýza zlyhania trhu sa delí na dve fázy. V prvom rade je potrebné preskúmať služby, ktoré by trh ponúkal, ak by neexistoval plánovaný záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme. V tejto súvislosti sa v bode 14 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu stanovuje, že záujmy poskytovateľov služieb sa musia náležite zohľadniť prostredníctvom verejných konzultácií alebo iných vhodných nástrojov. Potom je potrebné preskúmať, či by takáto ponuka bola dostatočná na uspokojenie dopytu používateľov.

(738) Ako správne zdôrazňuje spoločnosť Corsica Ferries (odôvodnenia 455 a 456), identifikácia ponuky na trhu sa neobmedzuje na ponuku zistenú *ex ante* na trhu, ale musí sa hodnotiť dynamicky, posúdením budúcej ponuky na trhu. Inými slovami, pri analýze zlyhania trhu sú členské štáty povinné overiť, či existujúca *a* potenciálna ponuka (t. j. ponuka, ktorú by prevádzkovateľ mohol poskytnúť vierohodne a v primeranom časovom rámci, ak by neexistoval plánovaný záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme) nepostačuje na uspokojenie zisteného dopytu používateľov.

(739) Na rozdiel od tvrdenia spoločnosti Corsica Ferries (odôvodnenie 457) však Komisia nie je povinná podrobne preskúmať analýzu členského štátu týkajúcu sa existencie zlyhania trhu. Ako sa uvádza v odôvodnení 728, preskúmanie Komisie sa obmedzuje na kontrolu zjavne nesprávneho posúdenia.

(740) V tomto prípade francúzske orgány spochybnili potrebu zachovať zmluvy o službách vo verejnom záujme v rámci námorného spojenia s Korzikou. Dospeli k záveru, že by sa mali zachovať vzhľadom na potreby služby vo verejnom záujme, ktoré identifikovali. V nasledujúcich pododdieloch sa uvádza analýza Komisie týkajúca sa každej z potrieb služieb vo verejnom záujme, ktoré identifikovalo Francúzsko.

7.3.2.1.1. Potreba námornej prepravy cestujúcich s bydliskom na Korzike a cestujúcich z radov nerezidentov na linke Marseille – Propriano

(741) V rámci tohto pododdielu Komisia preskúma, či potreba námornej dopravy cestujúcich z radov obyvateľov a nerezidentov Korziky na linke Marseille – Propriano zodpovedá i) dopytu týchto používateľov, ktorý Francúzsko riadne preukázalo a ii) ktorý by nemohol byť uspokojený súkromnou ponukou.

([247]) Rozsudok z 1. marca 2017, SNCM II, bod 135.

7.3.2.1.1.1. Existencia dopytu používateľov

7.3.2.1.1.1.1. Kvalitatívny dopyt

1. O vhodných nástrojoch používaných na stanovenie kvalitatívneho dopytu

(742) Komisia konštatuje, že francúzske orgány zistili dopyt cestujúcich po námornom spojení s Korzikou vrátane linky Marseille-Propriano viacerými spôsobmi.

(743) Francúzske orgány najprv zorganizovali niekoľko verejných konzultácií s cieľom získať informácie o dopyte týchto cestujúcich.

(744) V rámci prvej konzultácie, konzultácie s používateľmi (odôvodnenie 93), boli všetci cestujúci vyzvaní, aby odpovedali na všeobecný dotazník o využívaní služieb námornej dopravy medzi prístavom Marseille a korzickými prístavmi. K tomuto dotazníku bolo pripojených niekoľko dokumentov, ktoré používateľov informovali i) o hlavných charakteristikách námorného spojenia s Korzikou; ii) o krokoch, ktoré francúzske orgány podnikli na zistenie existencie potreby služieb vo verejnom záujme; a iii) o predstavení rôznych kategórií používateľov, ktoré Francúzsko pôvodne určilo (odôvodnenie 95). Komisia sa domnieva, že všetky tieto informácie umožnili používateľom pochopiť kontext, v ktorom sa s nimi viedli konzultácie. Okrem toho bola konzultácia s používateľmi otvorená počas jedného mesiaca, čo je primeraná lehota. Táto konzultácia a jej informačné dokumenty boli prístupné širokej verejnosti na webovom sídle orgánu CdC a boli zverejnené v miestnej a regionálnej tlači (odôvodnenia 94, 95 a 366), aby sa zabezpečilo čo najširšie rozšírenie medzi verejnosťou.

(745) Dotazník obsahoval približne 20 otázok, ktorých cieľom bolo posúdiť potreby používateľov pre každé námorné spojenie medzi prístavom Marseille a korzickými prístavmi vrátane spojenia Marseille – Propriano. Z podrobností otázok uvedených v oddiele 3.4.2.1.1.1.1 vyplýva, že francúzskym orgánom umožnili zhromaždiť informácie o potrebách cestujúcich na každej trase medzi Korzikou a pevninským Francúzskom (vrátane trasy Marseille – Propriano), pokiaľ ide o časy odchodu a príchodu, typy ciest (automobilové a kajutové), frekvenciu námorných služieb a uplatňované cestovné (odôvodnenie 105). Okrem toho dotazník obsahoval niekoľko otázok týkajúcich sa zastupiteľnosti (z pohľadu používateľov) pevninských prístavov (odôvodnenie 106) a leteckej a námornej dopravy (odôvodnenie 107).

(746) Otázky vo všeobecnosti ponúkali niekoľko možných odpovedí. Niektoré otázky dokonca umožňovali respondentom uviesť iné odpovede ako tie, ktoré boli navrhnuté. Francúzske orgány vo všeobecnosti akceptovali akýkoľvek voľnotextový príspevok (odôvodnenie 109). Dotazník bol preto dostatočne otvorený, aby umožnil vyjadriť rôzne názory. Navrhované odpovede boli jasné, vierohodné a rôznorodé. Pripomienka spoločnosti Corsica Ferries, že dotazník bol príliš obmedzujúci (odôvodnenie 401), by sa mala zamietnuť.

(747) V rozhodnutí o začatí konania ([248]) Komisia spochybnila možné metodické skreslenie spôsobené skutočnosťou, že dotazník bol primárne určený pre používateľov námorných liniek medzi prístavom Marseille a Korzikou. Po dôkladnej analýze však Komisia konštatuje, že dotazník nebol takto skreslený, keďže niekoľko otázok pre používateľov sa týkalo zastupiteľnosti prístavu Marseille inými pevninskými prístavmi pri ich cestách na Korziku alebo z nej (odôvodnenie 106). Francúzske orgány tak mohli zistiť, i) či používatelia porovnávali plavby, ktoré sú k dispozícii v Marseille, z hľadiska frekvencie a účelu s tými, ktoré sú k dispozícii v Toulone a Nice; ii) či by používatelia v prípade hypotetického zvýšenia cien námornej dopravy v Marseille prešli do Toulonu a Nice a iii) či používatelia už využili prístavy Toulon a/alebo Nice na cestu z Korziky alebo na Korziku a z akého dôvodu. Francúzske orgány tak mohli pochopiť stupeň zastupiteľnosti medzi prístavmi na pevnine, najmä medzi prístavom Marseille a prístavmi Toulon a Nice.

(748) Pripomienka spoločnosti Corsica Ferries k zneniu otázok (odôvodnenie 400) by sa preto mala zamietnuť. V rozpore s jej tvrdením otázky týkajúce sa pevninských prístavov iných ako Marseille neboli zamerané len na vysvetlenie, prečo si respondent vybral prístav Marseille namiesto ostatných prístavov. Používateľom boli položené aj otázky týkajúce sa dôvodov na využívanie prístavov Toulon a/alebo Nice namiesto prístavu Marseille.

([248]) Rozhodnutie o začatí konania, odôvodnenie 283.

(749) Treba takisto pripomenúť, že v minulosti boli predmetom zmlúv o službách vo verejnom záujme len linky medzi prístavom Marseille a korzickými prístavmi (odôvodnenie 69). Francúzsko by teda v tomto prípade mohlo legitímne spochybniť potrebu zachovania zmlúv o službách vo verejnom záujme týkajúcich sa spojenia medzi Marseille a korzickými prístavmi tým, že by sa snažilo zistiť súčasné potreby používateľov na týchto linkách a to, či by iné služby (letecké alebo námorné služby z iných pevninských prístavov) mohli uspokojiť ich potreby za podmienok rovnocenných s podmienkami námorných liniek medzi Marseille a Korzikou. Spoločnosť Corsica Ferries nevysvetľuje, ako mohlo poskytnutie osobitných dotazníkov pre používateľov, ktorí využívajú linky medzi Toulonom a Korzikou alebo Nice a Korzikou, viesť k iným záverom, než aké vyvodili francúzske orgány.

(750) Komisia napokon konštatuje, že v rámci konzultácie s používateľmi sa získalo množstvo odpovedí (takmer 1 000), ([249]) ktoré francúzskym orgánom poskytli významnú vzorku priamych postrehov používateľov. Spoločnosť Corsica Ferries preto nemôže tvrdiť, že počet prijatých odpovedí bol nedostatočný (odôvodnenie 402), vzhľadom na celkový počet cestujúcich na námorných linkách medzi Korzikou a pevninským Francúzskom. Spoločnosť Corsica Ferries neposkytuje žiadne informácie o minimálnom počte, ktorý by mal byť potrebný na využitie údajov z konzultácií s používateľmi. Napríklad sa všeobecne uznáva, že na zostavenie prieskumu s nízkou chybovosťou pre celé Francúzsko, ktoré má viac ako 67 miliónov obyvateľov, stačí vzorka približne 1 000 ľudí ([250]). Konzultácie s používateľmi boli v každom prípade jedným z viacerých nástrojov, ktoré francúzske orgány použili na zistenie kvalitatívneho dopytu cestujúcich.

(751) Pokiaľ ide o skutočnosť, ktorú uviedla spoločnosť Corsica Ferries, že spoločnosť Corsica Linea sa pokúsila ovplyvniť odpovede na dotazníky tým, že vyzvala svojich zamestnancov, aby označili odpovede, ktoré by pomohli zabezpečiť zachovanie zmluvy o službách vo verejnom záujme (odôvodnenie 403), Komisia konštatuje, že ide o mimoriadne závažné obvinenie týkajúce sa činu, ktorý by podľa vnútroštátneho práva mohol byť predmetom správneho a/alebo trestného konania. K takýmto tvrdeniam preto musia byť priložené jasné, konkrétne a pevné dôkazy. Spoločnosť Corsica Ferries však vo svojich pripomienkach nepredkladá žiadne takéto dôkazy. Hoci poskytuje e-mail od zamestnanca spoločnosti Corsica Linea, tento e-mail len zdieľal internetové prepojenie na konzultáciu s používateľom. V e-maile nebola uvedená hodnosť zamestnanca, príjemcovia ani existencia príloh, a preto Komisia nemôže posúdiť jeho skutočný rozsah.

(752) V rámci druhej konzultácie, konzultácie s prístavmi, boli prístavné orgány takisto vyzvané, aby predložili svoje pripomienky k námornému spojeniu s Korzikou s cieľom informovať francúzske orgány najmä o úrovni hospodárskej súťaže v oblasti služieb námornej dopravy a o kapacite prístavov (odôvodnenia 116 až 119). Ako sa uvádza v odôvodnení 96, táto konzultácia bola otvorená jeden mesiac, čo bolo primerané obdobie. Dotazník predložený prístavným orgánom bol dostatočne štruktúrovaný, aby francúzskym orgánom umožnil získať úplný a podrobný prehľad o fungovaní príslušných prístavov. Okrem toho informoval francúzske orgány nielen o dopyte používateľov (prostredníctvom prvkov, ako je spádová oblasť prístavu, zariadenia dostupné pre používateľov námornej dopravy, prístupnosť prístavu atď.), ale aj o ponuke na trhu, ktorú by bolo možné dôveryhodne ponúknuť v prípade neexistencie zmluvy o službách vo verejnom záujme (prostredníctvom úplného opisu služieb a kapacít, ktoré majú lodné spoločnosti v prístavoch k dispozícii). Francúzske orgány dostali príspevky od prístavov Marseille, Toulon a Nice (odôvodnenie 120), ako aj od korzických prístavov prostredníctvom Obchodnej komory Korziky (odôvodnenie 124).

(753) Francúzske orgány preto uskutočnili verejné konzultácie, ktoré im umožnili zohľadniť záujmy používateľov.

(754) Francúzske orgány takisto poverili nezávislého ekonomického poradcu, spoločnosť Gecodia, aby súbežne s verejnými konzultáciami vypracoval doplnkovú štúdiu o dopyte používateľov s cieľom doplniť konzultácie (odôvodnenie 90). Správa spoločnosti Gecodia obsahuje závery tejto štúdie. Komisia konštatuje, že podľa bodu 14 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu môže štúdia o dopyte používateľov po danej službe, ktorú vypracoval nezávislý ekonomický poradca, predstavovať vhodný nástroj na zohľadnenie záujmov používateľov danej služby, najmä ak sa takáto štúdia vypracuje popri verejnej konzultácii.

([249]) 300 odpovedí sa týkalo najmä linky Marseille-Propriano.

([250]) https://www.vie-publique.fr/questions-reponses/269387-les-sondages-dopinion-foire-aux-questions-faq (online stav k 18. októbru 2024).

(755) Z týchto prvkov vyplýva, že Francúzsko sa opieralo o viaceré nástroje, ktoré Komisia považuje za vhodné v zmysle bodu 14 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu, aby sa zohľadnili záujmy používateľov predmetných služieb.

2. O záveroch Francúzska týkajúcich sa kvalitatívneho dopytu používateľov po prístavoch Marseille a Propriano

(756) Komisia následne preskúma závery francúzskych orgánov týkajúce sa i) nedostatočnej zastupiteľnosti námornej dopravy leteckou dopravou z pohľadu cestujúcich; ii) rozlišovania medzi cestujúcimi z radov obyvateľov Korziky a cestujúcimi z radov nerezidentov; iii) geografickej zastupiteľnosti prístavu Marseille prístavmi Toulon a Nice a iv) geografickej zastupiteľnosti prístavu Propriano ostatnými korzickými prístavmi.

a) O nedostatočnej zastupiteľnosti námornej dopravy leteckou dopravou

(757) Komisia konštatuje, že francúzske orgány sa domnievali, že dopyt používateľov po námornej doprave medzi pevninou a Korzikou by nebolo možné uspokojiť za rovnakých podmienok leteckou dopravou bez ohľadu na dotknutú námornú linku. Francúzsko vylúčilo zastupiteľnosť medzi leteckou a námornou dopravou na základe viacerých faktorov zhrnutých v odôvodneniach 127 až 131.

(758) Spomedzi týchto faktorov Komisia upozorňuje najmä na to, že výsledky konzultácií s používateľmi poukazujú na to, že takáto zastupiteľnosť je vylúčená, keďže veľká väčšina respondentov porovnávala leteckú a námornú dopravu len v malej miere alebo vôbec, najmä v prípade linky Marseille – Propriano. Komisia takisto konštatuje, že v prípade námorného spojenia s Korzikou cestuje veľký podiel cestujúcich vlastným autom, čo potvrdila aj spoločnosť Corsica Ferries vo svojich pripomienkach (odôvodnenie 420). Zo správy spoločnosti Gecodia takisto vyplýva, že k nedostatočnej zastupiteľnosti prispievajú aj obmedzenia týkajúce sa dĺžky trvania cesty a frekvencia dopravy, keďže dĺžka trvania cesty sa medzi týmito dvomi druhmi dopravy výrazne líši (1 hodina lietadlom a 6 – 12 hodín loďou) a letov je oveľa viac ako námorných plavieb.

(759) Na základe týchto dôkazov sa Komisia domnieva, že takáto analýza sa nezdá zjavne nesprávna. Okrem toho sa k tomuto bodu nevyjadrila žiadna zo zainteresovaných strán. Francúzske orgány teda mohli vylúčiť zastupiteľnosť leteckej a námornej dopravy v rámci spojenia s Korzikou bez toho, aby sa dopustili zjavne nesprávneho posúdenia.

b) O rozlišovaní medzi cestujúcimi z radov obyvateľov a cestujúcimi z radov nerezidentov

(760) Komisia konštatuje, že na základe správy spoločnosti Gecodia sa Francúzsko domnieva, že existujú dve kategórie cestujúcich medzi Korzikou a pevninou s oddeleným dopytom, a to cestujúci z radov obyvateľov na jednej strane a cestujúci z radov nerezidentov na strane druhej (odôvodnenia 132 až 135).

(761) Francúzsko vysvetľuje, že tento rozdiel vyplýva z existencie osobitného cestovného pre obyvateľov Korziky, ktoré zaviedol orgán CdC a ktoré uplatňujú aj lodné spoločnosti. Rozdiel vyplýva aj z rozdielneho správania sa oboch kategórií používateľov, pokiaľ ide o využívanie služieb námornej dopravy (cestujúci z radov obyvateľov cestujú pravidelne počas celého roka a uprednostňujú nočné plavby) a ich rozdielny výber prístavu odchodu/príchodu v pevninskom Francúzsku (cestujúci z radov obyvateľov nepovažujú Marseille a Nice za zastupiteľné, na rozdiel od cestujúcich z radov nerezidentov).

(762) V rozhodnutí o začatí konania Komisia zaujala predbežné stanovisko, že toto rozlišovanie sa nezdá narušené zjavne nesprávnym posúdením. Po podrobnej analýze dôkazov predložených Francúzskom sa však Komisia nedomnieva, že sa by niektorým z týchto hľadísk odôvodňovalo takéto rozlišovanie.

(763) Po prvé, tvrdenie, že cestujúci z radov obyvateľov využívajú znížené cestovné zavedené v rámci systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z roku 2019, samo osebe nepreukazuje existenciu odlišného správania pri využívaní služieb námornej dopravy. Výška cestovného sa určuje na základe miesta bydliska používateľa, a nie na základe využívania danej služby. Existencia takéhoto cestovného je predovšetkým výsledkom politickej vôle orgánu CdC znížiť obmedzenia vyplývajúce z ostrovného charakteru pre túto kategóriu cestujúcich bez toho, aby cestovné dokazovalo, že sa obyvatelia sa správajú inak ako nerezidenti. Tvrdenie, že lodné spoločnosti môžu z vlastnej iniciatívy uplatňovať osobitné cestovné pre obyvateľov, je tiež irelevantný, pretože i) služby posudzované v tomto prípade sú služby námornej dopravy medzi Korzikou a pevninským Francúzskom, a nie inými geografickými oblasťami, a ii) systém záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z roku 2019 vyžaduje, aby lodné spoločnosti bez akejkoľvek voľby uplatňovali znížené cestovné pre cestujúcich z radov obyvateľov na všetkých linkách obsluhujúcich Korziku.

(764) Okrem toho, pokiaľ ide o tvrdenia, že i) cestujúci z radov obyvateľov cestujú počas celého roka (zatiaľ čo cestujúci z radov nerezidentov cestujú najmä v lete) a ii) využívajú nočné plavby viac ako cestujúci z radov nerezidentov (ktorí by radšej cestovali cez deň), je zrejmé, že tieto dôkazy nie sú preukázateľne presvedčivé. Pokiaľ ide o prvý bod, z konzultácie s používateľmi vyplýva, že väčšina respondentov (obyvateľov aj nerezidentov) cestuje dva až päťkrát ročne (odôvodnenie 112), a to aj na linke Marseille – Propriano, takže tieto dve kategórie cestujúcich majú podobnú frekvenciu cestovania, aj keď cestujú v rôznych ročných obdobiach. Pokiaľ ide o druhý bod, Komisia konštatuje, že ako francúzske orgány samy uznávajú, záver o tom, že obyvatelia cestujú v noci častejšie ako nerezidenti, sa vzťahuje len na linky medzi Toulonom a Korzikou. Naopak, na linkách medzi Nice a Korzikou cestuje v noci takmer rovnaký počet cestujúcich z radov obyvateľov aj nerezidentov ([251]). V každom prípade výsledky konzultácie s používateľmi jasne ukazujú, že všetci používatelia (obyvatelia aj nerezidenti), bez ohľadu na dotknutú námornú trasu, podporujú časy odchodu a príchodu na Korzike platné v čase konzultácie s používateľmi a tieto časy potvrdzujú, že cestujúci z radov nerezidentov uprednostňujú nočné plavby (odôvodnenie 112).

(765) Vo všeobecnosti výsledky konzultácií s používateľmi vo veľkej miere potvrdzujú existenciu homogénneho dopytu zo strany cestujúcich (odôvodnenie 112), či už z radov obyvateľov alebo nerezidentov, po využívaní služieb námornej dopravy vrátane linky Marseille – Propriano ([252]).

(766) Komisia sa preto na základe informácií, ktoré jej poskytli francúzske orgány, domnieva, že neexistuje zjavný rozdiel v potrebách cestujúcich z radov obyvateľov a nerezidentov, pokiaľ ide o využívanie služieb námornej dopravy na Korziku. Naopak, dopyt cestujúcich po službách námornej dopravy v rámci námorného spojenia s Korzikou je veľmi homogénny.

(767) Komisia však konštatuje, že francúzske orgány na účely analýzy zlyhania trhu zhrnuli dopyt cestujúcich z radov obyvateľov a nerezidentov (pozri Tabuľka 16). Okrem toho sa v zmluve o službách vo verejnom záujme týkajúcich sa linky Marseille – Propriano nestanovujú žiadne osobitné záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme pre žiadnu z kategórií cestujúcich: inými slovami, zaobchádza sa s nimi rovnako bez toho, aby sa uznala potreba služby vo verejnom záujme špecifická pre jednu z nich.

(768) Zjavne nesprávne posúdenie, ktorého sa dopustili francúzske orgány, sa teda týkalo rozdielu, ktorý sám osebe nespochybňuje charakter potreby služby vo verejnom záujme na linke Marseille – Propriano.

c) O geografickej zastupiteľnosti prístavu Marseille s ostatnými pevninskými prístavmi

(769) Komisia konštatuje, že pokiaľ ide o výber pevninského prístavu odchodu/príchodu (odôvodnenie 135), francúzske orgány zastávali názor, že cestujúci z radov obyvateľov nerozlišovali medzi prístavmi Marseille a Toulon. Inými slovami, cestujúci z radov obyvateľov využívajúci linku na Korziku alebo z Korziky môže na dosiahnutie cieľovej destinácie využiť buď prístav Marseille, alebo prístav Toulon. Francúzsko sa však domnieva, že vzhľadom na

([251]) Poznámka pod čiarou č. 78.

([252]) Okrem časov odchodov a príchodov na Korziku a frekvencie plavieb Komisia na základe konzultácií s používateľmi konštatuje, že cestujúci z radov obyvateľov a nerezidentov i) majú rovnaké potreby v oblasti cestovania autom a s kajutou a ii) majú rovnaké preferencie, pokiaľ ide o frekvenciu námorných plavieb medzi Marseille a Korzikou.

vzdialenosť 200 km medzi Marseille a Nice cestujúci z radov obyvateľov tieto dva prístavy nepovažujú za zastupiteľné pre svoje cesty na Korziku alebo z nej. V dôsledku toho sa dopyt cestujúcich z radov obyvateľov mal chápať ako dopyt cestujúcich medzi Marseille/Toulonom a Korzikou a analýza zlyhania trhu medzi Korzikou a pevninským Francúzskom sa mala zaoberať súčasne linkami do prístavov Marseille a Toulon alebo z nich.

(770) Pokiaľ ide o cestujúcich z radov nerezidentov, Francúzsko tvrdí, že títo cestujúci nerozlišujú medzi tromi pevninskými prístavmi a že tieto tri prístavy sú úplne zastupiteľné, neposkytlo však žiadne konkrétne odôvodnenie na podporu tohto záveru. To znamená, že kvantitatívny dopyt cestujúcich z radov nerezidentov sa musel vypočítať súhrnne pre tri pevninské prístavy a analýza zlyhania trhu medzi Korzikou a pevninským Francúzskom sa musela zaoberať súčasne linkami do prístavov Marseille, Toulon a Nice alebo z týchto prístavov.

(771) Komisia tiež konštatuje, že z výsledkov konzultácie s používateľmi vyplýva, že väčšina cestujúcich (obyvateľov/nerezidentov) porovnáva dostupné plavby v Marseille a v ostatných pevninských prístavoch a že veľká časť z nich využila v roku 2019 na cestu na Korziku/z Korziky aspoň jeden pevninský prístav iný ako Marseille (odôvodnenia 113 a 114). V prípade zvýšenia námornej tarify v Marseille by výrazná väčšina respondentov prešla do Toulonu, zatiaľ čo menšina by cestovala aj do Nice. Komisia však konštatuje, že takéto porovnania sú menej časté na linke Marseille – Propriano (odôvodnenie 113), a to aj v prípade hypotetického zvýšenia námornej tarify v prístave Marseille (odôvodnenie 114). Celkovo z výsledkov vyplýva aj to, že cestujúci z radov nerezidentov majú tendenciu porovnávať plavby, ktoré sú k dispozícii v rôznych prístavoch na pevnine, menej ako cestujúci z radov obyvateľov.

(772) Komisia takisto konštatuje, že v rámci konzultácií s prístavmi prístavy Toulon a Marseille uviedli, že si plne konkurujú v námornej osobnej doprave, pričom ich spádová oblasť pokrýva celé Francúzsko. Úroveň konkurencie medzi prístavom Nice a prístavmi Marseille a Toulon sa zdá nižšia, pretože prístav Nice priťahuje predovšetkým regionálnych zákazníkov (odôvodnenia 121 a 122). Orgány týchto troch prístavov však nevyjadrili žiadne osobitné obmedzenia, pokiaľ ide o možnosť jednoduchého odbavovania osobnej dopravy s využitím ich infraštruktúry (odôvodnenie 123), hoci prístavný orgán v Toulone nie je schopný zaručiť denné alebo týždenné spiatočné plavby na Korziku vzhľadom na vysokú úroveň obsadenosti svojej infraštruktúry.

(773) Komisia napokon konštatuje, že mestá Marseille a Toulon sú od seba vzdialené približne 60 km, pričom priemerná dĺžka trvania cesty cestnou a železničnou dopravou je menej ako jedna hodina (odôvodnenie 25). Obe mestá sú navzájom veľmi dobre prepojené, majú významnú diaľničnú infraštruktúru a časté železničné spojenie. Na druhej strane je Nice od Toulonu a Marseille vzdialené oveľa viac ako 150 km (čo zodpovedá priemernej dĺžke trvania cesty medzi Toulonom a Nice minimálne 1 hodina 45 minút až 2 hodiny cestnou alebo železničnou dopravou), a to napriek rozsiahlej cestnej infraštruktúre a železničnému spojeniu.

(774) Komisia v tejto súvislosti konštatuje, že vzdialenosť viac ako 100 km alebo dĺžka trvania cesty medzi dvomi zariadeniami dlhšie ako 1 hodina môžu byť znakom toho, že z hľadiska používateľov je v zásade vylúčená hospodárska súťaž medzi nimi. Komisia sa napríklad domnieva, že spádová oblasť letiska pokrýva geografický trh s polomerom približne 100 km alebo približne 60 minút cesty autom, autobusom, vlakom alebo vysokorýchlostným vlakom ([253]).

(775) Z týchto zistení vyplývajú nasledujúce závery:

(776) Komisia sa domnieva, že prístavy Marseille a Toulon sú z pohľadu cestujúcich z radov obyvateľov aj nerezidentov zastupiteľné. Vzdialenosť medzi obomi prístavmi je menej ako 100 km a cesta trvá menej ako 1 hodinu; obe mestá sú veľmi dobre a úplne prepojené cestnou a železničnou infraštruktúrou. Konzultácie s používateľmi a prístavmi takisto poukazujú na silnú konkurenciu medzi obomi prístavmi v oblasti osobnej dopravy ([254]). V tomto ohľade sa francúzske orgány nedopustili zjavne nesprávneho posúdenia.

([253]) Oznámenie Komisie – Usmernenia o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti (Ú. v. EÚ C 99, 4.4.2014, s. 3), bod 2.2.
([254]) S týmto záverom sa zrejme stotožňuje aj stanovisko orgánu na ochranu hospodárskej súťaže, body 297 – 305.

(777) Na druhej strane sa Komisia na základe informácií, ktoré jej boli predložené, domnieva, že neexistuje dostatočný dôkaz o zastupiteľnosti prístavov Marseille a Nice z pohľadu cestujúcich, či už obyvateľov alebo nerezidentov ([255]).

(778) Po prvé, Komisia konštatuje, že vzdialenosť medzi Marseille a Nice je viac ako 100 km alebo jedna hodina cesty. Zastupiteľnosť prístavu Nice prístavom Marseille by sa preto mala v zásade vylúčiť. Po druhé, z výsledkov konzultácií s používateľmi a prístavmi vyplýva, že medzi prístavmi Nice a Marseille neexistuje vzájomná zastupiteľnosť. Samotný prístav Nice okrem toho zdôrazňuje, že jeho spádová oblasť je len regionálna, na rozdiel od ostatných dvoch pevninských prístavov, ktoré sú celoštátne. Po tretie, v správe spoločnosti Gecodia, v ktorej sa napriek tomu dospelo k záveru, že cestujúci z radov nerezidentov považujú tri pevninské prístavy za zastupiteľné (na rozdiel od cestujúcich z radov obyvateľov), sa neposkytuje žiadne odôvodnenie na podporu tohto záveru.

(779) Na základe všetkých informácií, ktoré predložilo Francúzsko, sa Komisia domnieva, že pre cestujúcich, či už z radov obyvateľov alebo nerezidentov, sa prístav Nice jednoznačne nezdal zastupiteľný prístavom Marseille.

(780) Komisia sa však domnieva, že tento zjavný omyl nemá v tomto prípade vplyv na charakterizáciu potreby verejnej osobnej dopravy medzi Marseille a Proprianom.

(781) Po prvé, pokiaľ ide o odhadovaný kvantitatívny dopyt (t. j. počet cestujúcich, ktorí sa majú prepraviť), Komisia konštatuje, že Francúzsko nenadhodnotilo kvantitatívny dopyt cestujúcich medzi pevninským Francúzskom a prístavom Propriano, keďže prístav Propriano bol v minulosti spojený len s Marseille, a nie s prístavmi Toulon a Nice. Preto celkový počet cestujúcich medzi prístavom Propriano a pevninským Francúzskom *de facto* zodpovedal počtu cestujúcich na linke Marseille – Propriano. Dopyt odhadovaný francúzskymi orgánmi, ktorý vychádza z historických údajov za roky 2016 – 2021 (odôvodnenie 150), sa obmedzil na historickú dopravu medzi Marseille a Proprianom. V dôsledku toho francúzske orgány striktne zahrnuli dopyt medzi Marseille a Proprianom do potreby služby vo verejnom záujme, takže zahrnutie alebo nezahrnutie prístavov Toulon a Nice do rozsahu služieb vo verejnom záujme nemalo v tomto prípade žiadny význam.

(782) Po druhé a v rovnakom duchu, táto chyba nenarušila analýzu zlyhania trhu, keďže touto analýzou sa v každom prípade preukázalo, že neexistuje žiadny prevádzkovateľ, ktorý by bol ochotný poskytovať komerčné služby medzi prístavom Propriano a pevninským Francúzskom (odôvodnenie 828). Preto bez ohľadu na predpokladaný stupeň zastupiteľnosti medzi pevninskými prístavmi v prípade spojenia s Proprianom došlo v každom prípade k úplnému zlyhaniu trhu.

d) O nedostatočnej geografickej zastupiteľnosti prístavu Propriano ostatnými korzickými prístavmi

(783) Komisia konštatuje, že pokiaľ ide o výber korzického prístavu odchodu/príchodu zo strany cestujúcich, francúzske orgány nevykonali osobitnú analýzu geografickej zastupiteľnosti korzických prístavov z pohľadu používateľov, a najmä prístavu Propriano ostatnými korzickými prístavmi. Spoločnosť Corsica Ferries v podnete tvrdila, že prístavy Ajaccio a Propriano sú z pohľadu cestujúcich úplne zastupiteľné. V rozhodnutí o začatí konania Komisia zaujala predbežné stanovisko, že podľa všetkého nejde o tento prípad vzhľadom na značnú dĺžku cesty medzi týmito dvomi miestami a osobitné topografické charakteristiky cesty ([256]).

(784) Francúzske orgány poskytli v tejto súvislosti počas formálneho vyšetrovacieho konania viacero dôkazov, ktoré podľa ich názoru dokazujú, že prístav Propriano nie je zastupiteľný prístavom Ajaccio alebo v širšom zmysle inými korzickými prístavmi (oddiely 2.1, 2.2 a 4.1.3). Niektoré zainteresované strany tiež poskytli dôkazy k tomuto bodu, pričom spoločnosť Corsica Ferries trvala na zastupiteľnosti prístavov Ajaccio a Propriano, zatiaľ čo spoločnosť Corsica Linea proti tomuto tvrdeniu namietala.

([255]) Keďže zastupiteľnosť medzi prístavmi Toulon a Nice nie je na účely tohto rozhodnutia relevantná, Komisia sa k tomuto bodu nebude vyjadrovať, najmä preto, že francúzske orgány nepredložili žiadne dôkazy na posúdenie tejto zastupiteľnosti.

([256]) Rozhodnutie o začatí konania, odôvodnenie 300.

(785) Komisia predovšetkým konštatuje, že na základe informácií, ktoré jej boli predložené, sa prístav Propriano nachádza v značnej vzdialenosti od prístavov Bastia a L'Île-Rousse (odôvodnenia 36 a 37). Preto sa prístav Propriano nemôže považovať za zastupiteľný týmito dvomi ďalšími prístavmi.

(786) Pokiaľ ide o prístavy Ajaccio a Porto-Vecchio, Komisia konštatuje, že vzdialenosť medzi týmito prístavmi a Proprianom je približne 70 km. V oboch prípadoch však cesta trvá takmer 1 hodinu a 30 minút autom a 1 hodinu a 45 minút autobusom, pričom denne je k dispozícii pomerne málo spojov (odôvodnenia 36 a 37). Tieto dlhé cesty teda v zásade vylučujú zastupiteľnosť prístavov Ajaccio a Porto-Vecchio prístavom Propriano.

(787) Komisia, rovnako ako francúzske orgány (odôvodnenie 361), takisto konštatuje, že čas cestovania medzi Proprianom a Ajacciom/Porto-Vecchiom ovplyvňujú kľukaté cesty zvyšujúce riziko dopravných nehôd, ktoré sú na Korzike obzvlášť časté. Na ostrove je aj vysoká miera smrteľných dopravných nehôd (odôvodnenie 18). Tieto geografické obmedzenia takisto prispievajú k zvyšovaniu nákladov na benzín, ako správne uvádza spoločnosť Corsica Linea vo svojich pripomienkach (odôvodnenie 549); tieto náklady sú na Korzike obzvlášť vysoké (odôvodnenie 21), a to v situácii, keď región Propriano v roku 2022 vážne zasiahla vysoká inflácia, ktorá zvýšila každodenné životné náklady miestneho obyvateľstva (odôvodnenie 23). Tieto objektívne informácie predložené francúzskymi orgánmi, v ktorých sa zohľadňujú záujmy používateľov v súlade s bodom 14 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu, posilňujú záver, že sa nezdá zjavne nesprávne domnievať sa, že prístavy Ajaccio a Porto-Vecchio na jednej strane a Propriano na druhej strane možno považovať z pohľadu používateľov za nezastupiteľné.

(788) Komisia takisto konštatuje, že hoci konzultácie s používateľmi neobsahovali konkrétne otázky o geografickej zastupiteľnosti korzických prístavov, výsledky týchto konzultácií poskytli určité poznatky v tejto oblasti. Ako sa uvádza v odôvodneniach 113 a 114, hoci cestujúci majú vo všeobecnosti tendenciu porovnávať dostupné plavby z rôznych pevninských prístavov na Korziku, tieto výsledky sa medzi jednotlivými linkami líšia. Ukazuje sa, že väčšina respondentov využívajúcich linku Marseille – Propriano (viac ako 60 %) nevyužila v roku 2019 ako alternatívu iné služby námornej dopravy iných pevninských prístavov (ako napríklad trasy Toulon – Ajaccio alebo Toulon – Porto-Vecchio) a že viac ako 50 % z nich nikdy neporovnáva plavby, ktoré sú k dispozícii v pevninských prístavoch do Propriana alebo z neho, na rozdiel od iných liniek zabezpečujúcich spojenie s Korzikou.

(789) Vzhľadom na skutočnosť, že prístav Propriano má len jedno spojenie s pevninou (Marseille), tieto výsledky sa prejavujú o to viac, že používatelia neporovnávajú linku Marseille – Propriano s alternatívnymi plavbami, ktoré sú k dispozícii z iných pevninských prístavov, ako napríklad Toulon – Ajaccio alebo Toulon – Porto-Vecchio, na cestu do Propriana a naopak.

(790) Na základe všetkých týchto úvah sa Komisia domnieva, že nie je zjavne nesprávne, ak francúzske orgány v tomto prípade usúdili, že prístavy Propriano a Ajaccio/Porto-Vecchio nie sú z pohľadu používateľov zastupiteľné ([257]).

(791) Pripomienky predložené spoločnosťou Corsica Ferries, v ktorých sa len spochybňuje nedostatočná zastupiteľnosť samotných prístavov Ajaccio a Propriano, nie sú spôsobilé zmeniť tento záver.

(792) Po prvé, spoločnosť Corsica Ferries konštatovaním, že vzdialenosť medzi Proprianom a Ajacciom je len 70 km a že takáto vzdialenosť je zanedbateľná pre cestujúcich, ktorí sa prepravujú najmä vozidlami (odôvodnenie 420), zakladá zastupiteľnosť týchto dvoch prístavov výlučne na vzdialenosti medzi nimi. Vzdialenosť medzi dvomi prístavmi je však len jedným z faktorov, ktoré určujú stupeň ich zastupiteľnosti.

([257]) V tejto súvislosti je potrebné pripomenúť, že dotazník predložený v rámci konzultácie s používateľmi obsahoval otázky týkajúce sa využívania služieb námornej dopravy na celej trase (napríklad Marseille – Ajaccio), čím sa zohľadnili potreby a preferencie používateľov pri odchode z prístavu Marseille alebo príchode do neho, ako aj pri odchode z korzických prístavov alebo príchode do nich. Podobne sa otázky týkajúce sa zastupiteľnosti leteckej a námornej dopravy týkali aj používateľov, ktorí odlietajú z pevniny alebo z Korziky. Otázka geografickej zastupiteľnosti korzických prístavov bola teda jediným bodom, ktorý chýbal v konzultácii s používateľmi a v správe spoločnosti Gecodia, ale na základe dôkazov predložených francúzskymi orgánmi nemožno dospieť k záveru, že takéto opomenutie predstavuje zjavne nesprávne posúdenie.

(793) Po druhé, spoločnosť Corsica Ferries tvrdí, že je nesprávne domnievať sa, že dĺžka trvania cesty približne jedna hodina by bol prekážkou zastupiteľnosti oboch prístavov (odôvodnenie 421). Cesta medzi prístavmi Ajaccio a Propriano však netrvá približne 1 hodinu, ale 1 hodinu a 30 minút cestnou dopravou a 1 hodinu a 45 minút autobusom (odôvodnenia 36 – 37), a preto je podstatne dlhšia ([258]).

(794) V tejto súvislosti spoločnosť Corsica Ferries konštatuje, že francúzske orgány sa domnievali, že dlhšie trvanie plavby medzi Marseille a Nice alebo Toulonom a Nice nebráni zastupiteľnosti týchto prístavov (odôvodnenie 422). Komisia sa však domnieva, že analýza geografickej zastupiteľnosti pevninských prístavov nie je relevantná na skúmanie geografickej zastupiteľnosti korzických prístavov, pretože tá musí byť predmetom analýzy špecifickej pre korzické podmienky a vlastnosti. Komisia sa v každom prípade domnieva, že analýza stupňa zastupiteľnosti pevninských prístavov v správe spoločnosti Gecodia nebola dostatočne dôsledná z dôvodov uvedených v odôvodnení 780.

(795) Po tretie, spoločnosť Corsica Ferries konštatuje, že obyvatelia obcí na polceste medzi Ajacciom a Proprianom (najmä v Grosseto-Prugna) považovali tieto dva prístavy za zastupiteľné (odôvodnenie 423). Komisia však konštatuje, že analýza spádovej oblasti prístavu si vyžaduje, aby sa zohľadnili všetci používatelia, ktorých sa táto oblasť týka, a nielen tí, ktorí sa nachádzajú na hraniciach tejto oblasti a ktorí môžu byť podľa vymedzenia v kontakte s inou spádovou oblasťou. Každej spádovej oblasti sú totiž vlastné hranice, na okraji ktorých sa používatelia môžu uchýliť k jednej alebo viacerým iným infraštruktúram alebo službám ([259]). V každom prípade spoločnosť Corsica Ferries nepreukázala, že obyvatelia obce Grosseto-Prugna tvoria väčšinu alebo hoci aj významnú menšinu cestujúcich využívajúcich služby námornej dopravy v prístave Propriano.

(796) Po štvrté Komisia konštatuje, ako sa uvádza v rozhodnutí o začatí konania ([260]) a bez toho, aby to spoločnosť Corsica Ferries spochybnila, že skutočnosť, že cestujúci, ktorí sa zvyčajne nalodia v Propriane, musia cestovať do Ajaccia, aby sa dostali na pevninu v dňoch, keď sa v prístave Propriano neuskutočňuje spiatočná plavba, nevyplýva z pohľadu cestujúcich z voľby cestovať do jedného alebo druhého prístavu, ale z nevyhnutnosti cestovať do Ajaccia z dôvodu absencie služieb v Propriane. V rozpore s tvrdením spoločnosti Corsica Ferries (odôvodnenie 424) preto nemožno túto skutočnosť považovať za relevantnú pri posudzovaní zastupiteľnosti oboch prístavov.

(797) A napokon, pokiaľ ide o skutočnosť, že francúzske orgány samy uznali zastupiteľnosť prístavov Propriano a Ajaccio v osobnej doprave v roku 2018 v rámci znaleckého posudku nariadeného vnútroštátnym súdom (odôvodnenie 425), treba konštatovať, že táto skutočnosť je irelevantná, keďže sa týka iných opatrení, ako sú opatrenia preskúmavané v tejto veci. Je potrebné pripomenúť, že posudok sa týkal zastupiteľnosti prístavov Propriano a Ajaccio, pokiaľ ide o dodatočné služby zavedené v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme na roky 2007 – 2013 na letné obdobie, ktorých financovanie predstavovalo nezlučiteľnú štátnu pomoc (odôvodnenie 67).

(798) Argumenty spoločnosti Corsica Ferries, že toto stanovisko sa týkalo i) námorného spojenia s Korzikou a záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme podobných záväzkom stanoveným v zmluvách o službách vo verejnom záujme a ii) nedávneho obdobia, počas ktorého nedošlo k podstatným zmenám na trhu námorných služieb (odôvodnenie 426), sú teda nesprávne. V zmluvách o službách vo verejnom záujme nie je stanovená dodatočná služba, aká je stanovená v zmluvách o službách vo verejnom záujme na roky 2007 – 2013.

([258]) Spoločnosť Corsica Ferries okrem toho tvrdí, že obec Grosseto-Prugna, ktorá sa nachádza na polceste medzi Ajacciom a Proprianom, je vzdialená 40 minút od Ajaccia a 45 minút od Propriana. Celkový čas cesty sa preto odhaduje na 85 minút, t. j. 1 hodinu a 25 minút.

([259]) Napríklad za predpokladu, že dve infraštruktúry sú od seba vzdialené takmer 400 km, používatelia nachádzajúci sa na polceste medzi nimi (t. j. 200 km od oboch) by ich mohli považovať za vzájomne zastupiteľné, ak sú všetky ostatné podmienky rovnaké. To však neznamená, že tieto dve infraštruktúry sú zastupiteľné len z tohto dôvodu.

([260]) Rozhodnutie o začatí konania, odôvodnenie 301.

(799) Okrem toho list, ktorý spoločnosť Corsica Ferries predložila v prílohe 8 k svojim pripomienkam, neobsahuje žiadne vecné ani právne dôkazy o dôvodoch, ktoré viedli právneho experta k zisteniu zastupiteľnosti medzi prístavmi Ajaccio a Propriano, takže Komisia nemôže zahrnúť tieto dôkazy do svojej analýzy. V liste sa uvádza len skutočnosť, že strany „sa dohodli“ na existencii takejto zastupiteľnosti. Francúzske orgány však v tomto prípade spochybňujú zastupiteľnosť medzi prístavmi Ajaccio a Propriano (oddiel 4.1.3) a na podporu svojho stanoviska predložili niekoľko objektívnych dôkazov, ku ktorým musí Komisia zaujať stanovisko podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ. Žiadny z dôkazov, ktoré predložila spoločnosť Corsica Ferries vo svojich pripomienkach, nie je schopný preukázať, že informácie poskytnuté Francúzskom týkajúce sa neexistencie zastupiteľnosti prístavov Ajaccio a Propriano sú zjavne nesprávne.

e) Závery o kvalitatívnom dopyte cestujúcich

(800) Zo všetkých uvedených skutočností vyplýva, že francúzske orgány použili vhodné nástroje na určenie kvalitatívneho dopytu cestujúcich medzi Marseille a Proprianom v súlade s bodom 14 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu.

(801) Tieto nástroje umožnili vyzdvihnúť potreby používateľov služieb námornej dopravy, hoci francúzske orgány sa dopustili chyby pri posudzovaní, keď rozlišovali medzi cestujúcimi z radov obyvateľov Korziky a cestujúcimi z radov nerezidentov, keďže dopyt týchto dvoch kategórií sa zdal v podstate homogénny. Táto chyba však nemá žiadny vplyv na analýzu potreby služieb vo verejnom záujme, ktorú francúzske orgány vykonali pre linku Marseille – Propriano.

(802) Okrem toho, hoci francúzske orgány správne stanovili geografickú zastupiteľnosť prístavov Marseille a Toulon z pohľadu používateľov, nevykonali dôkladnú analýzu zastupiteľnosti prístavov Marseille a Nice. Takáto chyba však nemôže ovplyvniť analýzu existencie potreby služieb vo verejnom záujme medzi Marseille a Proprianom.

(803) A napokon, dôkazy predložené francúzskymi orgánmi sú dostatočne hodnoverné na to, aby sa vylúčilo akékoľvek zjavne nesprávne posúdenie týkajúce sa neexistencie zastupiteľnosti medzi prístavom Propriano a ostatnými korzickými prístavmi.

7.3.2.1.1.1.2. Kvantitatívny dopyt

(804) S cieľom kvantifikovať dopyt po cestujúcich na jednotlivých námorných linkách medzi Marseille a Korzikou vrátane linky Marseille – Propriano, Komisia konštatuje, že francúzske orgány vypracovali prognózy na obdobie 2023 až 2030, pričom vychádzali z údajov za rok 2019, keďže roky 2020 a 2021 boli ovplyvnené pandémiou ochorenia COVID-19 (odôvodnenie 150) ([261]). Inými slovami, francúzske orgány si vybrali posledný rok, v ktorom trh s osobnou námornou dopravou v rámci námorných služieb fungoval normálne. Podľa Komisie tento výber referenčného roka nie je narušený zjavne nesprávnym posúdením.

(805) Okrem toho francúzske orgány na odhad budúceho dopytu v analyzovanom období použili priemernú ročnú mieru rastu z oficiálnych zdrojov, konkrétne priemernú ročnú mieru rastu uverejnenú ministerstvom pre ekologickú transformáciu týkajúcu sa dopytu po doprave do roku 2030 vypočítanú na základe údajov dostupných v roku 2021 (odôvodnenie 150). Komisia konštatuje, že táto priemerná ročná miera rastu bola vypočítaná okrem iného na účely poskytnutia prognóz dopravy miestnym orgánom pre projekty súvisiace s dopravou, ako je to v tomto prípade. Francúzske orgány teda mohli použiť túto priemernú ročnú mieru rastu bez toho, aby sa dopustili zjavne nesprávneho posúdenia, najmä preto, že táto miera bola upravená tak, aby zohľadňovala špecifickú situáciu Korziky, ktorou sa zaoberali štúdie ministerstva pre ekologickú transformáciu.

(806) Zainteresované strany nepredložili k tomuto bodu žiadne pripomienky.

([261]) Komisia takisto konštatuje, že v čase, keď francúzske orgány vykonávali analýzu potreby služieb vo verejnom záujme, údaje za rok 2022 ešte neboli k dispozícii.

(807) Francúzsko sa teda nedopustilo zjavne nesprávneho posúdenia pri analýze kvantitatívneho dopytu po osobnej doprave medzi Marseille a Proprianom.

7.3.2.1.1.2. Existencia zlyhania trhu

7.3.2.1.1.2.1. Identifikácia ponuky na trhu v prípade neexistencie zmluvy o službách vo verejnom záujme

1. O vhodných nástrojoch, ktoré Francúzsko používa na identifikáciu ponuky na trhu

(808) Komisia konštatuje, že francúzske orgány začali konzultácie s prevádzkovateľmi, v ktorých vyzvali všetkých zainteresovaných prevádzkovateľov námornej dopravy, aby sa vyjadrili k službám, ktoré by ponúkali v prípade, že by neexistovala zmluva o službách vo verejnom záujme týkajúca sa spojenia medzi Korzikou a pevninským Francúzskom. Konzultácie s prevádzkovateľmi trvali päť týždňov a boli prístupné na webovom sídle orgánu CdC všetkým prevádzkovateľom, ktorí sa na nich chceli zúčastniť (odôvodnenie 97).

(809) Konzultácie s prevádzkovateľmi zahŕňali dotazník o charakteristikách komerčných služieb, ktoré by prevádzkovatelia navrhovali zaviesť. K tomuto dotazníku bolo pripojených niekoľko dokumentov, ktoré prevádzkovateľov informovali o i) hlavných charakteristikách námorného spojenia s Korzikou; ii) krokoch, ktoré francúzske orgány podnikli na zistenie existencie potreby služieb vo verejnom záujme; iii) rôznych kategóriách používateľov, ktoré pôvodne určilo Francúzsko, a iv) stručnej prezentácii výsledkov konzultácií s používateľmi (odôvodnenie 98). Všetky predložené informácie tak umožnili prevádzkovateľom pochopiť kontext, v ktorom boli konzultovaní.

(810) V dotazníku, ktorý bol predložený prevádzkovateľom, boli vyzvaní, aby opísali najmä charakteristiky komerčných služieb, ktoré by poskytovali (odôvodnenia 163 až 165), čo francúzskym orgánom umožnilo pochopiť: počet liniek, ktoré by sa prevádzkovali; ich frekvenciu; kapacitu a charakteristiky použitých plavidiel; časy odchodov a príchodov; služby ponúkané na palube; obdobia v roku, počas ktorých bude služba nasadená; to, či služby zahŕňali alebo nezahŕňali zastávky atď. Komisia konštatuje, že tieto otázky odrážali otázky položené v rámci konzultácií s používateľmi (cestovné poriadky, frekvencia, plavidlá s kajutami a kapacita plavidiel, ročné obdobia, prístavy odchodu/príchodu atď.).

(811) Francúzske orgány tak mohli porovnať ponuku navrhovanú prevádzkovateľmi s charakteristikami dopytu používateľov, aby zistili existenciu potreby služieb vo verejnom záujme. Je preto nesprávne tvrdiť, ako to robí spoločnosť Corsica Ferries (odôvodnenie 461), že v dotazníku boli prevádzkovatelia len vyzvaní, aby opísali služby, ktoré by zaviedli s cieľom uspokojiť potreby v oblasti územnej kontinuity. Naopak, v dotazníku sa v krátkosti požadoval úplný opis ponuky na trhu, existujúcej, ako aj potenciálnej, ktorú by prevádzkovatelia pravdepodobne realizovali v prípade neexistencie zmluvy o službách vo verejnom záujme. Komisia okrem toho konštatuje, že spoločnosť Corsica Ferries sa vo svojej odpovedi na konzultáciu s prevádzkovateľmi sťažovala na podrobný charakter otázok (odôvodnenie 169).

(812) Z toho tiež vyplýva, že spoločnosť Corsica Ferries nemá dôvod tvrdiť, že francúzske orgány nezostavili transparentný a objektívny kontrafaktuálny scenár (pozri odôvodnenie 459).

(813) Komisia okrem toho konštatuje, že francúzske orgány uskutočnili aj konzultácie s prístavmi, ktoré umožnili získať relevantné informácie o kapacite a službách, ktoré prístavy ponúkajú lodným spoločnostiam (odôvodnenie 752).

(814) Francúzske orgány preto uskutočnili príslušné verejné konzultácie s cieľom zohľadniť záujmy poskytovateľov služieb v súlade s bodom 14 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu.

2. O záveroch Francúzska týkajúcich sa identifikácie ponuky na trhu

(815) Komisia konštatuje, že na konzultáciu s používateľmi odpovedali traja prevádzkovatelia (odôvodnenie 166). Spoločnosti Corsica Linea a La Méridionale uviedli, že v prípade neexistencie zmluvy o službách vo verejnom záujme by neposkytovali žiadne komerčné služby (odôvodnenie 167). Spoločnosť Corsica Ferries predložila francúzskym orgánom komerčnú ponuku, ktorú by zaviedla v prípade neexistencie zmluvy o službách vo verejnom záujme (odôvodnenia 170 až 173).

(816) Spoločnosť Corsica Ferries sa vo svojich pripomienkach v podstate domnieva, že vyhlásenia spoločností Corsica Linea a La Méridionale neboli dôveryhodné a že francúzske orgány mali preto tieto vyhlásenia podrobnejšie analyzovať (odôvodnenia 464 a 465).

(817) Na úvod Komisia konštatuje, že podľa bodu 14 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu a článku 4 nariadenia o kabotáži, ako ich vykladá judikatúra (rozsudok vo veci SNCM II), členské štáty majú pri výbere vhodných nástrojov na analýzu možného zlyhania trhu široký priestor na voľné uváženie. V tejto súvislosti môžu zorganizovať verejnú konzultáciu (odôvodnenie 737) s cieľom získať názory prevádzkovateľov na schopnosť trhu uspokojiť dopyt, ktorý identifikovali verejné orgány. Tento bod nespochybňuje žiadna zo zainteresovaných strán.

(818) Komisia konštatuje, že v tomto prípade francúzske orgány zorganizovali verejnú konzultáciu s prevádzkovateľmi, ktorej obsah im umožnil zhromaždiť presné a úplné informácie o ponuke námorného spojenia s Korzikou na trhu v rámci systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z roku 2019, ak by neexistovala žiadna zmluva o službách vo verejnom záujme (oddiel 3.4.2.2.1).

(819) Ak členský štát organizuje úplnú a presnú verejnú konzultáciu, prevádzkovatelia sa môžu rozhodnúť, či sa na nej zúčastnia, a ak sa rozhodnú zúčastniť, musia tak urobiť na základe zásady dobrej viery. Preto sa od nich vyžaduje, aby poskytli členskému štátu správne a úplné informácie, ktoré mu umožnia čo najúplnejšie analyzovať ponuku na trhu, ktorá by sa využila v prípade neexistencie záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme.

(820) V tomto prípade, pokiaľ ide o *existujúcu ponuku na trhu*, ktorú ponúkajú spoločnosti Corsica Linea a La Méridionale, Komisia na základe informácií poskytnutých francúzskymi orgánmi a zainteresovanými stranami konštatuje, že v deň zadania zmlúv o službách vo verejnom záujme (20. decembra 2022) ani spoločnosť Corsica Linea, ani spoločnosť La Méridionale neposkytovali komerčné služby mimo zmlúv o službách vo verejnom záujme na jednej alebo viacerých linkách medzi Korzikou a pevninským Francúzskom. Tieto spoločnosti poskytovali komerčné služby medzinárodnej námornej dopravy len medzi Francúzskom a severnou Afrikou. Spoločnosť Corsica Ferries vo svojich pripomienkach neuvádza žiadne dôkazy o opaku. Poskytuje len informácie o službách, ktoré spoločnosti Corsica Linea a La Méridionale skutočne ponúkli v rokoch 2023 a 2024, t. j. po dátume uzatvorenia zmlúv o službách vo verejnom záujme (odôvodnenie 465). Francúzske orgány sa preto nemohli spoliehať na analýzu existujúcej súkromnej ponuky spoločností Corsica Linea alebo La Méridionale.

(821) Pokiaľ ide o *potenciálnu ponuku*, ktorú by mohli ponúknuť spoločnosti La Méridionale a Corsica Linea, v štúdii BRG 1, ktorú poskytla spoločnosť Corsica Ferries, sa uvádza, že spoločnosť Corsica Linea v júni 2022 predložila úradu OTC plán dopravy, v ktorom ho informovala o svojom zámere začať v priebehu roka 2023 vykonávať 19 spiatočných plavieb na trase Marseille – Propriano, päť spiatočných plavieb na trase Marseille – Ajaccio a 10 spiatočných plavieb na trase Marseille – L'Île-Rousse. Je však zrejmé, že i) plán dopravy sa netýkal spoločnosti La Méridionale; ii) bol predložený viac ako tri mesiace po konzultácii s prevádzkovateľmi a po charakterizovaní potreby vo verejnom záujme Francúzskom, pričom postup verejného obstarávania na zmluvy o službách vo verejnom záujme sa začal už 6. mája 2022; iii) týkal sa operácií plánovaných len na rok 2023, zatiaľ čo cieľom konzultácie s prevádzkovateľmi bolo analyzovať ponuku na trhu na obdobie 2023 – 2028. Vzhľadom na uvedené obmedzenia táto skutočnosť sama osebe nestačí na preukázanie nedôveryhodnosti vyhlásení spoločnosti Corsica Linea. V každom prípade spoločnosť Corsica Ferries nepreukázala, ako plán dopravy, ktorý sa navyše týka zanedbateľného počtu jednorazových spiatočných plavieb, mohol ovplyvniť analýzu zlyhania trhu, ktorú vykonali francúzske orgány.

(822) Okrem toho francúzskym orgánom nemožno vyčítať, že nevykonali podrobnú analýzu odpovedí získaných v rámci konzultácie s prevádzkovateľmi, ak v tom čase nemali žiadne dôkazy o tom, že predmetné tvrdenia boli zjavne nesprávne. Odkaz spoločnosti Corsica Ferries na bod 369 stanoviska orgánu na ochranu hospodárskej súťaže (odôvodnenie 464) je v tomto ohľade irelevantný, pretože v tejto súvislosti neposkytuje žiadny dôkaz. Po prvé, stanovisko sa zaoberalo charakterizáciou potreby služieb vo verejnom záujme vykonávaných v kontexte zmlúv o službách vo verejnom záujme na roky 2019 – 2020, a nie predmetnými opatreniami. Po druhé, v stanovisku sa navrhovalo použiť alternatívnu metodiku k verejnej konzultácii. Ako sa však uvádza v odôvodnení 814, v tomto prípade bola vhodným nástrojom na analýzu zlyhania trhu konzultácia s prevádzkovateľmi, a to bez toho, aby francúzske orgány museli podľa rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu použiť na tento účel iné nástroje.

(823) Okrem toho samotná skutočnosť, že spoločnosti Corsica Linea a La Méridionale poskytli rovnaké odpovede na konzultáciu s prevádzkovateľmi, nepreukazuje existenciu konfliktu záujmov, ktorý by ich ovplyvňoval, ani koordináciu medzi nimi. Podobne samotná skutočnosť, že spoločnosti Corsica Linea a La Méridionale sú odchádzajúcimi držiteľmi koncesie, nie je dôvodom na spochybnenie dôveryhodnosti odpovedí, ktoré títo prevádzkovatelia poskytli počas konzultácie s prevádzkovateľmi, alebo dokonca na to, aby im bránila v účasti na tejto konzultácii (odôvodnenie 466). V tejto súvislosti, pokiaľ ide o tvrdenie, že zloženie akcionárov spoločnosti Corsica Linea jej bránilo zúčastniť sa na konzultácii z dôvodu konfliktu záujmov (odôvodnenia 462 a 463), Komisia konštatuje, že v pripomienkach spoločnosti Corsica Ferries sa neuvádza nič, čo by dokazovalo, že akcionári spoločnosti Corsica Linea boli „hlavnými zákazníkmi služieb námornej nákladnej dopravy na Korziku“. Komisia ďalej konštatuje, že v článku 14 smernice 2006/123/ES sa nezakazuje konkurenčným prevádzkovateľom zúčastniť sa na verejnej konzultácii, ako to bolo v tomto prípade. Spoločnosť Corsica Ferries v každom prípade nepreukázala, ako by zákaz účasti spoločnosti Corsica Linea na konzultáciách s prevádzkovateľom umožnil francúzskym orgánom dospieť k inému záveru, pokiaľ ide o preskúmanie zlyhania trhu.

(824) A napokon, na rozdiel od tvrdenia spoločnosti Corsica Ferries v odôvodnení 467 spoločnosti Corsica Linea a La Méridionale nevydali len všeobecné a abstraktné vyhlásenia bez akéhokoľvek kontextu alebo konzultácie. Komisia poukazuje na to, že v rámci konzultácie s prevádzkovateľmi ich vyzvala, aby podrobne opísali svoju ponuku na trhu, ktorú by poskytovali v prípade neexistencie zmluvy o službách vo verejnom záujme. Keďže spoločnosti Corsica Linea a La Méridionale uviedli, že nebudú poskytovať žiadne komerčné služby, nemohli uviesť podrobnosti o službách, ktoré by ponúkali v prípade neexistencie zmlúv o službách vo verejnom záujme.

(825) Z uvedeného vyplýva, že francúzske orgány sa nedopustili zjavne nesprávneho posúdenia, keď určili ponuku na trhu osobnej námornej dopravy v rámci námorného spojenia s Korzikou, ktorá by existovala v prípade bez uzatvorenej zmluvy o službách vo verejnom záujme.

7.3.2.1.1.2.2. Analýza zlyhania trhu

(826) Komisia konštatuje, že francúzske orgány dospeli k záveru, že medzi prístavom Propriano a prístavmi Marseille a Toulon (tieto dva prístavy sú vzájomne zastupiteľné) existuje úplné zlyhanie trhu, pretože spoločnosť Corsica Ferries neponúka žiadne komerčné služby medzi Marseille/Toulonom a Proprianom (odôvodnenia 169 a 174).

(827) Spoločnosť Corsica Ferries vo svojich pripomienkach nespochybňuje výklad svojej komerčnej ponuky zo strany francúzskych orgánov. Domnieva sa len, že prístavy Ajaccio a Propriano sú vzájomne zastupiteľné, takže služby, ktoré by ponúkala medzi prístavom Ajaccio a pevninou, by boli dostatočné na pokrytie dopytu do Propriana alebo z neho. Komisia však na základe príčin objasnených v odôvodneniach 783 – 799 toto tvrdenie odmieta.

(828) Z toho vyplýva, že francúzske orgány sa nedopustili zjavne nesprávneho posúdenia, keď konštatovali, že v súvislosti so spojením medzi prístavom Propriano a prístavom Marseille došlo k zlyhaniu trhu.

7.3.2.1.1.3. Záver o existencii potreby námornej osobnej dopravy medzi Marseille a Proprianom

(829) Zo všetkých uvedených skutočností vyplýva, že francúzske orgány sa nedopustili zjavne nesprávneho posúdenia, keď určili existenciu potreby služieb vo verejnom záujme medzi Proprianom a Marseille, keďže dopyt po doprave, ktorý francúzske orgány zistili a vyčíslili, nemohol byť pokrytý zistenou trhovou ponukou.

7.3.2.1.2. Potreba námornej dopravy cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie

(830) V tomto pododdiele Komisia preskúma, či potreba námornej prepravy cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, na každej z liniek medzi korzickými prístavmi a prístavom Marseille zodpovedá i) dopytu týchto používateľov, ktorý francúzske orgány riadne preukázali; ii) dopytu, ktorý by nemohol byť uspokojený ponukou na trhu, ak by neexistovala zmluva o službách vo verejnom záujme vypracovaná na tento účel francúzskymi orgánmi.

7.3.2.1.2.1. Existencia dopytu používateľov

7.3.2.1.2.1.1. Kvalitatívny dopyt

1. O vhodných nástrojoch používaných na stanovenie kvalitatívneho dopytu

(831) Komisia konštatuje, že francúzske orgány sa snažili zistiť dopyt zo strany cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, viacerými spôsobmi.

(832) Francúzske orgány najprv zorganizovali niekoľko verejných konzultácií s cieľom získať informácie o dopyte týchto cestujúcich.

(833) V rámci prvej konzultácie, konzultácie s používateľmi (odôvodnenie 93), boli všetci cestujúci, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, vyzvaní, aby odpovedali na dotazník o využívaní služieb námornej dopravy v súvislosti so spojením s Korzikou Dotazník mal rovnaké charakteristiky ako dotazník zaslaný všetkým cestujúcim (odôvodnenia 744 až 746) a obsahoval aj presnejšie otázky o potrebách a preferenciách cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie (odôvodnenie 108). Konzultácie s používateľmi teda umožnili náležite zohľadniť záujmy cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, a Komisia v tejto súvislosti odkazuje na svoju analýzu uvedenú v odôvodneniach 746 až 751. Konzultácia sa však ukázala ako neúspešná, keďže francúzskym orgánom sa vrátil len malý počet vyplnených dotazníkov (odôvodnenie 111).

(834) V rámci druhej konzultácie, konzultácie s prístavmi, boli prístavné orgány takisto vyzvané, aby predložili svoje pripomienky k námorným službám s cieľom informovať francúzske orgány najmä o úrovni hospodárskej súťaže v oblasti služieb námornej dopravy v súvislosti námorným spojením a o kapacite týchto prístavov (odôvodnenia 116, 119 a 752).

(835) A napokon, francúzske orgány takisto poverili nezávislého ekonomického poradcu, spoločnosť Gecodia, aby vypracoval doplnkovú štúdiu o dopyte používateľov s cieľom doplniť verejné konzultácie (odôvodnenia 90 a 754). Správa spoločnosti Gecodia obsahuje závery tejto štúdie, a najmä dopyt zo strany cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie. Vzhľadom na to, že konzultácie s používateľmi nepriniesli žiadne výsledky, pokiaľ ide o dopyt zo strany cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, francúzske orgány sa pri charakterizovaní dopytu zo strany týchto používateľov spoliehali výlučne na správu spoločnosti Gecodia. V správe spoločnosti Gecodia sa hodnotí kvalitatívny (a kvantitatívny) dopyt na základe rozsiahlych údajov získaných najmä od agentúr zdravotnej starostlivosti a sociálneho zabezpečenia.

(836) Z týchto prvkov vyplýva, že Francúzsko sa opieralo o viaceré nástroje, ktoré Komisia považuje za vhodné v zmysle bodu 14 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu, aby sa zohľadnili záujmy používateľov predmetných služieb.

2. Závery Francúzska o kvalitatívnom dopyte

(837) Komisia teraz preskúma závery Francúzska týkajúce sa i) neexistencie zastupiteľnosti námornej dopravy leteckou dopravou z pohľadu cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie; ii) geografickej zastupiteľnosti prístavu Marseille prístavmi Toulon a Nice a iii) geografickej zastupiteľnosti korzických prístavov.

a) O neexistencii zastupiteľnosti námornej dopravy leteckou dopravou

(838) Komisia konštatuje, že francúzske orgány sa domnievali, že dopyt používateľov po námornej doprave medzi pevninou a Korzikou by nebolo možné uspokojiť za rovnakých podmienok leteckou dopravou bez ohľadu na dotknutú námornú linku. Francúzske orgány vylúčili zastupiteľnosť medzi leteckou a námornou dopravou na základe viacerých faktorov zhrnutých v odôvodneniach 127 až 131.

(839) Komisia pripomína, že takáto zastupiteľnosť je vylúčená v prípade cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, ktorí cestujú po mori, pokiaľ je spôsob prepravy určený lekárskym predpisom v závislosti od stavu pacienta a úrovne jeho samostatnosti (odôvodnenia 141 a 142).

(840) Komisia sa preto domnieva, že táto analýza nie je narušená zjavne nesprávnym posúdením. Zainteresované strany nepredložili k tomuto bodu žiadne pripomienky.

b) O nedostatočnej geografickej zastupiteľnosti pevninských prístavov

(841) Komisia predovšetkým konštatuje, že pokiaľ ide o cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, potreba námornej dopravy sa týka i) cestujúcich z radov obyvateľov Korziky; ii) cestujúcich, ktorí musia cestovať na pevninu, aby im mohla byť poskytnutá liečba, ktorá nie je dostupná na ostrove (odôvodnenia 143 až 144); iii) cestujúcich námornou dopravou, ak je predpísaná z lekárskeho hľadiska (odôvodnenia 141 až 142). Komisia preto konštatuje, že cestujúci, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, majú naliehavú potrebu cestovať do pevninského Francúzska, aby im bola poskytnutá primeraná starostlivosť.

(842) Komisia ďalej uvádza, že na to, aby cestujúci, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, dostali náhradu nákladov na dopravu, ktoré im môžu vzniknúť v súvislosti s cestou, musia splniť niekoľko podmienok stanovených v zákonníku CSS (odôvodnenia 137 až 139). Konkrétne sa v platnom právnom režime (v článku R.310-10-5 zákonníka CSS) stanovuje, že náhrada nákladov na prepravu sa vypočíta na základe vzdialenosti medzi miestom starostlivosti o pacienta a najbližším predpísaným liečebným zariadením. Inými slovami, cestujúci, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, musia zvoliť najkratšiu trasu medzi miestom ošetrenia na Korzike a predpísaným liečebným zariadením na pevnine. Ako uvádzajú francúzske orgány, za týchto okolností je opodstatnené domnievať sa, že cestujúci, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, sú veľmi citliví na vzdialenosti medzi týmito dvomi bodmi, a preto majú tendenciu uprednostňovať na cestu po mori pevninský prístav, ktorý je najbližšie k liečebnému zariadeniu, do ktorého musia cestovať. V dôsledku toho sa zdá, že cestujúci, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, nie sú ochotní porovnávať dostupné plavby do rôznych pevninských prístavov, a preto sa z pohľadu týchto používateľov žiadny z pevninských prístavov nezdá zastupiteľný.

(843) A napokon Komisia konštatuje, že na základe údajov získaných od orgánov sociálneho zabezpečenia (CPAM – fondy zdravotného poistenia) sa veľká väčšina prípadov týka námornej dopravy do Marseille, kde sa nachádza väčšina liečebných zariadení, ktoré lekári predpísali cestujúcim, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie (odôvodnenia 147 a 148). Z údajov predložených francúzskymi orgánmi teda vyplýva, že dopyt zo strany cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, sa sústreďuje na trasy do prístavu Marseille a z neho.

(844) Na základe týchto skutočností sa Komisia domnieva, že francúzske orgány sa nedopustili zjavne nesprávneho posúdenia, keď sa domnievali, že cestujúci, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, nepovažujú vzhľadom na svoje špecifické potreby pevninské prístavy za vzájomne zastupiteľné vrátane prístavov Marseille a Toulon.

(845) Pripomienky, ktoré predložila spoločnosť Corsica Ferries, nemajú vplyv na tento záver.

(846) Po prvé sa spoločnosť Corsica Ferries domnieva, že potreba služby vo verejnom záujme, ktorú určili francúzske orgány, sa netýkajú len cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, ktorých náklady na dopravu sú oprávnené na úhradu zo sociálneho zabezpečenia, ale zahŕňa všetkých cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, vrátane tých, ktorých cesty nie sú oprávnené na úhradu zo sociálneho zabezpečenia a ktorí nemajú žiadne regulačné obmedzenia v súvislosti s cestou, ktorú musia vykonať (odôvodnenia 407 až 409). Spoločnosť Corsica Ferries upozorňuje, že existuje mnoho prípadov, keď cestujúci, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, absolvujú cesty na účely zdravotnej starostlivosti, ktoré nie sú oprávnené na úhradu zo sociálneho zabezpečenia.

(847) Komisia však konštatuje, že spoločnosť Corsica Ferries nedoložila, nevyčíslila a ani nešpecifikovala „početné prípady“, v ktorých sa uskutočnili cesty zo zdravotných dôvodov, ktoré nie sú oprávnené na náhradu zo sociálneho zabezpečenia. Nevysvetlila ani to, ako francúzske orgány mohli určiť cesty, ktoré sú oprávnené alebo neoprávnené na sociálne zabezpečenie, aby objasnili dopyt zo strany cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie. Takéto tvrdenie je preto čisto špekulatívne. Za týchto okolností nemožno francúzskym orgánom vytýkať, že sa dopustili zjavne nesprávneho posúdenia, keď vychádzali z predpokladu, že cestujúci, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, vykonávajú cesty v súlade s pravidlami zákonníka CSS, v ktorých sa upravuje úhrada nákladov na dopravu.

(848) Po druhé sa spoločnosť Corsica Ferries bez toho, aby predložila akýkoľvek dôkaz, domnieva, že článok R.322-10-5 zákonníka CSS, na ktorý sa francúzske orgány odvolávajú, aby vylúčili akúkoľvek geografickú zastupiteľnosť pevninských prístavov z pohľadu používateľov, sa neuplatňuje na pravidelné plavby loďou, takže cestujúci, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, nie sú povinní ísť do najbližšieho predpísaného liečebného zariadenia (odôvodnenia 410 až 416). Jednoducho si musia vybrať najlacnejšiu cestu bez ohľadu na vzdialenosť. Môžu sa teda plaviť do prístavu Marseille alebo Toulon.

(849) V článku R. 322-10-5 zákonníka CSS sa stanovuje, že „náhrada nákladov na prepravu uvedená v článku R.322-10 ods. 1 [písm.] b) až f) sa vypočíta na základe vzdialenosti medzi miestom starostlivosti o pacienta a najbližším predpísaným liečebným zariadením.“ Ako sa uvádza v odôvodnení 137, v článku R.322-10 ods. 1 písm. f) zákonníka CSS sa stanovuje, že „náklady na prepravu poistenca alebo oprávnenej osoby, ktorá musí cestovať, sa hradia na účely […] 1. podstúpenia liečby alebo vyšetrenia zodpovedajúcich ich zdravotnému stavu v týchto prípadoch: […] d) preprava na miesto vzdialené viac ako 150 km za podmienok stanovených v článkoch R.322-10-4 a R. 322-10-5.“ V článku R. 322-10-1 zákonníka CSS sa stanovuje: „preprava hradená zo zdravotného poistenia sa môže uskutočniť týmito spôsobmi: 1. sanitka; 2. profesionálna preprava na sedadle, ľahké zdravotnícke vozidlo alebo taxík; 3. pozemná verejná doprava, pravidelná letecká alebo námorná doprava, individuálne dopravné prostriedky.“

(850) Z prečítania týchto článkov vyplýva, že v rozpore s tvrdeniami spoločnosti Corsica Ferries môžu byť cestujúcim, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, ktorí cestujú z Korziky na pevninu (t. j. do miesta vzdialeného viac ako 150 kilometrov) jedným z dopravných prostriedkov uvedených v článku R-322-10-1 zákonníka CSS (vrátane pravidelnej lodnej dopravy), uhradené náklady na prepravu len vtedy, ak spĺňajú podmienky článku R-322-10-5 zákonníka CSS (t. j. na základe vzdialenosti medzi miestom ošetrenia pacienta a najbližším predpísaným liečebným zariadením). Spoločnosť Corsica Ferries preto nemôže oprávnene tvrdiť, že článok R.322-10-5 zákonníka CSS sa nevzťahuje na prepravu pravidelnou lodnou dopravou. Z toho vyplýva, že cestujúci, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, sú v zásade povinní ísť do najbližšieho predpísaného liečebného zariadenia, a to aj pri cestovaní pravidelnou lodnou dopravou. Francúzske orgány sa teda nedopustili zjavne nesprávneho posúdenia, keď zistili, že cestujúci, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, sú veľmi citliví na vzdialenosti a že cestujú do pevninských prístavov, ktoré sú najbližšie k ich konečnému cieľu.

(851) Skutočnosť, že spoločnosť Corsica Ferries bola jedinou spoločnosťou, ktorá prepravovala cestujúcich v období obmedzenia pohybu počas pandémie ochorenia COVID-19 (odôvodnenie 417), je irelevantná. Ako priznáva spoločnosť Corsica Ferries, išlo o výnimočné obdobie, v ktorom podľa francúzskych právnych predpisov mohli cestovať len osoby so špeciálnym povolením (zdravotnícki pracovníci, vojenský personál, hasiči, technici), čo sa nemuselo týkať všetkých cestujúcich, ktorí potrebovali lekárske ošetrenie. Spoločnosť Corsica Ferries v tomto ohľade nepreukázala, že prepravovala cestujúcich, ktorí potrebovali lekárske ošetrenie. V každom prípade treba konštatovať, že z pohľadu používateľov táto skutočnosť necharakterizuje geografickú zastupiteľnosť pevninských prístavov, keďže cestujúci, ktorí potrebovali lekárske ošetrenie, nemali možnosť výberu pevninského prístavu príchodu, ak neexistovala linka do Marseille. Preto nemožno dospieť k záveru, že z pohľadu používateľov medzi prístavmi Toulon a Marseille existuje nevyhnutná zastupiteľnosť, keď pre používateľov neexistuje žiadne spojenie do prístavu Marseille a sú nútení cestovať do prístavu Toulon. A naopak, vzhľadom na skutočnosť, že i) systém náhrady nákladov na dopravu vyžaduje, aby cestujúci, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, cestovali do najbližšieho prístavu (Marseille) a ii) veľká väčšina predpísaných zdravotných stredísk sa nachádza v Marseille, čo spoločnosť Corsica Ferries nepopiera, Francúzsko sa nedopustilo zjavne nesprávneho posúdenia, keď usúdilo, že existuje osobitný dopyt cestujúcich po preprave do pevninského prístavu, ktorý je najbližšie k ich predpísanému zdravotnému stredisku.

(852) Po tretie sa spoločnosť Corsica Ferries domnieva, že cesta cez Toulon do zdravotného strediska v Marseille nepredstavuje pre cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, obmedzenie, keďže tieto dve mestá sú vzdialené len 45 minút jazdy autom (odôvodnenie 418). Komisia v tejto súvislosti odkazuje na odôvodnenie 850. V každom prípade spoločnosť Corsica Ferries nesprávne predpokladá, že i) všetci cestujúci, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, cestujú vozidlom, hoci to tak nemusí byť; a ii) po 12-hodinovej plavbe loďou sa môžu bez problémov dostať z prístavu Toulon do zdravotných stredísk v Marseille, bez ohľadu na zdravotný stav a úroveň samostatnosti pacienta, ako to správne zdôrazňujú francúzske orgány (odôvodnenie 644). Predpoklady spoločnosti Corsica Ferries sa preto zdajú špekulatívne v prípade cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, ktorých individuálna situácia môže byť citlivá v závislosti od ich zdravotného stavu alebo úrovne samostatnosti.

c) O nedostatočnej geografickej zastupiteľnosti korzických prístavov

(853) Komisia konštatuje, že pokiaľ ide o výber korzického prístavu odchodu/príchodu zo strany cestujúcich, francúzske orgány nevykonali osobitnú analýzu geografickej zastupiteľnosti korzických prístavov z pohľadu používateľov.

(854) Na základe informácií, ktoré francúzske orgány predložili počas formálneho vyšetrovacieho konania a ktoré mali k dispozícii v čase udelenia opatrení (oddiel 4.1.3), však Komisia konštatuje, že v tomto prípade toto opomenutie nemalo vplyv na preskúmanie existencie potreby služieb vo verejnom záujme francúzskymi orgánmi.

(855) Z dôvodov uvedených v odôvodneniach 783 až 790 sa Komisia domnieva, že prístav Propriano nie je zastupiteľný prístavmi Ajaccio a Porto-Vecchio.

(856) Komisia takisto konštatuje, že vzdialenosti a časy prepravy medzi ostatnými korzickými prístavmi sú výrazne vyššie (odôvodnenia 36 až 37), pričom sa zohľadňujú najmä charakteristiky uvedené v odôvodneniach 16 až 18. Toto platí v prípade vzdialenosti medzi dvomi prístavmi na severe Korziky (L'Île-Rousse a Bastia) a tromi prístavmi na juhu Korziky (Porto-Vecchio, Propriano a Ajaccio), ako aj medzi Ajacciom a Porto-Vecchiom. Vzdialenosti medzi týmito bodmi výrazne presahujú 100 km a jednu hodinu cesty bez ohľadu na použitý dopravný prostriedok. Vzdialenosť medzi Bastiou a L'Île-Rousse je síce len 70 km, ale cesta autom trvá minimálne hodinu a pol a verejnou dopravou 1 hodinu a 45 minút. Komisia takisto konštatuje mimoriadne vysokú úroveň preťaženia prístavu Bastia, na ktorú poukázala Obchodná komora Korziky (odôvodnenia 39 a 125), čo môže tiež prispieť k nedostatočnej zastupiteľnosti medzi týmito dvomi prístavmi.

(857) Preto by sa v zásade mala vylúčiť akákoľvek zastupiteľnosť medzi týmito prístavmi. Platí to o to viac, že cestujúci, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, sú obzvlášť citliví na prekonané vzdialenosti, a to nielen z dôvodu systému úhrady nákladov na dopravu v súvislosti s cestovaním zo zdravotných dôvodov, ale aj z dôvodu ich potenciálne chúlostivého a krehkého stavu spojeného s ich zdravotným stavom alebo z dôvodu ich samostatnosti, čo ich môže viesť k uprednostňovaniu korzických prístavov, ktoré sú najbližšie k ich domovu, aby obmedzili čas a náklady na cestovanie.

(858) Tieto úvahy nenaznačujú zjavne nesprávne posúdenie. Okrem toho zainteresované strany nepredložili k tomuto bodu žiadne pripomienky.

(859) Francúzske orgány sa teda nedopustili zjavne nesprávneho posúdenia, keď usúdili, že žiadny z korzických prístavov nie je z pohľadu cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, zastupiteľný.

d) Závery o kvalitatívnom dopyte cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie

(860) Zo všetkých dôkazov, ktoré predložili francúzske orgány, vyplýva, že bez toho, aby sa dopustili zjavne nesprávneho posúdenia, boli schopné stanoviť kvalitatívny dopyt zo strany cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, ktorí cestujú po mori medzi prístavom Marseille a jednotlivými korzickými prístavmi.

7.3.2.1.2.1.2. Kvantitatívny dopyt cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie

(861) Francúzske orgány odhadli kvantitatívny dopyt na základe historických údajov, ako aj predpokladaných údajov na obdobie 2023 – 2030.

(862) Francúzske orgány pri kvantifikácii historického dopytu cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, postupovali v troch krokoch.

(863) Najprv zrekonštruovali celkový ročný počet pacientov žijúcich na Korzike, ktorí v rokoch 2016 až 2019 cestovali na pevninu s cieľom podstúpiť liečbu, ktorá na Korzike nie je dostupná. Keďže chýbajú priame údaje o týchto tokoch, v správe spoločnosti Gecodia sa vykonala približná rekonštrukcia na základe verejných údajov poskytnutých vládnymi zdravotníckymi službami (odôvodnenie 154). Komisia v tejto súvislosti konštatuje, že táto rekonštrukcia vychádzala z konkrétnych údajov a že francúzske orgány vychádzali z obozretných a primeraných predpokladov.

(864) Priemerný ročný dopyt zahŕňa aj osoby sprevádzajúce cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie. Komisia konštatuje, že tento odhad je v súlade s údajmi, ktoré francúzske orgány zozbierali od orgánov sociálneho zabezpečenia (odôvodnenie 155). Spoločnosť Corsica Ferries preto nemôže tvrdiť, že odhad počtu sprevádzajúcich osôb, ktorý vykonali francúzske orgány, nie je založený na objektívnych údajoch (odôvodnenie 429). Okrem toho predpoklad Francúzska, že s osobami mladšími ako 19 rokov a staršími ako 75 rokov vždy cestuje sprevádzajúca osoba, nie je v zjavnom rozpore so zákonným systémom úhrady nákladov na dopravu sprevádzajúcich osôb, čo je v rozpore s tvrdeniami spoločnosti Corsica Ferries (odôvodnenie 430) ([262]).

([262]) Ako sa stanovuje v článku R.322-10-7 zákonníka CSS, ktorý cituje spoločnosť Corsica Ferries, „náklady na verejnú dopravu, ktoré vzniknú osobe sprevádzajúcej poistenca alebo oprávnenú osobu, sa hradia, ak si zdravotný stav poistenca alebo oprávnenej osoby vyžaduje pomoc tretej osoby alebo ak má menej ako šestnásť rokov“. Za týchto okolností nie je zjavne nesprávne domnievať sa, že s osobami staršími ako 75 rokov alebo mladšími ako 19 rokov vždy cestuje sprevádzajúca osoba, pretože v týchto dvoch vekových skupinách je obzvlášť veľká pravdepodobnosť, že im pri cestovaní pomáha tretia osoba.

(865) Po druhé francúzske orgány sa snažili odhadnúť počet cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, ktorí cestovali loďou na pevninu. Na tento účel využili dva prístupy. Prvým prístupom bolo empirické stanovenie počtu cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, využívajúcich námornú dopravu na základe 15 237 žiadostí o predchádzajúci súhlas s cestou zo zdravotných dôvodov, ktoré predložili cestujúci, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, orgánom sociálneho zabezpečenia v rokoch 2020 až 2021. Z týchto 15 237 žiadostí sa 4 % týkali námornej dopravy (odôvodnenie 157). Druhý prístup spočíval v tom, že sa od celkového odhadovaného počtu cestujúcich medzi Korzikou a pevninským Francúzskom (65 000), ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, odpočítali tí, ktorí cestovali lietadlom (a o ktorých mali fondy zdravotného poistenia k dispozícii údaje), aby sa získal počet cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, ktorí cestovali loďou. Touto metódou sa odhadol počet cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, ktorí cestovali loďou, na 30 % (odôvodnenie 158). Francúzske orgány sa nakoniec rozhodli zosúladiť tieto dva prístupy, pričom zastávali názor, že 10 % z celkového odhadovaného počtu cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, (65 000) cestovalo loďou (odôvodnenie 159).

(866) Na rozdiel od tvrdenia spoločnosti Corsica Ferries (odôvodnenie 431) konečný odhad francúzskych orgánov nie je narušený zjavne nesprávnym posúdením. Odhad je v skutočnosti založený na dvoch prístupoch, z ktorých každý je relevantný a vychádza z konkrétnych a spoľahlivých údajov. Skutočnosť, že existoval výrazný rozdiel v odhadovanom počte cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, znamenala, že francúzske orgány mohli odôvodnene zvoliť opatrný a konzervatívny prístup a stanoviť konečný odhad počtu cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, ktorí cestovali loďou, na 10 % celkového počtu tejto kategórie cestujúcich, ktorý sa odhaduje ročne, t. j. na úrovni výrazne nižšej, ako je priemer percentuálnych podielov stanovených pomocou týchto dvoch metód (priemer 30 % a 4 % je 17 %). Spoločnosť Corsica Ferries nikde vo svojich pripomienkach nevysvetľuje, prečo bol druhý prístup francúzskych orgánov (ktorého výsledkom bol odhad 30 %) nesprávny alebo nevhodný. Tým, že spoločnosť Corsica Ferries tvrdí, že francúzske orgány mali použiť odhad 4 % v súlade s prvým prístupom, ignoruje druhý prístup francúzskych orgánov, ktorý je rovnako primeraný ako prvý, spoločnosť tak nesprávne interpretuje metodiku použitú francúzskymi orgánmi.

(867) A napokon, francúzske orgány rozdelili dopyt podľa korzických prístavov na základe územného rozloženia činností lekárskej, chirurgickej a pôrodníckej starostlivosti, jediných verejných údajov, ktoré mali francúzske orgány k dispozícii na odhad miesta odchodu cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie (pozri odôvodnenie 160). Komisia ďalej konštatuje, že tieto údaje odrážajú historické rozdelenie cestujúcich medzi jednotlivými korzickými prístavmi (Tabuľka 11). Francúzske orgány tiež rozdelili dopyt podľa pevninských prístavov na základe údajov získaných z fondov zdravotného poistenia, ktoré poskytli presnejšie údaje podľa departementov (Bouches-du-Rhône, Var, Alpes-Maritimes), a teda podľa pevninských prístavov. Tieto odhady sú primerané a nie sú narušené zjavne nesprávnym posúdením.

(868) Pokiaľ ide o budúci dopyt, francúzske orgány sa domnievajú, že dopyt v období 2023 – 2030 zostane v porovnaní s rokom 2019 stabilný. Toto posúdenie, pri ktorom sa zohľadňuje starnutie korzického obyvateľstva (a teda nárast počtu ciest zo zdravotných dôvodov), ako aj rozšírenie zdravotnej starostlivosti na Korzike (a teda zníženie počtu ciest zo zdravotných dôvodov), nie je narušené zjavne nesprávnym posúdením, keďže sa v ňom tieto dva protichodné predpoklady neutralizujú. Zainteresované strany nepredložili k tomuto bodu žiadne pripomienky.

(869) Na základe všetkých uvedených skutočností sa Komisia domnieva, že francúzske orgány kvantifikovali dopyt zo strany cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, bez toho, aby sa dopustili zjavne nesprávneho posúdenia.

7.3.2.1.2.2. Existencia zlyhania trhu

7.3.2.1.2.2.1. Identifikácia ponuky na trhu v prípade neexistencie zmluvy o službách vo verejnom záujme

(870) Komisia v tejto súvislosti odkazuje na argumenty uvedené v odôvodneniach 815 až 825, ktoré sú platné aj na určenie dostupnej ponuky na trhu v súvislosti s dopytom cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie.

7.3.2.1.2.2.2. Analýza zlyhania trhu

(871) Komisia predovšetkým konštatuje, že francúzske orgány dospeli k záveru, že medzi prístavom Propriano a prístavom Marseille existuje úplné zlyhanie trhu, pretože spoločnosť Corsica Ferries neponúka žiadne komerčné služby medzi Marseille a Proprianom.

(872) Komisia takisto konštatuje, že francúzske orgány považovali službu navrhovanú spoločnosťou Corsica Ferries medzi Marseille a ostatnými štyrmi korzickými prístavmi za sporadickú, keďže spoločnosť Corsica Ferries by ponúkala len tri spiatočné plavby mesačne do L'Île-Rousse a Porto-Vecchio a z týchto prístavov (oproti požadovaným trom spiatočným plavbám týždenne) a dva spiatočné plavby týždenne do Ajaccia a Bastie a z týchto prístavov, pričom na uspokojenie dopytu používateľov je potrebných aspoň päť spiatočných plavieb týždenne.

(873) Komisia konštatuje, že francúzske orgány sa vo svojej analýze zlyhania trhu nedopustili zjavne nesprávneho posúdenia, keďže sa zistilo, že ponuka na trhu nepostačovala na uspokojenie celého dopytu cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, medzi prístavom Marseille a každým z korzických prístavov.

7.3.2.1.2.3. Záver o existencii potreby služieb prepravy cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, vo verejnom záujme medzi Marseille a každým z korzických prístavov

(874) Zo všetkých uvedených skutočností vyplýva, že Francúzsko správne identifikovalo existenciu potreby služieb vo verejnom záujme na trase medzi Marseille a každým z korzických prístavov, keďže dopyt po doprave, ktorý Francúzsko stanovilo a kvantifikovalo, nemohol byť pokrytý identifikovanou trhovou ponukou.

7.3.2.1.3. Potreba námornej ťažnej a neťažnej nákladnej dopravy

(875) V tomto pododdiele Komisia preskúma, či potreba námornej ťažnej a neťažnej nákladnej dopravy medzi prístavom Marseille a jednotlivými korzickými prístavmi zodpovedá i) dopytu týchto používateľov, ktorý Francúzsko riadne preukázalo; ii) dopytu, ktorý by nemohol byť uspokojený súkromnou ponukou, ak by neexistovala zmluva o službách vo verejnom záujme, ktorú na tento účel vypracovalo Francúzsko.

7.3.2.1.3.1. Existencia dopytu používateľov

7.3.2.1.3.1.1. Kvalitatívny dopyt

1. O vhodných prostriedkoch použitých na zistenie kvalitatívneho dopytu zo strany používateľov

(876) Komisia konštatuje, že francúzske orgány chceli zistiť dopyt používateľov ťažnej a neťažnej nákladnej dopravy viacerými spôsobmi.

(877) Francúzske orgány predovšetkým zorganizovali niekoľko verejných konzultácií s cieľom získať informácie o dopyte od týchto používateľov.

(878) V rámci prvej konzultácie, konzultácie s používateľmi (odôvodnenie 93), boli všetci používatelia nákladnej dopravy vyzvaní, aby vyplnili dotazník o využívaní služieb námornej dopravy medzi pevninským Francúzskom a Korzikou. Pokiaľ ide o všeobecné charakteristiky tejto konzultácie, Komisia odkazuje na svoju analýzu uvedenú v odôvodnení 744.

(879) Dotazník zaslaný používateľom nákladnej dopravy obsahoval približne 20 otázok zameraných na posúdenie spokojnosti a potrieb týchto používateľov v súvislosti so službami medzi Korzikou a pevninou pre každú námornú trasu medzi prístavom Marseille a korzickými prístavmi. Z podrobného opisu otázok uvedených v oddiele 3.4.3.1.1.1.1 vyplýva, že francúzske orgány boli schopné zhromaždiť informácie o profile používateľov a ich cestovných zvyklostiach a preferenciách, pokiaľ ide o časy odchodu a príchodu, cestovné potreby, ťažkosti, s ktorými sa stretávajú v dôsledku nedostatku voľných miest v prístavoch alebo na plavidlách, frekvenciu námorných služieb a účtované cestovné (odôvodnenie 185). Okrem toho dotazník obsahoval niekoľko otázok týkajúcich sa zastupiteľnosti pevninských prístavov (odôvodnenie 186).

(880) Z tých istých dôvodov, ktoré sú uvedené v odôvodnení 746, sa Komisia domnieva, že dotazník bol dostatočne otvorený a umožňoval vyjadriť rôzne názory. Navrhované odpovede sú jasné, vierohodné a rozmanité. Pripomienky spoločnosti Corsica Ferries k tomuto bodu (odôvodnenie 401) sú preto neopodstatnené. Podobne nie sú presvedčivé ani pripomienky týkajúce sa metodického skreslenia, ktoré ovplyvňuje konzultácie s používateľmi, a to z dôvodov vysvetlených v odôvodneniach 747 až 749.

(881) Komisia však konštatuje, že napriek príslušnej konzultácii, ktorú zorganizovali francúzske orgány, na dotazník odpovedalo len päť dopravcov, takže ho nemožno použiť (odôvodnenie 188).

(882) Francúzske orgány preto priamo (telefonicky) konzultovali so vzorkou približne 20 prevádzkovateľov, ktorých celkový podiel na trhu nákladnej dopravy medzi Korzikou a pevninským Francúzskom bol do značnej miery reprezentatívny (odôvodnenie 189). V rámci tejto konzultácie sa francúzske orgány pýtali používateľov na ich využívanie služieb námornej dopravy na všetkých linkách s odchodom z prístavov Marseille, Toulon a Nice, a nielen z Marseille, ako sa pôvodne plánovalo v rámci konzultácie s používateľmi (odôvodnenie 189). Táto priama konzultácia tak umožnila francúzskym orgánom napraviť nedostatok odpovedí na dotazník predložený počas konzultácie s používateľmi.

(883) Na rozdiel od tvrdenia spoločnosti Corsica Ferries (odôvodnenie 402) nie je dôvod kritizovať metodiku, ktorú použili francúzske orgány, pre nedostatočnú transparentnosť položených otázok a totožnosť prevádzkovateľov, s ktorými sa viedli rozhovory. Po prvé, údajný nedostatok transparentnosti nebol preukázaný, keďže dotazník predložený telefonicky bol rovnaký ako dotazník pre konzultácie s používateľmi, ktoré boli verejné a prístupné všetkým. Spoločnosť Corsica Ferries preto mohla poznať obsah otázok. Po druhé, pokiaľ ide o identifikáciu prevádzkovateľov, s ktorými sa uskutočnili rozhovory, treba konštatovať, že táto informácia sa nezdá relevantná, pretože prevádzkovatelia, s ktorými sa uskutočnili rozhovory, predstavovali podstatnú časť nákladnej dopravy medzi Korzikou a pevninou. Skutočnosť, ktorá nebola preukázaná, že niektorí prevádzkovatelia mohli byť akcionármi dodávateľa, v žiadnom prípade nestačí na to, aby boli títo prevádzkovatelia vylúčení z akejkoľvek verejnej konzultácie, keďže zostávajú používateľmi služieb námornej nákladnej dopravy rovnako ako všetci ostatní používatelia, a preto môžu slobodne vyjadriť svoje potreby a preferencie v rámci verejnej konzultácie.

(884) V rámci druhej konzultácie, konzultácie s prístavmi, boli vyzvané aj prístavné orgány, aby predložili svoje pripomienky k námorným službám s cieľom informovať francúzske orgány najmä o úrovni hospodárskej súťaže medzi službami námornej dopravy v súvislosti so službami námornej dopravy a o kapacite týchto prístavov, pričom otázky sa týkali ťažnej a neťažnej nákladnej dopravy (odôvodnenia 192 až 195). Pokiaľ ide o charakteristiky tejto konzultácie, Komisia odkazuje na svoje preskúmanie uvedené v odôvodnení 752.

(885) Z toho vyplýva, že francúzske orgány uskutočnili verejné konzultácie, ktoré umožnili zohľadniť záujmy používateľov v súlade s bodom 14 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu.

(886) Francúzske orgány takisto poverili nezávislého ekonomického poradcu, spoločnosť Gecodia, aby vypracoval doplnkovú štúdiu o dopyte používateľov s cieľom doplniť verejné konzultácie (odôvodnenie 90). Komisia sa domnieva, že takáto štúdia je vhodným nástrojom na stanovenie dopytu používateľov z dôvodov uvedených v odôvodnení 754.

(887) Z týchto prvkov vyplýva, že Francúzsko sa opieralo o viaceré nástroje, ktoré Komisia považuje za vhodné v zmysle bodu 14 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu, aby sa zohľadnili záujmy používateľov predmetných služieb.

2. Závery Francúzska o kvalitatívnom dopyte používateľov

(888) Komisia preskúma závery Francúzska týkajúce sa i) rozlišovania medzi ťažnou a neťažnou nákladnou dopravou; ii) geografickej zastupiteľnosti prístavu Marseille prístavmi Toulon a Nice v prípade používateľov neťažnej nákladnej dopravy; iii) v prípade používateľov ťažnej nákladnej dopravy a iv) geografickej zastupiteľnosti korzických prístavov v prípade používateľov ťažnej a neťažnej nákladnej dopravy.

a) Rozdiel medzi ťažnou a neťažnou nákladnou dopravou

(889) Komisia konštatuje, že francúzske orgány rozlišujú medzi ťažnou a neťažnou nákladnou dopravou najmä z dôvodu manipulačných a logistických obmedzení neťažnej nákladnej dopravy, ktorá si na rozdiel od ťažnej nákladnej dopravy vyžaduje špecifické prístavné vybavenie a osobitný logistický reťazec (odôvodnenia 205 až 207). Tieto úvahy sú primerané, a preto nie sú zjavne nesprávne. Ukazujú tiež, že dopyt po ťažnej nákladnej doprave sa spája s dopytom po preprave vodičov, ktorí sprevádzajú svoje nákladné vozidlo ako cestujúci na palube lode.

(890) Komisia takisto konštatuje, že s týmto rozlišovaním súhlasia všetky prístavné orgány (odôvodnenie 197).

(891) Komisia však konštatuje, že spoločnosť Corsica Ferries vo svojej odpovedi na konzultáciu s prevádzkovateľmi spochybnila toto rozlíšenie a považuje ho za umelé (odôvodnenie 236). Spoločnosť Corsica Ferries sa najmä domnievala, že rozdiel nezávisí od ponuky spoločností, ale od veľkosti, organizácie a výberu špecifického pre každého dopravcu. Treba však konštatovať, že francúzske orgány zistili existenciu takéhoto rozdielu práve na základe informácií poskytnutých spoločnosťou Corsica Ferries (odôvodnenie 889).

(892) Francúzske orgány teda mohli urobiť takéto rozlíšenie bez toho, aby sa dopustili zjavne nesprávneho posúdenia.

(893) Spoločnosť Corsica Ferries vo svojich pripomienkach (odôvodnenia 393 a 447 až 450) uvádza, že je potrebné rozlišovať medzi ťažnou nákladnou dopravou so sprievodom a bez sprievodu. Absencia takéhoto rozlíšenia nenapraviteľne znehodnocuje odhad počtu vodičov, ktorí cestujú na námorných linkách na Korziku. Na podporu svojich tvrdení sa spoločnosť Corsica Ferries odvoláva na štúdiu BRG 1.

(894) Komisia však konštatuje, že štúdia BRG 1 neposkytuje žiadne konkrétne údaje o existencii takéhoto rozdielu. Konkrétne sa v nej v žiadnom bode neuvádza metodika, ktorú majú francúzske orgány dodržiavať pri rozlišovaní medzi ťažnou nákladnou dopravou so sprievodom a bez sprievodu. Štúdia BRG 1 neposkytuje ani žiadne údaje o odhadovaných objemoch ťažnej nákladnej dopravy so sprievodom a bez sprievodu. A napokon sa v štúdii BRG 1 neodkazuje na žiadnu inú štúdiu ani vyšetrovanie, ktorými by sa zistila existencia takéhoto rozdielu. Napríklad zo stanoviska orgánu na ochranu hospodárskej súťaže vyplýva, že sa rozlišuje len medzi ťažnou a neťažnou nákladnou dopravou ([263]).

(895) Závery štúdie BRG 1 teda nemôžu byť pri absencii konkrétnych dôkazov také, aby sa dali označiť za zjavne nesprávne posúdenie francúzskymi orgánmi. Komisia sa okrem toho domnieva, že spoločnosť Corsica Ferries mala možnosť poskytnúť konkrétne dôkazy počas konzultácie s používateľmi (prostredníctvom voľnotextového príspevku), ako aj počas konzultácie s prevádzkovateľmi, s cieľom objasniť francúzskym orgánom tento potenciálny rozdiel medzi ťažnou nákladnou dopravou so sprievodom a bez sprievodu, čo však neurobila (odôvodnenie 236).

b) O geografickej zastupiteľnosti pevninských prístavov vo vzťahu k námornej neťažnej nákladnej doprave

(896) Pokiaľ ide o neťažnú nákladnú dopravu, francúzske orgány zistili, že existuje výlučný dopyt po prístave Marseille.

(897) Komisia konštatuje, že tento záver sa zakladá najmä na štyroch prvkoch: i) iba prístav Marseille má dostatočné vybavenie a manipulačné plochy na prijatie neťažnej nákladnej dopravy, keďže jediná alternatíva, prístav Toulon-Brégaillon, má príliš obmedzenú infraštruktúru na prijatie celej alebo dokonca nezanedbateľnej časti tejto dopravy; ii) z konzultácie s používateľmi jasne vyplýva, že medzi prístavom Marseille a ostatnými prístavmi na pevnine neexistuje zastupiteľnosť; iii) prístavné orgány na pevnine sa domnievajú, že prístav Marseille je jediným prístavom, ktorý dokáže túto dopravu vo veľkom rozsahu zvládnuť, iv) a presun neťažnej nákladnej dopravy z prístavu Marseille do ostatných pevninských prístavov by viedol k značným dodatočným nákladom a logistickým obmedzeniam, ktoré by ovplyvnili tok neťažnej nákladnej dopravy (odôvodnenia 210 až 214).

(898) Komisia zastáva názor, že všetky tieto úvahy poukazujú na neexistenciu geografickej zastupiteľnosti medzi prístavom Marseille a prístavmi Toulon a Nice v oblasti námornej neťažnej nákladnej dopravy.

([263]) Stanovisko orgánu na ochranu hospodárskej súťaže uvedené v odôvodnení 20, bod 295.

(899) Z informácií poskytnutých prístavnými orgánmi vyplýva, že prístav Marseille má veľmi veľké kapacity na zabezpečenie prepravy do každého z korzických prístavov (odôvodnenie 199). Na druhej strane, hoci terminál Toulon-Brégaillon môže prijať aj takúto dopravu, je potrebné uviesť, že jeho kapacita je obmedzenejšia, pretože má len jedno kotvisko. Komisia takisto konštatuje vyhlásenia prístavného orgánu v Toulone, že spádová oblasť tohto prístavu sa rozprestiera len v bezprostrednom vnútrozemí (odôvodnenie 198). Z konzultácií s používateľmi takisto vyplýva, že medzi prístavmi Marseille a Toulon neexistuje vôbec žiadna zastupiteľnosť (odôvodnenie 190). Komisia napokon poukazuje na osobitnú organizáciu logistického reťazca pre neťažnú nákladnú dopravu, v rámci ktorej dopravcovia pravidelne v priebehu jedného dňa vykonávajú spiatočné plavby medzi prístavom a svojimi logistickými základňami, z ktorých väčšina sa nachádza severne a západne od Marseille (odôvodnenie 206). Prechod do Toulonu by dopravcom nepochybne priniesol značné dodatočné náklady, ktoré by sa s veľkou pravdepodobnosťou preniesli na konečných spotrebiteľov na Korzike. Takáto situácia by ešte zvýšila hospodárske ťažkosti, s ktorými sa už hospodárske subjekty a spotrebitelia na Korzike stretávajú v dôsledku ostrovného charakteru (odôvodnenia 20 až 23).

(900) Komisia konštatuje, že týmto bodom sa nezaoberá žiadna zo zainteresovaných strán.

(901) Komisia preto dospela k záveru, že francúzske orgány sa nedopustili zjavne nesprávneho posúdenia, keď konštatovali, že v prípade spojenia medzi každým z korzických prístavov a prístavom Marseille existoval výlučný dopyt po námornej neťažnej nákladnej doprave.

c) O geografickej zastupiteľnosti pevninských prístavov vo vzťahu k námornej ťažnej nákladnej doprave

(902) Pokiaľ ide o ťažnú nákladnú dopravu, francúzske orgány zistili, že existuje čiastočná zastupiteľnosť medzi prístavmi Toulon a Marseille. Domnievajú sa, že niektorí používatelia ťažnej nákladnej dopravy nevidia alternatívu k prístavu Marseille. Francúzske orgány odôvodňujú tento záver na základe týchto skutočností.

(903) *Po prvé*, z konzultácií s prístavmi vyplynula existencia kapacitných obmedzení v prístavoch Toulon a Nice (odôvodnenie 217). Komisia v tejto súvislosti konštatuje, že hoci tri pevninské prístavy môžu prijímať ťažnú nákladnú dopravu, prístavné orgány v Toulone a Nice vyjadrili výhrady k svojej kapacite (odôvodnenie 199). Obchodná komora departementu Var preto poukazuje na to, že prístav Toulon-Port de Commerce je jediným terminálom v prístave Toulon, ktorý je schopný prijímať ťažnú nákladnú dopravu ([264]), a že tento terminál je už teraz značne preťažený (v priemere takmer 80 %) počas celého roka (v súvislosti s miestnymi verejnými politikami), a najmä v lete (doprava je obmedzená približne na 10 prípojných vozidiel denne). Prístav Nice zasa uvádza, že hoci môže bez obmedzení prijímať ťažnú nákladnú dopravu, hlavnou prioritou zostáva osobná doprava.

(904) Z uvedeného vyplýva, že pripomienky spoločnosti Corsica Ferries o neexistencii preťaženia v prístave Toulon (odôvodnenie 437) sú neopodstatnené vzhľadom na vyhlásenia Obchodnej komory departementu Var, ktoré boli poskytnuté francúzskym orgánom počas konzultácií s prístavmi. Francúzskym orgánom nemožno vytýkať, že sa pri analýze stupňa zastupiteľnosti medzi prístavmi Toulon a Marseille spoliehali na tieto informácie, najmä keď informácie poskytnuté Obchodnou komorou departementu Var boli jasné a jednoznačné.

(905) Vzhľadom na tieto prvky skutočnosť, že v roku 2014 mohol prístav Toulon prijať viac ako dvojnásobok súčasnej ťažnej nákladnej dopravy, nebola v tomto prípade relevantná. Podobne je irelevantná aj skutočnosť, že spoločnosť Corsica Ferries potvrdila túto informáciu komore Obchodnej komore departementu Var, pretože to nepreukazuje, že francúzske orgány nesprávne interpretovali odpovede, ktoré poskytla obchodná komora departementu Var počas konzultácií s prístavmi.

(906) *Po druhé*, francúzske orgány sa pri vysvetľovaní existencie čiastočnej zastupiteľnosti opierali o výsledky konzultácií s používateľmi (odôvodnenie 218). Tieto výsledky teda ukazujú, že respondenti vo veľkej miere vylučujú akékoľvek porovnanie medzi prístavmi Marseille a Toulon alebo Nice (odôvodnenia 190 a 191).

([264]) Terminály Brégaillon neprijímajú cestujúcich a terminál Seyne-sur-Mer je vyhradený pre výletné lode.

(907) Spoločnosť Corsica Ferries však spochybňuje dôveryhodnosť odpovedí získaných počas telefonickej konzultácie s používateľmi nákladnej dopravy, keďže respondenti, s ktorými sa uskutočnili rozhovory, boli akcionármi spoločnosti Corsica Linea, a preto sa v tejto súvislosti nachádzali v situácii konfliktu záujmov, pokiaľ ide o konzultácie s používateľmi (odôvodnenie 441). Zároveň dodáva, že predložené odpovede boli všeobecné a nepodložené tvrdenia zo vzorky respondentov s neistou reprezentatívnosťou (odôvodnenie 440).

(908) Komisia predovšetkým konštatuje, že oslovení používatelia odpovedali na otázky, ktoré im boli položené v rámci konzultácií s používateľmi. Spoločnosť Corsica Ferries nespochybňuje relevantnosť otázok položených v rámci konzultácií s používateľmi ([265]). Nemožno sa preto domnievať, ako tvrdí spoločnosť Corsica Ferries, že respondenti poskytli „všeobecné a nepodložené tvrdenia“. Okrem toho vzorku používateľov, s ktorými sa uskutočnili rozhovory, nemožno považovať za nereprezentatívnu vzhľadom na objem nákladu, ktorý predstavovali (odôvodnenie 189).

(909) Okrem toho podľa Komisie samotná skutočnosť, že používateľ námornej nákladnej dopravy je akcionárom spoločnosti Corsica Linea, nie je dôvodom, na základe ktorého možno vylúčiť tohto používateľa z verejnej konzultácie zameranej na určenie potrieb a preferencií používateľov danej dopravnej služby. Na takúto verejnú konzultáciu môžu reagovať všetci používatelia danej služby. V tomto prípade Komisia konštatuje, že na základe informácií poskytnutých Francúzskom boli niektorí používatelia akcionármi spoločnosti Corsica Linea ([266]), zatiaľ čo iní používatelia nimi neboli ([267]).

(910) Okrem toho Komisia konštatuje, že opýtaní používatelia, ktorí sú hlavnými dopravcami z hľadiska objemu prepravy, využívali všetky linky medzi Korzikou a pevninským Francúzskom vrátane liniek medzi Toulonom/Nice a korzickými prístavmi, na ktorých spoločnosť Corsica Linea nepôsobí. Okrem toho sa verejná konzultácia netýkala využívania služieb nákladnej dopravy poskytovaných výlučne spoločnosťou Corsica Linea, ale všetkých prevádzkovateľov námornej dopravy pôsobiacich medzi Korzikou a pevninským Francúzskom. Komisia v tejto súvislosti konštatuje, že potreby používateľov nie sú nevyhnutne spojené so záujmami prevádzkovateľov námornej dopravy: napríklad väčšina oslovených používateľov si želala zavedenie dopravnej služby poskytovanej loďami ro-ro, ktorá by lepšie vyhovovala ich špecifickým potrebám, hoci žiadny z troch prevádzkovateľov pôsobiacich medzi Korzikou a pevninským Francúzskom takúto službu neplánoval (odôvodnenie 191). Komisia konštatuje, že konzultácia s používateľmi je v každom prípade jedným z údajov, ktorými francúzske orgány odôvodňujú čiastočnú zastupiteľnosť prístavov Toulon a Marseille v námornej nákladnej doprave.

(911) *Po tretie*, francúzske orgány pripomínajú, že presun ťažnej nákladnej dopravy z prístavu Marseille do ostatných pevninských prístavov by znamenal značné dodatočné náklady pre používateľov ťažnej nákladnej dopravy, ktorých logistické základne sa nachádzajú najmä západne od Marseille a popri Rhône (odôvodnenie 219).

(912) Komisia v tejto súvislosti konštatuje, že francúzske orgány poskytli niekoľko dôkazov, z ktorých vyplýva, že logistické základne sa nachádzajú najmä na západ od Marseille a popri Rhône (odôvodnenie 213), pre ktoré je prístav Marseille v zásade ľahšie dostupný ako ostatné pevninské prístavy. Potvrdzujú to aj analýzy, ktoré predložili spoločnosti Corsica Linea (odôvodnenie 544) a La Méridionale (odôvodnenia 593 až 595), ako aj podnet spoločnosti Corsica Ferries (odôvodnenie 433). Z toho vyplýva, že tvrdenie spoločnosti Corsica Ferries, že francúzske orgány nikdy nepredložili žiadne dôkazy na podporu svojho tvrdenia (odôvodnenie 442), je neopodstatnené.

(913) Komisia takisto konštatuje, že francúzske orgány poskytli konkrétne dôkazy o odhadovaných dodatočných nákladoch, ktoré by vznikli v prípade výrazného presunu dopravcov z prístavu Marseille do prístavu Toulon. Tento údaj bol stanovený najmä na základe údajov zverejnených národným výborom pre cestnú dopravu. Zainteresované strany takisto predložili podobné údaje, z ktorých vyplynula existencia takýchto dodatočných nákladov, hoci odhad sa pohybuje od 5 % celkových výrobných nákladov podľa spoločnosti Corsica Ferries (odôvodnenie 443) do 11 % podľa spoločnosti Corsica Linea (odôvodnenie 544). Spoločnosť La Méridionale sa domnieva, že pre väčšinu dopravcov so sídlom bližšie k Marseille ako k Toulonu by prechod na prístav Toulon nemal ekonomický zmysel, čo potvrdzujú aj dodatočné náklady na cestnú dopravu (odôvodnenia 595 a 596).

([265]) Kritika spoločnosti Corsica Ferries sa týka absencie dotazníkov pre linky z Toulonu a Nice.
([266]) […].
([267]) Napríklad […].

(914) Hoci spoločnosť Corsica Ferries uznáva existenciu dodatočných nákladov na cestnú dopravu, tvrdí, že tieto dodatočné náklady sú vykompenzované nižšou námornou tarifou, ktorú spoločnosť Corsica Ferries uplatňuje v prístave Toulon v porovnaní s tarifou, ktorú uplatňujú jej konkurenti v prístave Marseille (odôvodnenie 443).

(915) Komisia konštatuje, že v štúdii BRG 2 sa používa priemerná cena za nákladnú dopravu zistená v Toulone v roku 2023 (32,40 EUR za bežný meter), zatiaľ čo v Marseille sa používa cena za nákladnú dopravu vo výške 42,50 EUR za bežný meter, ktorá predstavuje maximálnu cenu, ktorú možno účtovať v rámci systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z roku 2019 (odôvodnenie 62). Takáto analýza sa však zdá nesprávna z viacerých dôvodov. Po prvé, štúdia vychádza z údajov z roku 2023, ktoré teda pochádzajú z obdobia po uzatvorení zmlúv o službách vo verejnom záujme. Po druhé, štúdia vychádza z nedostatočných parametrov: na jednej strane sa v nej porovnáva trhová cena, ktorú skutočne uplatňuje spoločnosť Corsica Ferries v prístave Toulon, a na druhej strane maximálna regulačná cena platná v prístave Marseille v rámci systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z roku 2019. Aby však bolo porovnanie relevantné, musela by sa analýza v prípade oboch prístavov zakladať na maximálnych námorných tarifách platných v rámci systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z roku 2019, keďže prevádzkovatelia námornej dopravy by mohli dosiahnuť tento strop v hypotetickom scenári, v ktorom by neexistovali zmluvy o službách vo verejnom záujme. A napokon, ako konštatujú francúzske orgány (odôvodnenie 650), námorná tarifa použitá v štúdii BRG 2 pre Toulon nezahŕňa daň a manipulačné náklady a nie je tarifou, ktorú skutočne platia používatelia.

(916) Komisia preto na základe údajov poskytnutých Francúzskom a všetkými zainteresovanými stranami dospela k záveru, že presun používateľov ťažnej nákladnej dopravy, ktorých logistické základne sa nachádzajú najmä v blízkosti prístavu Marseille alebo popri Rhône, do prístavu Toulon by mal za následok dodatočné náklady na cestnú dopravu pre týchto používateľov. Nepreukázalo sa, že tieto dodatočné náklady by mohli byť jednoznačne vykompenzované nižšou námornou tarifou v Toulone. Francúzske orgány preto mohli dospieť k záveru, že tento faktor by mohol obmedziť stupeň zastupiteľnosti medzi prístavmi Marseille a Toulon.

(917) Komisia tiež konštatuje, že z odpovedí prístavov Toulon a Nice vyplýva, že ich spádová oblasť je obmedzená na ich bezprostredné vnútrozemie, zatiaľ čo prístav Marseille má celoštátnu zákaznícku základňu, čo je v súlade so závermi francúzskych orgánov (odôvodnenia 197, 198 a 219). Spoločnosť La Méridionale v tejto súvislosti poskytla dodatočné informácie (odôvodnenie 593), ktoré sú v súlade so závermi francúzskych orgánov. Pripomienky spoločnosti Corsica Ferries v tejto súvislosti (odôvodnenie 442) sa preto musia zamietnuť.

(918) Komisia v tejto súvislosti napokon konštatuje, že je v záujme konečných spotrebiteľov na Korzike (obchodov, jednotlivcov, podnikov atď.), ktorí sú závislí od služieb nákladnej dopravy (preprava tovaru pre podniky atď.) a využívajú ich, obmedziť náklady spojené s ostrovným charakterom, na ktoré jasne poukazujú rôzne štúdie a štatistiky o životných nákladoch na Korzike (odôvodnenia 20 až 23). Treba tiež poznamenať, že Korzika dováža oveľa viac tovaru ako vyváža, čo svedčí o jej závislosti od pevniny (odôvodnenie 19). Zvýšenie cien tovarov dovážaných na Korziku by tak mohlo mať ďalší vplyv na hospodárstvo ostrova a jeho obyvateľov. Existencia dodatočných nákladov na cestnú dopravu by preto mohla mať ešte väčší vplyv na cenu tovaru pre konečných spotrebiteľov na Korzike.

(919) *A napokon*, francúzske orgány sa domnievajú, že epizódy pretrvávajúcich cenových šokov, ktoré postihli prístav Marseille, neviedli k významnému presunu dopravy z prístavu Marseille do prístavov Toulon a Nice (odôvodnenie 220). Tento bod charakterizuje neexistenciu zastupiteľnosti medzi týmito dvomi prístavmi a zainteresované strany ho nespochybňujú.

(920) Zo všetkých uvedených skutočností teda vyplýva, že francúzske orgány sa nedopustili zjavného omylu, keď sa domnievali, že prístavy Toulon a Marseille sú z pohľadu používateľov čiastočne zastupiteľné a že teda existuje osobitný dopyt používateľov ťažnej nákladnej dopravy po využívaní prístavu Marseille.

(921) Pripomienky spoločnosti Corsica Ferries v odôvodneniach 433 a 434 nemajú vplyv na tento záver. Spoločnosť Corsica Ferries na žiadnom mieste neuvádza, že situácia vodiča ťažnej nákladnej dopravy je totožná so situáciou cestujúceho, ktorý cestuje vlastným autom. Okrem toho skutočnosť, že spoločnosť Corsica Ferries prepravuje rovnaký počet vodičov z prístavu Marseille ako z prístavu Toulon, nespochybňuje čiastočnú zastupiteľnosť, ktorú Francúzsko uznalo medzi týmito dvomi prístavmi, pokiaľ ide o ťažnú nákladnú dopravu. Francúzsko nepopiera, že prístavy Toulon a Marseille zabezpečujú polovicu ťažnej nákladnej dopravy na Korziku: tvrdí len, že používatelia ťažnej nákladnej dopravy uprednostňujú prístavy, ktoré sú najbližšie k ich logistickým základniam, a že preto niektorí používatelia, ktorých logistické základne sa nachádzajú v blízkosti prístavu Marseille, neuvažujú o žiadnej alternatíve k tomuto prístavu.

d) O geografickej zastupiteľnosti korzických prístavov, pokiaľ ide o námornú ťažnú a neťažnú nákladnú dopravu

(922) Komisia konštatuje, že pokiaľ ide o výber korzického prístavu odchodu/príchodu používateľmi ťažnej a neťažnej nákladnej dopravy, francúzske orgány nevykonali osobitnú analýzu geografickej zastupiteľnosti korzických prístavov z pohľadu používateľov.

(923) Na základe informácií, ktoré francúzske orgány predložili počas formálneho vyšetrovacieho konania a ktoré mali k dispozícii v čase udelenia opatrení, však Komisia konštatuje, že v tomto prípade toto opomenutie nemalo vplyv na preskúmanie existencie potreby služieb vo verejnom záujme zo strany francúzskych orgánov.

(924) *Po prvé*, Komisia poukazuje na vzdialenosti a cesty medzi jednotlivými korzickými prístavmi, ktoré v zásade vylučujú akúkoľvek geografickú zastupiteľnosť. V tejto súvislosti odkazuje na odôvodnenia 36, 774, 785 a 856.

(925) *Po druhé*, Komisia takisto konštatuje vysokú úroveň preťaženia korzických prístavov ako celku, ako uviedla Obchodná komora Korziky (odôvodnenie 201). Obchodná komora Korziky upozorňuje najmä na situáciu v prístavoch Bastia, Ajaccio a Porto-Vecchio, v ktorých kapacita dosahuje bod vyťaženosti alebo kde dochádza k veľkému preťaženiu. Tieto nevýhody zvyšujú množstvo tovaru ponechaného na nábreží, ovplyvňujú podmienky pohybu ťažkých nákladných vozidiel a spôsobujú meškanie dodávok, ktoré poškodzuje používateľov služieb námornej nákladnej dopravy (odôvodnenie 208). Francúzsko teda môže oprávnene tvrdiť, že tieto obmedzenia sú také, že obmedzujú presun dopravy do jedného alebo druhého prístavu, najmä do prístavov Bastia, Ajaccio a Porto-Vecchio, a že z hľadiska používateľov služby, ako aj z hľadiska verejných orgánov, je potrebné rozložiť námornú nákladnú dopravu medzi rôzne korzické prístavy.

(926) *Po tretie*, Komisia konštatuje, že veľké vzdialenosti, dopravné podmienky a charakteristika cestnej infraštruktúry na Korzike (odôvodnenia 16 až 19) znamenajú aj dodatočné náklady na cestnú dopravu pre používateľov námornej nákladnej dopravy, čo môže zvýšiť náklady na dovoz, ktoré znášajú súkromné osoby a podnikatelia na Korzike. Komisia takisto konštatuje, že je v záujme používateľov a obyvateľov ostrova obmedziť premávku ťažkých nákladných vozidiel na Korzike, najmä z dôvodu vysokého rizika nehôd a nákladov spojených s ostrovným charakterom.

(927) Zo všetkých týchto dôvodov sa Komisia domnieva, že nebolo zjavne nesprávne usúdiť, že korzické prístavy nie sú z pohľadu používateľov námornej nákladnej dopravy vzájomne zastupiteľné. Tento bod nespochybňuje žiadna zo zainteresovaných strán.

7.3.2.1.3.1.2. Kvantitatívny dopyt

(928) *Po prvé,* pokiaľ ide o kvantifikáciu čiastočnej zastupiteľnosti prístavov Toulon a Marseille pri ťažnej nákladnej doprave, Komisia pripomína, že vo svojom rozhodnutí o začatí konania vyjadrila pochybnosti o zdrojoch, z ktorých francúzske orgány vychádzali pri hodnotení, že používatelia, ktorých objem predstavuje 80 % historického dopytu po ťažnej nákladnej doprave medzi prístavom Marseille a korzickými prístavmi, nepovažujú prístav Toulon za zastupiteľný s prístavom Marseille. Vyzvala Francúzsko a zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k tomuto bodu.

(929) Francúzske orgány vo svojich pripomienkach predložili tri analýzy, ktoré potvrdzujú ich pôvodný odhad úrovne zastupiteľnosti medzi prístavmi Marseille a Toulon z hľadiska dopytu (odôvodnenia 337 až 346). Všetky zainteresované strany, ktoré predložili pripomienky, reagovali aj na tento bod (odôvodnenia 444, 445, 543, odôvodnenia 591 až 596):

— prvá analýza francúzskych orgánov vychádzala z údajov o umiestnení sídiel, skladov a logistických základní dopravcov. Podľa Francúzska bezprostredná blízkosť prístavu Marseille odôvodňuje preferenciu dopravcov pre prístav Marseille. V rokoch 2018 až 2021 pochádzalo od dopravcov so sídlom v blízkosti Marseille 80 % celkovej ťažnej nákladnej dopravy medzi Marseille a Korzikou. Podľa Francúzska to ukazuje, že zastupiteľnosť týchto dvoch prístavov je obmedzená a dosahuje približne 20 %,

— druhá analýza spočívala v určení polohy logistických základní veľkého počtu zákazníkov spoločností Corsica Linea a La Méridionale. Z tejto analýzy vyplýva, že 83 % objemu ťažnej nákladnej dopravy uskutočňovanej spoločnosťou Corsica Linea a 88 % objemu ťažnej nákladnej dopravy realizovanej spoločnosťou La Méridionale možno vysledovať na logistickú základňu v blízkosti prístavu Marseille. Táto analýza preto potvrdzuje výsledky prvej analýzy,

— v tretej analýze boli uvedené podrobné údaje o veľkom počte dopravcov, ktorí v minulosti využívali tieto dva prístavy na ťažnú nákladnú dopravu po mori, pričom pri každom dopravcovi sa uvádzala vzdialenosť medzi logistickou základňou a prístavmi Marseille a Toulon a podiel ťažnej nákladnej dopravy (v bežných metroch), ktorá sa uskutočnila cez Marseille a/alebo Toulon v rokoch 2017 – 2019 a 2021.

(930) Komisia konštatuje, že prvé dve analýzy sa zameriavajú výlučne na historickú ťažnú nákladnú dopravu medzi Marseille a Korzikou. Analyzuje sa v nich len pôvod ťažnej nákladnej dopravy v prístave Marseille, ale nepodporujú záver, že dopravca, ktorého základňa je najbližšie k prístavu Marseille, by využíval len prístav Marseille, a nie prístav Toulon. Predpokladá sa v nich, že dopravcovia musia využívať prístav Marseille, ak sa ich sídlo, sklady alebo logistické základne nachádzajú v blízkosti Marseille, pričom sa neskúma skutočné využívanie prístavov, hoci práve tento predpoklad musia francúzske orgány preukázať. Komisia sa preto domnieva, že tieto dve analýzy nepreukazujú údajný stupeň „nezastupiteľnosti“ 80 % medzi Marseille a Toulonom pre ťažnú nákladnú dopravu.

(931) Na druhej strane možno zohľadniť tretiu analýzu, z ktorej vyplýva skutočné využívanie oboch prístavov dopravcami. Komisia sa takisto domnieva, že údaje uvedené v tejto analýze sú dostatočne reprezentatívne, keďže pokrývajú približne 65 % objemu ťažnej nákladnej dopravy medzi Korzikou a prístavmi Marseille a Toulon na roky 2017 – 2019 a 2021 (odôvodnenie 341).

(932) Komisia na základe tejto analýzy konštatuje, že väčšina dopravcov v skutočnosti využíva len prístav, ktorý je najbližšie k ich logistickej základni, ako sa uvádza v odôvodnení 344. Z tejto analýzy najmä vyplýva, že približne 79 % historickej ťažnej nákladnej dopravy (v bežných metroch) s pôvodom v logistickej základni v blízkosti Marseille prechádzalo výlučne cez prístav Marseille alebo by sa tak stalo, ak by neexistovali kapacitné obmedzenia. Komisia sa preto domnieva, že predpoklad francúzskych orgánov použitý na posúdenie dopytu po ťažnej nákladnej doprave, a to, že 80 % historického dopytu je charakteristických pre Marseille a že nepovažujú Toulon za zastupiteľný, sa nezdá zjavne nesprávny.

(933) Tvrdenie spoločnosti Corsica Ferries (odôvodnenie 444), že miera zastupiteľnosti v prípade ťažnej nákladnej dopravy, ktorú používajú francúzske orgány, nie je založená na žiadnych objektívnych a overiteľných údajoch, sa preto musí zamietnuť. V každom prípade toto tvrdenie nie je podložené žiadnou relevantnou kvantitatívnou analýzou. Okrem toho Komisia ani francúzske orgány nie sú viazané predchádzajúcimi závermi orgánu CdC týkajúcimi sa zastupiteľnosti týchto prístavov v prípade ťažnej nákladnej dopravy, ako to naznačuje spoločnosť Corsica Ferries (odôvodnenie 445), pokiaľ francúzske orgány môžu na základe objektívnych a overiteľných údajov preukázať, že predpoklady, z ktorých vychádza posúdenie zmlúv o službách vo verejnom záujme, sú opodstatnené, čo je tento prípad.

(934) *Po druhé*, pokiaľ ide o posúdenie dopytu po ťažnej a neťažnej nákladnej doprave, Komisia predovšetkým konštatuje, že použitie historických údajov ako základu pre odhad očakávaného dopytu po námornej nákladnej doprave medzi Marseille a Korzikou je správny prístup (odôvodnenia 223 a 228). Francúzske orgány preto pri odhade budúceho vývoja dopytu do roku 2030 vychádzali z historických údajov za obdobie 10 rokov (2010 – 2019).

(935) Parametre, ktoré si zvolili francúzske orgány, teda nie sú narušené zjavne nesprávnym posúdením.

(936) *Po tretie*, pokiaľ ide o posúdenie dopytu po preprave vodičov v súvislosti s ťažnou nákladnou dopravou, Komisia konštatuje, že Francúzsko považuje dopyt po preprave vodičov za úmerný objemu prepravovanej ťažnej nákladnej dopravy. Francúzsko vypočítalo budúci dopyt v rokoch 2023 až 2030 na základe pomeru vodič/bežný meter prepravený v rokoch 2018 až 2021 (odôvodnenie 230).

(937) Na rozdiel od tvrdení spoločnosti Corsica Ferries (odôvodnenia 446 až 454) takýto prístup založený na konkrétnych, historických a objektívnych údajoch nie je ovplyvnený zjavne nesprávnym posúdením.

(938) Po prvé, francúzske orgány neboli povinné rozlišovať medzi ťažnou nákladnou dopravou so sprievodom a bez sprievodu z dôvodov uvedených v odôvodneniach 894 a 895.

(939) Po druhé, francúzske orgány na odhad dopytu v rokoch 2023 až 2030 nepoužili pomer vodič/počet prepravených bežných metrov očakávaný v roku 2030, ale vychádzali z priemerného historického pomeru vodič/priemerný počet bežných metrov vypočítaného v rokoch 2018 až 2021 a z budúceho dopytu po ťažnej nákladnej doprave s cieľom posúdiť počet vodičov v jednotlivých rokoch 2023 až 2030.

(940) Po tretie, francúzske orgány nepoužili nesprávny pomer, ale iba pomer zaokrúhlený na dve desatinné miesta, zatiaľ čo spoločnosť Corsica Ferries použila pomer zaokrúhlený na tri desatinné miesta. Francúzsku však nemožno vytýkať, že sa dopustilo zjavne nesprávneho posúdenia len preto, že zaokrúhlilo predmetný pomer. V každom prípade výsledné nadhodnotenie dopytu (11 % na trase Marseille – Ajaccio a 7 % na trase Marseille – Bastia) nie je charakteristické pre zjavne nesprávne posúdenie.

(941) A napokon treba pripomenúť, že miera rastu 2,3 %, ktorú francúzske orgány použili na odhad dopytu po ťažnej nákladnej doprave od roku 2019 a na obdobie 2023 – 2030, je výsledkom priemernej zmeny miery rastu nákladnej dopravy v rokoch 2010 – 2019 na všetkých piatich trasách medzi Marseille a korzickými prístavmi. Hoci francúzske orgány mohli vypočítať mieru rastu historickej dopravy špecifickú pre každú trasu, treba poznamenať, že táto možnosť bola len jednou z metodík. Spoločnosť Corsica Ferries nevysvetľuje, prečo metodika použitá francúzskymi orgánmi nebola zjavne vhodná na výpočet budúceho dopytu na jednotlivých námorných linkách. Nevysvetľuje ani to, ako by alternatívna metodika mohla viesť k inému výsledku.

(942) Spoločnosť Corsica Ferries nemôže ani tvrdiť, že miera rastu 2,3 % nie je založená na nedávnych objektívnych údajoch, ani oprávnene argumentovať, že historické údaje v rokoch 2018 až 2023 naopak ukazujú pokles dopravy. Po prvé, táto miera 2,3 % je výsledkom priemerného ročného rastu nákladnej dopravy v rokoch 2010 až 2019, t. j. pred pandémiou ochorenia COVID-19 (2020 – 2021) a útočnou vojnou Ruska voči Ukrajine (2022). Údaje, ktoré použili francúzske orgány, sa teda vzťahujú na posledné obdobie, počas ktorého trh s námornou dopravou medzi Korzikou a pevninou normálne fungoval. Tento argument je navyše v rozpore s ďalšou pripomienkou spoločnosti Corsica Ferries, že francúzske orgány mali analyzovať údaje o nákladnej doprave z roku 2014, teda pred vstupom spoločnosti Corsica Linea na trh (odôvodnenie 394). Okrem toho je v rozpore s jej vlastnými odpoveďami predloženými počas konzultácie s prevádzkovateľmi, z ktorých vyplýva, že spoločnosť Corsica Ferries sa pripravovala na to, že v období 2023 – 2030 ponúkne výrazne vyššiu kapacitu, než akú mala v období 2016 – 2019, a takisto vyššiu, než bol celkový dopyt po nákladnej doprave zaznamenaný v roku 2019, z čoho vyplýva, že spoločnosť Corsica Ferries predpokladala nárast dopravy v nasledujúcich rokoch ([268]).

([268]) Ako obsahuje Tabuľka 3, nákladná doprava medzi Korzikou a pevninou predstavovala 2,2 milióna bežných metrov. Ako obsahuje Tabuľka 20, spoločnosť Corsica Ferries zamýšľala v rokoch 2023 až 2030 (v prípade, že nebudú prijaté opatrenia) uviesť na trh prepravnú kapacitu takmer 3,3 milióna bežných metrov, čím sa potvrdilo, že spoločnosť zrejme predpokladá nárast dopravy.

7.3.2.1.3.2. Existencia zlyhania trhu

7.3.2.1.3.2.1. Identifikácia ponuky na trhu v prípade neexistencie zmluvy o službách vo verejnom záujme

(943) Komisia v tejto súvislosti odkazuje na argumenty uvedené v odôvodneniach 815 až 825, ktoré sú platné aj v prípade identifikácie dostupnej ponuky na trhu v súvislosti s dopytom používateľov služieb súvisiacich s ťažnou a neťažnou nákladnou dopravou.

7.3.2.1.3.2.2. Analýza zlyhania trhu

(944) Komisia predovšetkým konštatuje, že francúzske orgány dospeli k záveru, že medzi prístavom Propriano a prístavom Marseille existuje úplné zlyhanie trhu, pretože spoločnosť Corsica Ferries neponúka žiadne komerčné služby na tejto linke.

(945) Komisia takisto konštatuje, že francúzske orgány považovali službu navrhovanú spoločnosťou Corsica Ferries medzi Marseille a ostatnými štyrmi korzickými prístavmi za sporadickú, keďže spoločnosť Corsica Ferries by ponúkala len tri spiatočné plavby mesačne do L'Île-Rousse a Porto-Vecchio a z týchto prístavov (oproti požadovaným trom spiatočným plavbám týždenne) a dva spiatočné plavby týždenne do Ajaccia a Bastie a z týchto prístavov, pričom na uspokojenie dopytu používateľov je potrebných aspoň päť spiatočných plavieb týždenne.

(946) Komisia konštatuje, že francúzske orgány sa vo svojej analýze zlyhania trhu nedopustili zjavne nesprávneho posúdenia, keďže sa zistilo, že ponuka na trhu nepostačovala na uspokojenie celého dopytu používateľov ťažnej a neťažnej nákladnej dopravy medzi prístavom Marseille a každým z korzických prístavov.

7.3.2.1.3.3. Záver o existencii potreby služby ťažnej a neťažnej nákladnej dopravy vo verejnom záujme medzi Marseille a každým z korzických prístavov

(947) Zo všetkých uvedených skutočností vyplýva, že Francúzsko správne identifikovalo existenciu potreby služieb ťažnej a neťažnej nákladnej dopravy vo verejnom záujme medzi Marseille a každým z korzických prístavov, keďže dopyt po doprave, ktorý Francúzsko stanovilo a kvantifikovalo, nemohol byť pokrytý identifikovanou ponukou na trhu.

7.3.2.2. Primeranosť zásahu štátu

(948) Keďže francúzske orgány bez toho, aby sa dopustili zjavne nesprávneho posúdenia, odôvodnili potrebu štátneho zásahu existenciou viacerých skutočných potrieb verejnej námornej dopravy medzi Korzikou a pevninským Francúzskom, je potrebné preskúmať, či je tento zásah primeraný z hľadiska slobôd, ktoré majú zásadný význam pre riadne fungovanie vnútorného trhu.

7.3.2.2.1. Primeranosť právneho nástroja zásahu

(949) Komisia konštatuje, že podľa francúzskych orgánov neexistoval iný právny nástroj ako zmluva o službách vo verejnom záujme, ktorým by sa zaručilo poskytovanie služby schopnej uspokojiť potreby služieb vo verejnom záujme určené francúzskymi orgánmi (odôvodnenia 249 až 253). Francúzske orgány najmä tvrdia, že zlyhanie trhu je už charakterizované v rámci systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z roku 2019 a že takýto systém by sa ukázal ako nedostatočný na uspokojenie potreby služieb vo verejnom záujme. Okrem toho tvrdia, že záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré možno uložiť v rámci systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z roku 2019, sú obmedzené, najmä pokiaľ ide o časy odchodov a príchodov, ktoré sú však charakteristické pre dopyt zo strany cestujúcich (odôvodnenie 112) a používateľov nákladnej dopravy (odôvodnenia 190 a 191).

(950) Komisia sa domnieva, že takéto úvahy nepredstavujú zjavne nesprávne posúdenie. Ako správne pripomínajú francúzske orgány, pre služby námornej dopravy medzi Korzikou a pevninou už platí systém záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme: cieľom konzultácie s prevádzkovateľmi bolo okrem toho určiť ponuku, ktorú by bol trh pripravený poskytovať v rámci systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z roku 2019. Ukázalo sa však, že táto ponuka je nedostatočná, a preto bolo potrebné zaviesť dodatočný systém, ktorým by sa zaručilo poskytovanie služieb dostatočných na uspokojenie potrieb služieb vo verejnom záujme ([269]).

(951) Francúzske orgány preto nemali inú možnosť ako posilniť systém záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z roku 2019 tým, že stanovili denné námorné plavby medzi Marseille a prístavmi Ajaccio a Bastia a týždenné plavby do prístavov L'Île-Rousse a Porto-Vecchio, ako aj povinnú týždennú linku do Propriana. Stanovenie prísnejších podmienok v rámci systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z roku 2019, hoci francúzske orgány už v tejto súvislosti zistili zlyhanie trhu, by však ešte viac sťažilo prevádzkovateľom možnosť slobodne poskytovať služby námornej dopravy medzi Korzikou a pevninou, keďže každý prevádzkovateľ, ktorý by chcel poskytovať služby medzi Marseille a korzickými prístavmi, by musel spĺňať sprísnené požiadavky systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z roku 2019, aby mohol tieto služby poskytovať. Komisia konštatuje, že za týchto okolností sa použitím zmluvy o službách vo verejnom záujme zadanej prostredníctvom postupu verejného obstarávania naopak menej obmedzuje sloboda poskytovať služby, keďže sa tým pravdepodobne znížia obmedzenia uložené prevádzkovateľom v rámci systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z roku 2019 a umožní hospodárska súťaž na trhu.

(952) Komisia okrem toho konštatuje, že ani v rámci systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z roku 2019 nebolo možné stanoviť náhradu, keďže táto náhrada sa nemohla obmedziť len na linky medzi Marseille a Korzikou, ale musela by sa rozšíriť na všetky linky medzi pevninou a Korzikou, aby sa zabezpečil nediskriminačný charakter systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z roku 2019 ([270]). Ako však pripomínajú francúzske orgány (odôvodnenie 252), takáto možnosť by nielen výrazne finančne zaťažila rozpočet verejných orgánov, pričom rozpočet členských štátov nie je neobmedzený, ale neposkytla by ani záruku, že služby potrebné na uspokojenie identifikovaných potrieb služieb vo verejnom záujme budú skutočne poskytované ([271]). V systéme záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme sa ukladajú povinnosti prevádzkovateľom, ktorí sa rozhodnú poskytovať služby, ale neukladá sa samotné poskytovanie služieb.

(953) Okrem toho je potrebné poznamenať, že nariadenie o kabotáži neumožňuje, aby sa v systéme záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme stanovili povinnosti týkajúce sa časov odchodov a príchodov ([272]), keďže takáto požiadavka vyplýva z identifikovaného kvalitatívneho dopytu.

(954) Z toho vyplýva, že francúzske orgány by mohli využiť zmluvu o službách vo verejnom záujme na uspokojenie rôznych zistených potrieb služieb vo verejnom záujme. Zainteresované strany sa k tomuto bodu nevyjadrili.

7.3.2.2.2. Primeranosť záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme stanovených na uspokojenie potrieb služieb vo verejnom záujme

(955) Keďže orgány verejnej moci môžu využiť zmluvy o službách vo verejnom záujme, je teraz potrebné posúdiť primeranosť záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme stanovených v zmluvách o službách vo verejnom záujme na uspokojenie potrieb služieb vo verejnom záujme, ktoré určilo Francúzsko.

(956) *Po prvé*, Komisia konštatuje, že francúzske orgány považovali za potrebné uzavrieť zmluvu o službách vo verejnom záujme na námornú prepravu cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, na ťažnú nákladnú dopravu a pre sprevádzajúcich vodičov (pre tých používateľov, ktorí neuvažujú o žiadnej alternatíve k prístavu Marseille), ako aj na neťažnú nákladnú dopravu medzi prístavom Marseille a každým z korzických prístavov. Okrem toho, pokiaľ ide o linku Marseille-Propriano, Francúzsko sa domnieva, že zmluva o službách vo verejnom záujme sa musí vzťahovať aj na osobnú námornú dopravu (odôvodnenie 255).

([269]) Pozri v tomto zmysle rozsudok z 20. februára 2001, Analir, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, bod 66.
([270]) Tamže, bod 38.
([271]) Tamže, bod 65.
([272]) Pozri oddiel 5.3.1 výkladového oznámenia k nariadeniu o kabotáži.

(957) Komisia v tejto súvislosti konštatuje, že tieto povinnosti vyplývajú výlučne zo zlyhania trhu, ktoré zistili francúzske orgány (oddiely 3.4.3.2.2 a 3.4.2.2.2). Účel zmluvy o službách vo verejnom záujme je preto obmedzený na jedinú identifikovanú potrebu služieb vo verejnom záujme. Zainteresované strany sa k tomuto bodu nevyjadrili.

(958) *Po druhé*, francúzske orgány vymedzili ako záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme časy príchodov a odchodov, ktoré sa musia dodržiavať na každej linke, na ktorú sa vzťahujú zmluvy o službách vo verejnom záujme. Tieto záväzky vyplývajú aj z dopytu, ktorý francúzske orgány zistili v súvislosti s osobnou dopravou (pri ktorej sa uprednostňujú nočné plavby) a nákladnou dopravou (ktorá si vyžaduje skoré dodávky na Korziku a dostatočne dlhé zastávky počas dňa, aby sa ťahače návesov mohli otočiť medzi prístavom a logistickými základňami/miestami dodania). Preto sa povinnosti týkajúce sa času odchodu a príchodu nezdajú neprimerané. Zainteresované strany nepredložili k tomuto bodu žiadne pripomienky.

(959) *Po tretie*, Komisia konštatuje, že francúzske orgány vymedzili niekoľko záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme týkajúcich sa frekvencií, ktoré sa majú zabezpečiť v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme (odôvodnenia 257 až 261).

(960) Komisia predovšetkým konštatuje, že francúzske orgány stanovili minimálnu ročnú frekvenciu, ktorú treba dodržiavať. Cieľom týchto frekvencií je zabezpečiť pravidelné a dostatočné spojenie medzi Korzikou a prístavom Marseille počas celého roka. Držitelia koncesie sú teda povinní vykonať 365 spiatočných plavieb ročne na linkách Marseille – Ajaccio a Marseille – Bastia a 156 spiatočných plavieb na ostatných troch linkách.

(961) Komisia konštatuje, že tieto frekvencie spĺňajú identifikovanú potrebu služieb vo verejnom záujme. Z konzultácie s používateľmi vyplýva, že používatelia osobnej a nákladnej dopravy boli spokojní s frekvenciami platnými v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme na roky 2021 – 2022, ktoré boli totožné s frekvenciami stanovenými francúzskymi orgánmi v zmluvách o službách vo verejnom záujme na roky 2023 – 2030 (odôvodnenie 69). Komisia tiež vo všeobecnosti poukazuje na to, že ostrovný charakter Korziky si vyžaduje pravidelné spojenie s pevninským Francúzskom, najmä v prípade cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, ktorí môžu takéto služby potrebovať kedykoľvek v závislosti od svojho zdravotného stavu. To platí aj pre nákladnú dopravu (ťažnú a neťažnú), keďže profesionáli a súkromné osoby na Korzike potrebujú časté zásobovanie z dôvodu obmedzenej skladovacej kapacity ostrovných skladov (odôvodnenie 22). Výsledky konzultácií s používateľmi sú teda v súlade so sociálno-ekonomickými charakteristikami Korziky.

(962) A napokon Komisia konštatuje, že frekvencia je vyššia v prístavoch Ajaccio a Bastia, ktoré sú najdôležitejšími prístavmi na Korzike z hľadiska osobnej a nákladnej dopravy (oddiely 2.3.1 a 2.3.2) a zároveň ide o dve mestá s najväčšími mestskými oblasťami na Korzike, zatiaľ čo frekvencia v ostatných troch prístavoch, ktoré vytvárajú menej dopravy, je menšia.

(963) Povinnosť vykonať určitý počet ročných spiatočných plavieb je rozdelená na dva záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme: zabezpečenie minimálneho počtu pevne stanovených spiatočných plavieb za týždeň a zabezpečenie flexibilných (preložiteľných) spiatočných plavieb okrem pevne stanovených týždenných spiatočných plavieb, ale v rámci limitu počtu spiatočných plavieb stanoveného na rok. Komisia si uvedomuje, že preložiteľné spiatočné plavby, o ktorých rozhoduje úrad OTC, sú flexibilným nástrojom na prispôsobenie ponuky dopytu. Ak napríklad úrad OTC zistí, že očakávaný dopyt po spiatočnej plavbe v určitý deň je veľmi nízky, môže rozhodnúť o jej preložení na rušnejší deň za predpokladu, že prevádzkovateľ dodrží týždennú frekvenciu požadovanú v zmluvách o službách vo verejnom záujme. Komisia v tejto súvislosti pripomína, že technický monitorovací výbor pre zmluvy o službách vo verejnom záujme (odôvodnenie 290), na čele ktorého stojí úrad OTC, sa stretáva každý týždeň, aby okrem iného preskúmal dopyt v oblasti dopravy.

(964) Záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme týkajúce sa minimálnej frekvencie, ktorú treba dodržiavať, majú teda dvojaký účel: zabezpečiť pravidelnosť dopravných služieb (prostredníctvom minimálnej týždennej frekvencie, ktorú treba zabezpečiť v rámci každej zmluvy o službách vo verejnom záujme) a optimalizovať námorné spojenie s Korzikou (prostredníctvom preložiteľných spiatočných plavieb).

(965) Komisia konštatuje, že minimálna týždenná frekvencia, ktorú treba dodržiavať, zodpovedá dopytu používateľov (odôvodnenia 112, 190 a 191). Francúzsko zaviedlo záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme, podľa ktorého sa na linkách Marseille – Ajaccio a Marseille – Bastia v sezóne uskutočňujú spiatočné plavby denne (mimo sezóny takmer denne) a na ostatných troch linkách tri spiatočné plavby týždenne. Tieto frekvencie sú teda prispôsobené ročnému obdobiu (mimo sezóny alebo v sezóne) a príslušnej linke (Ajaccio a Bastia majú vysoké frekvencie, zatiaľ čo ostatné tri korzické prístavy majú nižšie frekvencie).

(966) Zo všetkých týchto prvkov teda vyplýva, že francúzske orgány sa nedopustili zjavne nesprávneho posúdenia, keď stanovili minimálne frekvencie požadované v rámci jednotlivých zmlúv o službách vo verejnom záujme. Zainteresované strany nepredložili k tomuto bodu žiadne pripomienky.

(967) Okrem toho Komisia konštatuje, že v zmluvách o službách vo verejnom záujme na linkách Marseille – Ajaccio, Marseille – Bastia a Marseille – L'Île-Rousse sa okrem počtu ročných spiatočných plavieb, ktoré sa majú uskutočniť, stanovujú aj dodatočné spiatočné plavby. Cieľom týchto spiatočných plavieb je zvládnuť výnimočné špičky v dopyte počas roka a v čo najväčšej miere zabrániť tomu, aby plavidlá zostávali v prístavisku. Komisia konštatuje, že tieto dodatočné spiatočné cesty, ktoré sa týkajú len nákladnej dopravy, zodpovedajú dopytu používateľov nákladnej dopravy, ktorí sa sťažujú najmä na nedostatok miesta na nakladanie tovaru na palubu plavidiel v prístave Marseille (odôvodnenia 190 a 191), čo potvrdzujú aj historické údaje o doprave. Komisia takisto konštatuje, že korzický prístavný orgán informoval o rastúcom probléme prípojných vozidiel ponechaných na nábreží v korzických prístavoch a vyzval verejné orgány, aby zabezpečili dodatočné spiatočné plavby s cieľom rozložiť dopravu (odôvodnenie 201). Komisia ďalej konštatuje, že počet dodatočných spiatočných plavieb za rok je relatívne nízky a že tieto spiatočné plavby sú nepovinné a aktivujú sa výlučne na základe rozhodnutia úradu OTC, pričom musia byť splnené vopred stanovené podmienky (odôvodnenie 287), ktoré technický monitorovací výbor pre zmluvy o službách vo verejnom záujme (odôvodnenie 290). Tieto dodatočné spiatočné plavby sa plánujú na troch uvedených linkách, pretože na nich sa s najväčšou pravdepodobnosťou vyskytnú takéto dopravné špičky.

(968) Pokiaľ ide o tieto faktory, Komisia zastáva názor, že zavedenie dodatočných spiatočných plavieb, ktoré sú plánované a regulované za podmienok vopred stanovených v zmluvách o službách vo verejnom záujme pre linky Marseille – Ajaccio, Marseille – Bastia a Marseille – L'Île-Rousse, zodpovedá dopytu používateľov a poskytovateľov služieb námornej dopravy. Z toho vyplýva, že Francúzsko sa nedopustilo zjavne nesprávneho posúdenia, keď zaviedlo takéto záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme.

(969) Pripomienky spoločnosti Corsica Ferries k tomuto bodu nemajú vplyv na tento záver. V skutočnosti sa v rozpore s tým, čo tvrdí (odôvodnenie 470), v nariadení o kabotáži nezakazuje Francúzsku zaviesť preložiteľné a dodatočné spiatočné plavby za podmienok stanovených v zmluvách o službách vo verejnom záujme. Po prvé, preložiteľné spiatočné plavby sú súčasťou ročných záväzkov týkajúcich sa frekvencie uložených prevádzkovateľom, ktoré sú práve výsledkom dopytu používateľov, ktorý nie je uspokojený ponukou na trhu. Podobne dodatočné spiatočné plavby zodpovedajú dopytu používateľov a poskytovateľov služieb a sú zavedené s cieľom reagovať na riadne zaznamenané mimoriadne dopravné špičky. Okrem toho sa zavádzajú preložiteľné a dodatočné spiatočné plavby za vopred stanovených podmienok. Tieto spiatočné plavby sa aktivujú najmä v prípade výnimočnej potreby služieb vo verejnom záujme (dodatočné spiatočné plavby) alebo nedostatočnej potreby služieb vo verejnom záujme (preložiteľné spiatočné plavby). Považujú sa preto za nástroj na prispôsobenie sa meniacim potrebám služieb vo verejnom záujme počas platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme trvajúcej osem rokov. Preto nemožno povedať, že tieto spiatočné plavby sa realizujú „bez podmienok alebo odôvodnení". Okrem toho skutočnosť, že sa v zmluvách o službách vo verejnom záujme nestanovujú dni, v ktorých sa majú realizovať preložiteľné a dodatočné spiatočné plavby, je irelevantná, pretože tieto spiatočné plavby sú podľa vymedzenia flexibilné a aktivujú sa podľa zistenej potreby služieb vo verejnom záujme.

(970) Okrem toho tvrdenie spoločnosti Corsica Ferries, že tieto spiatočné plavby sa zdajú zbytočné vzhľadom na to, že minimálna týždenná frekvencia je už dostatočná na uspokojenie potreby služieb vo verejnom záujme, je takisto irelevantné (odôvodnenie 471). Takéto tvrdenie v skutočnosti prehliada dopyt používateľov, historické dopravné údaje a účel týchto spiatočných plavieb. Rovnako nemožno prijať tvrdenie, že držitelia koncesií už vopred naplánovali preložiteľné a dodatočné spiatočné plavby. Po prvé, preložiteľné spiatočné plavby sú podľa vymedzenia spiatočné plavby vopred naplánované držiteľom koncesie (ktorý je povinný dodržiavať počet spiatočných plavieb ročne stanovený v zmluvách o službách vo verejnom záujme), ktoré však úrad OTC môže zmeniť v súlade s potrebou optimalizácie dopravy. Po druhé, ako vyplýva z pripomienok Francúzska, spoločnosti Corsica Linea a La Méridionale, dodatočné spiatočné plavby boli predbežne naplánované držiteľmi koncesie, pričom úrad OTC mal v každom prípade výlučnú právomoc rozhodnúť o ich realizácii.

(971) A napokon pripomienky spoločnosti Corsica Ferries k nedodržiavaniu záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme stanovených Francúzskom zo strany držiteľov koncesie (odôvodnenie 472) nie sú také, aby spochybnili primeranosť týchto záväzkov vzhľadom na zistenú potrebu služieb vo verejnom záujme.

(972) Z uvedeného vyplýva, že francúzske orgány sa nedopustili zjavne nesprávneho posúdenia, keď vymedzili záväzky týkajúce sa ročnej a týždennej frekvencie, ako aj dodatočné a preložiteľné spiatočné plavby.

(973) *A napokon*, Komisia konštatuje, že francúzske orgány považovali za potrebné a primerané potrebe služieb vo verejnom záujme vymedziť záväzky týkajúce sa minimálnej prepravnej kapacity pre plavidlá pridelené na operácie súvisiace so zmluvami o službách vo verejnom záujme (odôvodnenia 262 až 263). Tieto záväzky sa týkajú nákladnej aj osobnej dopravy.

(974) Pokiaľ ide o nákladnú dopravu, francúzske orgány stanovili v každej zo zmlúv o službách vo verejnom záujme minimálnu prepravnú kapacitu, ktorú vypočítali na základe priemerného počtu bežných metrov očakávaného v júli 2030. Toto číslo zodpovedá mesiacu s najvyšším očakávaným objemom nákladnej dopravy počas vykonávania zmlúv o službách vo verejnom záujme (odôvodnenie 266). V tejto súvislosti je potrebné pripomenúť, že Komisia, ako sa uvádza v odôvodnení 331, vyjadrila v rozhodnutí o začatí konania pochybnosti o primeranosti tejto minimálnej prepravnej kapacity nákladnej dopravy vo vzťahu k zisteným potrebám služby vo verejnom záujme.

(975) Tieto pochybnosti má aj spoločnosť Corsica Ferries. Vo svojich pripomienkach tvrdí, že minimálna prepravná kapacita nákladnej dopravy sa mala vypočítať na základe priemerného dopytu odhadovaného v rokoch 2023 až 2030, aby sa uspokojila identifikovaná potreba služieb vo verejnom záujme (odôvodnenie 469), a nie na základe dopytu očakávaného v júli 2030 ([273]). Francúzsko však podobne ako spoločnosti Corsica Linea a La Méridionale považuje takéto pochybnosti za neopodstatnené (oddiely 5.2.1.2 a 5.3.1.1.3.1, odôvodnenia 347 až 357, 546 až 547 a 606 až 611).

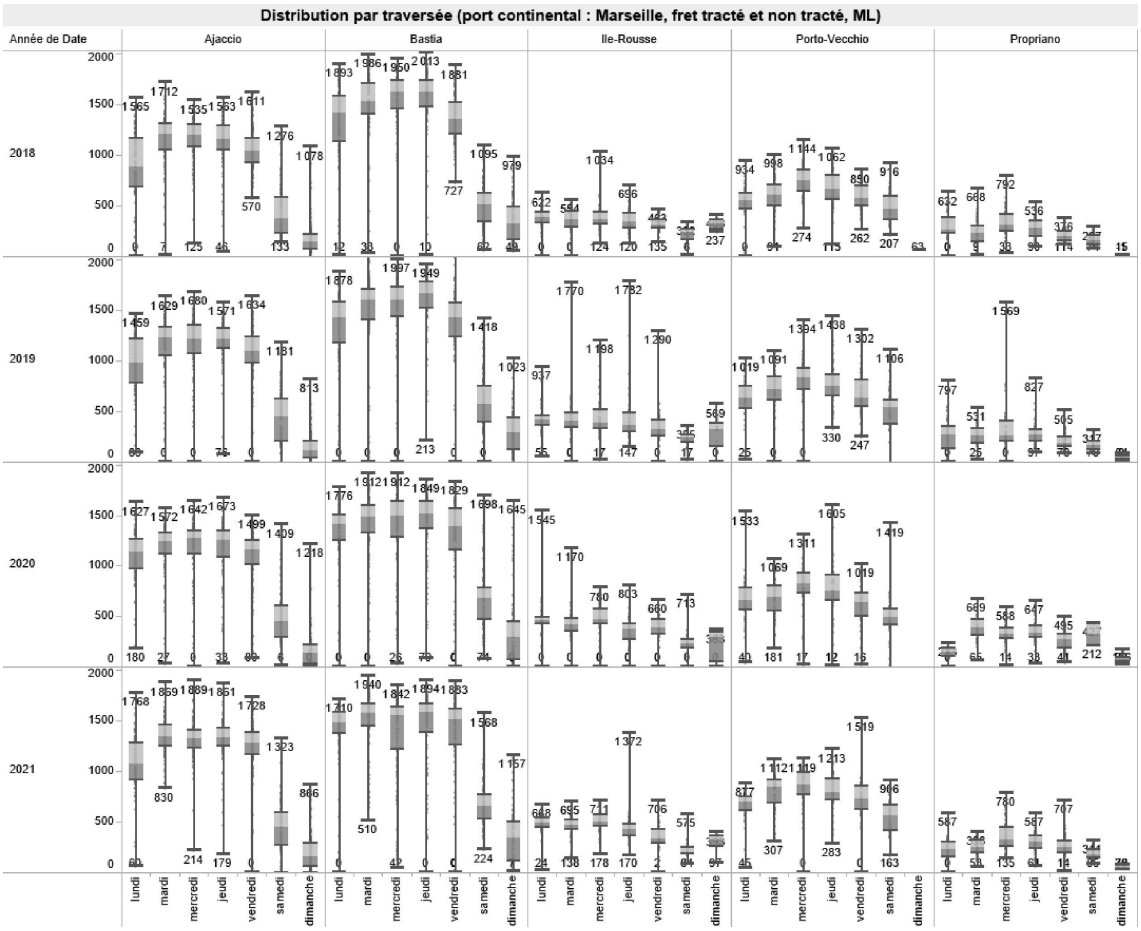
(976) Komisia predovšetkým konštatuje, že z údajov poskytnutých francúzskymi orgánmi vyplýva, že dopyt po nákladnej doprave na jednu plavbu sa značne líši podľa mesiacov a dní v týždni na všetkých linkách medzi Marseille a Korzikou (obrázok 3 a obrázok 4). Napríklad na linke Marseille – Ajaccio sa v danom mesiaci môže dopravný dopyt na jednu plavbu pohybovať od 20 bežných metro do 1 680 bežných metrov (údaje za marec 2019). Podobne za daný týždeň sa môže dopravný dopyt na jednu plavbu pohybovať od 0 bežných metrov do 1 680 bežných metrov (údaje za stredy v roku 2019) ([274]).

([273]) Len na pripomenutie, priemerný dopyt na plavbu predpokladaný na obdobie 2023 – 2030 sa vypočíta vydelením ročnej potreby služieb vo verejnom záujme (Tabuľka 21) počtom ročných spiatočných plavieb stanovených v zmluvách o službách vo verejnom záujme (Tabuľka 23).

([274]) Ako vysvetlili francúzske orgány, táto zmena v dopyte po nákladnej doprave odráža skutočný dopyt zo strany dopravcov, čo znamená, že námorná doprava sa zvyčajne uskutočňuje v deň, ktorý požadujú dopravcovia, pričom prevádzkovatelia námornej dopravy majú len malé možnosti zmeniť dátum dopravnej služby, ktorú požadujú používatelia. Pokiaľ ide o nákladnú dopravu, veľká časť nákladu smerujúceho na Korziku je určená na zásobovanie korzických supermarketov, najmä čerstvou poľnohospodárskou produkciou. Tento tovar podlieha skaze, a preto sa musí dodať v určitom čase. Rezervácie miest na palube sa preto vykonávajú vo veľmi krátkom čase, najčastejšie v deň odchodu, najskôr však niekoľko dní vopred. V prípade niektorých tovarov (materiály, ktoré sa rýchlo kazia, nadrozmerné priemyselné stroje, sťahovanie) je možné vykonať rezerváciu viac ako týždeň vopred, ale podľa francúzskych orgánov je táto situácia oveľa zriedkavejšia.

Obrázok 3

Neťažná a ťažná nákladná doprava na linkách Korzika – Marseille. Rozdelenie dopravy podľa dní v týždni (v bežných metroch)



Zdroj: Pripomienky francúzskych orgánov predložené 27. júla 2023.

Vysvetlivky:

— *Distribution par traversée (port continental: Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* – Rozdelenie na jednu plavbu (pevninský prístav: Marseille, ťažná a neťažná nákladná doprava, v bežných metroch)

— *Année de Date* – Referenčný rok

— *Lundi* – pondelok

— *Mardi* – utorok

— *Mercredi* – streda

— *Jeudi* – štvrtok

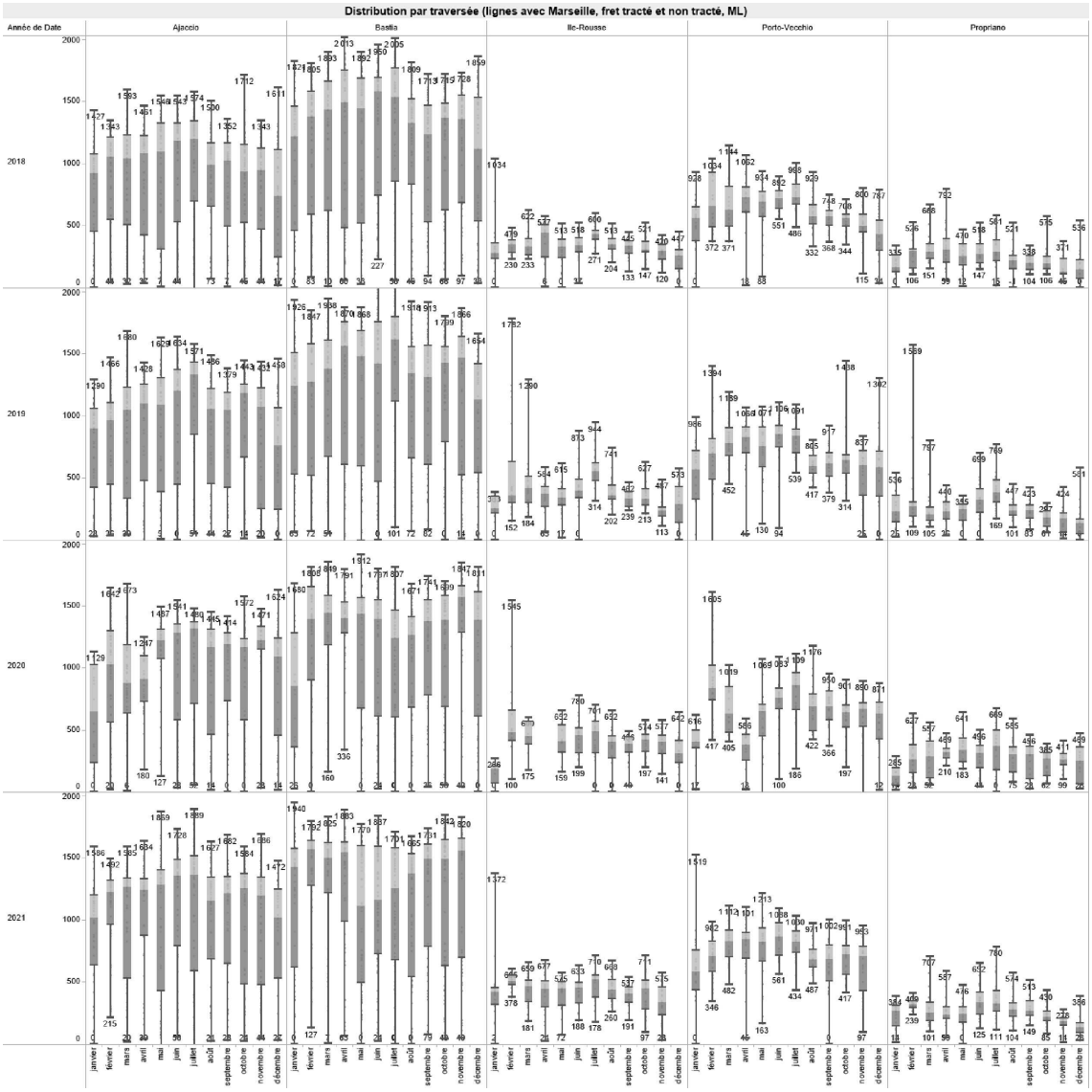
— *Vendredi* – piatok

— *Samedi* – sobota

— *Dimanche* – nedeľa

Obrázok 4

Neťažná a ťažná nákladná doprava (kombinácia oboch segmentov vrátane zastupiteľného podielu) na linkách Korzika – Marseille. Rozdelenie dopravy podľa mesiacov (v bežných metroch)



Zdroj: Pripomienky francúzskych orgánov predložené 27. júla 2023.

Vysvetlivky:

— *Distribution par traversée (lignes avec Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* – Rozdelenie na jednu plavbu (linky s Marseille, ťažná a neťažná nákladná doprava, v bežných metroch)

— *Année de Date* – Referenčný rok

— *Janvier* – január

— *Février* – február

— *Mars* – marec

— *Avril* – apríl

— *Mai* – máj

— *Juin* – jún

— *Juillet* – júl

— *Août* – august

— *Septembre* – september

— *Octobre* – október

— *Novembre* – november

— *Décembre* – december

(977) Vzhľadom na toto široké rozloženie dopytu po nákladnej doprave sa francúzske orgány domnievajú, že minimálna kapacita nákladnej dopravy na prechod stanovená v zmluvách o službách vo verejnom záujme nie je neprimeraná. Ako obsahuje Tabuľka 31, ak by sa minimálna kapacita nákladnej dopravy na jednu plavbu vypočítala na základe priemerného dopytu na jednu plavbu odvodeného z historických údajov, ako to navrhla spoločnosť Corsica Ferries, odhadovaný dopyt po nákladnej doprave by pri značnom počte plavieb nebol uspokojený (vrátane preložiteľných spiatočných plavieb). Podľa údajov poskytnutých francúzskymi orgánmi by nadmerný dopyt v porovnaní s očakávanou minimálnou kapacitou ovplyvnil každú druhú plavbu na linkách medzi Marseille a prístavmi Ajaccio, Bastiou a Porto-Vecchio, kde by dopyt prekročil minimálnu kapacitu (každá štvrtá plavba na linkách Marseille – Propriano a Marseille – L'Île-Rousse), čo je významné.

(978) Komisia takisto konštatuje, že takáto metodika by znamenala, že by sa nemohla uspokojiť značná časť potrieb služieb vo verejnom záujme identifikovaných v súvislosti s nákladnou dopravou. Na základe údajov, ktoré poskytli francúzske orgány, je pravdepodobné, že 17 % až 25 % ročnej potreby nákladnej dopravy nebude možné pokryť. Tým by sa ešte viac prehĺbili kapacitné obmedzenia, ktoré sa už zaznamenali na linkách medzi Marseille a korzickými prístavmi, na čo poukázali používatelia a poskytovatelia služieb (odôvodnenie 350).

(979) Okrem toho je potrebné poznamenať, že minimálna prepravná kapacita stanovená v zmluvách o službách vo verejnom záujme nie je dostatočná ani na to, aby za každých okolností pokryla dopyt po nákladnej doprave, ktorý predpokladajú francúzske orgány. Konkrétne na linkách Marseille – Ajaccio a Marseille – Bastia francúzske orgány usúdili, že na základe historických údajov o doprave (2019) je pravdepodobné, že dopyt by mohol prekročiť minimálnu prepravnú kapacitu nákladnej dopravy stanovenú v zmluvách o službách vo verejnom záujme pre viaceré plavby. Toto riziko je takisto jedným z faktorov, ktorými sa odôvodňuje potreba zabezpečiť dodatočné spiatočné plavby v zmluvách o službách vo verejnom záujme.

(980) A napokon Komisia vo všeobecnosti konštatuje, že je legitímne, aby členský štát zabezpečil, že záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme budú stanovené tak, aby služby vo verejnom záujme mohli uspokojiť predpokladaný dopyt, a to aj na dennej báze, ako správne uvádza spoločnosť La Méridionale (odôvodnenie 609). V článku 14 ZFEÚ sa uvádza, že Európska únia a členské štáty musia zabezpečiť, aby služby všeobecného hospodárskeho záujmu fungovali na základe zásad a podmienok, vďaka ktorým môžu plniť svoju úlohu. Riešenie, ktoré navrhla spoločnosť Corsica Ferries, by však predstavovalo závažné riziko, že by služby všeobecného hospodárskeho záujmu uložené v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme nemohli plniť svoje úlohy vzhľadom na zistené potreby služieb vo verejnom záujme. Komisia takisto odkazuje na príslušnú pripomienku spoločnosti La Méridionale týkajúcu sa možných prevádzkových obmedzení prevádzkovateľov, ktoré musia členské štáty zohľadniť pri vymedzení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (odôvodnenie 609).

(981) Z týchto dôvodov Komisia konštatuje, že záväzky týkajúce sa minimálnej prepravnej kapacity nákladnej dopravy stanovené v zmluvách o službách vo verejnom záujme nie sú zjavne neprimerané zisteným potrebám služieb vo verejnom záujme.

(982) Na rozdiel od tvrdenia spoločnosti Corsica Ferries (odôvodnenie 475) nebolo vhodné zahrnúť dodatočné spiatočné plavby do výpočtu minimálnej prepravnej kapacity nákladnej dopravy na jednu plavbu. Cieľom záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme týkajúcich sa minimálnej prepravnej kapacity nákladnej dopravy je totiž zabezpečiť dostatočnú dopravnú službu z hľadiska kapacity v rámci ročných frekvencií požadovaných v zmluvách o službách vo verejnom záujme (t. j. základná doprava) a v kontexte očakávaného dopytu, s výnimkou mimoriadnych špičiek v dopyte. Jediným účelom dodatočných spiatočných plavieb, ktoré sú voliteľné, a preto sa nemusia nikdy realizovať, je zvládnuť mimoriadne špičky v dopyte. Tieto dodatočné spiatočné plavby sa preto aktivujú len za výnimočných okolností a v rámci presne vymedzeného procesu, ktorý vyžaduje, aby sa dodatočné potreby stanovili vopred. Francúzske orgány boli preto oprávnené stanoviť minimálnu prepravnú kapacitu nákladnej dopravy, aby zabezpečili, že prevádzkovateľ bude schopný uspokojiť potreby základnej dopravy bez toho, aby bol dotknutý flexibilný nástroj dodatočných spiatočných plavieb, ktorý im umožňoval výnimočne reagovať na nepredvídané špičky.

(983) Pokiaľ ide o osobnú dopravu, francúzske orgány v zmluvách o službách vo verejnom záujme stanovili minimálnu prepravnú kapacitu pre každú z kategórií cestujúcich, ktorí potrebujú služby námornej dopravy vo verejnom záujme (obyvatelia a nerezidenti na linke Marseille – Propriano, cestujúci, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, a vodiči ťažnej nákladnej dopravy na všetkých linkách).

(984) Po prvé, pokiaľ ide o minimálnu prepravnú kapacitu pre cestujúcich z radov obyvateľov a z radov nerezidentov na jednu plavbu, ktorá je zahrnutá v zmluvách o službách vo verejnom záujme pre linku Marseille – Propriano, Komisia konštatuje, že tieto kapacity boli vypočítané na základe celkového dopytu cestujúcich očakávaného v roku 2030 (najvyšší dopyt v priebehu vykonávania zmlúv o službách vo verejnom záujme), ktorý je o niečo vyšší ako v roku 2019 (+1 %). Na toto zistenie nemá vplyv zjavne nesprávne posúdenie.

(985) Okrem toho, pokiaľ ide o minimálnu kapacitu na prepravu cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, na jednu plavbu, francúzske orgány usúdili, že dopyt v prípade cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, na základe odhadovanej úrovne dopravy v roku 2019 bude v rokoch 2023 až 2030 konštantný (odôvodnenie 161). Na toto zistenie nemá vplyv zjavne nesprávne posúdenie, keďže záväzky týkajúce sa prepravnej kapacity sa stanovujú na konštantnom základe, ktorý zodpovedá konzervatívnemu odhadu vývoja dopravy.

(986) A napokon, pokiaľ ide o minimálnu prepravnú kapacitu vodičov na jednu plavbu, je potrebné pripomenúť, že francúzske orgány usúdili, že pre každú námornú linku pomer vodičov k bežným metrom ťažnej nákladnej dopravy zodpovedá priemernej hodnote zistenej v období 2018 – 2021 (odôvodnenie 230). Očakávaný dopyt vodičov v roku 2030 je teda priamo spojený s odhadovaným objemom ťažnej nákladnej dopravy v roku 2030.

(987) Komisia sa domnieva, že historický pomer počtu vodičov k počtu bežných metrov ťažnej nákladnej dopravy je platným prístupom na odhad počtu vodičov spojených s verejnou nákladnou dopravou. Keďže Komisia sa domnieva, že minimálna prepravná kapacita nákladnej dopravy stanovená v zmluvách o službách vo verejnom záujme nie je neprimeraná zistenej potrebe služby vo verejnom záujme (odôvodnenie 981), rovnaký argument musí platiť aj pre kapacitu týkajúcu sa počtu vodičov.

(988) Pripomienky spoločnosti Corsica Ferries týkajúce sa neprimeranej povinnosti držiteľov koncesií, aby boli schopní systematicky prijímať viac ako 12 cestujúcich na jednu plavbu, s výnimkou používania lodí ro-ro (odôvodnenia 476 až 479), sa musia zamietnuť. Ako sa uvádza v odôvodneniach 829, 874 a 947, Komisia sa domnieva, že francúzske orgány sa nedopustili zjavného omylu, keď charakterizovali existenciu potrieb verejnej služby v oblasti osobnej dopravy. Okrem toho, ako je uvedené v odôvodneniach 984 až 986, Komisia sa domnieva, že záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme týkajúce sa minimálnej prepravnej kapacity osobnej dopravy sú primerané potrebe služieb vo verejnom záujme, ktorú treba splniť. Preto sa minimálna prepravná kapacita nestanovila podľa typu plavidla, ktoré sa má použiť, ale len podľa potreby služby vo verejnom záujme, ktorú treba uspokojiť. Okrem toho zmluvy o službách vo verejnom záujme neobsahujú žiadne požiadavky týkajúce sa typu plavidiel, ktoré sa majú používať. Je potrebné poznamenať, že napríklad v zmluvách o službách vo verejnom záujme týkajúcich sa liniek L'Île-Rousse a Porto-Vecchio sa nevyžaduje ani minimálna kapacita viac ako 12 cestujúcich. Za týchto okolností preto nemožno tvrdiť, že v zmluvách o službách vo verejnom záujme sa ukladá neprimerané používanie lodí ro-pax namiesto lodí ro-ro.

7.3.2.2.3. Záver o primeranosti štátneho zásahu a záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme stanovených v zmluvách o službách vo verejnom záujme

(989) Zo všetkých uvedených skutočností vyplýva, že používanie zmlúv o službách vo verejnom záujme, ako aj záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ktoré sú v nich obsiahnuté, nie je zjavne neprimerané potrebe služieb vo verejnom záujme, a preto predstavuje prístup, ktorý najmenej obmedzuje slobody, ktoré majú zásadný význam pre riadne fungovanie vnútorného trhu.

7.3.3. *Existencia poverenia s uvedenými záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme a metódami výpočtu náhrad*

(990) Podľa bodov 15 a 16 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu zodpovednosťou za poskytovanie služby všeobecného hospodárskeho záujmu musí byť poverený príslušný podnik jedným alebo viacerými aktmi, ktorých formu môže upraviť každý členský štát. Akt alebo akty musia zahŕňať najmä:

— obsah a trvanie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme,

— príslušný podnik a prípadne príslušné územie,

— charakter akýchkoľvek výlučných alebo osobitných práv priznaných podniku príslušným orgánom,

— opis mechanizmu náhrady a parametre na výpočet, kontrolu a prehodnocovanie náhrady a

— opatrenia na predchádzanie vzniku nadmernej náhrady a na vrátenie takejto nadmernej náhrady.

(991) V tomto prípade Komisia konštatuje, že:

— obsah záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme je uvedený v článkoch 17, 18 a 23 zmlúv o službách vo verejnom záujme a v prílohe 1 k nim. Ich trvanie osem rokov je uvedené v článku 3 zmlúv o službách vo verejnom záujme,

— podnik určený ako držiteľ koncesie je uvedený na strane 2 zmlúv o službách vo verejnom záujme, kde je uvedený ako zmluvná strana. Geografická pôsobnosť zmlúv o službách vo verejnom záujme je uvedená v článku 1,

— v zmluvách o službách vo verejnom záujme sa nestanovujú žiadne osobitné alebo výlučné práva,

— opis mechanizmu náhrad a parametre výpočtu, monitorovania a preskúmania náhrady sú uvedené v článkoch 30 až 39 zmlúv o službách vo verejnom záujme a v prílohe 9 k nim,

— postupy na vrátenie nadmernej náhrady a prostriedky na predchádzanie vzniku takejto nadmernej náhrady sú stanovené v článku 40 zmlúv o službách vo verejnom záujme.

(992) Komisia preto zastáva názor, že zmluvy o službách vo verejnom záujme sú v súlade s bodmi 15 až 16 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu. Zainteresované strany nepredložili k tomuto bodu žiadne pripomienky.

7.3.4. *Trvanie poverenia*

(993) Podľa bodu 17 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu by trvanie obdobia poverenia malo byť odôvodnené odkazom na objektívne kritériá, ako je potreba amortizovať neprevoditeľné fixné aktíva. V zásade by trvanie obdobia poverenia službou všeobecného hospodárskeho záujmu nemalo byť dlhšie ako obdobie potrebné na odpísanie najpodstatnejšieho aktíva potrebného na poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu.

(994) Komisia predovšetkým konštatuje, že podľa výkladového oznámenia k nariadeniu o kabotáži sa v nariadení nestanovuje maximálna dĺžka trvania zmlúv o službách vo verejnom záujme. V oznámení sa uvádza, že zmluvy o službách vo verejnom záujme, ktoré trvajú dlhšie ako päť (v prípade, že zmluva bola udelená formou koncesie v zmysle smernice o koncesiách) alebo šesť rokov, môžu spĺňať požiadavku proporcionality za predpokladu, že i) sú odôvodnené na základe objektívnych kritérií, ako je napr. potreba návratnosti investícií vynaložených na poskytovanie služieb námornej kabotáže za bežných prevádzkových podmienok (napr. investície do plavidiel alebo infraštruktúry), a ii) nevedú k uzavretiu trhu ([275]).

([275]) Komisia pripomína, že v oblasti námornej kabotáže, ako sa uvádza v oznámení o usmerneniach Spoločenstva k štátnej pomoci pre námornú dopravu, by sa trvanie zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme malo obmedziť na primerané a nie príliš dlhé obdobie, zvyčajne v rozsahu šiestich rokov [oznámenie Komisie C(2004) 43 – Usmernenia Spoločenstva k štátnej pomoci pre námornú dopravu (Ú. v. EÚ C 13, 17.1.2004, s. 3), bod 9]. Vo výkladovom oznámení, ktoré sa týka uplatňovania zásady slobodného poskytovania služieb v námornej doprave, sa však uvádza, že: „[z]o skúseností [získaných] od roku 2003 […] vyplýva, že v niektorých prípadoch hranica šiestich rokov majiteľov lodí odrádza od predkladania ponúk, pretože sa im toto obdobie zdá príliš krátke na to, aby si zabezpečili návratnosť investícií vynaložených na poskytovanie služby. Podobne verejné orgány tiež tvrdia, že krátkodobé zmluvy by mohli odrádzať majiteľov lodí od väčších investícií a tým brzdiť inovácie a možné zlepšenia v kvalite služieb. […] Z tohto dôvodu sa Komisia domnieva, že zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme, ktoré trvajú viac ako päť (v prípade, že zmluva bola udelená formou koncesie v zmysle smernice o koncesiách) alebo šesť rokov, môžu splniť požiadavku proporcionality za predpokladu, že 1) sú odôvodnené na základe objektívnych kritérií, ako je napr. potreba návratnosti investícií vynaložených na poskytovanie služieb námornej kabotáže pri bežných prevádzkových podmienkach (napr. investície do plavidiel alebo infraštruktúry) a 2) nevedú k uzatvoreniu trhu. Bez toho, aby tým bola dotknutá analýza situácie od prípadu k prípadu, podľa skúseností Komisie a informácií, ktoré poskytli verejné orgány, by mohli byť odôvodnené zmluvy s maximálnym trvaním 12 rokov, ktoré umožnia odpísať významnú časť nákladov na obstaranie priemerného nového trajektu a zároveň aj riadne fungovanie trhu.“

(995) Okrem toho sa v článku 18 ods. 2 smernice o udeľovaní koncesií stanovuje, že „investície zohľadnené na účely výpočtu [dĺžky trvania koncesie] zahŕňajú počiatočné investície, ako aj investície vynaložené počas trvania koncesie“.

(996) Trvanie sedem rokov (a jeden voliteľný rok) francúzske orgány odôvodňujú cieľom umožniť držiteľovi koncesie získať späť náklady na nákup alebo prenájom plavidiel a náklady na ich uvedenie do súladu s platnými predpismi, najmä pokiaľ ide o bezpečnosť a zelenú transformáciu. Toto obdobie je potrebné na stimuláciu investícií držiteľov koncesií počas platnosti koncesie.

(997) Hoci Komisia konštatuje, že v zmluvách o službách vo verejnom záujme sa priamo nevyžadujú žiadne investície, upozorňuje na to, že držitelia koncesií musia byť schopní mobilizovať plavidlá (kúpené alebo prenajaté), čo predstavuje značné kapitálové zaťaženie. Komisia takisto konštatuje významné investície do dodržiavania najnovších environmentálnych noriem zavedených smernicou (EÚ) 2023/959 ([276]) a nariadením (EÚ) 2023/1805 ([277]). Ako sa uvádza v odôvodnení 571, spoločnosť Corsica Linea odhaduje náklady na zosúladenie svojich plavidiel s environmentálnymi normami na 12 miliónov EUR.

(998) Pokiaľ ide o neexistenciu uzavretia trhu, Komisia konštatuje, že orgán CdC sa rozhodol použiť otvorený postup zadávania zákaziek a zmluvy o službách vo verejnom záujme „pre jednotlivé linky“. Namiesto jednej zmluvy na sedem rokov (a jedného voliteľného roka) sa orgán CdC rozhodol zadať päť samostatných zmlúv na rovnaké obdobie na podobné služby, čo podporuje rozmanitosť subjektov, ktoré môžu ponúkať služby námornej dopravy medzi pevninským Francúzskom a Korzikou. Okrem toho cieľom tohto obdobia trvania zmlúv bolo zatraktívniť verejnú súťaž pre potenciálnych záujemcov, a tým podporiť hospodársku súťaž. Komisia sa domnieva, že tohto obdobia trvania zmlúv by bolo pre potenciálnych záujemcov ťažké vykonávať hospodársku činnosť, ktorá by im umožnila získať späť potrebné investície. Komisia takisto konštatuje, že navrhovateľ naďalej poskytuje námorné spojenie s Korzikou z Nice a Toulonu. A napokon, Komisia konštatuje, že v rámci iných zmlúv o námorných službách vo verejnom záujme v Európe existujú zmluvy na viac ako šesť rokov (napr. šesť plus štyri roky v Chorvátsku ([278]) a 12 rokov v Taliansku ([279])). Na základe týchto informácií sa Komisia domnieva, že v tomto prípade nie je pravdepodobné, že by trvanie zmlúv spôsobilo uzavretie trhu.

(999) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že sedemročné obdobie platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme s možnosťou predĺženia o jeden rok spĺňa požiadavky proporcionality, najmä vzhľadom na investície požadované v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme a vzhľadom na to, že takéto trvanie pravdepodobne nezabránilo prístupu na trh.

7.3.5. *Dodržiavanie smernice 2006/111/ES*

(1000) Podľa bodu 18 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu sa môže pomoc pokladať za zlučiteľnú s vnútorným trhom na základe článku 106 ods. 2 ZFEÚ iba vtedy, ak orgán dodrží ustanovenia smernice Komisie 2006/111/ES tam, kde sa táto smernica uplatňuje (ďalej len „**smernica o transparentnosti**“) ([280]). Pomoc, ktorá nedodržiava ustanovenia tejto smernice, sa pokladá za pomoc, ktorá ovplyvňuje rozvoj obchodu v takom rozsahu, že by to bolo v rozpore so záujmami Únie v zmysle článku 106 ods. 2 ZFEÚ.

(1001) Podľa článku 2 písm. d) smernice o transparentnosti podnikom, od ktorého sa vyžaduje viesť oddelené účty, je okrem iného akýkoľvek podnik, ktorý je poverený poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu podľa článku 106 ods. 2 ZFEÚ a ktorý prijíma náhradu za služby vo verejnom záujme v akejkoľvek forme vo vzťahu k takýmto službám a ktorý prevádzkuje ďalšie činnosti.

([276]) Smernica (EÚ) 2023/959, tamže.
([277]) Nariadenie (EÚ) 2023/1805, tamže.
([278]) Rozhodnutie Komisie z 12. júla 2018 vo veciach SA.48119 (2017/N) a SA.49523 (2017/N) – Chorvátsko – Služby všeobecného hospodárskeho záujmu – Pravidelná pobrežná námorná verejná doprava na trajektových linkách č. 431, 432, 632 a 635, C(2018) 4375 final (Ú. v. EÚ C 339, 21.9.2018, s. 1).
([279]) Rozhodnutie (EÚ) 2022/448.
([280]) Smernica Komisie 2006/111/ES zo 16. novembra 2006 o transparentnosti finančných vzťahov členských štátov a verejných podnikov a o finančnej transparentnosti v niektorých podnikoch (Ú. v. EÚ L 318, 17.11.2006, s. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

(1002) Komisia v tomto prípade konštatuje, že spoločnosti Corsica Linea a La Méridionale treba považovať za podniky, ktoré sú v zmysle smernice o transparentnosti povinné viesť oddelené účty.

(1003) Ustanovenia smernice o transparentnosti, ktoré sa vzťahujú na podniky, od ktorých sa vyžaduje viesť oddelené účty, sú tieto.

(1004) Podľa článku 1 ods. 2 smernice o transparentnosti musia členské štáty zabezpečiť, aby finančná a organizačná štruktúra všetkých podnikov, od ktorých sa vyžaduje zavedenie samostatného účtovania, sa presne odrážala v samostatnom účtovaní, aby boli jasne viditeľné:

— výdavky a výnosy súvisiace s jednotlivými aktivitami;

— všetky podrobnosti súvisiace s postupom pri rozdeľovaní a prideľovaní výdavkov a výnosov na jednotlivé aktivity.

(1005) Okrem toho podľa článku 4 ods. 1 smernice o transparentnosti „[…] urobia členské štáty opatrenia potrebné na to, aby každý podnik viedol samostatné účtovanie tak, že:

— vnútorné účty zodpovedajúce jednotlivým činnostiam sú samostatné,

— všetky výdavky a príjmy sa správne rozdeľujú na základe rovnako uplatňovaných a objektívne odôvodnených zásad účtovania nákladov,

— zásady účtovania nákladov, podľa ktorých sa vedú samostatné účty, sú jasne stanovené.“

(1006) V tomto prípade Komisia konštatuje, že z článku 30 zmlúv o službách vo verejnom záujme vyplýva, že interné účty zmluvných strán týkajúce sa činností súvisiacich so službami všeobecného hospodárskeho záujmu a činností nesúvisiacich s týmito službami, sú oddelené a že tieto účty vykazujú výnosy a náklady spojené s týmito rôznymi činnosťami (odôvodnenie 293).

(1007) Okrem toho, ako sa uvádza v oddiele 7.3.8, Komisia v tejto fáze konštatuje, že francúzske orgány správne priradili a rozdelili náklady a výnosy súvisiace s poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu a s obchodnými činnosťami na základe jasne vymedzených, rovnako uplatňovaných a objektívne odôvodnených zásad účtovania nákladov. V zmluvách o službách vo verejnom záujme sa uvádzajú aj podrobnosti súvisiace s postupmi pri rozdeľovaní alebo prideľovaní výdavkov a výnosov na jednotlivé aktivity.

(1008) Zmluvy o službách vo verejnom záujme sú teda v súlade so smernicou o transparentnosti. Zainteresované strany nepredložili k tomuto bodu žiadne pripomienky.

7.3.6. *Dodržanie pravidiel EÚ v oblasti verejného obstarávania*

(1009) Podľa bodu 19 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu sa pomoc môže pokladať za zlučiteľnú s vnútorným trhom na základe článku 106 ods. 2 ZFEÚ iba vtedy, ak zodpovedný orgán pri poverovaní daného podniku poskytovaním služby dodrží alebo sa zaviaže dodržiavať uplatniteľné pravidlá Únie v oblasti verejného obstarávania. Zahŕňa to všetky požiadavky týkajúce sa transparentnosti, rovnakého zaobchádzania a nediskriminácie vyplývajúce priamo zo zmluvy alebo prípadne zo sekundárnych právnych predpisov Únie. Pomoc, ktorá nedodržiava tieto pravidlá a požiadavky, sa pokladá za pomoc, ktorá ovplyvňuje rozvoj obchodu v takom rozsahu, že by to bolo v rozpore so záujmami Únie v zmysle článku 106 ods. 2 ZFEÚ.

(1010) Táto požiadavka je zopakovaná vo výkladovom oznámení k nariadeniu o kabotáži ([281]). Okrem toho sa v oznámení stanovujú aj podmienky týkajúce sa výberu postupu verejného obstarávania ([282]). Uvádza sa v ňom, že vyhlásenie verejnej súťaže je v zásade najjednoduchším spôsobom, ako zabrániť diskriminácii. Postup zadávania zmlúv, ktorého súčasťou je rokovanie s potenciálnymi uchádzačmi, môže byť v súlade so zásadou zákazu diskriminácie za predpokladu, že rokovania medzi rozhodujúcim orgánom a spoločnosťami, ktoré predložili ponuky v súťaži, sú nezávislé, spravodlivé a transparentné. Ako sa uvádza vo výkladovom oznámení k nariadeniu o kabotáži, Komisia zastáva názor, že priame zadanie zmluvy nie je v súlade so zásadami nediskriminácie a transparentnosti stanovenými v článku 4 nariadenia o kabotáži. Rovnako akékoľvek verejné obstarávanie, ktoré je navrhnuté tak, že neprimerane obmedzuje počet potenciálnych uchádzačov, nie je v súlade so zásadami nediskriminácie a transparentnosti.

(1011) Vo výkladovom oznámení k nariadeniu o kabotáži sa takisto uvádza, že v záujme zabezpečenia súladu s uvedenými zásadami by medzi začatím postupu obstarávania a dátumom, od ktorého sa majú začať poskytovať dopravné služby, malo uplynúť dostatočne a primerane dlhé obdobie. Príliš krátke obdobia, ktoré dostatočne nezohľadňujú potreby kabotážnych služieb (napr. pokiaľ ide o veľkosť trhu, požiadavky na kvalitu alebo frekvenciu), by mohli zvýhodňovať majiteľov lodí, ktorí aktuálne poskytujú danú službu, čo je v rozpore so zásadou rovnakého zaobchádzania.

(1012) Komisia preto preskúmala, či zodpovedný orgán pri poverení dotknutých podnikov poskytovaním služby dodržal pravidlá EÚ o verejnom obstarávaní, v tomto prípade smernicu o koncesiách.

(1013) Spoločnosť Corsica Ferries vo svojom podnete uvádza dve porušenia smernice o koncesiách. Pokiaľ ide o prvé porušenie, spoločnosť Corsica Ferries tvrdí, že čelila prekážkam, ktoré jej znemožnili podať žiadosť, najmä veľmi krátkym lehotám na podanie žiadosti (odôvodnenie 522) ([283]). Okrem toho tvrdí, že francúzske orgány neprimerane zmenili minimálne charakteristiky postupu verejného obstarávania s cieľom vybrať ponuky, ktoré nespĺňajú technické požiadavky prílohy 1 k zmluvám o službách vo verejnom záujme, najmä pokiaľ ide o preložiteľné a dodatočné spiatočné plavby.

(1014) Pokiaľ ide o druhé porušenie (odôvodnenie 523), spoločnosť Corsica Ferries tvrdí, že trvanie zmlúv o službách vo verejnom záujme nebolo odôvodnené vzhľadom na neexistenciu investícií požadovaných od držiteľov koncesií. Komisia v tejto súvislosti odkazuje na oddiel 7.3.4 rozhodnutia.

7.3.6.1. Trvanie verejného obstarávania

(1015) V tejto časti Komisia preskúma, či je trvanie postupu verejného obstarávania v súlade so smernicou o koncesiách z dvoch hľadísk: i) obdobie medzi začatím konania (6. mája 2022) a skutočným začatím platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme (1. januára 2023) a ii) obdobie medzi uzatvorením zmlúv o službách vo verejnom záujme (21. decembra 2022) a nadobudnutím ich platnosti (1. januára 2023).

(1016) V smernici o koncesiách sa uvádza ([284]), že minimálna lehota na prijatie žiadostí a ponúk je 30 dní, ktorá začína plynúť odo dňa uverejnenia oznámenia o koncesii. Táto minimálna lehota bola v tomto prípade dodržaná (lehota na predloženie žiadostí bola 25. júla 2022).

([281]) Oddiel 5.4.1.

([282]) Oddiel 5.4.2.

([283]) Spoločnosť Corsica Ferries takisto tvrdí, že požiadavka mobilizovať plavidlá typu ro-pax predstavuje prekážku vstupu na trh (odôvodnenie 517). Komisia však konštatuje, že spoločnosti prevádzkujúce služby spojenia s Korzikou v rokoch 2015 až 2022 vrátane spoločnosti Corsica Ferries majú plavidlá, ktorých veľkosť je v súlade s ustanoveniami súčasných zmlúv o službách vo verejnom záujme. Komisia sa okrem toho domnieva, že podmienky kapacity požadované v zmluvách o službách vo verejnom záujme sú odôvodnené potrebou služieb vo verejnom záujme, ako sa uvádza v oddieloch 7.3.2.1.1.3, 7.3.2.1.2.3 a 7.3.2.1.3.3. Tieto podmienky preto nemohli predstavovať prekážku vstupu na trh.

([284]) Smernica o koncesiách, článok 39.

(1017) V smernici o koncesiách sa však nestanovuje žiadna minimálna ani maximálna lehotu medzi udelením koncesie a nadobudnutím platnosti tejto koncesie. Je preto potrebné posúdiť, či lehoty predmetného konania mohli porušiť zásady transparentnosti, rovnakého zaobchádzania a nediskriminácie.

(1018) Komisia ďalej preskúma tvrdenia spoločnosti Corsica Ferries, že lehoty stanovené v obstarávaní predstavujú prekážku pre nových účastníkov, a to na základe existujúcej judikatúry ([285]) a postupov v odvetví námornej dopravy.

(1019) Komisia konštatuje, že platnosť zmlúv o službách vo verejnom záujme na roky 2021 – 2022 sa skončila 31. decembra 2022. Nadobudnutie platnosti nových zmlúv o službách vo verejnom záujme 1. januára 2023 bolo oznámené v januári 2022 v rámci konzultácií s prevádzkovateľmi, ktoré uskutočnil orgán CdC a na ktorých sa zúčastnila aj spoločnosť Corsica Ferries. Oznámenie o vyhlásení verejného obstarávania zverejnil úrad OTC 6. mája 2022, t. j. osem mesiacov pred začiatkom platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme na roky 2023 – 2030.

(1020) Komisia tiež konštatuje, že po zverejnení oznámenia o vyhlásení verejného obstarávania 6. mája 2022 žiadny z potenciálnych záujemcov nepožiadal o zmenu harmonogramu, hoci bol známy od začiatku obstarávania (pozri odôvodnenie 374).

(1021) Spoločnosť Corsica Ferries sa domnieva, že tento harmonogram bol prekážkou, ktorá jej znemožnila podať žiadosť. Konkrétne uvádza, že v sektore námornej dopravy sa rezervácie otvárajú najmenej šesť mesiacov vopred, čo novým poskytovateľom služieb znemožňuje mobilizovať lode s minimálnou kapacitou, pokiaľ ide o prepravu cestujúcich a kajuty, v rámci lehôt na predkladanie ponúk. Preto, aby mohla presunúť svoju flotilu pridelenú na linky Toulon – Korzika, Nice – Korzika a Taliansko – Korzika na linky Marseille – Korzika, musela by uzavrieť rezervácie na týchto linkách aspoň šesť mesiacov vopred.

(1022) Komisia konštatuje pripomienky spoločností La Méridionale a Corsica Linea, z ktorých vyplýva, že na otvorenie rezervácií postačuje oveľa kratšia lehota, ako uvádza spoločnosť Corsica Ferries. Príjemcovia zmlúv o službách vo verejnom záujme vysvetľujú, že v prípade nákladnej dopravy, ktorá je hlavným účelom zmlúv o službách vo verejnom záujme, sa prevažná väčšina rezervácií pre pravidelných zákazníkov uskutočňuje niekoľko dní vopred alebo v ten istý deň. Pokiaľ ide o osobnú dopravu, platnosť zmlúv o službách vo verejnom záujme sa začala mimo sezóny s menšou dopravou. Spoločnosť La Méridionale napríklad uvádza, že rezervácie pre časti 1 a 3 (Ajaccio a Porto-Vecchio) otvorila 21. decembra 2022 bez toho, aby to bránilo začatiu bežnej prevádzky.

(1023) Komisia konštatuje, že predbežný harmonogram postupu oznámil úrad OTC v uznesení Parlamentného zhromaždenia Korziky č. 22/050 z 28. apríla 2022. V súlade s týmto harmonogramom bol dátum doručenia žiadostí 25. júl 2022, rokovania sa mali uskutočniť od augusta 2022 a zadanie zmlúv o službách vo verejnom záujme, výber a oznámenie úspešných záujemcov boli naplánované na október 2022.

(1024) Vzhľadom na tento časový harmonogram bol odhadovaný čas medzi uzavretím zmlúv o službách vo verejnom záujme a nadobudnutím ich platnosti (1. januára 2023) o niečo dlhší ako dva mesiace, t. j. viac ako dvakrát dlhší ako vo veci SNCM II (pozri odôvodnenie 372).

(1025) Komisia takisto konštatuje, že 25. júla 2022, teda v deň doručenia žiadostí, úrad OTC a orgán CdC zistili, že žiadosť podali len spoločnosti Corsica Linea a La Méridionale, a to buď vo vlastnom mene, alebo ako konzorcium, pričom konštatovali, že sa neprihlásil žiadny nový účastník. V dôsledku toho úrad OTC a orgán CdC mohli k 25. júlu 2022 usúdiť, že odloženie pôvodného harmonogramu a skrátenie obdobia medzi udelením zmlúv o službách vo verejnom záujme a nadobudnutím ich platnosti nemalo žiadny účinok vylúčenia potenciálnych nových účastníkov z trhu.

(1026) Vzhľadom na uvedené skutočnosti, najmä na časový harmonogram postupu zadávania zákazky, skutočnosť, že nebola doručená žiadna žiadosť o zmenu harmonogramu, a vzhľadom na rezervačnú prax v sektore námornej dopravy sa Komisia domnieva, že každý záujemca mal primeraný čas i) na prípravu svojej žiadosti a ponuky a ii) na nasadenie svojej flotily na linky, o ktoré sa uchádzal.

([285]) Rozsudok z 1. marca 2017, SNCM II, tamže.

7.3.6.2. O minimálnych požiadavkách a preložiteľných a dodatočných spiatočných plavbách

(1027) V tejto časti Komisia preskúma súlad postupu udeľovania koncesií so smernicou o koncesiách, pokiaľ ide o i) rozsah minimálnych požiadaviek; ii) súlad zmlúv o službách vo verejnom záujme s minimálnymi požiadavkami a iii) súlad so zásadami rovnakého zaobchádzania a nediskriminácie, pokiaľ ide o preložiteľné a dodatočné spiatočné plavby.

7.3.6.2.1. Rozsah minimálnych požiadaviek

(1028) Pokiaľ ide o minimálne požiadavky, v článku 37 smernice o koncesiách sa stanovuje, že úspešná ponuka musí spĺňať minimálne požiadavky stanovené verejným obstarávateľom a že tieto požiadavky sa nesmú počas rokovaní meniť. V článku 2.4 pravidiel predkladania ponúk (odôvodnenie 270) sa stanovujú tieto „minimálne charakteristiky“:

— „maximálne tarify platné pre obyvateľov Korziky a prepravu tovaru,

— prepravná kapacita plavidiel,

— cestovné poriadky a frekvencia spojov,

— obdobie platnosti zmluvy [a]

— maximálna výška finančnej náhrady vyplatenej úradom OTC.“

(1029) V prílohe 1 (technická príloha o službách, odôvodnenie 285) k pravidlám predkladania ponúk sa uvádza, že charakteristiky námorných služieb predstavujú „minimálne kapacity“.

(1030) Francúzsko vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania spresnilo, že minimálne požiadavky boli stanovené v článku 2.4 pravidiel predkladania ponúk (odôvodnenie 379) a že v prílohe 1 sa opisujú len minimálne požiadavky týkajúce sa i) prepravnej kapacity plavidiel a ii) cestovných poriadkov a frekvencie služieb (odôvodnenie 380).

(1031) Komisia konštatuje, že článok 2.4 pravidiel predkladania ponúk predstavuje zoznam, v ktorom sú minimálne charakteristiky len vymenované bez ďalších podrobností o ich príslušných vymedzeniach alebo minimálnych hodnotách. Na pochopenie presného rozsahu minimálnych charakteristík je potrebné nahliadnuť do iných dokumentov zahrnutých v ponukovej dokumentácii (pozri odôvodnenie 379).

(1032) Minimálne charakteristiky týkajúce sa i) prepravnej kapacity plavidiel a ii) cestovných poriadkov a frekvencie služieb sú podrobne uvedené v prílohe 1 („technická príloha o službách“), v ktorej sa stanovujú i) minimálna kapacita pre osobnú a nákladnú dopravu a ii) minimálne frekvencie a časové intervaly. Podľa spoločnosti Corsica Ferries všetky prvky uvedené v prílohe 1 predstavujú minimálne charakteristiky, najmä vzhľadom na rozsudok Štátnej rady z 24. júna 2019 ([286]). V tejto súvislosti, aj keď výklad práva EÚ prináleží Súdnemu dvoru Európskej únie, treba pripomenúť, že v tomto rozsudku sa potvrdilo uznesenie správneho súdu v Bastii z 19. marca 2019 ([287]), z ktorého zjavne vyplýva, že v rámci postupu zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme na námornú prepravu osôb a tovaru medzi Korzikou a pevninou na obdobie 2019 – 2020 sa za minimálne charakteristiky majú považovať len technické požiadavky stanovené v prílohe spojenej s minimálnou charakteristikou zmluvy uvedenou v príslušnom článku pravidiel predkladania ponúk.

(1033) Podľa spoločnosti Corsica Ferries ponuky nespĺňali minimálne požiadavky v zmysle smernice o koncesiách na preložiteľné a dodatočné spiatočné plavby, ako sa uvádza v prílohe 1.

([286]) Štátna rada, 24. júna 2019, La Méridionale, č. 429407, bod 3.
([287]) Správny súd v Bastii, 19. marca 2019, La Méridionale, č. 1900289, bod 12.

(1034) Preložiteľné spiatočné plavby však nie sú uvedené v článku 2.4 pravidiel predkladania ponúk ani v prílohe 1. Preto ich nemožno považovať za súčasť minimálnych požiadaviek v zmysle smernice o koncesiách. Pokiaľ ide o dodatočné spiatočné plavby, príloha 1 sa vzťahuje len na maximálny počet, ktorý môže verejný obstarávateľ zaviesť na určitých linkách vzhľadom na potreby poskytovania služieb vo verejnom záujme. Príloha 1 sa však nezaoberá inými charakteristikami dodatočných spiatočných plavieb, ako je napríklad stanovenie ich termínov. ([288])

(1035) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že preložiteľné a dodatočné spiatočné plavby neboli súčasťou minimálnych požiadaviek v zmysle smernice o koncesiách.

7.3.6.2.2. Súlad zmlúv o službách vo verejnom záujme s minimálnymi požiadavkami

(1036) Spoločnosť Corsica Ferries takisto tvrdí, že francúzske orgány zmenili minimálne charakteristiky.

(1037) Pokiaľ ide o údajnú zmenu minimálnych charakteristík počas rokovaní, francúzske orgány uvádzajú, že sa nezmenili. Po kontrole podpísaných zmlúv o službách vo verejnom záujme Komisia zistila, že minimálne charakteristiky sú totožné s tými, ktoré sú stanovené v článku 2.4 pravidiel predkladania ponúk a v súťažných podkladoch.

(1038) Pokiaľ ide o súlad úspešných ponúk s minimálnymi požiadavkami, Komisia po overení ([289]) konštatuje, že sú v súlade s charakteristikami uvedenými v článku 2.4 pravidiel predkladania ponúk a v súťažných podkladoch.

(1039) Okrem toho všetky úspešné ponuky spĺňali technické požiadavky uvedené v prílohe 1. Iba jedno plavidlo spoločnosti Corsica Linea, Paglia Orba, malo jednu kajutu pre osoby so zníženou pohyblivosťou namiesto dvoch, ako sa uvádza v prílohe 1. Napriek tomu aj za predpokladu, že technická požiadavka týkajúca sa počtu kajút pre osoby so zníženou pohyblivosťou bola minimálnou požiadavkou podľa smernice o koncesiách, plavidlo bolo sekundárnou loďou určenou na použitie ako náhrada za hlavné plavidlo (odôvodnenie 384). Okrem toho sa záujemca zaviazal nahradiť toto plavidlo jedným zo siedmich plavidiel potenciálne pridelených k službe, ak by boli potrebné dve kajuty pre osoby so zníženou pohyblivosťou. Je potrebné pripomenúť, že článok 20 zmlúv o službách vo verejnom záujme umožňuje výmenu plavidiel počas trvania zmluvy. Spoločnosť Corsica Linea sa zároveň zaviazala vykonať práce, ktoré umožnia vybaviť druhú kajutu pre osoby so zníženou pohyblivosťou. Tieto práce boli dokončené a Paglia Orba má teraz dve kajuty pre osoby so zníženou pohyblivosťou.

7.3.6.2.3. Dodržiavanie zásad rovnakého zaobchádzania a nediskriminácie, pokiaľ ide o preložiteľné a dodatočné spiatočné plavby

(1040) Spoločnosť Corsica Ferries tvrdí, že splnenie požiadaviek stanovených v prílohe 1 pre preložiteľné a dodatočné spiatočné plavby bolo ekonomicky problematické. Podľa spoločnosti Corsica Ferries by to vyžadovalo mobilizáciu plavidla určeného výlučne na tieto spiatočné plavby, keďže tieto plavby sa musia uskutočniť kedykoľvek, pričom minimálna lehota na oznámenie je jeden týždeň.

(1041) Komisia konštatuje, že v zmluvách o službách vo verejnom záujme a prílohe 1 k nim sa stanovujú tri kategórie spiatočných plavieb: „základné“, „preložiteľné“ a „dodatočné“ spiatočné plavby.

(1042) Preložiteľné spiatočné plavby sa riadia článkom 17 zmlúv o službách vo verejnom záujme, v ktorom sa stanovuje: „V záujme optimalizácie organizácie dopravy si regionálny orgán vyhradzuje právo preložiť spiatočné plavby v súlade s celkovým počtom ročných spiatočných plavieb uvedeným v prílohe 1. Toto preloženie sa uskutoční v rámci technického výboru uvedeného v článku 10.2 tejto zmluvy.“

(1043) Komisia konštatuje, že preložiteľné spiatočné plavby nie sú dodatočné spiatočné plavby pridané k celkovému počtu ročných spiatočných plavieb, ale sú súčasťou tohto celkového počtu.

([288]) Ako sa uvádza v odôvodnení 1055, skutočnosť, že držitelia koncesií navrhujú termíny takýchto spiatočných plavieb, nemá žiadny vplyv na výber skutočných termínov, ktorý je v konečnom dôsledku ponechaný na verejného obstarávateľa.

([289]) Vo formalizovanej verzii prílohy 1 pre časť 4, ktorú francúzske orgány zaslali Komisii, chýbali dve strany. Komisii sa však podarilo získať a potvrdiť chýbajúce informácie v iných súťažných podkladoch (prílohy 2 a 3).

(1044) Dodatočné spiatočné plavby sú vymedzené v článku 18 zmlúv o službách vo verejnom záujme, v ktorom sa stanovuje: „Vzhľadom na potrebu poskytovania služby vo verejnom záujme môže nastať situácia, keď verejný obstarávateľ bude musieť požiadať dodávateľa o vykonanie *ad hoc* dodatočných spiatočných plavieb v rámci limitu počtu stanoveného v prílohe 1 (dodatočné spiatočné plavby) […]."

(1045) Komisia konštatuje, že dodatočné spiatočné plavby boli naplánované len pre tri časti (10 spiatočných plavieb pre časť 1, 30 spiatočných plavieb pre časť 2 a 10 spiatočných plavieb pre časť 5).

(1046) Francúzske orgány uvádzajú, že ani z ponukovej dokumentácie, ani z odpovedí verejného obstarávateľa na otázky záujemcov počas postupu zadávania zákazky nevyplýva, že by záujemcovia boli povinní mobilizovať ďalšie plavidlá na preložiteľné a dodatočné spiatočné plavby. Okrem toho francúzske orgány uvádzajú, že v súlade s článkami 17 a 18 návrhu zmlúv o službách vo verejnom záujme si realizácia preložiteľných a dodatočných spiatočných plavieb vyžaduje zasadnutie technického výboru stanoveného v článku 10.2 zmlúv o službách vo verejnom záujme. Výbor umožňuje držiteľovi koncesie, ktorého sa týka realizácia týchto spiatočných plavieb, oznámiť akékoľvek ťažkosti, ktoré by z nej vyplynuli.

(1047) Komisia konštatuje, že zavedenie dodatočných spiatočných plavieb nebolo ničím novým, keďže v predchádzajúcich zmluvách o službách vo verejnom záujme (zmluvy o službách vo verejnom záujme na roky 2021 – 2022), o ktoré sa spoločnosť Corsica Ferries uchádzala, sa takisto stanovovali dodatočné spiatočné plavby v rovnakom počte pre tri časti. Okrem toho mali hospodárske subjekty, ktoré mali záujem podať žiadosť, možnosť prezrieť si informácie týkajúce sa období vysokého dopytu, ktoré by si mohli vyžadovať dodatočné spiatočné plavby.

(1048) Komisia takisto konštatuje uznesenie správneho súdu v Bastii z 20. júla 2022 (odôvodnenie 274), v ktorom súd v súvislosti s dodatočnými spiatočnými plavbami rozhodol, že: „… za týchto okolností a vzhľadom na to, že informácie týkajúce sa období vysokého dopytu po námornej doprave, ktoré môžu odôvodniť požiadavku na dodatočné spiatočné plavby, sú hospodárskym subjektom známe, a vzhľadom na to, že spoločnosť SAS Corsica Ferries môže nahliadať do údajov, ktoré má verejnosť k dispozícii, najmä prostredníctvom regionálneho orgánu Korziky pre monitorovanie dopravy, ako je to uvedené aj v bode 4.1 pravidiel predkladania ponúk, z vyšetrovania nevyplýva, že informácie v ponukovej dokumentácii týkajúce sa preložiteľných a dodatočných spiatočných plavieb sú nedostatočné na to, aby záujemcovia mohli posúdiť rozsah povinností dodávateľov a predložiť ponuku. Je preto nepravdepodobné, že by údajné porušenie pravidiel o publicite a verejnej súťaži poškodilo spoločnosť navrhovateľa. Z toho vyplýva, že uplatnený žalobný dôvod je neúčinný ([290])".

(1049) Komisia konštatuje, že odpovede na otázky potenciálnych záujemcov týkajúce sa spiatočných plavieb neobsahovali ďalšie podrobnosti o niektorých aspektoch ponukovej dokumentácie, ale vo všeobecnosti záujemcov odkazovali na súťažné podklady, ktoré sa považovali za dostatočne jasné ([291]). Všetci záujemcovia však mali prístup k rovnakým informáciám prostredníctvom sekcie otázok a odpovedí v súlade so zásadami transparentnosti, nediskriminácie a rovnakého zaobchádzania.

(1050) Komisia sa domnieva, že v súťažných podkladoch sa v žiadnom prípade neuvádzalo, že je potrebné udržovať osobitnú flotilu pre dodatočné alebo preložiteľné spiatočné plavby. Potvrdzujú to predchádzajúce zmluvy o službách vo verejnom záujme a predložené ponuky. Okrem toho to nebolo z praktického a ekonomického hľadiska realizovateľné, keďže náhrada za služby vo verejnom záujme nepokrýva náklady na odstavenie plavidiel, ktoré by väčšinu času zostali nečinné ([292]).

(1051) Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k záveru, že pravidlá predkladania ponúk boli v tomto bode dostatočne jasné na to, aby záujemcovia mohli predložiť ponuku.

(1052) Komisia ďalej konštatuje, že preložiteľné a dodatočné spiatočné plavby sú navrhnuté ako nástroje, ktoré umožňujú prispôsobiť službu vo verejnom záujme aktuálnemu dopytu alebo poveternostným podmienkam v prípade dlhodobých zmlúv o službách vo verejnom záujme na základe mechanizmu podobného doložke o opcii, ako sa uvádza v článku 43 ods. 1 písm. a) smernice o koncesiách.

([290]) Uznesenie správneho súdu v Bastii z 20. júla 2022, odôvodnenie 12.

([291]) Spoločnosť Corsica Ferries sa domnieva, že úrad OTC vo svojich odpovediach uviedol, že príloha 1 predstavuje minimálnu požiadavku (odôvodnenie 529). Úrad OTC však odkázal len na súťažné podklady.

([292]) Ak by boli potrebné osobitné flotily na preložiteľné a dodatočné spiatočné plavby, viedlo by to k dodatočným nákladom na tieto flotily, ktoré nie sú zlučiteľné s maximálnou náhradou nákladov súvisiacich so záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme.

(1053) Komisia konštatuje, že v konzultačných dokumentoch sa záujemcom nezakazovalo predkladať návrhy a že úspešné ponuky boli v súlade s ustanoveniami pravidiel predkladania ponúk a návrhu zmluvy týkajúcimi sa preložiteľných a dodatočných spiatočných plavieb.

(1054) Skutočnosť, že spoločnosť Corsica Linea a konzorcium Corsica Linea – La Méridionale navrhli termíny dodatočných spiatočných plavieb na základe svojich skúseností s potrebami nákladnej dopravy a potrebami, ktoré úrad OTC uviedol v ponukovej dokumentácii, neznamená, že spiatočné plavby sa musia nevyhnutne uskutočniť v tých istých termínoch, čím sa vylučuje možnosť úradu OTC požiadať o spiatočné plavby v iných termínoch. O termínoch týchto dodatočných spiatočných plavieb naďalej rozhoduje technický výbor, ako je stanovené v článku 10.2 zmluvy, a oznamuje ich držiteľovi koncesie týždeň vopred.

(1055) Program navrhnutý držiteľom koncesie preto nie je v žiadnom prípade záväzný pre verejného obstarávateľa, ktorý rozhoduje o termíne spiatočnej plavby podľa potrieb. Toto zistenie sa preukázalo na príklade dodatočných spiatočných plavieb, ktoré sa skutočne uskutočnili v roku 2023 v prípade časti 1, jedinej časti, v prípade ktorej sa uskutočnili dodatočné spiatočné plavby (odôvodnenie 389). Z 30 navrhovaných dodatočných spiatočných plavieb sa uskutočnilo 28. Z toho sa uskutočnili tri dodatočné spiatočné plavby v termínoch, ktoré neboli naplánované v predbežnom programe. Okrem toho úrad OTC nevyužil dodatočné spiatočné plavby v prípade piatich „predbežných“ termínov. Komisia okrem toho konštatuje, že v roku 2023 úrad OTC nenariadil žiadne preložiteľné spiatočné plavby.

(1056) Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k záveru, že úspešné ponuky sú v súlade s ustanoveniami pravidiel predkladania ponúk a s návrhom zmlúv o službách vo verejnom záujme, pokiaľ ide o preložiteľné a dodatočné spiatočné plavby, a že nedošlo k zvýhodneniu, pokiaľ ide o cestovný poriadok spiatočných plavieb navrhnutý spoločnosťou Corsica Linea a konzorciom Corsica Linea – La Méridionale.

7.3.6.3. Záver

(1057) Na základe týchto informácií Komisia nemôže dospieť k záveru, že spoločnosť Corsica Ferries bola postihnutá akýmikoľvek prekážkami vstupu na trh, ktoré jej bránili v predložení ponúk a spôsobili diskriminačné zaobchádzanie s touto spoločnosťou.

7.3.7. *Neexistencia diskriminácie, pokiaľ ide o spôsob výpočtu náhrady*

(1058) V bode 20 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu sa stanovuje, že ak orgán poverí poskytovaním tej istej služby všeobecného hospodárskeho záujmu viacero podnikov, náhrada by sa v prípade každého podniku mala vypočítať na základe tej istej metódy.

(1059) Keďže poskytovanie služieb vo verejnom záujme na každej z liniek je zverené jednému podniku alebo skupine podnikov (t. j. Corsica Linea, La Méridionale alebo konzorciu Corsica Linea – La Méridionale, pozri Tabuľka 13), Komisia sa domnieva, že v tomto prípade nemôže dôjsť k diskriminácii v zmysle bodu 20 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu. Komisia v každom prípade konštatuje, že náhrada bola vypočítaná podľa rovnakých zásad pre každú zmluvu o službách vo verejnom záujme (oddiel 3.7.2).

(1060) Okrem toho sa vo výkladovom oznámení k nariadeniu o kabotáži uvádzajú aj osobitné ustanovenia o uplatňovaní zásady nediskriminácie v námornej kabotáži. Stanovuje sa v ňom, že členské štáty nesmú danej lodnej spoločnosti ukladať individualizované povinnosti, ktoré by bránili iným vlastníkom lodí v Únii vstúpiť na trh, ani uplatňovať iné povinnosti s takýmto účinkom ([293]). V oznámení sa upozorňuje najmä na dva typy zmluvných ustanovení, ktoré sa týkajú podmienok prevzatia plavidiel od predchádzajúcich poskytovateľov služieb vo verejnom záujme ([294]) a podmienok týkajúcich sa posádky ([295]).

(1061) V tomto prípade sa v zmluvách o službách vo verejnom záujme neukladajú žiadne záväzky osobitne určené pre danú lodnú spoločnosť, najmä nie záväzky týkajúce sa prevzatia plavidiel odchádzajúceho prevádzkovateľa alebo posádky.

([293]) Oddiel 5.3.2.
([294]) Oddiel 5.3.2.1.
([295]) Oddiel 5.3.2.2.

(1062) Zainteresované strany nepredložili k tomuto bodu žiadne pripomienky.

(1063) Zmluvy o službách vo verejnom záujme sú preto v súlade s bodom 20 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu a článkom 4 ods. 1 nariadenia o kabotáži.

7.3.8. *Výška náhrady*

(1064) Podľa bodu 21 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu výška náhrady nesmie presahovať sumu potrebnú na pokrytie čistých nákladov na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a primeraný zisk.

(1065) V bode 22 sa stanovuje, že výšku náhrady možno stanoviť buď na základe očakávaných nákladov a výnosov, alebo na základe skutočne vzniknutých nákladov a skutočne dosiahnutých výnosov, alebo kombináciou uvedených dvoch možností, v závislosti od stimulov na zvyšovanie efektívnosti, ktoré členské štáty chcú od začiatku poskytnúť v súlade bodmi 40 a 41.

(1066) V bode 23 sa uvádza, že ak je náhrada úplne alebo čiastočne založená na očakávaných nákladoch a výnosoch, musia byť uvedené v poverovacom akte. Musia sa opierať o hodnoverné a overiteľné parametre týkajúce sa hospodárskeho prostredia, v ktorom sa služba všeobecného hospodárskeho záujmu poskytuje. Musia sa opierať prípadne o odborné znalosti sektorových regulátorov alebo iných subjektov nezávislých od podniku. Členské štáty musia uviesť zdroje, z ktorých sa pri odhadoch vychádzalo. Odhad nákladov musí odrážať očakávané zvýšenie efektívnosti poskytovateľa služby všeobecného hospodárskeho záujmu počas trvania poverenia.

(1067) Ako sa uvádza v článku 30 zmlúv o službách vo verejnom záujme (odôvodnenie 293), maximálna finančná náhrada, ktorú úrad OTC platí držiteľovi koncesie za jeho záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, nesmie prekročiť sumu potrebnú na pokrytie čistých nákladov na poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu so zohľadnením primeraného zisku.

(1068) V tomto prípade sa výška náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu vypočíta *ex ante* pomocou metodiky založenej na alokácii nákladov, ako je uvedená v predbežnom prevádzkovom účte držiteľov koncesií pre každú časť (príloha 9), ktorý tvorí neoddeliteľnú súčasť zmlúv o službách vo verejnom záujme. Výška náhrady stanovená v prílohe 9 sa nemôže zvýšiť *ex post*, ale podlieha stimulom na zvýšenie efektívnosti (odôvodnenia 301 a 302) a kontrole *ex post* (odôvodnenie 319), ktorou sa stanovuje mechanizmus vrátenia v prípade nadmernej náhrady.

(1069) V rámci zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme francúzske orgány overili, či finančné ponuky predložené spoločnosťami Corsica Linea a La Méridionale vychádzajú z objektívnych a hodnoverných predpokladov a či sú v súlade so záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme, vrátane minimálnej kapacity nákladnej a osobnej dopravy a záväzkov týkajúcich sa tarif za prepravu tovaru a cestujúcich.

(1070) Komisia sa preto domnieva, že body 21 až 23 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu sa neuplatňujú.

7.3.8.1. Čisté náklady potrebné na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme

(1071) Podľa bodu 24 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu by sa čisté náklady, ktoré sú alebo podľa očakávania budú potrebné na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, mali vypočítať podľa možnosti s použitím metodiky výpočtu čistých nákladov, ktorým sa možno vyhnúť, a to tam, kde to vyžadujú právne predpisy Únie alebo vnútroštátne právne predpisy, a v iných prípadoch, kde je možné to urobiť.

(1072) Hoci Komisia pokladá metodiku výpočtu čistých nákladov, ktorým sa možno vyhnúť, za najvhodnejšiu metódu stanovenia nákladov na plnenie záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme, podľa bodu 27 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu sa môžu vyskytnúť prípady, v ktorých použitie tejto metodiky nie je možné alebo vhodné. V tých prípadoch, v ktorých je to opodstatnené, môže Komisia akceptovať použitie alternatívnych metód výpočtu čistých nákladov potrebných na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ako je metodika založená na alokácii nákladov.

(1073) V tomto prípade francúzske orgány použili metodiku založenú na alokácii nákladov (pozri odôvodnenia 307 až 309), ktorá podľa spoločnosti Corsica Ferries nie je odôvodnená (odôvodnenia 493 až 498).

(1074) *Po prvé*, je potrebné pripomenúť, že v súlade s rámcom pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu sú obe metódy (t. j. metodika výpočtu čistých nákladov, ktorým sa možno vyhnúť, a metodika založená na alokácii nákladov), ak sa uplatňujú správne, platnými metódami na výpočet primeranej výšky náhrady. Obe metódy sú založené na predpokladoch dodatočných alebo priamych výnosov a nákladov spojených s poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, a preto podliehajú porovnateľným metodickým obmedzeniam, čo je v rozpore s tvrdeniami spoločnosti Corsica Ferries.

(1075) *Po druhé*, metodika výpočtu čistých nákladov, ktorým sa možno vyhnúť, znamená stanovenie nákladov a výnosov podniku v hypotetickom scenári bez služieb všeobecného hospodárskeho záujmu. Činnosti spoločností Corsica Linea a La Méridionale na linkách medzi Korzikou a pevninou však závisia od existencie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu. V súvislosti s konzultáciami s prevádzkovateľmi vyhlásili, že v prípade neexistencie zmluvy o službách vo verejnom záujme by neponúkali žiadne komerčné služby medzi Korzikou a pevninským Francúzskom (odôvodnenie 234). Na rozdiel od tvrdenia spoločnosti Corsica Ferries sa Komisia na základe informácií uvedených v odôvodneniach 817 až 825 a v odôvodnení 870 domnieva, že francúzske orgány sa nedopustili zjavnej chyby, keď zohľadnili vyhlásenia spoločností Corsica Linea a La Méridionale počas konzultácie s prevádzkovateľmi. Preto nebolo možné uplatniť žiadny hypotetický scenár, podľa ktorého by prevádzkovatelia pôsobili na linkách medzi Korzikou a pevninou na komerčnom základe bez služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, čo znamená, že nebolo možné použiť metodiku výpočtu čistých nákladov, ktorým sa možno vyhnúť.+

(1076) V dôsledku toho sa musia zamietnuť tvrdenia, ktoré uviedla spoločnosť Corsica Ferries (odôvodnenia 493 až 498).

(1077) Pokiaľ ide o metodiku založenú na alokácii nákladov, podľa bodov 28 a 29 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu sa v prípade tejto metodiky čisté náklady potrebné na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme vypočítajú ako rozdiel medzi nákladmi a výnosmi daného poskytovateľa povereného plniť záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ako boli uvedené a odhadnuté v poverovacom akte. Náklady, ktoré sa majú zohľadniť, zahŕňajú všetky náklady potrebné na poskytovanie služby všeobecného hospodárskeho záujmu

(1078) V bode 31 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu sa uvádza, že ak podnik poverený poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu vykonáva aj činnosti, ktoré nepatria do rámca služby všeobecného hospodárskeho záujmu, náklady, ktoré možno zohľadniť, môžu zahŕňať všetky priame náklady potrebné na plnenie služby všeobecného hospodárskeho záujmu a primeraný príspevok na pokrytie nepriamych nákladov, ktoré sú spoločnými nákladmi na službu všeobecného hospodárskeho záujmu a iné činnosti. Náklady spojené s akýmikoľvek činnosťami mimo rámca služby všeobecného hospodárskeho záujmu musia zahŕňať všetky priame náklady a primeraný príspevok na pokrytie spoločných nákladov. Na určenie výšky primeraného príspevku na spoločné náklady možno ako referenčný element podľa potreby použiť trhové ceny za využívanie zdrojov. Ak nie sú k dispozícii takéto trhové ceny, primeraný príspevok na spoločné náklady možno stanoviť odkazom na úroveň primeraného zisku ([296]), ktorého dosiahnutie sa v prípade podniku očakáva pri výkone činností, ktoré nepatria do rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, alebo na základe iných vhodnejších metodík.

(1079) V tomto prípade poskytovatelia služieb vo verejnom záujme vykonávajú aj obchodné činnosti. V dôsledku toho je v súlade s bodom 31 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu potrebné overiť, či sa pri výpočte výšky náhrady zohľadňujú všetky priame náklady spojené so službami všeobecného hospodárskeho záujmu, ako aj primeraný príspevok na nepriame spoločné náklady.

(1080) Okrem toho je potrebné pripomenúť, že v rozsudku vo veci BUPA Súdny dvor s odkazom na nevyhnutnosť a proporcionalitu náhrady uviedol, že „so zreteľom na diskrečnú právomoc, ktorou disponuje členský štát pri definovaní úlohy SVHZ a podmienok jej vykonávania, vrátane posúdenia zvýšených nákladov vyvolaných jej plnením, ktoré závisí od zložitých ekonomických skutočností, sa rozsah kontroly, ktorú je Komisia v tomto ohľade oprávnená vykonávať, obmedzuje na kontrolu zjavného pochybenia“ a že „kontrol[a] proporcionality kompenzácie za plnenie úlohy SVHZ […] sa obmedzuje na overenie, či je stanovená kompenzácia nevyhnutná na to, aby dotknutá úloha SVHZ mohla byť plnená za ekonomicky prijateľných podmienok […] alebo naopak, či je dotknuté opatrenie zjavne neprimerané sledovanému cieľu […]“. ([297])

([296]) Primeraný zisk sa posúdi z pohľadu *ex ante* (skôr na základe očakávaného než na základe dosiahnutého zisku), aby neboli odstránené stimuly pre podnik zvyšovať efektívnosť pri výkone činností, ktoré nepatria do rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu.

([297]) Rozsudok z 12. februára 2008, BUPA, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, body 220 a 222.

(1081) Ako sa uvádza v odôvodnení 308, priame náklady na činnosti osobnej a nákladnej dopravy sa alokujú na služby všeobecného hospodárskeho záujmu na základe počtu cestujúcich alebo objemu nákladu (v bežných metroch), ktorý musia držitelia koncesií zaručiť v rámci záväzkov týkajúcich sa kapacity stanovených v zmluvách o službách vo verejnom záujme, zatiaľ čo spoločné náklady, ktoré predstavujú väčšinu prevádzkových nákladov držiteľov koncesií, sa na služby všeobecného hospodárskeho záujmu alokujú úmerne kapacite (vyjadrenej v m^3 objemu) vyhradenej na plavidle na činnosti súvisiace so službami všeobecného hospodárskeho záujmu. Výsledkom tohto prístupu je približný podiel [60 – 75] % celkových nákladov alokovaných na služby všeobecného hospodárskeho záujmu na všetkých linkách (pozri Tabuľka 30), s výnimkou služby vo verejnom záujme na linke medzi Marseille a Proprianom, kde je na služby všeobecného hospodárskeho záujmu alokovaných 100 % celkových nákladov.

(1082) Pokiaľ ide o alokáciu nákladov na linke medzi Marseille a Proprianom, je odôvodnená úplná alokácia nákladov na služby všeobecného hospodárskeho záujmu, keďže celá služba poskytovaná spoločnosťou Corsica Linea sa považuje za službu všeobecného hospodárskeho záujmu. Dôvodom je, že na tejto linke bolo zistené úplné zlyhanie trhu (odôvodnenia 170 a 239).

(1083) Čo sa týka ostatných liniek, pokiaľ ide o náklady priamo súvisiace so službami osobnej a nákladnej dopravy, ktoré sa týkajú len niekoľkých nákladových položiek (pokrývajúcich približne [10 – 25] % celkových nákladov na linku), poskytovatelia služieb vo verejnom záujme alokovali na služby všeobecného hospodárskeho záujmu približne [0 – 20] % priamych nákladov súvisiacich s osobnou dopravou a [80 – 100] % priamych nákladov na nákladnú dopravu. Komisia overila opodstatnenosť týchto špecifických alokačných kľúčov vzhľadom na záväzky súvisiace so službami všeobecného hospodárskeho záujmu výpočtom pomeru medzi počtom cestujúcich a objemom nákladu (v bežných metroch) spojeným so službami všeobecného hospodárskeho záujmu, ako je uvedené v zmluvách o službách vo verejnom záujme, na jednej strane a celkovým počtom cestujúcich a objemom nákladu (v bežných metroch) uvedeným v predbežnom prevádzkovom účte držiteľov koncesií Corsica Linea a La Méridionale pre každú časť (príloha 9) na druhej strane. Komisia konštatuje, že tento pomer zodpovedá špecifickým alokačným kľúčom, ktoré sa uplatňujú na priame náklady, a preto dospela k záveru, že tieto kľúče sú opodstatnené.

(1084) Pokiaľ ide o spoločné náklady, ktoré tvoria väčšinu nákladov (približne [70 – 90] % celkových nákladov na linku), poskytovatelia služieb vo verejnom záujme na služby všeobecného hospodárskeho záujmu alokovali približne [60 – 75] % týchto nákladov. S cieľom overiť, či je tento alokačný kľúč opodstatnený, Komisia zohľadnila tieto prvky.

(1085) *Po prvé*, Komisia konštatuje, že záväzky vyplývajúce zo zmlúv o službách vo verejnom záujme sa týkajú najmä nákladnej dopravy. Na základe informácií poskytnutých francúzskymi orgánmi počas formálneho vyšetrovacieho konania, v ktorých sa uvádzajú kapacity plavidiel používaných na linkách v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme (v m^3), rozdelené podľa kapacity nákladnej a osobnej dopravy, Komisia konštatuje, že kapacita nákladnej dopravy plavidiel používaných spoločnosťami Corsica Linea a La Méridionale ako percentuálny podiel na celkovej kapacite plavidiel (v m^3) predstavuje v priemere 73 %.

(1086) Vzhľadom na to, že nákladná doprava nemá pravidelný priebeh, ako sa uvádza v odôvodnení 976, Komisia považuje za primerané alokovať spoločné náklady na plavidlo podľa nákladnej kapacity plavidla vyhradenej prevádzkovateľom pre verejnú službu, aby bolo možné pokryť dopyt v každom čase vrátane obdobia špičky, keď je nákladná kapacita plavidiel vo všeobecnosti takmer úplne využitá. ([298]) Z týchto dôvodov je opodstatnené uplatniť alokačný kľúč na spoločné náklady vo výške približne [60 – 75] % na všetkých linkách (vzhľadom na skutočnosť, že poskytnutie niekoľkých miest pre cestujúcich, ktorí potrebujú lekárske ošetrenie, ktorí tvoria menšinu cestujúcich v námornej doprave, je zanedbateľné a v každom prípade by sa tým zvýšil podiel spoločných nákladov, ktoré by sa mohli alokovať na služby všeobecného hospodárskeho záujmu).

(1087) Komisia okrem toho konštatuje, že alokačné kľúče budú podliehať kontrolám *ex post*, pri ktorých sa zohľadní skutočné využívanie plavidiel na činnosti súvisiace so službami všeobecného hospodárskeho záujmu a s komerčnými službami (odôvodnenie 314). To znamená, že ak je počet komerčných cestujúcich alebo objem komerčnej nákladnej dopravy vyšší ako očakávané objemy uvedené v predbežných prevádzkových účtoch (príloha 9), alokačné kľúče, a teda aj výška pomoci, sa upravia [pričom výška pomoci sa nemôže zvýšiť *ex post* (odôvodnenie 314)].

([298]) Komisia konštatuje, že v prípade vysokého dopytu by mali byť plavidlá, ktoré používajú spoločnosti Corsica Linea a La Méridionale na linkách medzi Marseille a prístavmi Ajaccio, Bastia, L'Île-Rousse a Porto-Vecchio, takmer plne využité (v čase špičky by sa využívalo približne 90 % kapacity plavidla).

(1088) *Po druhé*, Komisia overila, či by sa alokovanie spoločných nákladov mohlo považovať za primerané aj vzhľadom na úroveň primeraného zisku, ktorý by podnik musel dosiahnuť z činností mimo rozsahu služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, t. j. z obchodných činností. Na základe predbežných prevádzkových účtov pre každú časť (príloha 9) sa Komisia domnieva, že očakávaný zisk z komerčných služieb nepresahuje primeraný zisk. Predovšetkým je očakávaná úroveň zisku z komerčných služieb (meraná ako prevádzková marža) pomerne obmedzená (v priemere […] %) a nepresahuje trhovú referenčnú hodnotu 7,8 %, ktorú stanovili francúzske orgány na základe nezávislej štúdie analyzujúcej ziskovosť vzorky porovnateľných lodných spoločností (odôvodnenie 311).

(1089) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že zásady stanovené francúzskymi orgánmi na uplatňovanie metodiky založenej na alokácii nákladov sú platné a v súlade s bodmi 28 až 31 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu. Tieto zásady umožňujú alokovať na služby všeobecného hospodárskeho záujmu všetky priame náklady potrebné na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ako aj primeraný príspevok na nepriame spoločné náklady. Okrem toho sa Komisia domnieva, že francúzske orgány poskytli dostatočné dôkazy na preukázanie toho, že špecifické alokačné kľúče nie sú zjavne nesprávne, keďže ich uplatnenie vedie k podielu nákladov alokovaných na služby všeobecného hospodárskeho záujmu, ktorý je odôvodnený a odráža primeraný príspevok nepriamych spoločných nákladov na služby všeobecného hospodárskeho záujmu.

(1090) A napokon, Komisia sa domnieva, že francúzske orgány správne uplatnili metodiku založenej na alokácii nákladov a že tvrdenia spoločnosti Corsica Ferries (odôvodnenia 484 až 491), podľa ktorých alokačné kľúče nie sú objektívne a alokujú neprimeraný podiel nákladov na činnosti súvisiace so službami všeobecného hospodárskeho záujmu, treba zamietnuť.

7.3.8.2. Výnosy

(1091) Podľa bodu 32 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu výnosy, ktoré sa majú zohľadniť, musia zahŕňať aspoň kompletné výnosy zo služby všeobecného hospodárskeho záujmu, ako boli uvedené v poverovacom akte, a nadmerný zisk pochádzajúci z osobitných alebo výlučných práv, aj keď sú tieto práva spojené s inými činnosťami, ako je stanovené v bode 45 rámca.

(1092) V súlade s bodom 32 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu sa v zmluvách o službách vo verejnom záujme vyžaduje, aby sa pri výpočte výšky náhrady zohľadnili výnosy priamo súvisiace s poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (odôvodnenie 293). Tieto výnosy sú uvedené v prílohe 9 k zmluvám o službách vo verejnom záujme (ktoré obsahujú predbežné prevádzkové účty držiteľa koncesie) a vypočítavajú sa na základe záväzkov týkajúcich sa nákladnej a osobnej dopravy uvedených v zmluvách o službách vo verejnom záujme, platných taríf a počtu spiatočných plavieb požadovaných v zmluvách o službách vo verejnom záujme.

(1093) Na rozdiel od tvrdení spoločnosti Corsica Ferries (odôvodnenia 499 až 502) verejná služba nezakladá výlučné práva držiteľov koncesií, a preto sa pri výpočte náhrady nesmú zohľadňovať zisky spojené s komerčnými službami, ako sa uvádza v bode 45 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu. Ako sa uvádza v odôvodneniach 728 až 988, Komisia sa domnieva, že v prípade námornej osobnej a nákladnej dopravy medzi Marseille a Francúzskom existuje skutočná služba všeobecného hospodárskeho záujmu, ako ju stanovili francúzske orgány. Okrem toho sa v zmluvách o službách vo verejnom záujme nezakazuje iným prevádzkovateľom ponúkať komerčné služby medzi Marseille a Korzikou v rámci jednostranného systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme. Zmluvy o službách vo verejnom záujme preto neposkytujú držiteľom koncesií žiadne výlučné ani osobitné práva.

(1094) A napokon spoločnosť Corsica Ferries podľa všetkého nesprávne vykladá stanovisko Komisie k otázke, či zmluvy o službách vo verejnom záujme poskytujú poskytovateľom služieb vo verejnom záujme výlučné práva (odôvodnenie 501). Skutočnosť, že francúzska rada pre hospodársku súťaž a orgán na ochranu hospodárskej súťaže mohli v minulosti uznať, že dodávatelia v rámci predchádzajúcich zmlúv o službách vo verejnom záujme *de facto* využívali výhody výlučných práv na trhu, v žiadnom prípade nedokazuje, že zmluvy o službách vo verejnom záujme udeľujú osobitné alebo výlučné práva dodávateľom v rámci týchto zmlúv. Okrem toho Komisia vo svojom rozhodnutí týkajúcom sa štátnej pomoci poskytnutej v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme na roky 2007 – 2013 nezistila, že by zmluvy o službách vo verejnom záujme poskytovali dodávateľom osobitné alebo výlučné práva ([299]), v rozpore s tým, čo zrejme naznačuje spoločnosť Corsica Ferries.

([299]) Rozhodnutie 2013/435/EÚ.

(1095) V každom prípade sa v bode 45 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu stanovuje len to, že ak sú výlučné práva udelené poskytovateľovi služieb vo verejnom záujme, musia sa zohľadniť nadmerné zisky, ktoré plynú z osobitných alebo výlučných práv, a to aj tých, ktoré sú spojené s inými činnosťami. Ako sa však uvádza v odôvodnení 1088, očakávaný zisk z komerčných služieb nepresahuje primeraný zisk.

(1096) A napokon, ako sa uvádza v článku 32 zmlúv o službách vo verejnom záujme (odôvodnenie 296), poskytovatelia služieb vo verejnom záujme nemôžu voľne nakladať so ziskom vytvoreným z ich činností, ktoré nesúvisia so službami všeobecného hospodárskeho záujmu. Zisky z týchto činností sú povinní znovu investovať s cieľom dosiahnuť ciele zlepšenia environmentálnej kvality služieb všeobecného hospodárskeho záujmu. Nevyužité prebytky sa v plnej výške vrátia verejnému obstarávateľovi po ukončení zmluvy. Preto aj keby zmluvy o službách vo verejnom záujme dávali držiteľom koncesií výlučné právo (čo nie je pravda) a aj keby z tohto výlučného práva vyplýval nadmerný zisk (čo nie je pravda), prístup francúzskych orgánov je v súlade s bodom 46 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu, v ktorom sa vyžaduje, aby sa komerčný zisk úplne alebo čiastočne pridelil na financovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu. To je zaručené povinnosťami stanovenými v článku 32 zmlúv o službách vo verejnom záujme.

7.3.8.3. Primeraný zisk

(1097) Ustanovenia o primeranom zisku sú uvedené v bodoch 33 až 38 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu.

(1098) V bode 33 sa vymedzuje primeraný zisk ako miera rentability kapitálu, ktorú by vyžadoval bežný podnik zvažujúci – pri zohľadnení úrovne rizika –, či bude alebo nebude poskytovať služby všeobecného hospodárskeho záujmu pri zohľadnení miery rizika, a to na trvanie poverovacieho aktu. Úroveň rizika závisí od dotknutého sektora, typu služby a povahy mechanizmu náhrady. V bode 34 sa však stanovuje, že v odôvodnených prípadoch sa na stanovenie výšky primeraného zisku môžu použiť aj iné ukazovatele úrovne zisku, než je miera rentability kapitálu, a to priemerná rentabilita vlastného imania počas trvania obdobia poverenia, rentabilita investovaného kapitálu, rentabilita aktív alebo rentabilita tržieb.

(1099) V bode 35 rámca sa stanovuje, že nech sa zvolí ktorýkoľvek ukazovateľ, členský štát musí poskytnúť Komisii dôkaz, že predpokladaný zisk nepresahuje zisk, ktorý by vyžadoval bežný podnik zvažujúci či bude alebo nebude poskytovať túto službu, napríklad vo forme odkazu na návratnosť dosahovanú v prípade podobných typov zákaziek zadaných za súťažných podmienok.

(1100) Ako sa uvádza v odôvodnení 310, v článku 39 zmlúv o službách vo verejnom záujme sa stanovuje, že primeraný zisk zodpovedá pomeru bežného zisku pred zdanením a úrokov k obratu z činností súvisiacich so službami všeobecného hospodárskeho záujmu vrátane náhrad, ako sa uvádza v prílohe 9 (prevádzková marža). Počas celého trvania zmluvy nesmie pri každej linke primeraný zisk prekročiť 2,13 %

(1101) Tento maximálny zisk je odvodený z finančných ponúk navrhnutých dodávateľmi v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme (príloha 9) a francúzske orgány ho porovnali s priemernou prevádzkovou maržou iných lodných spoločností v Európe (odôvodnenie 311). V zmluvných ustanoveniach týkajúcich sa primeraného zisku sa takisto stanovuje, že maximálna miera zisku sa nesmie za žiadnych okolností revidovať smerom nahor, s výnimkou prípadu narušenia trhu a na základe dodatočnej nezávislej štúdie, ktorou sa odôvodňuje revízia tejto miery.

(1102) Komisia predovšetkým konštatuje, že ukazovateľ prevádzkovej marže namiesto miery návratnosti kapitálu je v tomto prípade primeraným a riadne odôvodneným ukazovateľom na odhad úrovne zisku.

(1103) Francúzske orgány vysvetlili, že v tomto prípade nie je možné vypočítať mieru návratnosti kapitálu, ktorá sa v rámci služieb všeobecného hospodárskeho záujmu vymedzuje ako vnútorná miera návratnosti, ktorú spoločnosť dosiahne z investovaného kapitálu počas trvania projektu, v prípade lodných spoločností, ktoré si prenajímajú plavidlá, pretože neexistuje počiatočná investícia do špecifických služieb v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme. Komisia ďalej konštatuje, že účtovné údaje (napr. prevádzková marža) sa používali aj v predchádzajúcich rozhodnutiach o službách všeobecného hospodárskeho záujmu na odhad úrovne primeraného zisku ([300]).

(1104) Spoločnosť Corsica Ferries spochybňuje výpočet primeraného zisku na základe bežných príjmov pred zdanením (alebo prevádzkovej marže), pretože podľa jej názoru údaje týkajúce sa nákladov na služby všeobecného hospodárskeho záujmu nie sú ľahko zistiteľné vo výkaze ziskov a strát príjemcov, ale vyžadujú si spornú alokáciu rôznych nákladových položiek medzi činnosti súvisiace so službami všeobecného hospodárskeho záujmu a činnosti, ktoré s nimi nesúvisia (odôvodnenie 504). Komisia však konštatuje, že od prevádzkovateľov služieb všeobecného hospodárskeho záujmu sa vyžaduje, aby v prílohe 9 uviedli podrobný rozpis svojich odhadovaných a skutočných nákladov. Komisia sa okrem toho domnieva, že zásady alokácie nákladov a špecifické alokačné kľúče uvedené v prílohe 9 na získanie odhadovaných nákladov súvisiacich so službami všeobecného hospodárskeho záujmu sú odôvodnené a primerané, ako sa uvádza v odôvodneniach 1079 až 1089.

(1105) Okrem toho, ako sa uvádza v rozhodnutí o začatí konania, použitie porovnávacej štúdie na odhad úrovne primeraného zisku predstavuje vhodnú metódu ([301]). Komisia takisto konštatuje, že spoločnosť Corsica Ferries vo svojich pripomienkach nespochybnila relevantnosť výsledkov tohto prieskumu trhu.

(1106) Vzhľadom na to, že v zmluvách o službách vo verejnom záujme sa stanovuje maximálny zisk vo výške 2,13 %, t. j. na úrovni, ktorá je podstatne nižšia, ako sa odhaduje v porovnávacej štúdii, ktorú zadali francúzske orgány, a že túto výšku zisku v zásade nemožno *ex post* zvýšiť, Komisia sa domnieva, že zisk stanovený v zmluvách o službách vo verejnom záujme nepresahuje primeranú úroveň, a preto sú zmluvy o službách vo verejnom záujme v súlade s bodmi 33 až 38 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu.

7.3.8.4. Stimuly na zvyšovanie efektívnosti

(1107) Podľa bodu 39 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu členské štáty pri stanovovaní metodiky náhrady musia zaviesť stimuly pre efektívne poskytovanie vysokokvalitných služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, pokiaľ neposkytnú odôvodnenie, že tieto stimuly nie je možné alebo vhodné zavádzať.

(1108) V bodoch 40 a 41 sa ponecháva členským štátom priestor na voľné uváženie, pokiaľ ide o formu takýchto stimulov. V bodoch 42 a 43 sa však stanovuje, že každý takýto mechanizmus stimulov na zvýšenie efektívnosti sa musí opierať o objektívne a merateľné kritériá stanovené v poverovacom akte a musí podliehať transparentnému *ex post* hodnoteniu vykonávanému subjektom nezávislým od poskytovateľa služby všeobecného hospodárskeho záujmu. Navyše zvýšenie efektívnosti by sa malo dosiahnuť bez toho, aby bola dotknutá kvalita poskytovaných služieb, pričom by sa zároveň mali dodržať normy stanovené v právnych predpisoch Únie.

(1109) Ako sa uvádza v odôvodnení 302, mechanizmus efektívnosti uplatňovaný na náhradu za prevádzkové náklady je stanovený v článku 35.3 zmlúv o službách vo verejnom záujme. V praxi je mechanizmus efektívnosti zahrnutý do indexácie náhrady prevádzkových nákladov, pokiaľ sa výška náhrady zvyšuje menej ako reálna inflácia. Okrem toho sa v článku 35.4 zmlúv o službách vo verejnom záujme vyžaduje, aby sa skutočná výška náhrady vyplácala na základe výročnej správy, ktorú poskytovatelia služieb vo verejnom záujme predkladajú úradu OTC. V súlade s článkom 46 zmlúv o službách vo verejnom záujme musí výročná správa obsahovať aktualizovaný prevádzkový

([300]) Pozri napríklad rozhodnutie Komisie 2012/321/EÚ z 25. januára 2012 o opatrení SA.14588 (C 20/09), ktoré Belgicko zaviedlo v prospech spoločnosti De Post – La Poste (teraz „bpost“) (Ú. v. EÚ L 170, 29.6.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/321/oj); rozhodnutie z 1. augusta 2014 vo veci SA.35608 – Hellenic Post – Náhrada za financovanie univerzálnej poštovej služby (Ú. v. EÚ C 348, 3.10.2014, s. 48); a rozhodnutie z 29. januára 2016 vo veci SA.41702 – Írsko – Systém vyrovnávania rizík (Ú. v. EÚ C 104, 18.3.2016, s. 2).

([301]) Táto metodika bola uplatnená v rozhodnutí Komisie (EÚ) 2022/348 zo 17. júna 2021 o opatreniach SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ktoré Taliansko a región Toskánsko vykonali v prospech spoločnosti Toremar a jej nadobúdateľa spoločnosti Moby (Ú. v. EÚ L 64, 2.3.2022, s. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/348/oj).

účet v rovnakom formáte ako predbežný prevádzkový účet (príloha 9), pričom sa zohľadní indexácia nákladov, spolu s poznámkou porovnávajúcou a vysvetľujúcou rozdiely medzi skutočnými a plánovanými výnosmi a nákladmi. Podľa francúzskych orgánov audit vykonáva externý audítor, ktorého vyberá úrad OTC na základe postupu verejného obstarávania. Skutočná výška náhrady sa preto zakladá na transparentnom *ex post* posúdení, ktoré vykonáva subjekt nezávislý od poskytovateľa služieb všeobecného hospodárskeho záujmu.

(1110) Komisia okrem toho konštatuje, že mechanizmus kontroly *ex post* zameranej na výšku náhrady, ako je stanovený v článku 35.1 zmlúv o službách vo verejnom záujme, takisto poskytuje určité stimuly na zvýšenie efektívnosti. V článku 35.1 zmlúv o službách vo verejnom záujme sa stanovuje, že v prípade nadmernej náhrady (najmä ak sa kapacita plavidiel vyhradená na služby všeobecného hospodárskeho záujmu využíva na komerčné služby) si držitelia koncesií môžu ponechať polovicu vyplatenej nadmernej náhrady, maximálne však do výšky 5 % náhrady. Skutočnosť, že prevádzkovatelia služieb všeobecného hospodárskeho záujmu si môžu v prípade potreby ponechať časť nadmernej náhrady, ich podnecuje k tomu, aby kapacitu plavidla využívali čo najefektívnejšie. Poskytuje najmä stimul na využívanie kapacity, ktorá je v zásade vyhradená pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu, na komerčné služby, ak by táto kapacita inak zostala nevyužitá, čím sa znižujú náklady na služby všeobecného hospodárskeho záujmu.

(1111) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že body 40 až 43 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu sa neuplatňujú.

(1112) Spoločnosť Corsica Ferries tvrdí, že mechanizmus efektívnosti stanovený v článku 35.3 zmlúv o službách vo verejnom záujme nespĺňa svoj cieľ, pretože vzorec náhrady definovaný v článku 35.3 zmlúv o službách vo verejnom záujme je zjavne nesprávny (odôvodnenia 512 a 513). Spoločnosť Corsica Ferries najmä tvrdí, že uplatnenie vzorca valorizácie povedie k tomu, že verejná náhrada bude zmluvným spoločnostiam poskytnutá na indexovanej úrovni vyššej ako inflácia. Komisia však považuje toto tvrdenie za neopodstatnené.

(1113) Ako vysvetlili francúzske orgány, údaje v predbežnom prevádzkovom účte držiteľov koncesií (príloha 9) pre každú časť vychádzajú z nominálnych hodnôt na rok 2023. Nominálna výška náhrady prevádzkových nákladov sa každoročne aktualizuje tak, aby sa v nej odrážali reálne hodnoty (t. j. upravené o infláciu), na základe vzorca stanoveného v článku 35.3 zmlúv o službách vo verejnom záujme. Vzorec uvedený v článku 35.3 zmlúv o službách vo verejnom záujme zabezpečuje, že skutočne vyplatená náhrada sa v danom roku zvýši menej ako inflácia.

(1114) Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k záveru, že požiadavky na mechanizmus účinnosti uvedené v bodoch 39 až 43 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu sú splnené a že tvrdenie spoločnosti Corsica Ferries je neopodstatnené.

7.3.8.5. Ustanovenia uplatniteľné na podniky vykonávajúce aj činnosti, ktoré nepatria do rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, alebo poskytujúce viacero služieb všeobecného hospodárskeho záujmu

(1115) Podľa bodu 44 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu platí, že ak podnik vykonáva činnosti patriace do rámca služby všeobecného hospodárskeho záujmu i mimo neho rámca, interné účty musia vykazovať samostatne náklady a výnosy spojené so službami všeobecného hospodárskeho záujmu a tie, ktoré súvisia s ostatnými službami v súlade so zásadami stanovenými v bode 31. Ak je podnik poverený poskytovaním viacerých služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, buď preto, lebo orgány prideľujúce službu všeobecného hospodárskeho záujmu sú rôzne, alebo povaha služby všeobecného hospodárskeho záujmu je rozdielna, interné účty podniku musia na úrovni každej služby všeobecného hospodárskeho záujmu umožňovať overiť, či nebola poskytnutá nadmerná náhrada.

(1116) Ako sa uvádza v odôvodnení 293, v článku 30 zmlúv o službách vo verejnom záujme sa stanovuje, že v internom účtovníctve dodávateľa musia byť oddelene uvedené náklady a výnosy spojené so službami všeobecného hospodárskeho záujmu a náklady a výnosy spojené s inými službami, pričom sa zohľadnia kľúče na alokáciu všetkých priamych nákladov potrebných na poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu a primeraný príspevok na nepriame náklady spoločné pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu aj pre obchodné činnosti. Komisia konštatuje, že zmluvy o službách vo verejnom záujme obsahujú v prílohe 9 alokačné kľúče pre jednotlivé nákladové položky dodávateľov. V článku 46 zmlúv o službách vo verejnom záujme sa takisto stanovuje, že dodávatelia musia každý rok vypracovať výročnú správu o činnosti (vrátane aktualizovanej prílohy 9), v ktorej sa osobitne uvedú skutočné výnosy a náklady súvisiace so službami všeobecného hospodárskeho záujmu a výnosy a náklady súvisiace s obchodnými činnosťami, ktoré preskúma úrad OTC.

(1117) Komisia sa preto domnieva, že bod 44 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu sa neuplatňuje.

7.3.8.6. Nadmerná náhrada

(1118) Podľa bodu 49 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu členské štáty musia zabezpečiť, aby podniky nedostávali náhrady presahujúce sumu stanovenú v súlade s požiadavkami uvedenými v tomto bode. Na požiadanie musia Komisii poskytnúť dôkazy. Musia vykonávať pravidelné kontroly alebo zaistiť ich vykonávanie na konci poverenia a za všetkých okolností v maximálne trojročných intervaloch.

(1119) Ako sa uvádza v odôvodneniach 312 až 317, francúzske orgány budú každoročne vykonávať kontrolu *ex post* týkajúcu sa výšky náhrady vyplatenej dodávateľom, aby sa zabezpečilo, že nedôjde k nadmernej náhrade, ktorá by mohla vyplývať zo skutočného používania plavidiel.

(1120) Po prvé, treba poznamenať, že výška náhrady za každú časť vypočítaná *ex ante* v predbežnom prevádzkovom účte (príloha 9) vychádza z minimálneho počtu ročných spiatočných plavieb alebo základnej dopravy požadovaných v rámci služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (t. j. vrátane preložiteľných spiatočných plavieb, ale bez dodatočných spiatočných plavieb).

(1121) Pokiaľ ide o základnú dopravu, náhrada sa vypočíta na základe alokačných kľúčov, ktoré sa stanovia na celé obdobie trvania zmluvy (odôvodnenie 307), s výnimkou prípadov, keď sa po kontrole *ex post* zistí rozdiel medzi alokačným kľúčom uvedeným v prílohe 9 a alokačným kľúčom vyplývajúcim zo skutočnej prevádzky služieb všeobecného hospodárskeho záujmu. Tento mechanizmus tak umožňuje v prípade potreby znížiť výšku náhrady prevádzkových, investičných a palivových nákladov *ex post* podľa skutočného využívania plavidiel. To znamená, že v prípade, ak sa kapacita plavidla vyhradená na činnosti súvisiace so službami všeobecného hospodárskeho záujmu v skutočnosti využíva na komerčné služby, upravia sa alokačné kľúče uvedené v prílohe 9, a teda aj náhrada.

(1122) Okrem toho sa za neuskutočnené plavby neposkytuje náhrada (odôvodnenie 315).

(1123) Úrad OTC vykonáva kontrolu *ex post* výpočtu náhrady na základe výročnej správy držiteľov koncesií, ktorá obsahuje aktualizovaný prevádzkový účet v rovnakom formáte ako predbežný prevádzkový účet (príloha 9), ku ktorému je priložené oznámenie s porovnaním a vysvetlením rozdielov medzi skutočnými a predpokladanými výnosmi a nákladmi. Dodávateľ uhradí orgánu CdC sumu, ak vznikne rozdiel medzi sumou náhrady vyplývajúcou z predbežného prevádzkového účtu a sumou vyplývajúcou z aktualizovaného prevádzkového účtu.

(1124) Pokiaľ ide o dodatočné spiatočné plavby, celá služba sa považuje za službu všeobecného hospodárskeho záujmu. Ako sa uvádza v odôvodnení 306, v článku 38.1 zmlúv o službách vo verejnom záujme sa stanovuje, že náhrada za dodatočnú spiatočnú plavbu, ak sa uskutoční, je nižšia z týchto hodnôt: i) očakávaná výška náhrady za spiatočnú plavbu uvedená v prílohe 9 (predbežný prevádzkový účet) a ii) suma vyplývajúca z aktualizovaného prevádzkového účtu, ktorá zahŕňa skutočné čisté náklady vzniknuté pri prevádzkovaní dodatočnej spiatočnej plavby a je súčasťou výročnej správy. Komisia sa domnieva, že tento prístup je primeraný, aby sa zabránilo nadmernej náhrade.

(1125) Na základe uvedených skutočností sa Komisia domnieva, že prístup francúzskych orgánov je vhodný na vylúčenie rizika nadmernej náhrady.

(1126) Pokiaľ ide o vrátenie prípadného prebytku náhrady, v súlade s článkom 35.1 zmlúv o službách vo verejnom záujme si držitelia koncesií môžu ponechať polovicu vyplatenej nadmernej náhrady, maximálne však do výšky 5 % náhrady. Spoločnosť Corsica Ferries tvrdí, že by to viedlo k nadmernej náhrade (odôvodnenie 505).

(1127) Komisia sa domnieva, že toto tvrdenie by sa malo zamietnuť. Ako sa uvádza v odôvodnení 1110, skutočnosť, že prevádzkovatelia služieb všeobecného hospodárskeho záujmu si môžu v prípade potreby ponechať časť nadmernej náhrady, podnecuje poskytovateľov služieb vo verejnom záujme, aby kapacitu plavidla využívali čo najefektívnejšie. Pokiaľ ide o nevykonané plavby, treba poznamenať, že úrad OTC môže zrušiť spiatočnú plavbu len v prípade vyššej moci alebo nepredvídaných okolností a po dohode s držiteľmi koncesií (odôvodnenie 291). Preto skutočnosť, že príjemcovia opatrení nedostanú náhradu aspoň za fixné náklady spojené so zrušenou spiatočnou plavbou, možno považovať za pomerne obozretnú. V každom prípade je suma, ktorú si poskytovatelia služieb vo verejnom záujme môžu ponechať, obmedzená na 5 % náhrady.

(1128) Ako je uvedené v odôvodneniach 503 až 511, spoločnosť Corsica Ferries uvádza ďalšie tvrdenia s cieľom preukázať, že podmienky zmlúv o službách vo verejnom záujme nie sú dostatočné na vylúčenie akéhokoľvek rizika nadmernej náhrady. Tieto tvrdenia treba odmietnuť.

(1129) *Po prvé*, spoločnosť Corsica Ferries poukazuje na to, že v rámci pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu sa vyžaduje, aby sa zisky spojené s obchodnými činnosťami zohľadnili na účely výpočtu výšky náhrady len vtedy, ak sa službami všeobecného hospodárskeho záujmu udeľujú prevádzkovateľom osobitné alebo výlučné práva a ak tieto zisky presahujú primeraný zisk. Ako je však uvedené v odôvodneniach 1016 až 1096, tieto dve okolnosti v tomto prípade neboli preukázané.

(1130) *Po druhé*, ako sa uvádza v odôvodneniach 1079 až 1089, použité kľúče na alokáciu nákladov sú objektívne a dostatočne odôvodnené, aby sa minimalizovalo riziko nadmernej náhrady za poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu.

(1131) *Po tretie*, pojem „kľúč vyplývajúci z činností“ je explicitný a musí sa chápať v zmysle všeobecných zásad alokácie nákladov, ktoré vymedzili francúzske orgány a ktoré boli predložené uchádzačom v rámci postupu výberového konania na zmluvy o službách vo verejnom záujme (odôvodnenie 308). V každom prípade je tento pojem podrobnejšie vymedzený v článkoch 35.1 a 37.1 zmlúv o službách vo verejnom záujme ako „alokačný kľúč, ktorý by vyplýval zo skutočnej prevádzky (skutočné náklady a výnosy, skutočná prevádzka plavidiel atď.)“.

(1132) *Po štvrté*, na rozdiel od tvrdenia spoločnosti Corsica Ferries komerčné zisky, ktoré dosiahli príjemcovia opatrení a ktoré sa podľa článku 32 zmlúv o službách vo verejnom záujme (odôvodnenie 296) musia opätovne investovať na dosiahnutie cieľov zlepšenia environmentálnej kvality služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, nepredstavujú neoprávnenú investičnú pomoc. Po prvé, komerčné zisky nepredstavujú štátne prostriedky. Po druhé, ako už bolo uvedené, kľúče na alokáciu nákladov sú dobre vymedzené, takže je možné vylúčiť akékoľvek krížové subvencovanie investícií financovaných z komerčných ziskov.

(1133) Nakoniec je takisto potrebné odmietnuť tvrdenie, ktoré predložila spoločnosť Corsica Ferries, že dodávatelia majú prospech z nerealizovaného kapitálového zisku z plavidiel na konci platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme, čo vyplýva zo skutočnosti, že odpisy a lízingové splátky, ktoré sú nahradené v rámci zložky CFI, prevyšujú ekonomické odpisovanie plavidiel za rovnaké obdobie. Hoci Komisia uznáva, že v konkrétnom prípade môže existovať rozdiel medzi ekonomickou životnosťou majetku a obdobím, počas ktorého podnik majetok odpisuje, nie je zjavne nesprávne použiť na výpočet výšky náhrady, ako v tomto prípade, odpisy vyplývajúce z uplatnenia rovnakých zásad odpisovania, aké podnik používa na účtovné účely a ktoré sú v súlade s praxou v odvetví námornej dopravy.

(1134) Francúzske orgány počas formálneho vyšetrovacieho konania najmä potvrdili, že v konečnej verzii prílohy 9 sa na výpočet odpisov plavidiel používa metóda lineárneho odpisovania a že obdobie odpisovania záujemcovia stanovili podľa životnosti plavidla v sektore námornej nákladnej a osobnej dopravy, ktorá je v priemere 30 rokov.

7.3.8.7. Záver o výške náhrady

(1135) Na základe úvah uvedených v odôvodneniach 1071 až 1133 sa Komisia domnieva, že francúzske orgány splnili podmienky stanovené v oddiele 2.8 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu týkajúce sa výšky náhrady, najmä pokiaľ ide o čisté náklady, metodiku založenú na alokácii nákladov, primeraný zisk, stimuly na zvýšenie efektívnosti a nadmernú náhradu.

7.3.9. *Ďalšie požiadavky, ktoré môžu byť potrebné na zabezpečenie toho, aby rozvoj obchodu nebol ovplyvnený v takom rozsahu, že by to bolo v rozpore so záujmami Únie*

(1136) Ako je vysvetlené v bode 51 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu, požiadavky stanovené v oddieloch 2.1 a 2.8 rámca zvyčajne postačujú na zabezpečenie toho, že pomoc nenaruší hospodársku súťaž spôsobom, ktorý by bol v rozpore so záujmami Únie.

(1137) Podľa bodu 52 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu je však možné, že za určitých výnimočných okolností môže zostať vážnejšie narušenie vnútorného trhu nevyriešené a pomoc by mohla ovplyvniť obchod v takom rozsahu, ktorý by mohol byť v rozpore so záujmami Únie. V takom prípade Komisia v súlade s bodom 53 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu preskúma, či je možné takéto narušenia zmierniť vyžadovaním podmienok alebo požadovaním záväzkov od členského štátu.

(1138) V bode 54 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu sa uvádza, že výskyt závažných narušení hospodárskej súťaže, ktoré sú v rozpore so záujmami Únie, sa očakáva iba za výnimočných okolností. Komisia by mala obmedziť svoju pozornosť na také narušenia, pri ktorých má pomoc značný negatívny dosah na iné členské štáty a fungovanie vnútorného trhu, napr. preto, že podnikom v dôležitých sektoroch hospodárstva neumožňujú dosahovať taký objem operácií, ktorý je potrebný na ich efektívne fungovanie.

(1139) V bodoch 55 až 59 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu sa uvádza päť situácií, v ktorých by Komisia mala vykonať podrobnú analýzu narušenia hospodárskej súťaže, ako sa uvádza v bode 52 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu.

(1140) V bode 55 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu sa uvádza, že takéto narušenia môžu byť zapríčinené napríklad tým, že poverenie plnením služieb všeobecného hospodárskeho záujmu má buď trvanie, ktoré nemožno opodstatniť objektívnymi kritériami (ako je potreba amortizácie neprevoditeľných fixných aktív), alebo spája súbory úloh (zvyčajne podliehajúcich samostatným povereniam bez straty prínosu pre spoločnosť a bez dodatočných nákladov, pokiaľ ide o účinnosť a efektívnosť poskytovania služieb). V takom prípade by Komisia skúmala, či tá istá služba vo verejnom záujme môže byť rovnako dobre poskytovaná spôsobom, ktorý v menšej miere narúša hospodársku súťaž, napríklad prostredníctvom obmedzenejšieho poverenia, pokiaľ ide o trvanie alebo rozsah, alebo prostredníctvom samostatných poverení.

(1141) V tomto prípade sa Komisia domnieva, že trvanie poverenia je odôvodnené na základe objektívnych kritérií (oddiel 7.3.4). Okrem toho sa v zmluvách o službách vo verejnom záujme uspokojuje jasne identifikovaná potreba služby vo verejnom záujme a zabezpečujú sa primerané záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme na uspokojenie týchto potrieb. Zmluvy o službách vo verejnom záujme teda nemôžu mať obmedzenejší rozsah pôsobnosti. A napokon francúzske orgány stanovili zmluvu o službách vo verejnom záujme pre každú námornú linku, ktorej sa týkajú potreby služieb vo verejnom záujme v nákladnej a osobnej doprave, a to tak, že stanovili samostatné poverenia. V tomto prípade preto nie je potrebné vykonať podrobnú analýzu narušenia hospodárskej súťaže na základe bodu 55 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu.

(1142) V bode 56 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu sa uvádza, že môže byť potrebné vykonať podrobnejšie posúdenie, keď členský štát poverí bez uskutočnenia výberového konania, poskytovateľa služby vo verejnom záujme poskytovaním služby všeobecného hospodárskeho záujmu na nevyhradenom trhu, kde sa už poskytujú podobné služby alebo možno očakávať, že sa budú poskytovať v blízkej budúcnosti v prípade absencie služby všeobecného hospodárskeho záujmu. Tieto negatívne dosahy na rozvoj obchodu môžu byť sinejšie, ak sa má služba všeobecného hospodárskeho záujmu ponúkať za sadzbu, ktorá je nižšia než náklady ktoréhokoľvek aktuálneho alebo potenciálneho poskytovateľa, takže by mohlo dôjsť k uzavretiu trhu. Komisia pri plnom rešpektovaní širokého priestoru pre voľné uváženie členských štátov, pokiaľ ide o definíciu služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, môže preto požadovať zmeny, napríklad pokiaľ ide o prideľovanie pomoci, kde môže primerane preukázať, že by bolo možné poskytovať tú istú službu všeobecného hospodárskeho záujmu za rovnakých podmienok pre používateľov, a to spôsobom menej narúšajúcim hospodársku súťaž a pri menších nákladoch pre štát.

(1143) V tomto prípade Komisia konštatuje, že francúzske orgány nezadali zmluvy o službách vo verejnom záujme bez verejného obstarávania. Bod 56 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu sa preto v tomto prípade neuplatňuje. V každom prípade sa Komisia domnieva, že francúzske orgány jasne preukázali niekoľko potrieb služieb vo verejnom záujme na linkách medzi Korzikou a prístavom Marseille, ktoré nemohla uspokojiť žiadna iná podobná komerčná služba z prístavov Toulon/Nice alebo do nich. Zistili aj, že neexistuje žiadny alternatívny prístup, ktorý by menej obmedzoval hospodársku súťaž pri nižších nákladoch pre štát. V tomto prípade preto nie je potrebné vykonať podrobnú analýzu narušenia hospodárskej súťaže na základe bodu 55 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu.

(1144) Komisia takisto konštatuje, že zmluvy o službách vo verejnom záujme sa týkajú najmä služieb námornej neťažnej nákladnej dopravy, v prípade ktorých nie je sporné, že medzi Korzikou a pevninským Francúzskom došlo k úplnému zlyhaniu trhu, a pre ktoré má dostatočnú kapacitu na manipuláciu iba prístav Marseille.

(1145) Komisia takisto konštatuje, že ťažná nákladná doprava, v prípade ktorej Francúzsko zistilo čiastočnú zastupiteľnosť medzi prístavmi Toulon a Marseille, sa týka len 20 % celkového dopytu po ťažnej nákladnej doprave a 4 % celkového dopytu po nákladnej doprave ([302]). Vzhľadom na to, že tento objem je obmedzený, narušenie trhu je minimálne a nemá skutočný vplyv na hospodársku súťaž.

(1146) Okrem toho sa v zmluvách o službách vo verejnom záujme pre linku Marseille – Propriano, ktorá zahŕňa aj osobnú dopravu, rieši aj úplné zlyhanie trhu v súvislosti so službami spojenia s Proprianom. Táto zmluva o službách vo verejnom záujme preto nemôže viesť k uzavretiu alebo obmedzeniu trhu alebo k diskriminačnému opatreniu v zmysle rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu a nariadenia o kabotáži.

(1147) Treba takisto poznamenať, že prístav Marseille má dostatočnú kapacitu na to, aby prevádzkovateľ, akým je Corsica Ferries, mohol ponúkať služby z tohto prístavu. Žiadny z dôkazov predložených Komisii počas formálneho vyšetrovacieho konania nenaznačuje opak.

(1148) V bode 57 sa uvádza, že podrobnejšie preskúmanie je opodstatnené aj vtedy, ak poverenie záväzkom služby je spojené s osobitnými alebo výlučnými právami, ktoré závažným spôsobom obmedzujú hospodársku súťaž na vnútornom trhu v rozsahu, ktorý je v rozpore so záujmami Únie.

(1149) V tomto prípade sa Komisia domnieva, že v zmluvách o službách vo verejnom záujme sa neudeľujú žiadne osobitné ani výlučné práva. Bod 57 sa teda v tejto veci neuplatňuje.

(1150) V bode 58 sa uvádza, že Komisia bude venovať pozornosť aj situáciám, v ktorých pomoc umožňuje podniku financovať vytvorenie alebo používanie infraštruktúry, ktorá nie je reprodukovateľná, a umožňuje mu uzavrieť trh, na ktorom sa poskytuje služba všeobecného hospodárskeho záujmu, alebo súvisiace príslušné trhy.

(1151) V tomto prípade Komisia konštatuje, že predmetné zmluvy o službách vo verejnom záujme nezahŕňajú infraštruktúru, ktorá sa nedá opakovať, ani ich financovanie neumožňuje držiteľom koncesií financovať vytvorenie alebo používanie takejto infraštruktúry. Bod 58 teda v tejto veci nie je uplatniteľný.

(1152) A napokon sa v bode 59 uvádza, že ak je narušenie hospodárskej súťaže následkom poverenia, ktoré bráni v efektívnej implementácii alebo presadzovaní právnych predpisov Únie, ktorých cieľom je zabezpečenie riadneho fungovania vnútorného trhu, Komisia preskúma, či by služba vo verejnom záujme mohla byť poskytovaná rovnako dobre spôsobom menej narúšajúcim hospodársku súťaž, napríklad prostredníctvom úplnej implementácie právnych predpisov Únie pre jednotlivé sektory.

(1153) V tomto prípade Komisia konštatuje, že zmluvy o službách vo verejnom záujme nebránia účinnému vykonávaniu alebo presadzovaniu platných právnych predpisov, keďže francúzske orgány prísne dodržiavali zásady stanovené v platných odvetvových právnych predpisoch, konkrétne v nariadení o kabotáži.

(1154) V tomto prípade preto nie je potrebné vykonať podrobnú analýzu narušenia hospodárskej súťaže na základe bodu 55 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu.

([302]) Odhad dopytu po nákladnej doprave vychádza z historických údajov (odôvodnenie 224), z ktorých vyplýva, že v rokoch 2016 až 2020 predstavovala ťažná nákladná doprava len približne 20 % celkovej nákladnej dopravy medzi Marseille a Korzikou (odôvodnenie 54). Vzhľadom na to, že 20 % dopytu po ťažnej nákladnej doprave sa považuje za zastupiteľný medzi Marseille a Toulonom, celkovo sa len 4 % celkového dopytu po nákladnej doprave považujú za zastupiteľné medzi Marseille a Toulonom.

7.3.10. *Požiadavky na zverejňovanie určitých informácií týkajúcich sa služieb všeobecného hospodárskeho záujmu*

(1155) Podľa bodu 60 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu: „V prípade každej náhrady za službu všeobecného hospodárskeho záujmu patriacej do rozsahu pôsobnosti tohto oznámenia musí dotknutý členský štát uverejniť na internete alebo iným vhodným spôsobom tieto informácie:

— výsledky verejnej konzultácie alebo iné primerané nástroje uvedené v bode 14,

— obsah a trvanie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme,

— príslušný podnik a prípadne príslušné územie,

— ročné sumy pomoci poskytovanej podniku.“

(1156) V tomto prípade Komisia konštatuje, že francúzske orgány zverejnili informácie požadované v bode 60 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu ([303]) s výnimkou ročných súm pomoci poskytnutých príjemcom, ktoré budú zverejnené po vykonaní auditu týchto informácií.

(1157) Komisia sa preto domnieva, že podmienky bodu 60 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu boli splnené.

7.3.11. *Závery o zlučiteľnosti opatrení*

(1158) Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k záveru, že opatrenia sú v súlade s rámcom pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu a s nariadením o kabotáži. Zmluvy o službách vo verejnom záujme sú preto zlučiteľné s vnútorným trhom.

8. **ZÁVERY**

(1159) Komisia konštatuje, že Francúzsko v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ neoprávnene zaviedlo zmluvy o službách vo verejnom záujme, ktoré predstavujú štátnu pomoc podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Zmluvy o službách vo verejnom záujme sú však zlučiteľné s vnútorným trhom,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

1. Finančná náhrada, ktorú Francúzsko poskytlo spoločnostiam Corsica Linea a La Méridionale (samostatne alebo spoločne) v rámci piatich zmlúv o službách vo verejnom záujme týkajúcich sa námorného spojenia s Korzikou z prístavu Marseille alebo do prístavu Marseille na obdobie 2023 – 2030 v celkovej výške 853,6 milióna EUR, predstavuje štátnu pomoc podľa článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

2. Štátna pomoc uvedená v odseku 1, ktorú Francúzsko neoprávnene poskytlo podľa článku 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, je zlučiteľná s vnútorným trhom v zmysle článku 106 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

([303]) Výsledky verejných konzultácií sa nachádzajú na tejto adrese: 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 (online stav k 18. októbru 2024) a pre ostatné body na tomto odkaze: https://www.isula.corsica/assemblea/docs/rapports/2022E6370-.pdf (online stav k 18. októbru 2024).

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Francúzskej republike.

V Bruseli 26. novembra 2024

Za Komisiu
Margrethe VESTAGER
výkonná podpredsedníčka