SKLEP KOMISIJE (EU) 2025/2453

z dne 26. novembra 2024

v zadevi SA.101557 (2023/NN, ex-2022/PN) – Francija – Pomorske povezave s Korziko (2023–2030)

(notificirano pod dokumentarno številko C(2024) 8473)

(Besedilo v francoskem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1), točka (a), Sporazuma,

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenima členoma ([1]), in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

1.1 Faza pred priglasitvijo

(1) Francoski organi so z dopisom z dne 17. januarja 2022 Komisijo obvestili, da je korziški urad za promet začel postopke za ugotovitev, ali obstaja potreba po gospodarski javni službi v zvezi s storitvami pomorskega prevoza med Korziko in celinsko Francijo. Komisija je 19. januarja 2022 začela postopek pred priglasitvijo, registriran pod številko SA.101557. Francoski organi so svoje prvotne pripombe Komisiji poslali z dopisi z dne 19., 25. in 27. januarja 2022.

(2) Komisija je z dopisi in elektronskimi sporočili z dne 4. in 15. februarja ter 22. marca 2022 od francoskih organov zahtevala dodatne informacije. Francoski organi so odgovore predložili 15. februarja ter 7. in 31. marca 2022.

(3) Francoski organi so z dopisi z dne 15. marca, 8. aprila ter 19. in 20. maja 2022 Komisijo obvestili o svojih načrtih glede sklenitve petih pogodb o izvajanju gospodarske javne službe za obdobje osmih let (2023–2030) za pomorski prevoz blaga in potnikov med pristaniščem v Marseillu in vsakim od petih pristanišč Ajaccio, Bastia, Porto-Vecchio, Propriano in L'Île-Rousse (v nadaljnjem besedilu: **pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe** ali **ukrepi**).

(4) Komisija je z dopisi in elektronskimi sporočili z dne 20. aprila, 30. maja, 12. julija, 11. avgusta, 3., 18., 21., 23. in 30. novembra ter 1. in 2. decembra 2022 od francoskih organov zahtevala dodatne informacije. Francoski organi so odgovore predložili z dopisi in elektronskimi sporočili z dne 7. in 22. junija, 22. in 27. julija, 10., 13. in 14. oktobra, 8., 10., 11., 17., 22., 24., 25. in 30. novembra ter 1. in 2. decembra 2022.

(5) V fazi pred priglasitvijo so se Komisija in francoski organi sestali 1., 17. in 22. februarja, 18. marca, 5. aprila, 28. junija, 11. julija ter 15., 21. in 30. novembra 2022. Francoski organi so v okviru priprav na te sestanke ali po njih 21. februarja, 22. marca in 12. julija 2022 predložili dodatne informacije.

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

(6) Hkrati je Komisija 14. aprila, 17., 21., 22. in 30. junija, 25. julija, 2. in 30. septembra, 5. in 26. oktobra ter 2. decembra 2022 ter 30. in 31. januarja 2023 od tretje osebe prejela splošne informacije.

1.2 Priglasitev ukrepov francoskih organov in pritožba družbe Corsica Ferries

(7) Francoski organi so 27. decembra 2022 Komisiji v elektronski obliki priglasili pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe. Ta priglasitev je bila nepopolna, zato je Komisija 16. februarja 2023 od francoskih organov zahtevala dodatne informacije. Francoski organi so svojo priglasitev dopolnili z elektronskima sporočiloma z dne 5. aprila in 2. maja 2023.

(8) Družba Corsica Ferries je 23. marca 2023 pri Komisiji vložila uradno pritožbo, s katero je izpodbijala zakonitost in združljivost ukrepov, zlasti v zvezi s pravom o državni pomoči.

(9) Komisija je pritožbo posredovala francoskim organom ter 11. aprila in 5. junija 2023 zahtevala dodatne informacije. Francoski organi so pripombe v zvezi s pritožbo in dodatne informacije predložili 28. junija, 28. julija in 27. oktobra 2023.

(10) Družba Corsica Ferries je v zvezi s svojo pritožbo predložila tudi dodatne informacije, in sicer z elektronskima sporočiloma z dne 13. oktobra in 20. decembra 2023. Komisija je te dodatne informacije francoskim organom poslala 21. decembra 2023, francoski organi pa so nanje odgovorili z elektronskim sporočilom z dne 6. februarja 2024.

1.3 Začetek formalnega postopka preiskave, ki ga je Komisija uvedla v zvezi z ukrepi

(11) Komisija je z dopisom z dne 23. februarja 2024 francoske organe obvestila, da se je odločila začeti postopek iz člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (**PDEU**) v zvezi s pogodbami o izvajanju gospodarske javne službe (v nadaljnjem besedilu: **sklep o začetku postopka**).

(12) Sklep o začetku postopka je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ([2]). Komisija je francoske organe in zainteresirane strani pozvala, naj predložijo svoje pripombe v zvezi s pogodbami o izvajanju gospodarske javne službe.

(13) Komisija je pripombe francoskih organov prejela 27. marca 2024. Po prejemu teh pripomb je francoskim organom 23. aprila, 13. in 30. maja, 14. in 21. junija ter 2. in 9. julija 2024 poslala zahteve po informacijah, francoski organi pa so nanje odgovorili 23. in 31. maja, 13. junija ter 9., 11., 12. in 17. julija 2024.

(14) Komisija je prejela pripombe več zainteresiranih strani, in sicer družb Corsica Ferries (22. april 2024), Corsica Linea (29. april 2024) in La Méridionale (29. april 2024) ter skupine STEF (29. april 2024) ([3]).

(15) Komisija je Franciji posredovala pripombe družbe Corsica Ferries (23. aprila 2024) ter družbe Corsica Linea, družbe La Méridionale in skupine STEF (30. aprila 2024) in ji dala možnost, da nanje odgovori. Francija je na pripombe družbe Corsica Ferries odgovorila 25. junija in 11. julija 2024. Kar zadeva predložitve drugih zainteresiranih strani, ni želela predložiti pripomb.

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

([3]) Družbi Corsica Linea in La Méridionale ter skupina STEF so z elektronskimi sporočili z dne 8., 15. oziroma 16. aprila 2024 zaprosile za podaljšanje roka za predložitev pripomb. Komisija jim je odobrila podaljšanje do 29. aprila 2024.

2. STORITVE POMORSKEGA PREVOZA MED KORZIKO IN CELINSKO FRANCIJO

2.1 Socialno-ekonomske značilnosti Korzike

(16) Korzika je francoski otok v Sredozemskem morju. Zanjo so značilni gorski teren, zavarovana območja in zlasti velika podeželska območja ([4]). Otok ima skoraj 350 000 prebivalcev, od katerih jih približno 53 % živi na mestnih območjih, 47 % pa na podeželskih območjih ([5]). Zaradi te omejujoče geografske lege je Korzika ena od najredkeje poseljenih regij v Franciji z gostoto prebivalstva 39 prebivalcev na km^2. To je precej pod francoskim povprečjem 105 prebivalcev na km^2 ([6]).

(17) Nizka gostota prebivalstva pomeni, da so razdalje med domovi in delovnimi mesti ali mesti za preživljanje prostega časa velike. Na Korziki se v primerjavi z nacionalnim povprečjem opravi več potovanj, ki so tudi daljša ([7]). Poleg tega po mnenju inštituta INSEE ([8]) topografija in podeželska narava občin ter pomanjkanje javnega prevoza pomenijo, da se za vsakodnevna potovanja uporablja več osebnih vozil (86 % v primerjavi s 72 % v celinski Franciji) ([9]).

(18) Korzika nima avtocestne infrastrukture. Ima omejeno cestno omrežje, ki ga sestavljajo približno 10 regionalnih cest in stranske ceste. Te ceste so precej vijugaste, zaradi česar so časi potovanja daljši ([10]), prometne razmere ([11]) težje, tveganje za prometne nesreče pa večje. Korzika ima najvišji delež smrtnih žrtev v cestnem prometu v Franciji ([12]). Po podatkih francoskega observatorija prometne varnosti te značilnosti še dodatno poslabšuje turizem. Po ocenah zadevnega observatorija se vsako leto s prihodi in odhodi približno 500 000 avtomobilov, prepeljanih z rednimi storitvami pomorskega prevoza, v poletnem obdobju povprečni dnevni promet na korziških cestah skoraj podvoji ([13]).

(19) Gospodarstvo Korzike temelji predvsem na terciarnem sektorju ([14]). Med storitvami, ki jih ponuja, sta turizem ([15]) in trgovina na drobno ([16]) med glavnimi gonilnimi silami blaginje in ustvarjanja delovnih mest na otoku. Lokalno gospodarstvo je močno odvisno od uvoza s celinske Francije. Leta 2019 je bil uvoz s celine skoraj petkrat večji od izvoza ([17]).

([4]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (obiskano 18. oktobra 2024).
([5]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (obiskano 18. oktobra 2024). Za primerjavo, nacionalno povprečje znaša 67 % za mestna območja in 33 % za podeželska območja. Otok Korzika je zato precej bolj podeželski kot preostali del Francije.
([6]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (obiskano 18. oktobra 2024).
([7]) Glej na primer splošne smernice za južno Korziko za obdobje 2023–2027 (str. 6), ki jih je pripravil francoski observatorij za varnost v cestnem prometu in so na voljo na naslednjem spletnem naslovu: 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 (obiskano 18. oktobra 2024).
([8]) Nacionalni inštitut za statistiko in ekonomske študije.
([9]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021 (obiskano 18. oktobra 2024).
([10]) V regionalnem načrtu korziškega regionalnega organa za infrastrukturo in prometne storitve iz leta 2015 je navedeno, da je „zaradi velikega gorskega območja na Korziki […] notranja komunikacija še posebej težavna. Cestno in železniško omrežje sta vijugasta, razdalje pa se merijo bolj v potovalnem času kot v kilometrih“ (https://www.aue.corsica/attachment/619085/, str. 9, obiskano 18. oktobra 2024). Glej tudi splošne smernice za južno Korziko za obdobje 2023–2027 (str. 6), ki jih je pripravil francoski observatorij za varnost v cestnem prometu (glej opombo 7).
([11]) Glej serijo poročil javnega televizijskega kanala „France 3 Corse“ o stanju cest na Korziki: https://france3-regions.francetvinfo.fr/corse/dossier-etats-des-lieux-des-routes-de-corse-et-enjeux-2730762.html (obiskano 18. oktobra 2024).
([12]) Glej še posebej resne razmere v letu 2022, ko je bil delež smrtnih žrtev v cestnem prometu na Korziki 2,5-krat višji od nacionalnega povprečja: https://www.corsematin.com/articles/le-lourd-bilan-de-2022-sur-les-routes-corses-135750 (obiskano 18. oktobra 2024). Glej tudi splošne smernice za južno Korziko za obdobje 2023–2027 (str. 6), ki jih je pripravil francoski observatorij za varnost v cestnem prometu (glej opombo 7).
([13]) Glej splošne smernice za južno Korziko za obdobje 2023–2027 (str. 6), ki jih je pripravil francoski observatorij za varnost v cestnem prometu (glej opombo 7).
([14]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006425?sommaire=6006454 (obiskano 18. oktobra 2024).
([15]) Glej analizo inštituta INSEE o pomenu turizma za zaposlovanje na Korziki: https://www.insee.fr/fr/statistiques/6439057 (obiskano 18. oktobra 2024).
([16]) Po podatkih inštituta INSEE trgovina na drobno predstavlja 67 % trgovine na otoku, kar je devet točk več od francoskega povprečja (https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006439?sommaire=6006454, obiskano 18. oktobra 2024).
([17]) Pripombe francoskih organov, predložene 5. aprila 2023.

(20) Francoski organ, pristojen za konkurenco, v mnenju z dne 17. novembra 2020 o koncentraciji trgov na Korziki in s tem povezanem vplivu na lokalno konkurenco (v nadaljnjem besedilu: **mnenje organa, pristojnega za konkurenco**) ([18]) navaja, da je „otoška lega […] glavna posebna omejitev za razvoj gospodarstva otoka, saj se lahko dostop do trgov zmanjša zaradi dodatnih stroškov, ki so posledica geografske izolacije“ ([19]). Organ, pristojen za konkurenco, tako meni, da so „stroški dobave […] višji zaradi otoške lege in geografske oddaljenosti od celinske Francije, saj je uporaba pomorskega prevoza strukturno dražja“. Zato so „gospodarski subjekti omejeni z bolj zapleteno dobavno verigo kot na celini“ ([20]).

(21) Organ, pristojen za konkurenco, v sektorju distribucije goriva na primer ugotavlja znatno razliko med ceno goriva, ki jo plačajo potrošniki na Korziki, in ceno goriva, ki se plača na celini ([21]). Po njegovem mnenju je to razliko mogoče delno pojasniti z dejstvom, da se Korzika z gorivom oskrbuje samo po morski poti, zaradi česar je končna cena goriva višja. Tudi prevoz goriv po cesti do bencinskih črpalk je dražji, saj se zaradi gorskega terena podaljša čas prevoza. Nazadnje, sezonska narava povpraševanja, povezana s poletno turistično sezono, pomeni, da je treba zaloge upravljati ob pravem času, kar vodi do tveganja, da bi zaradi kvot nastali znatni dodatni stroški, saj imajo korziška naftna skladišča majhne zmogljivosti ([22]).

(22) Podobno so živila in potrošniški izdelki na Korziki veliko dražji kot v preostalem delu Francije, in sicer za 14 % oziroma 11 % ([23]). Organ, pristojen za konkurenco, meni, da je to deloma posledica strukturnih dejavnikov, povezanih z otoško lego in sezonskostjo. Zaradi nujne uporabe pomorskega prevoza se je podaljšala tudi dobavna veriga iz nabavnih centrov v južni Franciji ([24]). Zaradi omejenih skladiščnih zmogljivosti korziških trgovin je treba blago dostavljati pogosteje kot na celini, trgovine pa ne morejo izkoristiti enakih popustov nabavnih centrov kot trgovine na celini ([25]).

(23) Inštitut INSEE na splošno ugotavlja, da je Korzika najrevnejša regija celinske Francije: leta 2018 je pod pragom revščine živelo 18,5 % ljudi, ki živijo na Korziki, v primerjavi s 14 % na nacionalni ravni. Te gospodarske in socialne razmere so se poslabšale tudi zaradi pandemije COVID-19 v letih 2020 in 2021 ([26]) ter visoke inflacije, ki je predvsem posledica zvišanja cen energije in hrane od leta 2022 naprej ([27]).

([18]) Mnenje št. 20-A-11 z dne 17. novembra 2020. Organ, pristojen za konkurenco, navaja, da je njegovo mnenje zahteval minister za gospodarstvo. Namen tega mnenja je bil obvestiti javne organe o različnih vprašanjih konkurence, zlasti v zvezi s kupno močjo prebivalcev.

([19]) Glej prejšnjo opombo, točka 25.

([20]) Glej prejšnjo opombo, točka 26.

([21]) Organ, pristojen za konkurenco, ugotavlja, da so korziška gospodinjstva zaradi geografije Korzike in nerazvitosti javnega prevoza zelo odvisna od avtomobilov. Kljub temu, da je stopnja DDV na otoku za 7 odstotnih točk nižja, je razlika v ceni goriva na Korziki v primerjavi s celino zelo velika, in sicer približno +6,7 % za dizelsko gorivo in +5,3 % za 95-oktanski neosvinčen bencin. To je potrdil tudi inštitut INSEE (https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8, obiskano 18. oktobra 2024).

([22]) Za več podrobnosti glej sektorsko usmeritev št. 2 v mnenju organa, pristojnega za konkurenco.

([23]) Glej raziskavo inštituta INSEE o ravneh cen na Korziki v letu 2022 v primerjavi s celinsko Francijo: https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8 (obiskano 18. oktobra 2024). Na splošno so cene na Korziki višje za 7 %, vrzel pa se je od leta 2015 povečala kljub precej nižji stopnji DDV, do katere je Korzika upravičena za proizvode, namenjene za prehrano ljudi (2,1 % namesto 5,5 % ali 20 % na celini, odvisno od družine proizvodov).

([24]) Mnenje organa, pristojnega za konkurenco, točke 590–594. Organ, pristojen za konkurenco, ugotavlja, da so stroški pomorskega prevoza eden glavnih dodatnih stroškov velikih in srednje velikih supermarketov: v nasprotju z običajno poslovno prakso, v skladu s katero nakupne cene vključujejo stroške dostave do namembnega kraja blaga, stroški pomorskega prevoza niso sistematično vključeni v nakupno ceno. Korziške trgovine torej nosijo stroške pomorskega prevoza med celino in Korziko.

([25]) Mnenje organa, pristojnega za konkurenco, točke 595–598. Po navedbah organa, pristojnega za konkurenco, dostava blaga na Korziko traja dlje kot v kateri koli drug kraj v celinski Franciji. Običajno traja tri dni, kar je v povprečju en dan dlje kot za trgovino na celini. Poleg tega imajo trgovine na celini boljše logistične sisteme za svoje blago, korziške trgovine pa so omejene s časom, potrebnim za pomorski prevoz (raztovarjanje plovil in cestni prevoz). Korzika nima lokalne logistične infrastrukture (na voljo je le malo skladiščnih površin). Ti trije dejavniki imajo za korziške trgovine dve posledici. Prvič, potrebne so pogoste povratne vožnje na celino, da se zagotovi obnova zalog v trgovinah, zaradi česar se zvišajo stroški dobave. Drugič, nabavni centri na celini korziškim trgovinam ponujajo manjše popuste zaradi majhnih količin, ki jih naročajo korziške trgovine, kar je povezano zlasti z omejenim prostorom za skladiščenje.

([26]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/5386057 (obiskano 18. oktobra 2024).

([27]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021#tableau-figure3 (obiskano 18. oktobra 2024). Iz slike 4 v spisu inštituta INSEE je razvidno, da so številna združenja občin na Korziki preveč izpostavljena inflaciji, zlasti skoraj celotna severna polovica otoka in združenje občin Sartenais-Valinco-Taravo na jugu otoka, kjer je glavna občina Propriano.

2.2 Pristaniška infrastruktura, ki se uporablja za storitve pomorskega prevoza med celinsko Francijo in Korziko

2.2.1 *Celinska pristanišča*

(24) Celinska pristanišča, ki se uporabljajo za storitve pomorskega prevoza med Korziko in celinsko Francijo, so pristanišča v Marseillu, Toulonu in Nici (v nadaljnjem besedilu: **celinska pristanišča**).

(25) Marseille je od Toulona oddaljen več kot 60 km (približno 45 minut vožnje po avtocesti A50 in manj kot eno uro z vlakom ([28])), od Nice pa skoraj 200 km (približno 2 uri in 30 minut vožnje po avtocesti A8). Toulon je od Nice oddaljen 150 km (približno 1 uro in 45 minut vožnje po avtocestah A57 in A8 ter 1 uro in 45 minut vožnje z vlakom ([29])).

Slika 1

Celinska in korziška pristanišča



Vir: družba Gecodia.

2.2.1.1 Pristanišče v Marseillu

(26) Pristanišče v Marseillu je eno največjih v Franciji. Gosti veliko število nacionalnih in mednarodnih pomorskih povezav, je pa v bližini mesta Marseille, drugega največjega mesta v Franciji po številu prebivalcev.

(27) Pristaniški organ v Marseillu, tj. Grand Port Maritime de Marseille, je oseba javnega prava industrijske in komercialne narave.

([28]) Glej spletno mesto železniške družbe SNCF, ki je na voljo na naslednjem spletnem naslovu: https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-toulon-marseille (obiskano 18. oktobra 2024). Med Marseillem in Toulonom se vsak dan opravi skoraj 20 storitev prevoza s povprečnim časom potovanja eno uro.

([29]) Glej spletno mesto družbe SNCF, ki je na voljo na naslednjem spletnem naslovu: https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-nice-toulon (obiskano 18. oktobra 2024). Med Toulonom in Nico se vsak dan opravi skoraj 15 storitev prevoza s povprečnim časom potovanja eno uro.

(28) Pristanišče v Marseillu je globalno pristanišče z infrastrukturo, ki omogoča upravljanje vseh vrst prometa. Ima dva glavna doka:

— vzhodni dok (zahodno od Marseilla) z desetimi pomorskimi terminali se uporablja večinoma za trajekte, potniško-tovorne ladje in potniške ladje za križarjenje ter zajema ladjedelnico za popravilo ladij,

— zahodni dok (Fos-sur-Mer) je namenjen velikim medcelinskim premikom blaga (energija, avtomobili, zabojniki, posebno blago itd.).

(29) Vzhodni dok ima štiri pomorske terminale za trajekte in potniško-tovorne ladje, vključno z dvema nacionalnima terminaloma Joliette in Arenc, ki gostita zlasti trenutni pomorski promet s Korziko (z več kot 10 razpoložljivimi privezi). Ta dva terminala sta neposredno povezana s tremi avtocestami: A7, ki prečka celoten ronski koridor od Lyona do Marseilla; A50, ki povezuje Marseille s Toulonom na vzhodu, in A55, ki povezuje Marseille s Martiguesom na zahodu.

2.2.1.2 Pristanišče v Toulonu

(30) Pristanišče v Toulonu ima nacionalne in mednarodne pomorske povezave (Španija, Italija). Ima štiri terminale okoli Toulonskega zaliva: dva terminala v Brégaillonu in dva terminala v središču mesta Toulon oziroma La Seyne-sur-Mer. Pristanišče v Toulonu upravlja gospodarska zbornica departmaja Var.

(31) Južni terminal v Brégaillonu je v celoti namenjen prevozu težkih paketov, severni terminal (v nadaljnjem besedilu: **terminal Toulon-Brégaillon**) pa je opremljen z enim privezom, ki omogoča izključno tovorni promet. Terminal v La Seyne-sur-Mer se uporablja izključno za potniške ladje za križarjenje, terminal v središču mesta (v nadaljnjem besedilu: **terminal Toulon-Port de Commerce**) s tremi privezi pa se uporablja za trajekte, potniške ladje za križarjenje in potniško-tovorne ladje. Na terminalu Toulon-Port de Commerce se trenutno opravljajo vse storitve pomorskega prevoza med Toulonom in Korziko. Pristanišče v Toulonu je relativno blizu avtoceste A50 in železniške postaje v Toulonu.

2.2.1.3 Pristanišče v Nici

(32) Pristanišče v Nici je v središču mesta. Upravlja jo gospodarska zbornica Azurne obale v Nici. Pristanišče ima dva terminala, vsakega z dvema privezoma, ki lahko sprejmeta trajekte in potniško-tovorne ladje. Oba terminala se uporabljata predvsem za potniške ladje za križarjenje in potniški promet ter v manjši meri za tovorni promet. Pristanišče v Nici je razmeroma daleč od avtocestne infrastrukture (približno deset kilometrov), železniška postaja pa je precej blizu.

2.2.2 *Korziška pristanišča*

(33) Korziška pristanišča s pomorskimi povezavami s celinsko Francijo so Bastia, Ajaccio, L'Île-Rousse, Porto-Vecchio in Propriano (v nadaljnjem besedilu: **korziška pristanišča**).

(34) Propriano je edino korziško pristanišče, ki je s celinsko Francijo povezano z le eno povezavo (s pristaniščem v Marseillu). Druga korziška pristanišča so povezana s tremi celinskimi pristanišči (tj. pristanišči v Marseillu, Toulonu in Nici).

(35) Vsa korziška pristanišča upravlja gospodarska zbornica Korzike.

(36) Mesto Bastia je na severovzhodu Korzike. Leži približno 70 km od L'Île-Roussa (1 ura in 40 minut vožnje z avtomobilom in skoraj 2 uri z javnim prevozom) na severu Korzike, 145 km od Porto-Vecchia, ki leži na jugovzhodu otoka, in 150 km od Ajaccia. Mesto Ajaccio v zahodni osrednji Korziki je približno 70 km oddaljeno od Propriana (približno 1 ura in 30 minut z avtomobilom in 2 uri z javnim prevozom), ki leži na jugozahodu Korzike, in 140 km od Porto-Vecchia. Propriano in Porto-Vecchio sta med seboj oddaljena 70 km (približno 1 ura in 30 minut z avtomobilom in 2 uri z javnim prevozom).

(37) Železniško postajo imajo samo Bastia, Ajaccio in L'Île-Rousse. Iz Porto-Vecchia se izvajajo medkrajevni avtobusni prevozi do Ajaccia, Propriana in Bastie, iz Propriana pa se izvajajo medkrajevni avtobusni prevozi do Ajaccia in Porto-Vecchia. V preglednici 1 in preglednici 2 so prikazane ocenjene razdalje med kraji z javnim prevozom in pogostost storitev:

Preglednica 1

Železniške storitve na Korziki

	Število povratnih voženj ([1]) na dan	Trajanje potovanja
Ajaccio–Bastia	5	4 ure
Ajaccio–L'Île-Rousse	2	4 ure 45 minut – 5 ur
Bastia–L'Île-Rousse	3	3 ure 15 minut

([1]) Ena povratna vožnja ustreza dvema potovanjema.
Vir: korziške železnice.

Preglednica 2

Medkrajevne storitve na Korziki (avtobusi)

	Število povratnih voženj na dan	Trajanje potovanja
Ajaccio–Propriano	5	1 ura 45 minut
Ajaccio–Porto-Vecchio	4	3 ure 30 minut
Propriano–Porto-Vecchio	3	1 ura 45 minut
Bastia–L'Île-Rousse	2	1 ura 30 minut

Vir: korziški regionalni organ.

2.2.2.1 Pristanišče Bastia

(38) Bastia je po obsegu potniškega in tovornega prometa največje korziško pristanišče, saj predstavlja skoraj 60 % celotnega prometa med Korziko in celino. Je mednarodno pristanišče, saj poleg prevoza na povezavah z Marseillom, Toulonom in Nico ponuja tudi povezave z Italijo.

(39) Pristanišče Bastia ima pomorski terminal z osmimi privezi, ki lahko sprejmejo trajekte in potniško-tovorne ladje. Trenutno se proučujejo načrti za razširitev obstoječega ali izgradnjo večjega pristanišča, saj je obstoječe pristanišče močno zasedeno ([30]). Pristanišče, ki je v središču mesta, je dostopno po regionalni cesti 20 od Bastie do Ajaccia.

2.2.2.2 Pristanišče Ajaccio

(40) Ajaccio je po obsegu potniškega in tovornega prometa drugo največje korziško pristanišče. Poleg rednih pomorskih povezav do pristanišč v Marseillu, Toulonu in Nici ponuja tudi sezonske povezave s pristanišči Porto Torres (Sardinija), Calvi in Propriano.

(41) Pristanišče Ajaccio ima pomorski terminal s šestimi privezi, ki lahko sprejmejo trajekte in potniško-tovorne ladje. Je v središču mesta, dostopno je po regionalni cesti 20 do Bastie na severovzhodu in po regionalni cesti 40 do Bonifacia na južni konici otoka.

([30]) http://www.bastia.port.fr/developpement/ (obiskano 18. oktobra 2024).

2.2.2.3 Pristanišče L'Île-Rousse

(42) Pristanišče L'Île-Rousse, ki je v središču mesta, ima pomorski terminal z dvema privezoma za trajekte in potniško-tovorne ladje. Je edino korziško pristanišče, ki je pooblaščeno za ravnanje z nevarnim blagom razreda 1 (eksplozivne snovi in predmeti). Ima hiter dostop do regionalne ceste 30, ki povezuje Calvi (25 km zahodno) s Ponte-Leccio na osrednji Korziki.

2.2.2.4 Pristanišče Porto-Vecchio

(43) Pristanišče Porto-Vecchio, ki je v središču mesta, ima pomorski terminal z dvema privezoma za trajekte in potniško-tovorne ladje. Ima razmeroma hiter dostop do regionalne ceste 10 do Bonifacia na jugu in Bastie na severu.

2.2.2.5 Pristanišče Propriano

(44) Pristanišče Propriano, ki je v središču mesta, ima pomorski terminal z dvema privezoma za trajekte in potniško-tovorne ladje. Ima razmeroma hiter dostop do regionalne ceste 40, ki povezuje Bonifacio na jugu in Ajaccio na severu.

2.3 **Storitve pomorskega prevoza med Korziko in celinsko Francijo**

(45) Francoski organi so predložili opis storitev pomorskega prevoza, ki so se opravljale med letoma 2016 in 2020 ([31]). Med letoma 2016 in 2020 so storitve pomorskega prevoza med Korziko in celinsko Francijo opravljali trije pomorski prevozniki: Corsica Ferries (iz Toulona in Nice), Corsica Linea in La Méridionale (iz Marseilla). Četrti prevoznik, tj. družba Moby Line, je med letoma 2016 in 2019 opravljal storitve pomorskega prevoza med Nico in Korziko.

2.3.1 *Pomorski tovorni promet*

(46) Pomorski prevoz je prevladujoči način prevoza blaga med celinsko Francijo in Korziko. Na splošno je raven pomorskega tovornega prometa med Korziko in celino skozi vse leto razmeroma stabilna. Med zdravstveno krizo zaradi COVID-19 se ni znatno zmanjšala.

2.3.1.1 Podatki o pomorskem tovornem prometu med Korziko in celinsko Francijo

(47) Pomorski tovor se na Korziko prevaža samo s celinske Francije na povezavah med celinskimi in korziškimi pristanišči.

(48) Kar zadeva celinska pristanišča, je večina tovornega prometa osredotočena na povezavah z Marseillem (preglednica 3 in preglednica 4). Pristanišče v Marseillu ima razmeroma stabilen tržni delež v višini približno 80 % celotnega tovornega prometa med celinsko Francijo in Korziko (preglednica 4).

Preglednica 3

Prevoz blaga med celinsko Francijo in Korziko po celinskem pristanišču (uvoz/izvoz, v dolžinskih metrih ([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
Nica	30 891	34 746	25 352	18 834	32 607
Skupaj	**2 031 757**	**2 231 198**	**2 236 599**	**2 261 138**	**2 151 287**

([1]) Dolžinski meter je merska enota, ki se uporablja za merjenje blaga, prodanega na meter, s stalnim prečnim prerezom. Uporablja se tudi za označevanje dolžine konstantnih elementov (npr. priklopnikov), ne glede na njihove druge mere.

Vir: *pripombe francoskih organov, predložene 5. aprila 2023.*

([31]) V podatkih o prometu, predstavljeni v tem sklepu, se ne upoštevata leti 2021 in 2022, saj so francoski organi potrebo po gospodarski javni službi začeli ugotavljati konec leta 2021.

Preglednica 4

Prevoz blaga med celinsko Francijo in Korziko po celinskem pristanišču (uvoz/izvoz, v %)

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

Vir: pripombe francoskih organov, predložene 5. aprila 2023.

(49) Kar zadeva korziška pristanišča, so tokovi večinoma osredotočeni na pristanišči Ajaccio in Bastia (preglednici 5 in preglednici 6). Kot je prikazano v preglednici 6, sta imeli ti pristanišči med letoma 2016 in 2020 razmeroma stabilen tržni delež v višini približno 35 % (Ajaccio) in 50 % (Bastia) skupnega tovornega prometa med celinsko Francijo in Korziko.

Preglednica 5

Prevoz blaga med celinsko Francijo in Korziko po korziškem pristanišču (uvoz/izvoz, v dolžinskih metrih)

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

Vir: pripombe francoskih organov, predložene 5. aprila 2023.

Preglednica 6

Prevoz blaga med celinsko Francijo in Korziko po korziškem pristanišču (uvoz/izvoz, 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 %
Skupaj	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Vir: pripombe francoskih organov, predložene 5. aprila 2023.

2.3.1.2 Vrste pomorskega tovornega prometa

(50) Pomorski tovor se med celinsko Francijo in Korziko prevaža izključno s prevozom ro-ro ([32]) z uporabo ustreznih plovil, in sicer ro-ro potniškimi ladjami ([33]) (potniško-tovornimi ladjami) in izključno ro-ro ladjami (ki prevažajo samo tovor). Prevoz med Korziko in celino je razen v primeru prevoza določenega posebnega blaga (cement, težki paketi itd.) mogoč le z ro-ro potniškimi ladjami.

(51) Po navedbah francoskih organov ([34]) se ro-ro tovorni promet deli na tovorni promet z vlečenim tovorom in tovorni promet z nevlečenim tovorom.

(52) Tovorni promet z vlečenim tovorom je opredeljen kot prevoz blaga s cestnim vozilom, ki je daljši od šestih metrov in ima lasten pogon (kombiji, tovornjaki in podobna vozila ter polpriklopniki, priklopljeni na vlačilec). Voznik lahko torej ta vozila neposredno zapelje na ladjo ali z nje, ne da bi bilo potrebno pretovarjanje v pristaniščih. Tovorni promet z vlečenim tovorom se izvaja na vseh treh celinskih pristaniščih in vseh korziških pristaniščih.

(53) Tovorni promet z nevlečenim tovorom je opredeljen kot prevoz blaga s polpriklopnikom ([35]). Med vkrcanjem se polpriklopnik loči od vlačilca na odhodnem pomolu in nato priključi na posebno vlečno vozilo v pristanišču, nato pa se v pristanišču prihoda opravi obratni postopek, kjer drug vlačilec odpelje priklopnik do cilja. Tovorni promet z nevlečenim tovorom predstavlja največji delež pomorskega tovornega prometa med Korziko in celinsko Francijo (64 % celotnega tovornega prometa, prepeljanega v povprečju med letoma 2016 in 2020, v primerjavi s 36 % za tovorni promet z vlečenim tovorom).

2.3.1.2.1 Tovorni promet z vlečenim tovorom

(54) Kar zadeva celinska pristanišča, si tovorni promet z vlečenim tovorom večinoma delita pristanišči v Marseillu in Toulonu (preglednica 7 in preglednica 8). V pristanišču v Marseillu je vlečeni tovor med letoma 2016 in 2020 v povprečju predstavljal približno 20 % vsega tovora, prepeljanega na Korziko in z nje.

Preglednica 7

Prevoz vlečenega tovora po celinskem pristanišču (uvoz/izvoz, v dolžinskih metrih)

	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
Nica	30 891	34 746	25 352	18 834	32 607
Skupaj	**875 516**	**781 402**	**768 130**	**775 416**	**693 469**

Vir: pripombe francoskih organov, predložene 5. aprila 2023.

([32]) Prevoz ro-ro zajema prevoz tovora (avtomobilov, težkih tovornih vozil, priklopnikov, gradbenih strojev in prevelike opreme) s posebnimi plovili, znanimi kot ro-ro ladje.

([33]) V skladu s členom 2, točka (1), Direktive (EU) 2017/2110 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. novembra 2017 o sistemu inšpekcijskih pregledov za varno izvajanje linijskih prevozov z ro-ro potniškimi ladjami in visokohitrostnimi potniškimi plovili ter spremembi Direktive 2009/16/ES ter razveljavitvi Direktive Sveta 1999/35/ES (UL L 315, 30.11.2017, str. 61, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj) je ro-ro potniška ladja ladja, na katero se lahko vkrcajo in izkrcajo cestna ali železniška vozila ter ki lahko prevaža več kot 12 potnikov.

([34]) Pripombe francoskih organov, predložene 5. aprila 2023.

([35]) Polpriklopniki so vozila brez motorja, ki imajo kolesa samo zadaj. Sprednji del nima koles in je prilagojen vlečni napravi na vozilih za prevoz ali sedlastih vlačilcih. Kombinacija vlačilca in polpriklopnika tvori zgibno vozilo.

Preglednica 8

Prevoz vlečenega tovora po celinskem pristanišču (uvoz/izvoz, v %)

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

Vir: pripombe francoskih organov, predložene 5. aprila 2023.

2.3.1.2.2 Tovorni promet z nevlečenim tovorom

(55) Pristanišče v Marseillu je edino celinsko pristanišče, prek katerega se je med letoma 2016 in 2020 izvajal tovorni promet z nevlečenim tovorom na Korziko in z nje. Tovorni promet z nevlečenim tovorom se izvaja na vseh korziških pristaniščih. Tovrstni prevoz se izvaja med pristaniščem v Marseillu in korziškimi pristanišči.

2.3.2 *Pomorski potniški promet*

(56) Storitve pomorskega potniškega prometa se opravljajo med Korziko in Francijo/Italijo. Povezave s celinsko Francijo so med letoma 2014 in 2019 v povprečju predstavljale približno 65 % celotnega pomorskega potniškega prometa, pri čemer je bilo v letih 2017 in 2018 več kot 2,7 milijona potnikov, leta 2019 pa se je njihovo število zmanjšalo na 2,52 milijona. Leta 2020 se je pomorski potniški promet po zdravstveni krizi zaradi COVID-19 zmanjšal za 32 %.

(57) Pomorski potniški promet je za razliko od pomorskega tovornega prometa sezonski, povpraševanje v visoki sezoni (tj. od aprila do oktobra) pa je večje kot v preostalem delu leta.

(58) Večina pomorskega potniškega prometa v celinskih pristaniščih je skoncentrirana v Toulonu (preglednica 9 in preglednica 10). Med letoma 2016 in 2020 sta pristanišči v Marseillu in Toulonu nekoliko povečali svoja tržna deleža, tržni delež pristanišča v Nici pa se je znatno zmanjšal (preglednica 10).

Preglednica 9

Pomorski potniški promet med celinsko Francijo in Korziko po celinskem pristanišču (v številu potnikov)

	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
Nica	713 983	697 494	672 930	404 433	224 162
Skupaj	**2 688 505**	**2 751 174**	**2 724 829**	**2 527 213**	**1 730 464**

Vir: pripombe francoskih organov, predložene 5. aprila 2023.

Preglednica 10

Pomorski potniški promet med celinsko Francijo in Korziko po celinskem pristanišču (v %)

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

Vir: pripombe francoskih organov, predložene 5. aprila 2023.

(59) Večina pomorskega potniškega prometa v korziških pristaniščih je skoncentrirana v Bastii in Ajacciu. Kot je razvidno iz preglednice 11 in preglednice 12, je porazdelitev potniškega prometa med korziškimi pristanišči ostala razmeroma stabilna.

Preglednica 11

Pomorski potniški promet med celinsko Francijo in Korziko po korziškem pristanišču (v številu potnikov)

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

Vir: pripombe francoskih organov, predložene 5. aprila 2023.

Preglednica 12

Pomorski potniški promet med celinsko Francijo in Korziko po korziškem pristanišču (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 %
Skupaj	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Vir: pripombe francoskih organov, predložene 5. aprila 2023.

2.4 Pravni okvir, ki ureja opravljanje storitev pomorskega prevoza med Korziko in celinsko Francijo

(60) Pomorski prevoz je bil v Evropski uniji liberaliziran leta 1992, ko je bila sprejeta uredba o pomorski kabotaži (v nadaljnjem besedilu: **uredba o pomorski kabotaži**) ([36]). Vendar francoski organi niso nikoli v celoti liberalizirali storitev pomorskega prevoza v primeru pomorskih povezav s Korziko, ker obstaja potreba po gospodarski javni službi, zaradi katere je potrebna splošna omejitev svobode opravljanja takih storitev.

(61) Zato trenutno med celinsko Francijo in Korziko ni nobenega izključno komercialnega prevoza. Storitve pomorskega prevoza se opravljajo v okviru sheme obveznosti gospodarske javne službe, kot so opredeljene v členu 2, točka (4), in členu 4(2) uredbe o pomorski kabotaži, ali na podlagi pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe, ki ustreza opredelitvi iz člena 2, točka (3), in člena 4(1) uredbe o pomorski kabotaži.

2.4.1 *Shema obveznosti gospodarske javne službe*

(62) Korziški regionalni organ je z odlokom skupščine Korzike št. 13/263 z dne 20. decembra 2013, kakor je bila spremenjena z odlokoma skupščine št. 18/266 z dne 27. julija 2018 in št. 19/128 z dne 25. aprila 2019, vzpostavil shemo obveznosti gospodarske javne službe, ki določa obveznosti gospodarske javne službe, ki jih mora izpolnjevati vsak gospodarski subjekt, ki želi ponujati storitve pomorskega prevoza med Korziko in celinsko Francijo (v nadaljnjem besedilu: **shema obveznosti gospodarske javne službe iz leta 2019**) ([37]).

(63) Shema obveznosti gospodarske javne službe iz leta 2019 se uporablja za vse storitve pomorskega prevoza, ki se izvajajo med korziškimi pristanišči in zadevnimi tremi celinskimi pristanišči od 1. oktobra 2019 za obdobje desetih let, tj. do 30. septembra 2029. Določa številne obveznosti, ki jih je treba izpolnjevati, vključno z najmanjšim številom povratnih voženj, ki jih je treba opraviti na vsaki pomorski povezavi skozi vse leto, in najvišjimi tarifami za prevoz blaga/potnikov, ki jih prevozniki ne smejo preseči. Shema obveznosti gospodarske javne službe iz leta 2019 ne določa finančnega nadomestila za prevoznike v pomorskem prometu za izpolnjevanje obveznosti gospodarske javne službe, ki jih nalaga.

2.4.2 *Pretekle pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe, sklenjene med letoma 1976 in 2022*

(64) V preteklosti in do danes so bile pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe sklenjene le za storitve pomorskega prevoza med pristaniščem v Marseillu in korziškimi pristanišči. Storitve pomorskega prevoza iz pristanišč v Toulonu in Nici se izvajajo v okviru sheme obveznosti gospodarske javne službe.

(65) Prva koncesija za opravljanje gospodarske javne službe med javnim podjetjem Société Nationale Corse Méditerranée (v nadaljnjem besedilu: **družba SNCM**) in zasebnim podjetjem Compagnie Méridionale de Navigation (zdaj La Méridionale) na eni strani ter francosko državo na drugi strani je bila podpisana leta 1976, da bi se zagotovila ozemeljska kontinuiteta med Korziko in celino za obdobje 25 let, tj. do leta 2001.

(66) Od 1. januarja 2002 je družba SNMC prek družbe La Méridionale storitev med Marseillem in Korziko opravljala na podlagi pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe, sklenjene s korziškim regionalnim organom za obdobje petih let.

(67) Od 1. julija 2007 do 31. decembra 2013 sta družbi SNMC in La Méridionale navedeno storitev opravljali na podlagi nove pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe, sklenjene 7. junija 2007 (v nadaljnjem besedilu: **pogodba o izvajanju gospodarske javne službe za obdobje 2007–2013**), ki zajema vseh pet povezav med pristaniščem v Marseillu in korziškimi pristanišči. Komisija je del nadomestila, dodeljenega na podlagi pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe za obdobje 2007–2013, razglasila za državno pomoč, ki ni združljiva z notranjim trgom ([38]).

([36]) Uredba Sveta (EGS) št. 3577/92 z dne 7. decembra 1992 o uporabi načela prostega pretoka storitev v pomorskem prometu med državami članicami (pomorska kabotaža) (UL L 364, 12.12.1992, str. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1992/3577/oj).

([37]) Odlok št. 19/128 z dne 25. aprila 2019 o vsebini sheme obveznosti gospodarske javne službe iz leta 2019 je na voljo na naslednjem spletnem naslovu: https://www.isula.corsica/assemblea/downloads/Deliberations-AC-2019_t21928.html (obiskano 18. oktobra 2024).

([38]) Sklep Komisije 2013/435/EU z dne 2. maja 2013 o državni pomoči SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN), ki jo je Francija odobrila družbi Société Nationale Corse Méditerranée (UL L 220, 17.8.2013, str. 20, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2013/435/oj). Komisija je v navedenem sklepu menila, da je financiranje javne storitve pomorskega potniškega in tovornega prometa skozi vse leto (osnovna storitev) združljivo z notranjim trgom. Vendar je nadomestilo, ki ga je korziški regionalni organ plačal za financiranje dodatne potniške storitve med pristaniščem v Marseillu in vsakim od petih korziških pristanišč v poletnem obdobju, razglasila za nezdružljivo.

(68) Skupščina Korzike je s sklepom z dne 6. septembra 2013 odločila, da bo korziški regionalni organ sklenil pet ločenih pogodb o izvajanju gospodarske javne službe za vsako od petih povezav med pristaniščem v Marseillu in korziškimi pristanišči za obdobje 2014–2023. Korziški regionalni organ je te pogodbe sklenil z družbama SNCM in La Méridionale. Vendar je družba SNCM po uvedbi upravnega postopka zoper njo 28. novembra 2014, ki je bil zaključen 20. novembra 2015 s sodbo sodišča za gospodarske spore v Marseillu, decembra 2015 odstopila od pogodbe. Večino njenih sredstev je leta 2016 kupil konzorcij Corsica Maritima in jih vključil v novo ladjarsko družbo Corsica Linea, ki je začela delovati 10. decembra 2015. Družba Corsica Linea je postala podizvajalka pogodb o izvajanju gospodarske javne službe za obdobje 2014–2023 do 1. oktobra 2016, ko so bile pogodbe prekinjene s sodbo upravnega sodišča v Bastii z dne 7. aprila 2015.

(69) Konzorcij družb Corsica Linea in La Méridionale je nato med letoma 2016 in 2022 sklenil več „začasnih“ pogodb o izvajanju gospodarske javne službe za pomorski potniški in tovorni promet:

— pet pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, sklenjenih za obdobje od 1. oktobra 2016 do 30. septembra 2017, ki so zajemale povezave med pristaniščem v Marseillu in vsakim od korziških pristanišč,

— pet pogodb o izvajanju gospodarske javne službe za obdobje od 1. oktobra 2017 do 31. maja 2019, ki so bile podaljšane do 30. septembra 2019 ter so zajemale povezave med pristaniščem v Marseillu in vsakim od korziških pristanišč,

— pet pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, sklenjenih za obdobje od 1. oktobra 2019 do 31. decembra 2020 in podaljšanih do 28. februarja 2021, ki so zajemale povezave med pristaniščem v Marseillu in vsakim od korziških pristanišč (v nadaljnjem besedilu: **pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe za obdobje 2019–2020**) ([39]),

— pet pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, sklenjenih za obdobje od 1. marca 2021 do 31. decembra 2022, ki so zajemale povezave med pristaniščem v Marseillu in vsakim od korziških pristanišč (v nadaljnjem besedilu: **pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe za obdobje 2021–2022**) ([40]).

(70) Pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe za obdobje 2019–2020 so predmet ločene preiskave Komisije v zvezi z državno pomočjo (evidentirane pod številko SA.49207).

3. OPIS POGODB O IZVAJANJU GOSPODARSKE JAVNE SLUŽBE

3.1 Namen pogodb o izvajanju gospodarske javne službe

(71) Ukrepi, ki so predmet tega postopka, se nanašajo na finančno nadomestilo, ki ga je korziški urad za promet dodelil na podlagi vsake od petih pogodb o izvajanju gospodarske javne službe v zvezi s pomorskimi povezavami s Korziko za obdobje od 1. januarja 2023 do 31. decembra 2030. Pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe se nanašajo na zagotavljanje storitev pomorskega tovornega in potniškega prometa za vsako pomorsko povezavo med pristaniščem v Marseillu in vsakim od korziških pristanišč (uvodna izjava 33). Skupni znesek pomoči je ocenjen na 853 600 000 EUR.

(72) Namen pogodb o izvajanju gospodarske javne službe je zadovoljiti potrebe po gospodarski javni službi v pomorskem tovornem in potniškem prometu, ki so jih francoski organi opredelili na vsaki od navedenih povezav.

3.2 Upravičenki pogodb o izvajanju gospodarske javne službe

(73) Upravičenki pogodb o izvajanju gospodarske javne službe sta družbi Corsica Linea in La Méridionale (v nadaljnjem besedilu: **upravičenki pogodb o izvajanju gospodarske javne službe** ali **koncesionarki**), in sicer ločeno ali skupaj (preglednica 13)

([39]) Pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe za obdobje 2019–2020 so se nanašale na pomorski prevoz potnikov (potnikov, ki potujejo iz zdravstvenih razlogov, študentov ter voznikov, ki spremljajo vlečeni tovor, na povezavi med pristaniščem v Marseillu in pristaniščem Propriano pa vseh potnikov) in tovora (vlečenega in nevlečenega tovora).

([40]) Pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe za obdobje 2021–2022 so imele enak namen kot pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe za obdobje 2019–2020.

Preglednica 13

Upravičenki pogodb o izvajanju gospodarske javne službe

Sklopi	Povezave	Koncesionarki
1	Marseille–Ajaccio	Konzorcij družb Corsica Linea in 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

Vir: obvestilo francoskih organov z dne 27. decembra 2022.

3.2.1 *Corsica Linea*

(74) Corsica Linea je poenostavljena delniška družba, specializirana za pomorski potniški in tovorni promet ([41]).

(75) Corsica Linea je hčerinska družba skupine CM Holding Group, ki jo sestavlja 150 podjetij in ima 15 glavnih delničarjev. Zadevna družba zaposluje več kot 1 000 ljudi in ima floto devetih plovil.

(76) Družba trenutno pod francosko zastavo opravlja storitve pomorskega prevoza med Korziko in pristaniščem v Marseillu v okviru pogodb o gospodarski javni službi ter storitve pomorskega prevoza od pristanišča v Marseillu do Tunizije in Alžirije ([42]).

3.2.2 *La Méridionale*

(77) La Méridionale je delniška družba, specializirana za pomorski potniški in tovorni promet ([43]).

(78) Družba La Méridionale je od 1. junija 2023 hčerinska družba skupine CMA CGM, potem ko jo je ta prevzela od skupine STEF, ki je bila njena lastnica od leta 2009. Družba La Méridionale zaposluje skoraj 650 ljudi in ima floto štirih plovil ([44]).

(79) Družba trenutno pod francosko zastavo opravlja storitve pomorskega prevoza med Korziko in pristaniščem v Marseillu v okviru pogodb o gospodarski javni službi, od leta 2024 pa redne storitve pomorskega prevoza med pristaniščem v Toulonu in pristaniščem L'Île-Rousse v okviru sheme obveznosti gospodarske javne službe iz leta 2019. Opravlja tudi storitve pomorskega prevoza iz pristanišča v Marseillu do Maroka.

3.3 **Upravni organ, ki je odobril ukrepe**

(80) Francoski organi so v svojem obvestilu navedli, da je korziški urad za promet organ, pristojen za odobritev ukrepov.

(81) Korziški urad za promet je oseba javnega prava industrijske in komercialne narave na regionalni ravni, ustanovljena z zakonom št. 91-428 z dne 13. maja 1991 o statutu korziškega regionalnega organa.

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

(82) V členu L. 4420-20 splošnega zakonika o regionalnih in lokalnih organih (v nadaljnjem besedilu: **splošni zakonik**), ki določa naloge in pooblastila korziškega urada za promet, je poudarjeno, da je zadevni urad pod nadzorom korziškega regionalnega organa (ki je javni organ v skladu s členom L. 4421-1 splošnega zakonika ([45])) ([46]). V skladu s členom L. 4420-20 splošnega zakonika korziškemu uradu za promet predseduje izvršni svetnik, ki ga imenuje predsednik izvršnega sveta korziškega regionalnega organa. Predstavnik države v korziškem regionalnem organu se samodejno udeležuje sestankov upravnega odbora korziškega urada za promet in je naslovnik njegovih odlokov. Korziški urad za promet upravlja direktor, ki je imenovan na predlog predsednika korziškega urada za promet s sklepom izvršnega sveta. Upravni odbor korziškega urada za promet sestavljajo predstavniki socialno-poklicnih organizacij in zlasti izvoljeni predstavniki korziške skupščine, ki je eden od organov korziškega regionalnega organa v skladu s členom L. 4422-1 splošnega zakonika.

(83) V skladu s smernicami, ki jih je določil korziški regionalni organ ([47]), je korziški urad za promet odgovoren za razvoj, usklajevanje in izvajanje regionalne politike zračnega in pomorskega prevoza med Korziko in celinsko Francijo. Korziški urad za promet v skladu s členom L. 4420-20 splošnega zakonika z družbami, določenimi za opravljanje letov na zračnih povezavah oziroma prevozov na morskih povezavah, potrebnih za zagotavljanje ozemeljske kontinuitete, sklene pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe, v katerih so določene tarife, pogoji izvajanja, kakovost storitev in postopki spremljanja.

(84) Člen L. 4420-20 splošnega zakonika v zvezi s tem določa, da korziški urad za promet pogodbe financira z nepovratnimi sredstvi za ozemeljsko kontinuiteto iz člena L. 4425-26 splošnega zakonika, ki mu jih izplača korziški regionalni organ. Država ta nepovratna sredstva izplača korziškemu regionalnemu organu v skladu s členom L. 4425-23 splošnega zakonika. Z nepovratnimi sredstvi za ozemeljsko kontinuiteto v višini 187 milijonov EUR na leto se financira ureditev zračne in pomorske ozemeljske kontinuitete med Korziko in celino ([48]).

3.4 Opredelitev obstoja potrebe po gospodarski javni službi za pomorski prevoz med Korziko in celinsko Francijo

(85) V tem oddelku so najprej opisani (i) postopki, ki so jih začeli francoski organi za opredelitev obstoja potrebe po gospodarski javni službi. Nato so opisane sklepne ugotovitve francoskih organov glede obstoja take potrebe po (ii) pomorskem potniškem prometu in (iii) pomorskem tovornem prometu.

3.4.1 *Predstavitev postopkov, ki so jih začeli francoski organi za opredelitev potrebe po gospodarski javni službi*

(86) Pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe za obdobje 2021–2022 so prenehale veljati 31. decembra 2022 (uvodna izjava 69), zato so francoski organi od decembra 2021 analizirali, ali med uporabniki storitev pomorskega prevoza med Korziko in celinsko Francijo ter zlasti med pristaniščem v Marseillu in zadevnimi petimi korziškimi pristanišči še vedno obstaja potreba po gospodarski javni službi.

(87) Francoski organi so navedli, da je bilo treba metodo za ugotavljanje, ali še vedno obstaja taka potreba po pomorskem tovornem in potniškem prometu, izvesti v treh fazah.

(88) Prva faza je bila opredelitev in količinska določitev povpraševanja uporabnikov po storitvah pomorskega prevoza. V ta namen so francoski organi organizirali dve javni posvetovanji.

(89) Cilj druge faze je bil ugotoviti, ali lahko trg v celoti ali delno zadosti opredeljenemu povpraševanju uporabnikov. Francoski organi so v zvezi s tem prav tako organizirali javno posvetovanje.

([45]) https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000033463146/2023-01-01 (obiskano 18. oktobra 2024).
([46]) https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000033469501/2023-01-01 (obiskano 18. oktobra 2024).
([47]) Korziški regionalni organ v skladu s členom L. 4424-18 splošnega zakonika na podlagi načela ozemeljske kontinuitete, katerega namen je omiliti omejitve zaradi otoške lege, določa načine organizacije pomorskega prevoza med Korziko in vsemi namembnimi kraji v celinski Franciji, zlasti kar zadeva storitve in tarife.
([48]) Poročilo regionalnega računskega sodišča Korzike, 2. november 2021, oddelek 2.1, objavljeno na spletnem mestu francoskega računskega sodišča: https://www.ccomptes.fr/fr/documents/57539 (obiskano 18. oktobra 2024).

(90) Francoski organi so za izvedbo teh prvih dveh faz pooblastili družbo za gospodarsko svetovanje Gecodia. Družba Gecodia je bila odgovorna zlasti za zbiranje in obdelavo informacij, zbranih od uporabnikov in prevoznikov, ter za pripravo povzetka odgovorov, prejetih po javnih posvetovanjih, ki jih je izvedel korziški urad za promet. Zadolžena je bila tudi za izvedbo dodatnih študij, da bi ugotovila, ali obstaja potreba po gospodarski javni službi v zvezi s pomorskim prevozom med Korziko in celinsko Francijo.

(91) Družba Gecodia je ob koncu druge faze korziškemu uradu za promet predložila končno poročilo z dne 14. marca 2022 (v nadaljnjem besedilu: **poročilo družbe Gecodia**). V njem sta analizirana povpraševanje in ponudba na trgu ter sprejete sklepne ugotovitve o obstoju potrebe po gospodarski javni službi za pomorski prevoz med Korziko in celino.

(92) Tretja faza je bila zasnovana tako, da bi pomagala opredeliti pristop, ki bi najmanj vplival na pravilno delovanje notranjega trga pri izpolnjevanju opredeljene potrebe po gospodarski javni službi. Cilj te zadnje faze je bil zagotoviti, da odločitve korziškega regionalnega organa o tem, kako izpolniti opredeljene potrebe po gospodarski javni službi, najmanj omejujejo konkurenco. Tretja faza bo opisana v oddelku 3.5.

3.4.1.1 Postopki, uvedeni za opredelitev obstoja povpraševanja uporabnikov

(93) Da bi francoski organi zaključili prvo fazo iz uvodne izjave 88, so 7. decembra 2021 začeli javno posvetovanje z uporabniki pomorskega tovornega in potniškega prometa na povezavah med pristaniščem v Marseillu in zadevnimi petimi korziškimi pristanišči (v nadaljnjem besedilu: **posvetovanje z uporabniki**).

(94) V okviru posvetovanja, ki je trajalo en mesec, so bili vsi ti uporabniki in vse druge zainteresirane strani pozvani, naj predložijo svoje pripombe o zadevnih storitvah pomorskega prevoza. Posvetovanje z uporabniki je bilo objavljeno na spletnem mestu korziškega urada za promet ter predstavljeno v lokalnih in regionalnih medijih.

(95) Vključevalo je več vprašalnikov, od katerih je vsak vseboval približno 20 vprašanj, naslovljenih na različne kategorije uporabnikov. Posvetovanju je bil priložen tudi dokument v podporo javni anketi, v katerem so bile navedene splošne značilnosti storitev pomorskega prevoza med Korziko in celinsko Francijo ([49]) ter na kratko in predhodno opisane različne kategorije uporabnikov pomorskega tovornega in potniškega prometa med Korziko in celinsko Francijo.

(96) Francoski organi so 22. januarja 2022 začeli tudi enomesečno posvetovanje s celinskimi pristanišči (v Marseillu, Toulonu in Nici) (v nadaljnjem besedilu: **posvetovanje s pristanišči**). To posvetovanje je vključevalo vprašalnik, v katerem so pristaniški organi odgovarjali na vprašanja o značilnostih njihove infrastrukture za tovorni in potniški promet.

3.4.1.2 Postopki, uvedeni za določitev ponudbe na trgu, ki je na voljo za zadovoljitev povpraševanja uporabnikov

(97) Da bi zaključili drugo fazo iz uvodne izjave 89, so francoski organi 19. januarja 2022 začeli pettedensko posvetovanje z izvajalci storitev pomorskega prevoza (v nadaljnjem besedilu: **posvetovanje s prevozniki**). To posvetovanje je bilo na voljo in dostopno na spletnem mestu korziškega regionalnega organa.

(98) Francoski organi so na uvodni strani posvetovanja s prevozniki zadevne ladjarske družbe pozvali, naj pojasnijo svoje namere v zvezi z rednimi prevozi na povezavah s Korziko od 1. januarja 2023. Posvetovanje s prevozniki je vključevalo tudi vprašalnik, ki so ga morali prevozniki izpolniti. Predložen je bil tudi spremni dokument, v katerem je bila v celoti predstavljena vsebina dokumenta za podporo posvetovanju z uporabniki z dne 7. decembra 2021 (uvodna izjava 95) in na kratko predstavljeni rezultati posvetovanja z uporabniki. Nazadnje so bile v okviru posvetovanja zainteresirane ladjarske družbe pozvane, naj predložijo informacije o zmogljivosti, številu potnikov in količini tovora, ki bi jih lahko prevažale, če za obdobje med letoma 2023 in 2028 ne bi bila sklenjena pogodba o izvajanju gospodarske javne službe.

([49]) Te splošne značilnosti so opisane v oddelku 2.3 tega sklepa.

3.4.2 *Opredelitev potrebe po gospodarski javni službi v pomorskem potniškem prometu*

(99) V tem pododdelku so opisane sklepne ugotovitve francoskih organov v zvezi z (i) obstojem povpraševanja uporabnikov pomorskega potniškega prometa med Korziko in celino ter (ii) opredelitvijo nedelovanja trga pri zadovoljevanju tega povpraševanja.

3.4.2.1 Opredelitev povpraševanja potnikov

(100) V naslednjih pododdelkih so opisane analize, ki so jih francoski organi opravili v zvezi s *kvalitativnim* povpraševanjem potnikov po pomorskem prevozu med Korziko in celino ter *kvantitativnim* povpraševanjem teh uporabnikov.

3.4.2.1.1 Opredelitev kvalitativnega povpraševanja potnikov

(101) V tem pododdelku so najprej predstavljeni rezultati posvetovanja z uporabniki, nato so predstavljeni rezultati posvetovanja s pristanišči in nazadnje so predstavljene sklepne ugotovitve iz poročila družbe Gecodia, ki dopolnjujejo rezultate javnih posvetovanj.

3.4.2.1.1.1 Rezultati posvetovanja z uporabniki

3.4.2.1.1.1.1 Vprašanja, predložena uporabnikom

(102) Francoski organi so v dokumentu za podporo posvetovanju z uporabniki (uvodna izjava 95) najprej pojasnili, da je bilo, kar zadeva pomorski potniški promet ([50]), treba razlikovati med potniki, ki živijo na Korziki ([51]), in potniki nerezidenti ([52]). Menili so tudi, da med potniki, ki živijo na Korziki, obstaja posebno povpraševanje po pomorskem prevozu določene kategorije uporabnikov, in sicer potnikov, ki potujejo iz zdravstvenih razlogov (v nadaljnjem besedilu: **potniki iz zdravstvenih razlogov**), ki je bilo ločeno od splošnega povpraševanja potnikov. V dokumentu za podporo posvetovanju z uporabniki je bilo ugotovljeno tudi, da je korziški urad za promet v okviru pogodb o izvajanju gospodarske javne službe za obdobje 2021–2022 opredelil potrebo po gospodarski javni službi pomorskega prevoza za te kategorije uporabnikov.

(103) V posvetovanju z uporabniki so bili zato uporabniki pozvani, naj izpolnijo dva vprašalnika: enega, namenjenega vsem potnikom (rezidentom in nerezidentom Korzike), in drugega, ki je bil bolj specifičen in namenjen samo potnikom iz zdravstvenih razlogov ([53]).

(104) Vprašalnik, ki je bil poslan vsem potnikom (rezidentom/nerezidentom Korzike), je vseboval približno 20 vprašanj s predlaganimi odgovori (v nekaterih primerih so uporabniki lahko izbrali več odgovorov), čas, potreben za izpolnitev vprašalnika, pa je bil ocenjen na pet minut.

(105) S prvim vprašanjem so bili uporabniki pozvani, naj predložijo informacije o pomorskih povezavah s Korziko, ki so jih uporabljali med pristaniščem v Marseillu in zadevnimi petimi korziškimi pristanišči ([54]). Vprašanja od št. 2 do št. 6 so se nanašala na informacije o profilu uporabnika (družbeno-poklicna kategorija, rezident/nerezident

([50]) V dokumentu za podporo posvetovanju z uporabniki je bila izključena morebitna intermodalna konkurenca med pomorskim in zračnim prevozom za potovanja med Korziko in celinsko Francijo, v kolikor „ocena družb in analiza časov potovanja, pogostosti, cen in zanesljivosti načinov prevoza vodijo do tega, da letalski prevoz potnikov ni vključen v celoten zadevni trg ali njegov del“.

([51]) Korziški urad za promet status potnika „rezident Korzike“ dodeli vsakomur, ki dokaže, da ima stalno prebivališče na Korziki.

([52]) V skladu z dokumentom za podporo javnemu posvetovanju je bilo to razlikovanje upravičeno zaradi več dejavnikov, med drugim zaradi dejstva, da so rezidenti Korzike upravičeni do posebne tarife in potujejo pogosteje kot drugi potniki.

([53]) Tretji vprašalnik je bil namenjen tudi študentom, ki potujejo med Korziko in celinsko Francijo. Vendar Francija ni ugotovila, da bi obstajala potreba po gospodarski javni službi za to kategorijo uporabnikov, zato ta sklep ne vsebuje analize v zvezi s tem.

([54]) Če so uporabniki uporabili več kot eno povezavo, so morali izpolniti vprašalnik za vsako uporabljeno povezavo.

Korzike, razlogi za potovanje ([55]), pogostost potovanja ([56]) in potrebe glede potovanja ([57])). Vprašanja od št. 7 do št. 9 so se nanašala na zadovoljstvo uporabnikov s časi odhoda s Korzike in prihoda nanjo (ali so bili časi ustrezni ali ne; če niso bili ustrezni, ali so potniki želeli zgodnejši ali poznejši odhod ali prihod) ter pogostostjo storitev pomorskega prevoza, ponujenih na uporabljenih pomorskih povezavah. Vprašanja od št. 10 do št. 14 so se nanašala na tarifo za zadevne storitve za rezidente Korzike in so bila namenjena predvsem ugotavljanju, ali je ta tarifa ustrezna ali pa bi jo bilo treba spremeniti.

(106) Z vprašanji od št. 15 do št. 19 so bili uporabniki pozvani, naj podajo pripombe o alternativah pristanišču v Marseillu, ki bi jih lahko uporabili. Namen teh vprašanj je bil zlasti ugotoviti:

— ali so uporabniki ob rezervaciji prevoza na eni od povezav iz pristanišča v Marseillu iskali tudi razpoložljive prevoze iz drugih celinskih pristanišč ([58]),

— glavni razlog za izbiro pristanišča v Marseillu v primerjavi z drugimi celinskimi pristanišči ([59]),

— ali bi bili uporabniki v primeru hipotetičnega 5–10-odstotnega zvišanja tarife za pomorski prevoz v pristanišču v Marseillu za potovanje na Korziko ali z nje pripravljeni uporabiti storitve pomorskega prevoza v drugem celinskem pristanišču (v Toulonu, Nici ali obeh),

— ali so uporabniki od leta 2019 že uporabljali povezave iz Toulona ali Nice na Korziko (da ali ne), in, če so, je bilo treba navesti glavni razlog za izbiro drugega celinskega pristanišča (v Toulonu ali Nici) namesto pristanišča v Marseillu ([60]).

(107) Vprašanja od št. 20 do št. 22 so se nanašala na zamenljivost med pomorskim in zračnim prevozom. Natančneje, namen teh vprašanj je bil ugotoviti, kako pogosto so uporabniki primerjali lete in prevoze po morju ob rezervaciji ([61]), kakšen je bil glavni razlog za izbiro potovanja z ladjo namesto z letalom ([62]), in ali bi bili v primeru 5–10-odstotnega zvišanja tarife pripravljeni uporabiti storitve zračnega prevoza (da ali ne).

(108) Vprašalnik za potnike iz zdravstvenih razlogov je vseboval posebna vprašanja in vprašanja, enaka tistim iz splošnega vprašalnika (uvodna izjava 103) ([63]). Med posebnimi vprašanji se je vprašanje št. 3 nanašalo na starostno skupino uporabnikov; vprašanje št. 4 se je nanašalo na število povratnih voženj, ki jih letno opravijo uporabniki; vprašanje št. 5 se je nanašalo na prisotnost ali odsotnost spremljevalca; vprašanje št. 6 se je nanašalo na potrebo po kabini in parkirnem mestu na krovu plovila; vprašanje št. 7 se je nanašalo na opravljeno zdravljenje; vprašanje št. 12 pa se je nanašalo na raven kritja zdravstvenega zavarovanja za stroške, povezane z zdravljenjem.

(109) Na splošno so vprašalniki uporabnikom omogočili pošiljanje prispevkov v obliki prostega besedila na e-poštni naslov consultationpublique@ofc-corse.fr.

3.4.2.1.1.1.2 Povzetek prejetih odgovorov

(110) Francoski organi navajajo, da so na posvetovanje z uporabniki prejeli več kot 1 000 odgovorov, od katerih jih je bilo 987 uporabnih (686 od potnikov rezidentov in 301 od potnikov nerezidentov Korzike).

(111) Nasprotno je bilo na vprašalnik, naslovljen na potnike iz zdravstvenih razlogov, prejetih le 42 odgovorov. Zaradi majhnega števila prejetih odgovorov francoski organi rezultatov tega posvetovanja niso upoštevali.

([55]) Predlagani odgovori (možnih je bilo več odgovorov) so bili: obisk družine ali prijateljev, turistično/prostočasno potovanje, poslovno potovanje, potovanje iz zdravstvenih razlogov, študentsko potovanje, drugo (navedite razlog).
([56]) Predlagani odgovori so bili: nikoli, enkrat letno, dva- do petkrat letno, šest- do devetkrat letno, več kot desetkrat letno.
([57]) Predlagani odgovori so bili: potovanje z avtomobilom in najemom kabine, potovanje brez avtomobila ali najema kabine, potovanje z avtomobilom in brez najema kabine, potovanje brez avtomobila in z najemom kabine.
([58]) Predlagani odgovori so bili: nimam izbire (obvezna rezervacija), sistematično, ne za nekatera potovanja (navedite vrsto potovanja, za katero niste izvedli primerjave), nikoli.
([59]) Predlagani odgovori so bili: najnižja tarifa, vozni red, boljša kakovost storitev, bližina pristanišča mojemu namembnemu kraju, sezonska vozovnica za to povezavo, vrsta potovanja, drugo (navedite).
([60]) Predlagani odgovori so bili: najnižja tarifa, ustreznejši vozni red, moj namembni kraj je bil bližje izbranemu pristanišču, ne vem, drugo (navedite).
([61]) Predlagani odgovori so bili: sistematično, redno, včasih, nikoli.
([62]) Predlagani odgovori so bili: nižja tarifa, potreba po potovanju z vozilom, možnost nočnega prevoza s kabino, nezmožnost letenja, drugo (navedite).
([63]) Vprašanji št. 1 in št. 2 in ter vprašanja od št. 8 do št. 24 (razen vprašanja št. 12) vprašalnika za potnike iz zdravstvenih razlogov so bila enaka tistim iz vprašalnika za vse potnike.

(112) Odgovore na vprašalnik, ki so ga francoski organi poslali vsem potnikom, je mogoče povzeti, kot sledi:

— večina rezidentov in nerezidentov (skoraj 60 %) potuje z ladjo med Korziko in celino dva- do petkrat na leto ([64]),

— 95 % rezidentov in 93 % nerezidentov pravi, da za potovanje na vseh povezavah potrebujejo kabino in avtomobil,

— glavni razlogi, zaradi katerih potujejo rezidenti, so obiski družine (72 %), turizem (56 %), poslovni razlogi (29 %) in zdravstveni razlogi (23 %). Potniki nerezidenti potujejo izključno zaradi turizma (56 %) in obiskov družine (52 %) ([65]),

— večina rezidentov in nerezidentov se strinja s časi odhoda in prihoda, ki so veljali v času posvetovanja z uporabniki (v obeh primerih je bilo več kot 80 % pozitivnih mnenj za vse povezave),

— pogostost prevozov po morju med Marseillem in Korziko v času posvetovanja z uporabniki v veliki meri ustreza potrebam potnikov rezidentov (57 %) in potnikov nerezidentov (65 %) ([66]).

(113) Iz povzetka je razvidno tudi, da 54 % potnikov rezidentov (41 % nerezidentov) sistematično primerja prevoze, ki so na voljo v pristanišču v Marseillu, z drugimi celinskimi pristanišči ([67]). Vendar se stopnje primerjave med povezavami razlikujejo: na nekaterih povezavah, kot sta Marseille–L'Île-Rousse ali Marseille–Porto-Vecchio, sodelujoči rezidenti prevoze sistematično primerjajo z drugimi prevozi, ki so na voljo v celinskih pristaniščih (70 % oziroma 60 % za rezidente, 66 % oziroma 35 % za nerezidente), stopnje primerjave za povezavo Marseille–Propriano pa so nizke ([68]).

(114) Poleg tega je ne glede na zadevno povezavo glavni razlog za to, da se potniki rezidenti in potniki nerezidenti odločijo za pristanišče v Marseillu, bližina njihovega končnega namembnega kraja (53 % oziroma 50 %). V primeru hipotetičnega 5–10-odstotnega zvišanja tarife za prevoz po morju iz Marseilla vsaj 60 % sodelujočih (rezidentov in nerezidentov) navaja, da bi se bili pripravljeni preusmeriti na pristanišče v Toulonu, 35 % pa tudi na pristanišče v Nici ([69]). Leta 2019 je skoraj 70 % sodelujočih rezidentov za potovanja na Korziko in z nje uporabljalo pristanišče v Toulonu ali Nici (v primerjavi z 52 % sodelujočih nerezidentov) ([70]). Glavni razlog za uporabo teh dveh drugih pristanišč so nižje tarife prek Toulona ali Nice (57 % rezidentov, 56 % nerezidentov) ([71]).

([64]) 59 % potnikov rezidentov (57 % nerezidentov) v povprečju potuje od dva- do petkrat na leto. 29 % potnikov rezidentov potuje enkrat na leto (38 % nerezidentov). Potniki, ki potujejo več kot šestkrat na leto, so v manjšini (12 % rezidentov, 5 % nerezidentov). Statistični podatki so precej podobni za povezavo Marseille–Propriano.

([65]) Statistični podatki so precej podobni za povezavo Marseille–Propriano, čeprav je turizem za potnike rezidente manj pomemben (46 %), deleži potovanj zaradi družinskih obiskov (80 %), potovanj iz zdravstvenih razlogov (27 %) in poslovnih potovanj (26 %) pa so večji od povprečja. Kar zadeva potnike nerezidente, je delež potovanj zaradi turizma večji od povprečja (63 %), zaradi obiskov družin pa manjši (44 %).

([66]) Statistični podatki za povezavo Marseille–Propriano so na splošno podobni povprečju.

([67]) Nasprotno 20 % sodelujočih rezidentov (35 % nerezidentov) nikoli ne primerja prevozov in potuje samo v pristanišče v Marseillu in iz njega. 20 % rezidentov (21 % nerezidentov) prevozov ne more primerjati (obvezna rezervacija), pri 5 % rezidentov (3 % nerezidentov) pa je primerjava mogoča le pri nekaterih potovanjih.

([68]) 31 % sodelujočih rezidentov (27 % nerezidentov) prevoze primerja sistematično, 44 % (50 %) pa jih tega nikoli ne počne.

([69]) Ti deleži so manjši za povezavo Marseille–Propriano, kjer se več kot polovica sodelujočih v posvetovanju ne bi preusmerila na druga celinska pristanišča.

([70]) Ta delež velja za vse povezave s Korziko, razen za Propriano, pri čemer je več kot 60 % sodelujočih v posvetovanju, ki so uporabljali povezavo Marseille–Propriano, navedlo, da v letu 2019 za potovanje v Propriano in iz njega niso uporabljali drugih celinskih pristanišč.

([71]) Ta delež je precej manjši na povezavi Marseille–Propriano, kjer le 40 % sodelujočih v posvetovanju upošteva nižjo tarifo v drugih pristaniščih, bližina pristanišča končnemu namembnemu kraju pa je še en glavni razlog za uporabo prevozov v druga celinska pristanišča in iz njih (25 % sodelujočih v posvetovanju).

(115) Nazadnje, kar zadeva zamenljivost med zračnim in pomorskim prevozom, je posvetovanje z uporabniki pokazalo, da 56 % potnikov rezidentov (79 % nerezidentov) ob rezervaciji letov ni primerjalo s potovanji z ladjo ([72]). Ti deleži so večji za nekatere povezave, kot je povezava Marseille–Propriano ([73]). Kar zadeva vprašanje št. 21 (uvodna izjava 107), je glavni razlog za to, da so rezidenti (83 % vprašanih) in nerezidenti Korzike (76 %) na vseh povezavah namesto letalskega prevoza izbrali prevoz po morju, potreba po potovanju z vozilom. Kar zadeva možnost preusmeritve na zračni prevoz v primeru hipotetičnega 5–10-odstotnega zvišanja cene prevoza po morju, je nekaj več kot polovica sodelujočih v posvetovanju navedla, da se ne bi preusmerili ([74]).

3.4.2.1.1.2 Rezultati posvetovanja s pristanišči

3.4.2.1.1.2.1 Zastavljena vprašanja

(116) Vprašalnik, ki je bil priložen posvetovanju s pristanišči, je vseboval tri dele o potniškem prometu.

(117) V prvem delu vprašalnika (vprašanja od št. 1.1 do št. 1.5) so bili pristaniški organi pozvani, naj predložijo pripombe o značilnostih povpraševanja uporabnikov, kot so opredeljene in predstavljene v dokumentu za podporo posvetovanju z uporabniki (uvodna izjava 95). Natančneje, v prvem delu so bili organi pozvani, naj:

— predložijo pripombe o razlikovanju med potniki rezidenti, potniki nerezidenti in potniki iz zdravstvenih razlogov,

— navedejo velikost zbirnega območja svojega pristanišča na podlagi svojega poznavanja trga,

— navedejo, ali menijo, da njihova pristaniška infrastruktura ni zamenljiva z drugimi pristanišči za celoten potniški promet med Korziko in celino ali njegov del,

— predložijo pripombe o ravni konkurence med pristanišči na področju potniškega prometa v sedanjem obdobju in v sedemletnem obdobju.

(118) V drugem delu vprašalnika so bili pristaniški organi pozvani, naj predložijo popoln opis pristaniške infrastrukture, ki bi jo verjetno dodelili za storitve pomorskega prevoza med Korziko in celino.

(119) V tretjem delu (vprašanja od št. 4.1 do št. 4.8) so pristaniški organi v bistvu odgovarjali na vprašanja o zmogljivosti svoje infrastrukture za obvladovanje potniškega prometa. Natančneje, pozvani so bili, naj navedejo:

— ali ima njihova infrastruktura območja, namenjena rednemu potniškemu prometu ([75]),

— vrste plovil, ki jih lahko sprejmejo ([76]),

— ali njihova infrastruktura trenutno obvladuje redni potniški promet ([77]),

([72]) Natančneje, v skladu s povzetkom posvetovanja z uporabniki 33 % rezidentov zračnega prevoza nikoli ne primerja s pomorskim prevozom; 23 % jih to počne občasno; 13 % jih to počne redno, 31 % pa jih to počne sistematično. Med nerezidenti jih 64 % prevozov nikoli ne primerja; 15 % jih to počne občasno; 7 % jih to počne redno, 14 % pa jih to počne sistematično.

([73]) Skoraj 80 % sodelujočih v posvetovanju na povezavi Marseille–Propriano pomorskega prevoza ne primerja ali ga le redko primerja z zračnim prevozom.

([74]) Več kot 60 % sodelujočih v posvetovanju na povezavi Marseille–Propriano se ne bi preusmerilo na zračni prevoz.

([75]) V vprašanju so bili pristaniški organi pozvani, naj navedejo: (i) velikost območij za oskrbo; (ii) razpoložljivost območij za oskrbo za redni promet s Korziko; (iii) možnost, da se območja za oskrbo dnevno ali tedensko namenijo rednemu prometu s Korziko; in (iv) ali so na voljo terminali za redni promet s Korziko.

([76]) V vprašanju so bili pristaniški organi pozvani, naj navedejo (i) število razpoložljivih pomolov; (ii) ure sprejema glede na zmogljivost plovila; (iii) izvedene okoljske ukrepe.

([77]) V vprašanju so bili pristaniški organi pozvani, naj opredelijo (i) dnevno zmogljivost sprejema potnikov; (ii) ure sprejema potnikov; (iii) število potnikov, ki se lahko vkrcajo ali izkrcajo na uro.

— ali lahko njihova infrastruktura sprejme dnevne ([78]) in nednevne ([79]) povratne vožnje za potniški promet,

— ali lahko pristaniški organi zagotovijo določeno število dnevnih in/ali tedenskih povratnih voženj za prevoze potnikov na povezavah s Korziko ([80]).

3.4.2.1.1.2.2 Povzetek prejetih odgovorov

(120) Francoski organi so zbrali prispevke pristaniških organov v Toulonu (gospodarska zbornica departmaja Var) in Nici (gospodarska zbornica Azurne obale v Nici). Med formalnim postopkom preiskave so pojasnili tudi, da je pristaniški organ v Marseillu (Grand Port Maritime de Marseille) 21. decembra 2021 v okviru posvetovanja z uporabniki že predložil prispevek v obliki prostega besedila in da je isti prispevek predložil v odgovor na posvetovanje s pristanišči, ne da bi posebej odgovoril na vprašalnik, ki je bil predložen v okviru navedenega posvetovanja. Vendar so pojasnili, da je prispevek pristanišča v Marseillu vseboval ustrezne informacije, zahtevane v vprašalniku za pristanišča ([81]).

(121) Kar zadeva prvi del vprašalnika, nobeno od treh pristanišč ni izpodbijalo razlikovanja med različnimi kategorijami potnikov, ki jih je opredelila Francija. Kar zadeva zbirni območji pristanišč v Marseillu in Toulonu, zadevni pristanišči menita, da privabljata stranke iz vse Francije in od drugod, pristanišče v Nici pa navaja, da je njegovo zbirno območje zlasti regionalno.

(122) Vsa tri pristanišča menijo, da je njihova pristaniška infrastruktura zamenljiva v smislu potniškega prometa. Kar zadeva konkurenco med celinskimi pristanišči, pristanišči v Toulonu in Marseillu navajata, da si odkrito konkurirata, pri čemer pristanišče v Toulonu trdi, da je „nesporno vodilno v potniškem prometu“. Tako kot pristaniški organ v Nici poudarjata, da pristanišče v Nici zaostaja za pristaniščema v Marseillu in Toulonu zaradi znatnega zmanjšanja potniškega prometa v zadnjih letih.

(123) Kar zadeva tretji del vprašalnika, je:

— *pristaniški organ v Marseillu* navedel, da ima pristanišče v Marseillu 13 privezov, primernih za potniški promet, namenjen na Korziko. Pet od njih je že v celoti namenjenih prometu na Korziko v okviru pogodb o izvajanju gospodarske javne službe za obdobje 2021–2022, dodeli se jih pa lahko še osem. Pristanišče lahko torej sprejme redni potniški promet. Poleg tega je pristanišče v Marseillu v svojem prispevku pojasnilo, da je dostop do ladij enostaven za potnike z vozili in za pešce ([82]). Nazadnje je navedlo, da lahko ponudi storitev popravila ladij za takojšnje tehnično posredovanje;

([78]) V vprašanju so bili pristaniški organi pozvani, naj navedejo (i) število možnih postankov na dan; (ii) najkrajše in najdaljše trajanje postankov; (iii) pravila za dodeljevanje privezov.

([79]) V vprašanju so bili pristaniški organi pozvani, naj navedejo (i) število možnih postankov v enem tednu; (ii) najkrajše in najdaljše trajanje teh postankov ter (iii) pravila za dodeljevanje privezov.

([80]) V vprašanju so bili pristaniški organi pozvani, naj navedejo število zagotovljenih postankov.

([81]) V prispevku Grand Port Maritime de Marseille so opisani: povezave pristanišča z zaledjem za tovorni in potniški promet; pomorske povezave in logistična veriga tovornega prometa med Korziko in celino; pristaniška, morska in kopenska infrastruktura pristanišča v Marseillu; okoljski odtis pristaniškega tranzita; povezane storitve ter varnost in zaščita pristaniških zmogljivosti; pravna varnost terminalov ladjarskih družb, namenjenih korziškemu prometu.

([82]) Potniki v vozilih imajo dostop do pristanišča skozi vrata v neposredni bližini privezov, namenjenih prevozom na povezavah s Korziko – za pot po celotnem krogu med vstopnimi vrati in dostopom do ladje je potrebne manj kot pol ure. Območje za vkrcavanje vozil v pristanišču v Marseillu je veliko skoraj 30 500 m^2, del tega območja pa je pokrit. Stopnja zasedenosti parkirišč je 50-odstotna v nizki sezoni in do 90-odstotna med poletnimi konicami. Vendar je pristanišče v Marseillu pojasnilo, da se lahko zdaj, ko so bili redni mednarodni prevozi preusmerjeni na drug terminal v pristanišču, parkirišča za promet na Korziko razširijo. Navedlo je, da sta za pešce morska terminala Joliette in Arenc v neposredni bližini središča mesta in sta dobro povezana z javnim prevozom.

— *pristaniški organ v Toulonu* navedel, da mu pristaniška infrastruktura omogoča izvajanje rednega potniškega prometa, vendar le na terminalu Toulon-Port de Commerce, saj je potniški promet na obeh terminalih Brégaillon prepovedan. Navedel je, da ima terminal Toulon-Port de Commerce namenska območja za ta promet, z območjem za oskrbo, velikim 24 000 m². Vendar je opozoril, da glede na trenutno zasedenost teh območij s strani družbe Corsica Ferries (80 %) ne more zagotoviti, da jih bo mogoče dnevno dodeliti rednemu prometu s Korziko ([83]). Terminal Toulon-Port de Commerce ima tri priveze za potniške ladje. Omogoča vkrcanje/izkrcanje 2 000 potnikov na uro in do tri dolge postanke na dan. Zadevni pristaniški organ je navedel, da ne more zagotoviti dnevne povratne potniške storitve na Korziko;

— *pristaniški organ v Nici* navedel, da njegova pristaniška infrastruktura omogoča izvajanje rednega potniškega prometa. Območje za oskrbo v okviru te infrastrukture je veliko 25 900 m². Na voljo so štirje privezi. Pristaniški organ navaja tudi, da lahko pristanišče sprejme do osem kratkih postankov na dan. Pristanišče v Nici trdi, da lahko zagotavlja do štiri dnevne povratne prevoze potnikov na povezavah s Korziko.

(124) Poleg tega so francoski organi med formalnim postopkom preiskave pojasnili tudi, da je korziški pristaniški organ, tj. gospodarska zbornica Korzike, 7. januarja 2022 v okviru posvetovanja z uporabniki predložila tudi prispevek v obliki prostega besedila. Ta prispevek v obliki prostega besedila je vseboval informacije o značilnostih zadevnih petih korziških pristanišč, ki se uporabljajo za storitve pomorskega prevoza na Korziko.

(125) Gospodarska zbornica Korzike ne navaja posebnih omejitev v potniškem prometu. Vendar omenja precejšnjo prezasedenost korziških pristanišč, zlasti v Bastii (kritične razmere skozi vse leto) ter v Ajacciu in Porto-Vecchiu (visoka stopnja zasedenosti poleti).

3.4.2.1.1.3 Sklepne ugotovitve iz poročila družbe Gecodia o kvalitativnem povpraševanju potnikov

(126) Francoski organi so družbi Gecodia poleg javnih posvetovanj naročili tudi izvedbo dodatnih analiz povpraševanja potnikov po storitvah pomorskega prevoza na Korziko. Sklepne ugotovitve teh analiz so opisane v pododdelkih spodaj.

3.4.2.1.1.3.1 Povpraševanje po pomorskem prevozu, ki ga zračni prevoz ne pokriva

(127) Prvič, v poročilu družbe Gecodia je bilo analizirano, ali je mogoče z vidika potnikov šteti, da lahko potovanje z letalom nadomesti potovanje z ladjo, da bi se zadovoljile potrebe po prevozu med Korziko in celinsko Francijo. V poročilu je ugotovljeno, da to ni mogoče.

(128) Ta sklepna ugotovitev je v poročilu družbe Gecodia, *prvič*, utemeljena na praksi odločanja Evropske komisije ([84]), v skladu s katero pri potnikih, ki potujejo z lastnim vozilom ali z veliko prtljage, zamenljivosti praktično ni. To velja za Korziko, saj je razmerje med številom potnikov in številom lahkih vozil vseh vrst na ladjah približno 0,7 za potnike rezidente in 0,4 za potnike nerezidente ([85]).

(129) *Drugič*, poročilo družbe Gecodia se sklicuje na rezultate posvetovanja z uporabniki, ki večinoma kažejo, da zračni in pomorski prevoz z vidika uporabnikov nista zamenljiva (uvodna izjava 115).

([83]) Gospodarska zbornica departmaja Var je v odgovoru navedla: „Glede na to, da družba Corsica Ferries že prevaža več kot 1,3 milijona potnikov na Korziko prek svoje storitve, ki ni vključena v pogodbo o izvajanju gospodarske javne službe, in več kot 400 000 potnikov v druge evropske otoške namembne kraje prek svojih drugih storitev zgolj prek terminala [Toulon-Port de Commerce], in ker so lokalni izvoljeni predstavniki pozvali, naj se te številke omejijo na obseg, ki je bil dosežen med letoma 2019 in 2021 (tj. največ 2 milijona potnikov), si je zelo težko predstavljati, da bi se tej obstoječi in uveljavljeni dejavnosti dodala nadaljnja dejavnost v skladu z obveznostmi na podlagi pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe (in zlasti možnost ravnanja s tovorom skozi vse leto)“.

([84]) Francoski organi se sklicujejo na sklep Evropske komisije z dne 9. oktobra 2013, COMP/M.6796 – Aegean/Olympic II (UL C 25, 24.1.2015), točka 85.

([85]) To pomeni, da je v povprečju en avtomobil na potnika rezidenta in skoraj en avtomobil na dva potnika nerezidenta, kar je po navedbah Francije v skladu s povprečnim potovanjem para z vozilom.

(130) *Tretjič*, v poročilu družbe Gecodia je navedeno, da so potovanja z ladjo precej daljša od potovanj z letalom (od 6 do 12 ur, odvisno od pristanišč, večinoma ponoči, v primerjavi z eno uro z letalom) ([86]). Enako velja za pogostost, saj so zračni prevozi precej pogostejši kot pomorski ([87]). V skladu s poročilom družbe Gecodia potovanja z ladjo torej ni mogoče šteti za alternativo za potnike s časovnimi omejitvami.

(131) Francoski organi so na podlagi poročila družbe Gecodia ugotovili, da obstaja kvalitativno povpraševanje po *pomorskem* prevozu med rezidenti in nerezidenti Korzike, ki potujejo med Korziko in celinsko Francijo.

3.4.2.1.1.3.2 Ločeno povpraševanje po pomorskem prevozu glede na kraj prebivališča potnika (rezident/nerezident Korzike)

(132) V poročilu družbe Gecodia je bilo analizirano, ali obstaja bistvena razlika v povpraševanju po pomorskem potniškem prevozu glede na profil uporabnika ali njihovo izbiro pristanišča prihoda na celino.

(133) V poročilu družbe Gecodia je najprej ugotovljeno, da je treba v zvezi s pomorskim prevozom potnikov med Korziko in celinsko Francijo razlikovati med potniki, ki živijo na Korziki, in potniki nerezidenti. V skladu s poročilom:

— na podlagi načela ozemeljske kontinuitete je treba rezidentom Korzike zagotoviti prevozne storitve, da se zmanjšajo omejitve zaradi otoške lege in se jim omogoči potovanje na celino. Potniki rezidenti so tako upravičeni do posebne tarife, uvedene s shemo obveznosti gospodarske javne službe iz leta 2019 ([88]),

— tarife, ki jih ponujajo ladjarske družbe, se med obema kategorijama potnikov (rezidenti in nerezidenti) zelo razlikujejo. V skladu s poročilom družbe Gecodia se cena vozovnice, ki se zaračuna potnikom nerezidentom, znatno razlikuje glede na sezono, cena vozovnice za rezidente pa je skozi vse leto stabilna. Poleg tega nekatere ladjarske družbe, kot je Corsica Ferries, tarife za rezidente uporabljajo na lastno pobudo, zunaj področja uporabe pravnih obveznosti, in zlasti na povezavah med Italijo in Korziko. V skladu s tem ladjarske družbe same razlikujejo med potniki rezidenti in potniki nerezidenti,

— potniki rezidenti imajo različne navade in preference, kar so po mnenju francoskih organov potrdili tudi rezultati posvetovanja z uporabniki. Povpraševanje rezidentov po pomorskem prevozu traja skozi vse leto: 30–39 % potniškega prometa rezidentov je med novembrom in marcem, kar je nizka sezona, nerezidenti pa večinoma potujejo med turistično sezono (80–94 % prometa nerezidentov). Prav tako skoraj vsi rezidenti dajejo prednost večernim odhodom, ki jih podpirata le dve tretjini nerezidentov ([89]).

(134) Iz teh razlogov se povpraševanje po pomorskem prevozu med rezidenti Korzike na splošno razlikuje od povpraševanja med nerezidenti.

([86]) V skladu s poročilom družbe Gecodia se 82 % storitev med Korziko in celinsko Francijo opravlja ponoči, čas plovbe pa je od 10 do 12 ur. Kar zadeva dnevne prevoze, ki so izjema za Toulon in pravilo za Nico, je čas plovbe običajno med 5 in 8 urami.

([87]) V skladu s poročilom družbe Gecodia se opravljajo trije povratni leti na dan iz Marseilla v Ajaccio in Bastio ter dva iz Nice (do trije v visoki sezoni). Opravljata se dva povratna leta na dan iz Marseilla v Calvi in Figari ter eden iz Nice. Kar zadeva pomorski prevoz, se v visoki in nizki sezoni iz Marseilla ali Toulona vsaj enkrat dnevno opravljajo prevozi samo v pristanišči Ajaccio in Bastia.

([88]) Francoski organi navajajo, da je bila z uvedbo sheme obveznosti gospodarske javne službe iz leta 2019 izpolnjena potreba po gospodarski javni službi, ki jo je korziški regionalni organ predhodno opredelil med uporabniki (rezidenti Korzike) in ki je trg brez obveznosti gospodarske javne službe ni mogel izpolniti.

([89]) V skladu s poročilom družbe Gecodia ta sklepna ugotovitev velja le za povezave med Toulonom in korziškimi pristanišči: med Toulonom in korziškimi pristanišči 91 % rezidentov potuje zvečer, potnikov nerezidentov pa je takih 67 %. V pristanišču v Marseillu so odhodi določeni in so le ob 19. uri, tako da podnevi ni odhodov. V pristanišču v Nici se na pot zvečer odpravi 19 % rezidentov, v primerjavi s 15 % nerezidentov.

(135) Poleg tega je v poročilu družbe Gecodia ugotovljeno, da z geografskega vidika:

— potniki *nerezidenti* pri izbiri prevoza po morju med Korziko in celinsko Francijo ne razlikujejo med celinskimi pristanišči v Marseillu, Nici in Toulonu. Potniki nerezidenti zato menijo, da so, kar zadeva njihove potrebe po pomorskem prevozu, ta tri pristanišča zamenljiva,

— potniki *rezidenti* menijo, da sta pristanišči v Marseillu in Toulonu zamenljivi, kar zadeva njihove potrebe po pomorskem prevozu, kar menijo tudi za pristanišči v Toulon in Nici. Vendar pristanišči v Marseillu in Nici z njihovega vidika nista zamenljivi, saj je razdalja med njima več kot 200 km.

3.4.2.1.1.3.3 Posebno povpraševanje po pomorskem prevozu med potniki iz zdravstvenih razlogov

(136) Francoski organi so na potnike iz zdravstvenih razlogov naslovili poseben vprašalnik, da bi opredelili morebitne značilnosti povpraševanja te kategorije uporabnikov. Prejeli so le nekaj izpolnjenih vprašalnikov (uvodna izjava 111). Zato so naročili dodatno analizo pri družbi Gecodia, da bi preverili, ali obstaja posebno povpraševanje potnikov iz zdravstvenih razlogov.

(137) Poročilo družbe Gecodia se najprej sklicuje na pravni okvir, ki ureja potovanja iz zdravstvenih razlogov med Korziko in celino. V poročilu je pojasnjeno, da prevoz iz zdravstvenih razlogov med Korziko in celino ureja usklajena politika javnih organov. Korziški regionalni organ, država (prek korziške regionalne agencije za zdravje) in zavoda za zdravstveno zavarovanje (prek skladov primarnega zdravstvenega zavarovanja Corse-du-Sud (2A) in Haute-Corse (2B) – v nadaljnjem besedilu: **sklada CPAM**) so sprejeli usklajene ukrepe za zmanjšanje ovir pri dostopu do zdravstvenega varstva za Korzičane, ki potrebujejo ali nadaljujejo zdravljenje, ki na Korziki ni na voljo.

(138) V skladu s poročilom družbe Gecodia pravila, ki urejajo kritje stroškov prevoza, temeljijo na členih R. 322-10 do R. 322-10-9 zakonika o socialni varnosti. V členu R. 322-10 zakonika o socialni varnosti so našteti primeri, v katerih se lahko stroški prevoza zavarovane osebe, ki mora potovati zaradi zdravljenja ali opravljanja pregledov, ki ustrezajo njenemu zdravstvenemu stanju, krijejo iz sistema zdravstvenega zavarovanja ([90]). To vključuje primere, ko zavarovana oseba uporablja prevoz za potovanje na lokacijo, ki je oddaljena več kot 150 km, kar velja za zavarovano osebo, ki s Korzike na celino potuje zaradi zdravljenja. Člen R. 322-10-2 zakonika o socialni varnosti določa, da mora zavarovana oseba za kritje stroškov prevoza iz sistema zdravstvenega zavarovanja v vseh primerih „predložiti napotno listino za prevoz, ki jo izda zdravnik, in račun, ki ga izda prevoznik, ali dokazilo o prevozu. Na napotni listini, ki jo izda zdravnik, mora biti naveden razlog za prevoz in način prevoza, ki se uporabi“.

([90]) Člen R. 310-10 zakonika o socialni varnosti določa, da „stroški prevoza zavarovane osebe ali upravičenca, ki mora potovati, krijejo:
1. za zdravljenje ali opravljanje pregledov, ki ustrezajo njihovemu stanju, v naslednjih primerih:
   (a) prevoz v zvezi s hospitalizacijo;
   (b) prevoz v zvezi z zdravljenjem ali preiskavami, predpisanimi v skladu s členom L. 324-1, za paciente, za katere je priznano, da imajo dolgotrajno bolezen in imajo eno od okvar ali nezmožnosti, določenih v smernicah za predpisovanje iz člena R. 322-10-1;
   (c) prevoz z reševalnim vozilom, ki je upravičen zaradi stanja pacienta pod pogoji, določenimi v odredbi iz člena R. 322-10-1;
   (d) prevoz na lokacijo, ki je oddaljena več kot 150 kilometrov, pod pogoji, določenimi v členih R. 322-10-4 in R. 322-10-5;
   (e) več potovanj, kadar so za isto zdravljenje v obdobju dveh mesecev predpisana vsaj štiri potovanja, vsako potovanje pa se opravi v kraj, ki je oddaljen več kot 50 kilometrov;
   (f) prevoz v zvezi z oskrbo ali zdravljenjem v centrih iz člena L. 312-1, odstavek I, točka 3, zakonika o socialnem varstvu in družinah ali v zdravstvenih/psiholoških/pedagoških centrih iz člena L. 160-14, točka 19, tega zakonika. […]“.

(139) V poročilu družbe Gecodia je ugotovljeno, da je zdravnik tisti, ki določi najprimernejši način prevoza za pacienta glede na njegovo zdravstveno stanje in stopnjo avtonomije (člen L. 322-5 zakonika o socialni varnosti), in da mora to izbiro predhodno odobriti sklad CPAM. Poleg tega člen R. 322-10-4 zakonika o socialni varnosti zahteva, da se opravi zdravniški pregled, s katerim se preveri, da zdravljenja ni mogoče zagotoviti v objektu, ki je oddaljen največ 150 km. Povedano drugače, v skladu s poročilom družbe Gecodia so zajeti le stroški prevoza za specializacije ali zdravljenja, ki na Korziki niso na voljo. Nazadnje, člen R. 322-10-5 zakonika o socialni varnosti določa, da se povračilo stroškov prevoza izračuna na podlagi razdalje med začetnim krajem oskrbe pacienta in najbližjo predpisano zdravstveno ustanovo.

(140) Francoski organi so na podlagi teh informacij prišli do dveh sklepnih ugotovitev.

(141) *Prvič*, uporabljeni način prevoza, tj. čoln ali letalo, predpiše zdravnik, odobriti pa ga morata sklada CPAM za povračilo stroškov prevoza. Potniki iz zdravstvenih razlogov torej ne morejo izbrati načina prevoza, če želijo, da se jim povrnejo stroški prevoza.

(142) Po mnenju francoskih organov to dokazuje, da z vidika potnikov iz zdravstvenih razlogov zračni in pomorski prevoz nista medsebojno zamenljiva. Izbira enega ali drugega načina prevoza jim je naložena v skladu z nacionalnim pravnim okvirom, ki ureja povračilo zdravstvenih stroškov.

(143) *Drugič*, do potovanja iz zdravstvenih razlogov, ki ga krije zdravstveno zavarovanje, so upravičeni pacienti, ki ne morejo najti ustreznega zdravljenja na Korziki in morajo zato nujno odpotovati na celino, da bi bili tam ustrezno zdravljeni. V poročilu družbe Gecodia je navedeno, da mora biti ustrezno zdravljenje v skladu z zakonom zagotovljeno v zdravstvenem centru, ki je geografsko najbližji kraju, kjer pacient prejme zdravstveno oskrbo na Korziki. V zadevnem poročilu se zato predpostavlja, da so potniki iz zdravstvenih razlogov zelo občutljivi na razdaljo in dajejo prednost pristaniščem v krajih z najbližjim predpisanim zdravstvenim centrom, da se izognejo temu, da jim sklada CPAM ne povrneta potnih stroškov ali jih povrneta le delno.

(144) V poročilu družbe Gecodia je navedeno, da na Korziki ni na voljo vrsta zdravstvenih storitev, povezanih z bolnišničnimi dejavnostmi na področju medicine, kirurgije in porodništva, nadaljnje oskrbe in rehabilitacije ter psihiatrije. Francoski organi so na podlagi podatkov, ki jih je zbrala tehnična agencija za informacije o hospitalizaciji (v nadaljnjem besedilu: **agencija ATIH**) za obdobje 2015–2020, potrdili, da pacienti, ki živijo na Korziki in prejemajo tako oskrbo, le-to prejemajo na celini. Podatki iz poročila družbe Gecodia kažejo, da so rezidenti Korzike v povprečju letno opravili skoraj 15 000 bolnišničnih obiskov (na področju medicine, kirurgije in porodništva) v celinski Franciji, od tega dve tretjini v departmaju Bouches-du-Rhône (Marseille), da so v celinski Franciji preživeli skoraj 34 000 dni na leto zaradi zdravljenja v obliki nadaljnje oskrbe in rehabilitacije, od tega polovica v departmaju Bouches-du-Rhône, in da so bili vključeni v skoraj 1 700 psihiatričnih zdravljenj na leto, od tega skoraj polovico v departmaju Bouches-du-Rhône.

(145) Na podlagi tega je v poročilu družbe Gecodia ugotovljeno, da obstaja posebno povpraševanje potnikov iz zdravstvenih razlogov po pomorskem prevozu med Korziko in celinsko Francijo, zlasti ob upoštevanju pogojev za povračilo stroškov prevoza in lokacije ustreznih centrov za zdravljenje, ki na Korziki niso na voljo.

(146) V poročilu družbe Gecodia so bile obravnavane tudi potrebe potnikov iz zdravstvenih razlogov glede namembnega kraja na celinski Franciji.

(147) V zvezi s tem so francoski organi sklada CPAM zaprosili za podatke o številu zahtevkov za predhodno odobritev, ki sta jih sprejela za kritje stroškov prevoza v okviru sistema zdravstvenega zavarovanja. V skladu s podatki, pridobljenimi od sklada CPAM 2A (odobrenih je bilo več kot 15 000 dovoljenj) ([91]), se jih je več kot 80 % nanašalo na eno ali več potovanj v Marseille, v primerjavi z manj kot 14 % v Nico, 1,1 % v Pariz in manj kot 0,3 % v Toulon ([92]).

([91]) V nasprotju s tem, kar je Komisija navedla v uvodni izjavi 79 sklepa o začetku postopka, je sklad CPAM 2A francoske organe obvestil o 15 237 zahtevkih za predhodno odobritev, ki jih je potrdil med 17. septembrom 2020 in 31. decembrom 2021 (in ne 8 000).

([92]) Poročilo družbe Gecodia se sklicuje tudi na podatke, pridobljene od sklada CPAM 2B, zbrane od […] (*) ((*): zaupne informacije), ki razkrivajo, da je bilo več kot 75 % potovanj iz zdravstvenih razlogov z letalom opravljenih v Marseille, v primerjavi z manj kot 25 % v Nico.

(148) V poročilu družbe Gecodia je bilo zato ugotovljeno, da se povpraševanje potnikov iz zdravstvenih razlogov verjetno nanaša le na celinska pristanišča v bližini njihovega končnega namembnega kraja na celini (predpisane ustanove za oskrbo). Velika večina potnikov iz zdravstvenih razlogov potuje v Marseille.

3.4.2.1.2 Opredelitev kvantitativnega povpraševanja potnikov po pomorskem prevozu

3.4.2.1.2.1 Opredelitev kvantitativnega povpraševanja med rezidenti in nerezidenti Korzike

(149) Francoski organi so se pri količinski opredelitvi povpraševanja potnikov (rezidentov in nerezidentov Korzike) oprli na pretekle podatke in projekcije za obdobje 2023–2030.

(150) Francoski organi so preteklo povpraševanje med potniki rezidenti in nerezidenti Korzike analizirali na podlagi razpoložljivih podatkov za obdobje 2016–2021. Kar zadeva pričakovano povpraševanje za obdobje 2023–2030, so pripravili projekcije na podlagi povpraševanja, ugotovljenega v letu 2019 (na leti 2020 in 2021 je vplivala kriza zaradi COVID-19). Spremembo povpraševanja potnikov rezidentov in nerezidentov po pomorskem prevozu so ocenili na podlagi povprečne letne stopnje rasti povpraševanja po prevozu v dolgoročnem obdobju (2015–2030), ki jo je julija 2016 objavilo ministrstvo za ekološki prehod ([93]) in je bila posodobljena oktobra 2021 ([94]).

(151) Pričakovano povpraševanje po pomorskem prevozu v letu 2030 je predstavljeno v preglednici 14.

Preglednica 14

Povpraševanje potnikov po posamezni povezavi v letu 2030

	2030 Potniki nerezidenti (območje Marseilla, Toulona in Nice)	2030 Potniki rezidenti (območje Marseilla in Toulona)	2030 Skupaj
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**

Vir: poročilo družbe Gecodia, preglednici 43 in 44.

3.4.2.1.2.2 Opredelitev kvantitativnega povpraševanja potnikov iz zdravstvenih razlogov

(152) Kar zadeva potnike iz zdravstvenih razlogov, francoski organi niso imeli neposrednih podatkov o številu prepeljanih pacientov in spremljevalcev, njihovem namembnem kraju ali uporabljenem načinu prevoza. V zvezi s tem je v poročilu družbe Gecodia navedeno, da so bili k predložitvi teh podatkov pozvani korziška regionalna agencija za zdravje in sklada CPAM. Korziška regionalna agencija za zdravje je navedla, da teh informacij nima. Sklada CPAM sta pojasnila, da njun informacijski sistem ne zagotavlja zanesljivih in popolnih podatkov.

([93]) Glej študijo ministrstva za ekološki prehod iz julija 2016 o predvidenem dolgoročnem povpraševanju po prevozu, ki je na voljo na naslednjem spletnem naslovu: https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Th %C3 %A9ma %20- %20Projections %20de %20la %20demande %20de %20transport %20sur %20le %20long %20terme.pdf (obiskano 18. oktobra 2024). V študiji je navedeno, da so splošni rezultati izračunanih sprememb v povpraševanju po prevozu in v prometu podlaga za projekcije lokalnega prometa, ki jih pripravijo decentralizirani oddelki ministrstva ali upravljavci infrastrukture, da bi analizirali prihodnost v regijah ter ocenili javne politike in projekte prometne infrastrukture. Študija vsebuje projekcije za leti 2030 in 2050.

([94]) Glej študijo iz oktobra 2021, s katero je bila posodobljena študija iz leta 2016, pri čemer se je upošteval zlasti učinek sprejetja nove okoljske zakonodaje. Posodobitev je na voljo na naslednjem spletnem naslovu: https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/document_travail_52_projection_transport_snbc2_oct2021.pdf (obiskano 18. oktobra 2024).

(153) Francoski organi so zato oceno teh potovanj rekonstruirali na podlagi posrednih podatkov.

(154) Francoski organi so se najprej oprli na podatke agencije ATIH (uvodna izjava 144) o številu zdravljenj ali bivanj (za zdravljenja, ki niso na voljo na Korziki), registriranih za rezidente Korzike v celinski Franciji (natančneje v regiji Provansa – Alpe – Azurna obala, kjer so mesta Marseille, Toulon in Nica). Število potnikov iz zdravstvenih razlogov in spremljevalcev so ocenili na podlagi števila zdravljenj ali bivanj, registriranih za dejavnosti nadaljnje oskrbe in rehabilitacije, medicine, kirurgije in porodništva ter psihiatrije za rezidente Korzike v celotni regiji Provansa – Alpe – Azurna obala ([95]). Skupno so ocenili, da je zdravstvene storitve, povezane z dejavnostmi nadaljnje oskrbe in rehabilitacije, medicine, kirurgije in porodništva ter psihiatrije, na leto potrebovalo povprečno 65 000 potnikov iz zdravstvenih razlogov. Samo za departma Bouches-du-Rhône (Marseille) je bilo v obdobju 2015–2019 povprečno letno zabeleženih okoli 53 000 potnikov.

(155) Ta ocena vključuje tudi spremljevalce. Francoski organi so ocenili, da je bil en spremljevalec sistematično prisoten pri potnikih iz zdravstvenih razlogov, mlajših od 19 let in starejših od 75 let, v drugih starostnih skupinah pa je imel spremstvo en potnik od dveh. Zato so ugotovili, da (povratna) vožnja korziškega pacienta iz zdravstvenih razlogov ob upoštevanju potrebe po spremljevalcih dejansko pomeni potrebo po prevozu 1,4 potnika (povratna vožnja). Po mnenju Francije je bila ta predpostavka skladna z empiričnimi podatki, zbranimi pri skladu CPAM 2A, saj je od 15 237 zahtevkov za predhodno odobritev, ki jih je sprejel zadevni sklad, 41,5 % (6 318) zahtevkov vključevalo spremljevalca, od teh 6 318 zahtevkov pa jih je 7,5 % vključevalo še drugega spremljevalca.

(156) Francoski organi so nato ocenili število potovanj po morju na dva načina.

(157) Prvi pristop je bil, da se število potnikov iz zdravstvenih razlogov pridobi tako, da se od ocenjenega skupnega števila potnikov iz zdravstvenih razlogov odšteje število potnikov iz zdravstvenih razlogov, ki so potovali z letalom. Iz podatkov o potnikih iz zdravstvenih razlogov, ki so potovali z letalom med Korziko in departmajem Bouches-du-Rhône (Marseille), ki so na voljo francoskim organom za obdobje 2016–2019 ([96]), je razvidno, da je letalski prevoz v povprečju uporabilo približno 38 000 potnikov na leto (približno 70 % ocenjenega skupnega števila 53 000 potnikov iz zdravstvenih razlogov, uvodna izjava 154). Francoski organi so na podlagi teh izračunov sklenili, da lahko pomorski prevoz predstavlja do 30 % potovanj potnikov iz zdravstvenih razlogov v departma Bouches-du-Rhône.

(158) Drugi pristop je bil analizirati 15 237 zahtevkov za predhodno odobritev, ki so jih rezidenti Korzike med letoma 2020 in 2021 poslali skladu CPAM 2A za povračilo stroškov prevoza, povezanih s potovanjem iz zdravstvenih razlogov. Analiza teh zahtev za predhodno odobritev, ki morajo vključevati napotno listino, ki jo izda zdravnik in na kateri je naveden način prevoza, ki ga zdravnik predpiše glede na bolnikovo stanje (uvodne izjave 136 do 148), je pokazala, da so se približno 4 % teh zahtev nanašali na pomorski prevoz.

(159) Na podlagi teh dveh pristopov se delež potnikov iz zdravstvenih razlogov, ki potujejo z ladjo, od skupnega števila potnikov iz zdravstvenih razlogov, ki potujejo v Marseille, giblje med 4 % in 30 %. Francoski organi so za uskladitev obeh pristopov in zagotovitev konservativne ocene obsega povpraševanja teh potnikov nazadnje ocenili, da je z ladjo potovalo 10 % potnikov iz zdravstvenih razlogov (približno 5 400 potnikov iz zdravstvenih razlogov na leto od skupno 53 000 potnikov iz zdravstvenih razlogov na leto, ki so jih francoski organi ocenili za departma Bouches-du-Rhône leta 2019).

([95]) Kar zadeva dejavnost na področju medicine, kirurgije in porodništva, je bilo povpraševanje pacientov s Korzike po potovanju (povratna vožnja brez spremljevalca) ocenjeno glede na število registriranih bivanj (1 bivanje = 1 povratni potnik = 2 potovanji). Kar zadeva dejavnosti nadaljnje oskrbe in rehabilitacije, izražene v dnevih hospitalizacije, so francoski organi število potovanj ocenili glede na število registriranih bivanj (1 bivanje = 1 povratni potnik = 2 potovanji), pri čemer so upoštevali, da je ne glede na kraj oskrbe bivanje ustrezalo povprečju 45 dni hospitalizacije. Nazadnje, kar zadeva dejavnosti psihiatrije, je bilo število potnikov izračunano na podlagi števila evidentiranih zdravljenj (1 obravnava = 1 povratni potnik = 2 potovanji).

([96]) Podatki, ki so jih zbrali francoski organi, so vzeti iz pogodb o prevozu, sklenjenih […] [s] skladoma CPAM.

(160) Nazadnje so francoski organi število potnikov iz zdravstvenih razlogov razporedili med različna korziška pristanišča na podlagi razčlenitve dejavnosti na področju medicine, kirurgije in porodništva po regijah (njihov zemljevid je na voljo na spletnem mestu agencije ATIH).

(161) Francoski organi so za oceno letnega povpraševanja potnikov iz zdravstvenih razlogov, ki ga je treba zadovoljiti med letoma 2023 in 2030, menili, da bi ob upoštevanju pričakovanega povečanja prebivalstva in staranja prebivalstva na eni strani ter razvoja zagotavljanja zdravstvenega varstva na Korziki na drugi strani predvideno povpraševanje med letoma 2023 in 2030 ostalo stabilno na podlagi potovanj potnikov iz zdravstvenih razlogov, ocenjenih za leto 2019. V preglednici 15 je prikazana ocena potovanj iz zdravstvenih razlogov z ladjo med korziškimi pristanišči in pristaniščem v Marseillu.

Preglednica 15

Ocenjena potovanja pacientov, ki živijo na Korziki, iz zdravstvenih razlogov in njihovih spremljevalcev (letnih potnikov) z ladjo med Korziko in Marseillem

	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**

Vir: pripombe francoskih organov, predložene 27. julija 2023.

3.4.2.2 Določitev zmogljivosti trga za zadovoljitev povpraševanja uporabnikov

(162) Francoski organi so po oceni kvalitativnega in kvantitativnega povpraševanja različnih kategorij uporabnikov pomorskega potniškega prometa med Korziko in celinsko Francijo poskušali ugotoviti, v kolikšni meri bi lahko ponudba na trgu zadostila temu povpraševanju.

3.4.2.2.1 Posvetovanje s prevozniki

3.4.2.2.1.1 Zastavljena vprašanja

(163) Posvetovanje s prevozniki je najprej vključevalo vprašalnik, ki je vseboval štiri splošna vprašanja o prevozu potnikov:

— s prvim vprašanjem so bili pomorski prevozniki pozvani, naj predložijo pripombe o značilnostih povpraševanja uporabnikov, opredeljenih in predstavljenih v dokumentu za podporo posvetovanju z uporabniki (uvodna izjava 95);

— z drugim vprašanjem so bili prevozniki pozvani, naj opišejo floto, ki jo bodo verjetno uporabljali za storitve pomorskega prevoza med Korziko in celinsko Francijo;

— namen tretjega vprašanja pa je bil ugotoviti, ali nameravajo prevozniki v okviru sheme obveznosti gospodarske javne službe iz leta 2019 od leta 2023 uvesti storitev na eni ali več povezavah. V tem vprašanju je bil predlagan tudi seznam povezav, ki zajemajo vse pomorske povezave med pristaniščem v Marseillu in korziškimi pristanišči, med pristaniščem v Toulonu in korziškimi pristanišči ter med pristaniščem v Nici in korziškimi pristanišči. Prevozniki so morali za vsako povezavo navesti, ali bodo prevoze na njej opravljali v okviru sheme obveznosti gospodarske javne službe iz leta 2019 ali ne. Vprašalnik je prevoznikom omogočil tudi, da predložijo morebitne pripombe o opravljanju prevozov na zadevni povezavi.

(164) Če je bil odgovor na tretje vprašanje pozitiven za eno ali več povezav, je bil v vprašalniku nato predlagan seznam podrobnejših vprašanj o storitvi, ki bi jo prevoznik uvedel. Prevozniki so morali te informacije predložiti za vsako povezavo, za katero so navedli, da lahko na njej ponudijo komercialno storitev v okviru sheme obveznosti gospodarske javne službe iz leta 2019.

(165) Če je na primer prevoznik navedel, da lahko opravlja komercialno storitev na povezavi Marseille–Ajaccio, je moral odgovoriti na naslednja vprašanja:

— ali je na zadevni povezavi že opravljal storitev pomorskega prevoza v obdobju 2015–2022 ([97]);

— v katerem letnem času bi prevoznik opravljal svojo storitev ([98]);

— katere vrste plovil bi prevoznik uporabil za opravljanje svojih komercialnih storitev ([99]).

3.4.2.2.1.2 Povzetek prejetih odgovorov

(166) V posvetovanju s prevozniki so sodelovali trije prevozniki: družbe Corsica Linea, La Méridionale in Corsica Ferries.

(167) Družbi Corsica Linea in La Méridionale sta navedli, da v okviru sheme obveznosti gospodarske javne službe iz leta 2019 ne bi ponujali nobenih komercialnih storitev med Korziko in celinsko Francijo.

(168) Družba Corsica Ferries je predstavila komercialno storitev, ki bi jo izvajala, če ne bi bilo pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe za potniški prevoz. V podporo izpolnjenemu vprašalniku je predložila več Excelovih datotek, v katerih so bile med drugim podrobno opisane zmogljivosti njenih plovil in komercialna storitev, ki bi jo zagotavljala.

(169) Družba Corsica Ferries je v odgovoru na prvo vprašanje posvetovanja s prevozniki poudarila, da so bili njeni odgovori na vprašalnik in Excelova datoteka s podatki o njeni prevozni storitvi pripravljeni, ker v dokumentih, ki jih je predložil korziški regionalni organ, niso bile navedene potrebe in zahteve glede ozemeljske kontinuitete. Zaradi teh negotovosti v Excelovi datoteki s podatki o zmogljivosti svojih plovil ni modelirala nobenega povečanja ali zmanjšanja zmogljivosti, ponujene v obdobju 2023–2028: sporočena zmogljivost je bila zato enaka v celotnem analiziranem obdobju.

(170) Družba Corsica Ferries je v odgovoru na četrto vprašanje navedla, da bi brez pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe od 1. januarja 2023 opravljala storitve potniškega prevoza med vsemi celinskimi pristanišči (v Marseillu, Nici in Toulonu) in vsemi korziškimi pristanišči, razen pristaniščem Propriano. Natančneje, ponujala bi dnevne in nočne komercialne storitve (tovorne in potniške), ki bi zajemale:

— dnevno povratno vožnjo med celinsko Francijo (vsaj petkrat tedensko iz Toulona in dvakrat tedensko iz Marseilla) ter obema pristaniščema Ajaccio in Bastia;

— dve mesečni povratni vožnji iz Marseilla in vsaj tri tedenske povratne vožnje iz Toulona v vsako od pristanišč Porto-Vecchio in L'Île-Rousse;

— nobene komercialne storitve v pristanišče Propriano, ker je bilo po njenem mnenju to pristanišče zamenljivo s pristaniščem Ajaccio, za katerega je že predlagala, da bi do njega opravljala prevoz vsaj enkrat dnevno iz Marseilla in Toulona;

— dodatne storitve pomorskega prevoza med pristaniščem v Nici in Korziko od julija do septembra.

(171) Družba Corsica Ferries je francoske organe obvestila, da ima floto 13 plovil, ki niso dodeljena za določeno povezavo. Navedla je tudi, da se bo 15 % njenih prevozov na vseh povezavah izvajalo podnevi (odhod med 6.00 in 16.00 za prihod med 14.00 in polnočjo v obe smeri).

([97]) Če je bil odgovor negativen, je moral prevoznik navesti razlog za odsotnost storitve.

([98]) Prevoznik je moral navesti tudi: (i) če ne bi opravljal celoletne storitve, v katerem obdobju v letu bi jo predvidoma opravljal; (ii) ali je bila predlagana storitev neposredna storitev; (iii) pogostost prevozov; (iv) predvidene čase odhoda in prihoda ter (v) skupno število predvidenih neposrednih prevozov na leto.

([99]) Prevoznik je moral navesti, (i) kako naj bi uporabljeno plovilo izpolnjevalo potrebe po ozemeljski kontinuiteti; (ii) predvideno število plovil; (iii) zmogljivost plovil; (iv) njihove značilnosti; (v) izvedene okoljske ukrepe in (vi) storitve, ponujene na krovu plovil.

(172) Kar zadeva zmogljivost njenih plovil za storitve potniškega prevoza, je družba Corsica Ferries francoskim organom predložila informacije, navedene v preglednici 16.

Preglednica 16

Potencialna storitev družbe Corsica Ferries v okviru sheme obveznosti gospodarske javne službe iz leta 2019 (letni potniki) brez pogodb o izvajanju gospodarske javne službe

	2023–2028 Potniki nerezidenti (območje Marseilla, Toulona in Nice)	2023–2028 Potniki rezidenti (območje Marseilla in Toulona)	2023–2028 Skupaj
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**

Vir: odgovor družbe Corsica Ferries na tržni preizkus storitev pomorskega prevoza med Korziko in celinsko Francijo (22. februar 2022).

(173) Družba Corsica Ferries je navedla tudi, da bi njena ponudba (iz pristanišča v Marseillu) veljala le, če ne bi bilo pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe med Korziko in celino.

3.4.2.2.2 Analiza nedelovanja trga

(174) Francoski organi so po analizi zmogljivosti, ki bi jo družba Corsica Ferries uporabila, ugotovili, da bi lahko trg brez pogodb o izvajanju gospodarske javne službe zadostil predvidenemu povpraševanju potnikov rezidentov (razen potnikov iz zdravstvenih razlogov) in nerezidentov po storitvah pomorskega prevoza med pristanišči Ajaccio, Bastia, L'Île-Rousse in Porto-Vecchio v obdobju 2023–2028 ter francoskimi celinskimi pristanišči.

(175) Vendar francoski organi ugotavljajo, da družba Corsica Ferries ne bi opravljala prevoza do pristanišča Propriano. Zato ugotavljajo, da obstaja popolno nedelovanje trga za pomorski prevoz med pristaniščem Propriano in francoskimi celinskimi pristanišči za potnike rezidente in za potnike nerezidente.

(176) Francoski organi v zvezi s povpraševanjem potnikov iz zdravstvenih razlogov menijo tudi, da bi družba Corsica Ferries prevoze do pristanišča v Marseillu opravljala le dvakrat tedensko iz pristanišč Ajaccio in Bastia ter trikrat mesečno iz pristanišč Porto-Vecchio in L'Île-Rousse. Poleg tega, kot je navedeno v uvodni izjavi 170, družba Corsica Ferries ne bi opravljala prevoza do pristanišča Propriano. Zato menijo, da se storitev, ki jo je ponujala družba Corsica Ferries, ni dovolj redno opravljala v pristanišče v Marseillu, ki je najprimernejše pristanišče za potnike iz zdravstvenih razlogov.

3.4.2.3 Sklepna ugotovitev o obstoju potrebe po gospodarski javni službi v zvezi s pomorskim potniškim prometom

(177) Francoski organi so ob upoštevanju nedelovanja trga med pristaniščem Propriano in francoskimi celinskimi pristanišči za pomorski prevoz potnikov rezidentov in nerezidentov ugotovili, da obstaja potreba po gospodarski javni službi, ki pokriva celotno ocenjeno kvantitativno povpraševanje med letoma 2023 in 2030 iz pristanišča Propriano ali vanj, kot je navedeno v preglednici 14.

(178) Francoski organi so ob upoštevanju nedelovanja trga med vsakim od korziških pristanišč in pristaniščem v Marseillu za pomorski prevoz potnikov iz zdravstvenih razlogov zaradi neustreznosti prevoznih storitev, ki bi jih opravljala družba Corsica Ferries, ugotovili, da obstaja potreba po gospodarski javni službi, ki pokriva celotno povpraševanje potnikov iz zdravstvenih razlogov, ki potujejo v Marseille med letoma 2023 in 2030, kot je navedeno v preglednici 15.

3.4.3 *Opredelitev potrebe po gospodarski javni službi v pomorskem tovornem prometu*

(179) V tem pododdelku so opisane sklepne ugotovitve francoskih organov v zvezi z (i) obstojem povpraševanja uporabnikov pomorskega tovornega prometa med Korziko in celino ter (ii) opisom nedelovanja trga pri zadovoljevanju tega povpraševanja.

3.4.3.1 Opredelitev povpraševanja uporabnikov

(180) V naslednjih pododdelkih so opisane analize, ki so jih francoski organi opravili v zvezi s kvalitativnim povpraševanjem uporabnikov pomorskega tovornega prometa med Korziko in celino ter kvantitativnim povpraševanjem teh uporabnikov.

3.4.3.1.1 Opredelitev kvalitativnega povpraševanja

(181) V tem pododdelku so najprej predstavljeni rezultati posvetovanja z uporabniki, nato so predstavljeni rezultati posvetovanja s pristanišči in nazadnje so predstavljene sklepne ugotovitve iz poročila družbe Gecodia, ki dopolnjujejo rezultate javnih posvetovanj.

3.4.3.1.1.1 Rezultati posvetovanja z uporabniki

3.4.3.1.1.1.1 Zastavljena vprašanja

(182) Francoski organi so v dokumentu za podporo posvetovanju z uporabniki (uvodna izjava 95) predhodno razlikovali med prevozom vlečenega in nevlečenega tovora ([100]).

(183) Posvetovanje z uporabniki je vključevalo vprašalnik, naslovljen na vse uporabnike pomorskega tovornega prometa. Vprašalnik je vseboval seznam približno 20 vprašanj s predlaganimi odgovori (v nekaterih primerih so lahko uporabniki označili več odgovorov), čas, potreben za njegovo izpolnitev, pa je bil ocenjen na pet minut.

(184) Prva tri vprašanja so se nanašala na splošne informacije o profilih uporabnikov. S prvim vprašanjem so bili uporabniki pozvani, naj predložijo informacije o pomorskih povezavah s Korziko, ki so jih uporabljali med pristaniščem v Marseillu in zadevnimi petimi korziškimi pristanišči ([101]). Namen drugega vprašanja je bil pridobiti informacije o sektorju dejavnosti uporabnikov in poštni številki njihovega sedeža. V odgovoru na tretje vprašanje so uporabniki podali svoje mnenje o razlikovanju med prevozom vlečenega tovora in prevozom nevlečenega tovora ter navedli informacije o količini vlečenega in/ali nevlečenega tovora, ki so ga na zadevni povezavi prepeljali leta 2019.

(185) Vprašanja od št. 4 do št. 13 so se nanašala na zadovoljstvo uporabnikov s storitvami pomorskega prevoza na zadevnih povezavah. Natančneje, vprašanja so bila:

— ali je storitev, ponujena na zadevni povezavi, ustrezala potrebam uporabnika (odgovor: da ali ne);

— ali so uporabniki naleteli na težave v zvezi z razpoložljivo zmogljivostjo ([102]);

— pri katerih vrstah tovora so uporabniki naleteli na take težave in ali so zaradi teh težav svoj tovor preusmerili na druge povezave ([103]);

— ali so bili uporabniki zadovoljni s časi odhoda s Korzike in prihoda nanjo (ali so bili časi ustrezni ali ne; če niso bili ustrezni, ali so uporabniki želeli zgodnejši ali poznejši čas odhoda ali prihoda) ter pogostostjo storitev pomorskega prevoza, ponujenih na uporabljenih pomorskih povezavah;

— ali bi bilo treba spremeniti najvišjo tarifo v okviru sheme obveznosti gospodarske javne službe iz leta 2019.

([100]) V dokumentu za podporo posvetovanju z uporabniki je pojasnjeno, da je pri nevlečenem tovoru v nasprotju z vlečenim tovorom potrebno znatno pretovarjanje v pristaniščih (pristaniška oprema, delovna sila).

([101]) Če so uporabniki uporabljali več povezav, so morali izpolniti vprašalnik za vsako povezavo.

([102]) Predlagani odgovori so bili: sistematično, redno, včasih, nikoli.

([103]) Predlagani odgovori so bili: ista povezava; druge povezave prek Marseilla; druge povezave prek Toulona; druge povezave prek Nice; drugo (navedite).

(186) Z vprašanji od št. 14 do št. 20 so bili uporabniki pozvani, naj podajo oceno izbire celinskega pristanišča za storitev. Natančneje, ta vprašanja so bila:

— ali so uporabniki ob rezervaciji prevoza na eni od povezav iz pristanišča v Marseillu iskali tudi razpoložljive prevoze iz drugih celinskih pristanišč ([104]);

— glavni razlog za izbiro pristanišča v Marseillu v primerjavi z drugimi celinskimi pristanišči ([105]);

— ali bi bil uporabnik v primeru hipotetičnega 5–10-odstotnega zvišanja tarife za pomorski prevoz v pristanišču v Marseillu za potovanje na Korziko ali z nje pripravljen uporabiti storitve pomorskega prevoza v drugem celinskem pristanišču (v Toulonu, Nici ali obeh);

— ali je uporabnik od leta 2019 že uporabljal povezave iz Toulona ali Nice na Korziko (da ali ne), in, če je, je bilo treba navesti glavni razlog za izbiro drugega celinskega pristanišča (v Toulonu ali Nici) namesto pristanišča v Marseillu ([106]).

(187) Nazadnje je bilo z vprašanjem št. 21 uporabnikom zastavljeno vprašanje o ustreznosti prevozne storitve, pri kateri se uporabljajo plovila, ki so v celoti namenjena tovornemu prometu (ro-ro ladje), v primerjavi s sedanjo storitvijo (ro-ro potniške ladje).

3.4.3.1.1.1.2 Povzetek prejetih odgovorov

(188) Francoski organi so do konca obdobja posvetovanja prejeli le pet izpolnjenih vprašalnikov. Glede na to majhno število je družba Gecodia neposredno stopila v stik z več prevoznimi in logističnimi podjetji, ki uporabljajo storitve pomorskega tovornega prometa med Korziko in celino, da bi z njimi vprašalnike izpolnila neposredno prek telefona.

(189) Francoski organi navajajo, da je družba Gecodia stopila v stik z 21 prevoznimi podjetji, ki predstavljajo približno 90 % celotnega tovornega prometa z nevlečenim tovorom in 70 % tovornega prometa z vlečenim tovorom med Korziko in celino. Prevozniki, ki so bili vključeni v raziskavo, so uporabljali predvsem povezave iz Marseilla, več kot polovica pa je uporabljala tudi povezave iz Toulona. Odgovore so podali za vsako od povezav, ki so jih uporabljali med Korziko (za vsako od korziških pristanišč) in celino (za vsako od celinskih pristanišč), ter za vsako vrsto tovora (vlečeni in nevlečeni tovor).

(190) Kar zadeva nevlečeni tovor ([107]), se lahko izpolnjeni vprašalniki povzamejo na naslednji način:

— nekaj več kot polovica sodelujočih v posvetovanju meni, da sedanja ponujena storitev pomorskega prevoza na splošno ne izpolnjuje njihovih potreb. Ti rezultati se razlikujejo glede na povezavo: skoraj vsi uporabniki, ki uporabljajo prevozne storitve med celino ter Proprianom in L'Île-Roussem, so zadovoljni s sedanjo ponudbo, uporabniki, ki uporabljajo prevozne storitve v Ajaccio in Bastio ter iz njiju, pa so skoraj vsi nezadovoljni ([108]);

— večina uporabnikov se srečuje s težavami v smislu razpoložljivih zmogljivosti, zlasti na povezavah med celino in pristanišči Bastia (vsi se srečujejo s težavami redno ali sistematično), Ajaccio in Porto-Vecchio (več kot polovica jih ima težave redno ali sistematično);

— sodelujoči v posvetovanju so večinoma zadovoljni s časi odhoda s Korzike in prihoda nanjo ter pogostostjo povratnih voženj v času posvetovanja z uporabniki;

([104]) Predlagani odgovori so bili: nimam izbire (obvezna rezervacija), sistematično, samo za nekatere tokove (navedite tok, za katerega niste izvedli primerjave), nikoli.

([105]) Predlagani odgovori so bili: najnižja tarifa, pristaniška infrastruktura, vozni red, boljša kakovost storitev, bližina pristanišča mojemu namembnemu kraju, vrsta potovanja, drugo (navedite).

([106]) Predlagani odgovori so bili: najnižja tarifa, ustreznejši vozni red, moj namembni kraj je bil bližje izbranemu pristanišču, storitve v Marseillu so bile povsem zasedene, drugo (navedite).

([107]) Na kratko, nevlečeni tovor se prevaža izključno med korziškimi pristanišči in pristaniščem v Marseillu.

([108]) Kar zadeva Porto-Vecchio, je situacija bolj mešana, saj je 64 % sodelujočih v posvetovanju menilo, da storitev ni ustrezna.

— prevozov, ki so na voljo v pristanišču v Marseillu, nobeden od sodelujočih v posvetovanju ne primerja s prevozi, ki so na voljo v drugih pristaniščih. Bližina pristanišča v Marseillu je skoraj edini razlog za izbiro navedenega pristanišča. Tudi v primeru hipotetičnega zvišanja cen pomorskega prevoza iz Marseilla se noben od sodelujočih v posvetovanju ne bi preusmeril na druga celinska pristanišča;

— skoraj vsi sodelujoči v posvetovanju bi raje od storitve prevoza s potniško-tovorno ladjo uporabljali storitev z izključno tovornimi plovili (ro-ro).

(191) Kar zadeva vlečeni tovor, se lahko izpolnjeni vprašalniki povzamejo na naslednji način:

— v nekaj več kot polovici izpolnjenih vprašalnikov je navedeno, da sedanja storitev pomorskega prevoza iz Marseilla in v njega na splošno ustreza potrebam, storitev iz Toulona pa je ocenjena kot nezadovoljiva (77 % izpolnjenih vprašalnikov). Ti rezultati se razlikujejo glede na povezavo: skoraj vsi uporabniki se pritožujejo nad povezavo s pristaniščem Bastia (to velja za sodelujoče v posvetovanju, ki uporabljajo pristanišči v Marseillu in Toulonu). Prav tako polovica uporabnikov ni zadovoljna s prevozom v pristanišči Ajaccio in Porto-Vecchio ter iz njiju (to velja za sodelujoče v posvetovanju, ki uporabljajo pristanišči v Marseillu in Toulonu), so pa uporabniki na splošno zadovoljni s povezavami s pristanišči Propriano in L'Île-Rousse;

— večina uporabnikov se srečuje s težavami v zvezi z razpoložljivo zmogljivostjo, zlasti na povezavah s pristanišči Bastia (vsi se redno ali sistematično srečujejo s težavami na povezavah iz Marseilla in Toulona) ter Ajaccio in Porto-Vecchio (polovica se jih redno ali sistematično srečuje s težavami na povezavah iz Marseilla in vsi se redno ali sistematično srečujejo s težavami na povezavah iz Toulona);

— sodelujoči v posvetovanju so večinoma zadovoljni s časi odhoda in prihoda ter pogostostjo povratnih voženj v Toulonu in Marseillu v času posvetovanja z uporabniki;

— prevozov, ki so na voljo v pristanišču v Marseillu, skoraj nobeden od sodelujočih v posvetovanju ne primerja s prevozi, ki so na voljo v drugih pristaniščih. Bližina pristanišča v Marseillu je skoraj edini razlog za izbiro navedenega pristanišča. Tudi v primeru zvišanja cen pomorskega prevoza iz Marseilla se noben od sodelujočih v posvetovanju ne bi preusmeril na druga celinska pristanišča;

— leta 2019 je manj kot 40 % sodelujočih v posvetovanju namesto pristanišča v Marseillu uporabljalo druga celinska pristanišča. Rezultati se razlikujejo glede na povezavo: 80 % oziroma 50 % sodelujočih v posvetovanju, ki so potovali v Bastio in Ajaccio oziroma iz njiju, je uporabljalo pristanišče v Toulonu, od ostalih, ki so potovali v druga korziška pristanišča ali iz njih, pa pristanišče v Toulunu ni uporabil praktično noben. Edini razlog za uporabo pristanišča v Toulonu je, da so storitve v pristanišču v Marseillu povsem zasedene. Tudi v primeru zvišanja cen pomorskega prevoza iz Marseilla se noben od sodelujočih v posvetovanju ne bi preusmeril na druga celinska pristanišča;

— večina sodelujočih v posvetovanju bi raje od storitve prevoza z ro-ro potniško ladjo uporabljala storitev z izključno tovornimi plovili (ro-ro).

3.4.3.1.1.2 Posvetovanje s pristanišči

3.4.3.1.1.2.1 Zastavljena vprašanja

(192) Vprašalnik, ki je bil priložen posvetovanju s pristanišči, je vseboval tri dele o tovornem prometu.

(193) V prvem delu vprašalnika so bili pristaniški organi pozvani, naj predložijo pripombe o značilnostih povpraševanja uporabnikov, opredeljenih in predstavljenih v dokumentu za podporo posvetovanju z uporabniki (uvodna izjava 95). Natančneje, v prvem delu so bili pristaniški organi pozvani, naj:

— predložijo pripombe o razlikovanju med vlečenim in nevlečenim tovorom,

— navedejo velikost zbirnega območja svojega pristanišča na podlagi svojega poznavanja trga,

— navedejo, ali menijo, da njihova pristaniška infrastruktura ni zamenljiva z drugimi pristanišči za ves vlečeni ali nevlečeni tovor med Korziko in celino ali njegov del,

— predložijo pripombe o ravni konkurence med pristanišči na področju tovornega prometa v sedanjem obdobju in v sedemletnem obdobju.

(194) V drugem delu vprašalnika so bili pristaniški organi pozvani, naj predložijo popoln opis pristaniške infrastrukture, ki bi jo verjetno uporabljali za storitve pomorskega prevoza med Korziko in celinsko Francijo.

(195) V tretjem delu (vprašanja od št. 5.1 do št. 5.8 za nevlečeni tovor in vprašanja od št. 6.1 do št. 6.8 za vlečeni tovor) so pristaniški organi v bistvu odgovarjali na vprašanja o zmogljivosti njihove infrastrukture za obvladovanje tovornega prometa. Natančneje, pozvani so bili, naj navedejo:

— ali njihova infrastruktura vključuje območja za pretovarjanje nevlečenega in vlečenega tovora (odgovor: da ali ne) ([109]),

— vrste plovil, ki jih lahko sprejmejo ([110]),

— ali se njihova pristaniška infrastruktura trenutno uporablja za vlečeni in/ali nevlečeni tovor ([111]),

— ali lahko njihova infrastruktura sprejme dnevne ([112]) in tedenske ([113]) povratne vožnje za tovorni promet (odgovor: da ali ne),

— ali lahko pristaniški organi zagotovijo določeno število dnevnih in tedenskih povratnih voženj za prevoze tovora na povezavah s Korziko (odgovor: da ali ne) ([114]).

3.4.3.1.1.2.2 Povzetek prejetih odgovorov

(196) Kot je navedeno v uvodni izjavi 120, so francoski organi zbrali prispevke pristaniških organov v Toulonu, Marseillu in Nici.

(197) Kar zadeva prvi del vprašalnika, zadevna tri pristanišča menijo, da je pristop francoskih organov pri razlikovanju med vlečenim in nevlečenim tovorom ustrezen. Kar zadeva njihovo zbirno območje za tovorni promet, pristanišči v Nici in Toulonu menita, da je njuno zbirno območje le lokalno in omejeno na neposredno zaledje, pristanišče v Marseillu pa meni, da privablja prevoz blaga iz vse Francije, zlasti prevoz blaga skozi dolino Rone.

(198) Kar zadeva pogoje konkurence, pristanišče v Nici meni, da zaradi svoje infrastrukture, ki je v središču mesta, ter slabe industrijske in komercialne strukture okoli Nice ne more zadostiti povpraševanju po tovornem prometu med Korziko in celino ter da mu ne bo mogel zadostiti niti v sedemletnem obdobju. Pristanišče v Toulonu prav tako navaja, da je pristanišče v Marseillu nesporno vodilno na trgu tovornega prometa in da lahko deluje le tako, da ga dopolnjuje. Poudarja, da je raven konkurence med pristaniščema v Marseillu in Toulonu „zdrava, in sicer kljub majhni zmogljivosti pristanišča v Toulonu, kar pomeni, da na tem trgu ne more resnično konkurirati“. Pristanišče v Marseillu meni, da ima zaradi svoje geografske lege v osrčju avtocestnih in železniških križišč, bližine glavnih logističnih in prometnih vozlišč ter zelo lahkega dostopa do svoje infrastrukture s treh avtocest veliko prednost na področju tovornega prometa.

([109]) V vprašalniku so bila pristanišča pozvana, naj navedejo velikost območij za pretovarjanje, razpoložljivost za promet na Korziko in zmogljivost za sprejem nevarnega blaga razredov 1 in 2.

([110]) Pristaniški organi so morali navesti tudi (i) število razpoložljivih pomolov; (ii) največjo zmogljivost plovil, ki se lahko sprejmejo, v dolžinskih metrih; (iii) izvedene okoljske ukrepe.

([111]) Pristaniški organi so morali navesti tudi (i) dnevno zmogljivost za sprejem polpriklopnikov/tovornjakov; (ii) ure sprejema polpriklopnikov/tovornjakov; (iii) povprečni čas parkiranja za polpriklopnike/tovornjake; (iv) število polpriklopnikov/tovornjakov, ki se lahko vkrcajo ali izkrcajo na uro.

([112]) Pristaniški organi so morali navesti tudi (i) število možnih postankov na dan; (ii) najkrajše in najdaljše trajanje postankov; (iii) pravila za dodeljevanje privezov.

([113]) Pristaniški organi so morali navesti tudi (i) število možnih postankov na teden; (ii) najkrajše in najdaljše trajanje teh postankov ter (iii) pravila za dodeljevanje privezov.

([114]) V vprašanjih so bili pristaniški organi pozvani, naj navedejo število zagotovljenih postankov.

(199) Kar zadeva tretji del vprašalnika, je:

— *pristaniški organ v Marseillu* navedel, da ima pristanišče v Marseillu 13 privezov, primernih za sprejem prometa z vlečenim in nevlečenim tovorom, namenjenega na Korziko. Pet od njih je že v celoti namenjenih prometu na Korziko v okviru pogodb o izvajanju gospodarske javne službe za obdobje 2021–2022, dodeli se jih pa lahko še osem. Območje za pretovarjanje v pristanišču v Marseillu je veliko 120 000 m² in je lahko v celoti namenjeno prometu z vlečenim in nevlečenim tovorom na Korziko. Glede na vremenske razmere ali za ravnanje z nevarnim blagom se lahko da na voljo skoraj 30 000 m² dodatnega prostora. Nazadnje, projekt širitve terminala vključuje izgradnjo več kot 60 000 m² dodatnih površin za pretovarjanje, ki jih lahko pristanišče uporablja za storitve pomorskega prevoza na Korziko. Poleg tega je pristanišče v Marseillu v svojem prispevku navedlo, da je dostop do plovil enostaven za tovornjake ([115]). V povprečju se lahko v njem vkrca ali izkrca 35 priklopnikov na uro in obdela skoraj 240 priklopnikov na dan. Nazadnje je navedlo, da lahko zagotovi storitev popravila ro-ro potniških ladij, da se zagotovi takojšnje tehnično posredovanje,

— *pristaniški organ v Toulonu* navedel, da njegova pristaniška infrastruktura omogoča izvajanje prometa z vlečenim in nevlečenim tovorom. Poudaril je, da ima terminal Toulon-Port de Commerce območja za pretovarjanje (3 400 m²) in tri priveze za ro-ro potniške ladje, s čimer lahko zagotovi dve povratni vožnji na dan ([116]). Navedel je, da lahko na tem terminalu dnevno obdela vkrcanje ali izkrcanje 80 priklopnikov na dan (vendar le približno deset v poletnem obdobju). Vendar je opozoril, da glede na trenutno zasedenost teh namenskih območij s strani družbe Corsica Ferries (80 %) ne more zagotoviti, da jih bo mogoče dnevno dodeliti rednemu prometu s Korziko ([117]). Terminal Toulon-Port de Commerce lahko sprejme vlečeni tovor, razen nevarnega blaga. Terminal Toulon-Brégaillon ima 30 000 m² površin za pretovarjanje, ki jih lahko uporablja za promet z nevlečenim tovorom, vključno z nevarnim blagom. Vendar ima samo en privez, ki se uporablja samo za ro-ro ladje. Vsak dan lahko obdela 120 priklopnikov. Gospodarska zbornica departmaja Var navaja, da je terminal Toulon-Brégaillon najprimernejši za izključno tovorni promet, saj ne more sprejeti potniškega prometa, ker je terminal na območju, kjer se ravna z eksplozivi,

— *pristaniški organ v Nici* navedel, da njegova pristaniška infrastruktura ne more sprejeti prometa z nevlečenim tovorom. Mogoče pa je ravnanje z vlečenim tovorom. Območje za pretovarjanje v okviru te infrastrukture je veliko 25 900 m², vendar pristanišče določa, da ima potniški promet prednost pred vsemi drugimi dejavnostmi. Na voljo so štirje privezi. Pristaniški organ trdi, da lahko zagotovi do štiri dnevne povratne vožnje za prevoz vlečenega tovora na povezavah s Korziko.

(200) Kot je navedeno v uvodni izjavi 124, je gospodarska zbornica Korzike med posvetovanjem z uporabniki zagotovila tudi prispevek v obliki prostega besedila. Predložila je več informacij v zvezi s prevozom blaga v korziških pristaniščih.

(201) Na splošno gospodarska zbornica Korzike opozarja na težave z zmogljivostjo, s katerimi se srečujejo vsa korziška pristanišča, razen pristanišča Propriano. Zaradi teh razmer je treba v poletnem obdobju redno izdajati prefekturne izjeme, da se težkim tovornim vozilom omogoči vožnja v dneh z gostim prometom („rdeči“ dnevi). Natančneje, gospodarska zbornica Korzike ugotavlja, da:

— se je v *pristanišču Bastia* od leta 2010 zelo močno povečal tovorni promet, ki se ni zmanjšal zaradi pandemije COVID-19. Vendar je zmogljivost pristanišča Bastia dosegla točko preobremenjenosti, saj so območja za pretovarjanje prenatrpana, pretovarjanje poteka vse bolj v tesnem časovnem okviru in na omejenem prostoru, prometni zastoji pa prevoznikom onemogočajo redno in pravočasno dostavo. Pristanišče Bastia

([115]) Pristaniški organ v Marseillu je navedel, da je za prevoz tovornjaka od vhoda v pristanišče do pomorskega terminala potrebnih manj kot pet minut. Poleg tega je navedel, da sta tranzitni postopek in postopek registracije v pristanišču celoti digitalizirana, s čimer se zagotavlja nemoten pretok prometa.

([116]) Pristaniški organ v Toulonu je navedel, da je eden od treh privezov, tj. pomol Fournel, med 8.30 in 18.30 prednostno rezerviran za potniške ladje za križarjenje.

([117]) Gospodarska zbornica departmaja Var je v odgovoru navedla: „Glede na to, da družba Corsica Ferries že prevaža več kot 1,3 milijona potnikov na Korziko prek svoje storitve, ki ni vključena v pogodbo o izvajanju gospodarske javne službe, in več kot 400 000 potnikov v druge evropske otoške namembne kraje (Sardinijo, Menorko in Majorko) prek svojih drugih storitev zgolj prek terminala [Toulon-Port de Commerce], in ker so lokalni izvoljeni predstavniki pozvali, naj se te številke omejijo na obseg, ki je bil dosežen med letoma 2019 in 2021 (tj. največ 2 milijona potnikov), si je zelo težko predstavljati, da bi se tej obstoječi in uveljavljeni dejavnosti dodala nadaljnja dejavnost v skladu z obveznostmi na podlagi pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe (in zlasti možnost ravnanja s tovorom skozi vse leto)“.

ima osem privezov, vendar ne more hkrati sprejeti osmih plovil, in sicer zlasti zaradi tehničnih značilnosti svojih privezov (omejena dolžina in ugrez). Gospodarska zbornica Korzike zato v svojem prispevku poziva k ohranitvi dnevnih povratnih voženj med pristaniščem Bastia in pristaniščem v Marseillu ter k uvedbi dodatnih povratnih voženj, da bi se razporedil promet in preprečili zastoji ali puščanje blaga na pomolih,

— se tudi v *pristaniščih Ajaccio in Porto-Vecchio* močno povečuje tovorni promet, pri čemer se zaradi pomanjkanja prostora na ladjah blago vse pogosteje pušča na pomolih. Gospodarska zbornica Korzike poziva k ohranitvi dnevnih in tedenskih povratnih voženj za obe pristanišči ter k uvedbi dodatnih povratnih voženj, da bi se razporedil promet in preprečili zastoji/puščanje blaga na pomolih,

— po mnenju gospodarske zbornice Korzike je v *pristanišču L'Île-Rousse* prisotno neravnovesje v primerjavi z drugimi korziškimi pristanišči, saj je vsaka tretja tedenska povratna vožnja namenjena prevozu nevarnega blaga, kar negativno vpliva na gospodarsko vitalnost zbirnega območja pristanišča (Balagne), ki je za Porto-Vecchiom drugi najbolj priljubljeni turistični namembni kraj. Poleg tega ima pristanišče L'Île-Rousse dva priveza, ki zaradi širine enega in edinega valoloma, ki se uporablja za oba priveza, in dolžine pomolov ne moreta biti zasedena hkrati. Po mnenju gospodarske zbornice Korzike bi bilo treba število tedenskih povratnih voženj povečati na tri in uvesti posebno povratno vožnjo za prevoz nevarnega blaga,

— v *pristanišču Propriano* ni večjih zastojev.

3.4.3.1.1.3 Sklepne ugotovitve iz poročila družbe Gecodia o kvalitativnem povpraševanju uporabnikov tovornega prometa

(202) Francoski organi so družbi Gecodia poleg javnih posvetovanj naročili tudi izvedbo dodatnih analiz povpraševanja uporabnikov tovornega prometa po storitvah pomorskega prevoza na Korziko.

(203) Kot je navedeno v uvodni izjavi 95, so francoski organi v dokumentu za podporo posvetovanju z uporabniki poudarili, da je treba razlikovati med prevozom vlečenega in nevlečenega tovora, zlasti zaradi različnih omejitev pri ravnanju s tovorom, ki jih prinaša tak promet.

(204) Študija, ki jo je izvedla družba Gecodia, potrjuje to razlikovanje med vlečenim in nevlečenim tovorom. Družba Gecodia je izvedla tudi analizo geografskega obsega povpraševanja uporabnikov po prevozu vlečenega in nevlečenega tovora po morju, da bi ugotovila, ali obstaja povpraševanje uporabnikov po enem ali več celinskih pristaniščih za prevoz njihovega tovora med Korziko in celino. Pri izvajanju te analize so se upoštevali zlasti naslednji parametri:

— zmogljivost pristanišč za sprejem prometa,

— pripombe, zbrane med javnimi posvetovanji,

— dodatni stroški prevoza skozi eno ali drugo pristanišče, odvisno od kraja odhoda tovora s celine na Korziko ali namembnega kraja tovora s Korzike na celino, in

— ugotovitev glede trajnega in znatnega cenovnega pretresa (samo za tovorni promet z vlečenim tovorom).

3.4.3.1.1.3.1 Ločeno povpraševanje uporabnikov glede na vrsto tovornega prometa (z vlečenim in nevlečenim tovorom)

(205) V poročilu družbe Gecodia je navedeno, da obstaja znatna razlika med tovornim prometom z vlečenim in tovornim prometom z nevlečenim tovorom. Prvič, pri tovornem prometu z nevlečenim tovorom je treba polpriklopnik odklopiti od tovornjaka in ga natovoriti na plovilo, zaradi česar sta potrebna posebna oprema in posredovanje pristaniških delavcev. Drugič, pristanišče mora imeti zadostno zmogljivost (območja za pretovarjanje) za skladiščenje polpriklopnikov pred natovarjanjem. Nazadnje, natovarjanje polpriklopnikov ne more potekati hkrati z vkrcanjem potnikov in tovornjakov, kar pomeni, da ima ladja dolg postanek. Vendar je zaradi dolgega postanka omejena uporaba pomola, zato mora imeti pristanišče več pomolov, ki hkrati služijo več namembnim krajem. V poročilu družbe Gecodia je ustreznost tega razlikovanja utemeljena z rezultati posvetovanj z uporabniki in pristanišči.

(206) Poleg tega je v poročilu družbe Gecodia poudarjeno, da imata tovorni promet z vlečenim in nevlečenim tovorom z vidika prevoznikov različne značilnosti. Če je za prevoz vlečenega tovora potreben velik vozni park sedlastih vlačilcev, da se zagotovi dnevni prevoz več priklopnikov ([118]), je pri prevozu nevlečenega tovora zadevni vozni park mogoče optimizirati glede na število polpriklopnikov, kar prevozniku omogoča, da v enem dnevu z enim samim vlačilcem opravi več povratnih voženj med pristaniščem in svojo logistično bazo. V poročilu družbe Gecodia je navedeno, da so prevozniki med posvetovanjem z uporabniki na splošno navedli, da so z vlačilcem za nevlečeni tovor opravili od štiri do šest povratnih voženj na dan.

(207) V poročilu družbe Gecodia je tako ugotovljeno, da za prevoznika preusmeritev z nevlečenega tovora na vlečeni tovor pomeni znatne stroške v smislu osebja in nakupa dodatnih sedlastih vlačilcev. Prevoz vlečenega in nevlečenega tovora torej vključuje dve različni vrsti povpraševanja.

(208) Kljub temu je v poročilu družbe Gecodia poudarjeno, da obstajajo nekatere podobnosti med tovornim prometom z vlečenim in nevlečenim tovorom. Natančneje, navedeno je, da je treba dostavo (vlečenega ali nevlečenega tovora) opraviti zjutraj pred rokom, ki jo določi stranka prevoznika, sicer se za zamudo ali prestavitev dostave naloži kazen. V poročilu je zato poudarjen pomen čimprejšnjega sprejema v pristanišču (med 6. in 7. uro zjutraj), da se lahko pošiljke pravočasno dostavijo prejemnikom, ne glede na pošiljatelja (supermarketi, gradbeništvo, kurirji ali veleprodajna podjetja). V primeru nevlečenega tovora morajo biti zelo zgodaj v pristanišču sprejeti tudi nenatovorjeni polpriklopniki (ki se vračajo na celino), in sicer zaradi časa, ki je potreben za vrnitev izkrcanih polpriklopnikov v logistične baze (trgovcev na drobno ali prevoznikov), njihovo natovarjanje in nato vrnitev v pristanišče. Poleg tega je treba v obeh primerih zagotoviti redne storitve pomorskega prevoza, da se zagotovi dobava blaga na Korziko in vrnitev polpriklopnikov/tovornjakov na celino.

3.4.3.1.1.3.2 Povpraševanje po pomorskem prevozu nevlečenega tovora izključno v pristanišču v Marseillu

(209) V poročilu družbe Gecodia je navedeno, da uporabniki tovornega prometa z nevlečenim tovorom uporabljajo izključno pristanišče v Marseillu in da to pristanišče zato ni zamenljivo z drugima celinskima pristaniščema v Toulonu in Nici.

(210) *Prvič*, v poročilu družbe Gecodia je navedeno, da imata samo pristanišče v Marseillu ([119]) in terminal Toulon-Brégaillon potrebno infrastrukturo za tovrstni promet, kar pa ne velja za terminal Toulon-Port de Commerce in pristanišče v Nici. Prav tako je zmogljivost terminala Toulon-Brégaillon omejena na en sam privez, zaradi česar ne bi bilo mogoče opraviti več kot enega dnevnega prevoza na Korziko, saj sta trajanje postanka in čas odhoda v primeru tovornega prometa z nevlečenim tovorom omejena ([120]). Pristanišče v Marseillu in terminal Toulon-Brégaillon bi tako lahko bila za tovrstni promet medsebojno zamenljiva največ na eni sami povezavi.

(211) *Drugič*, v skladu s poročilom družbe Gecodia posvetovanje z uporabniki v veliki meri potrjuje, da pri tovornem prometu z nevlečenim tovorom prevozniki pri načrtovanju potovanj nikoli ali zelo redko upoštevajo alternativo pristanišču v Marseillu. Nobeden od sodelujočih v posvetovanju ni navedel, da bi se zaradi zvišanja cen za 5–10 % v pristanišču v Marseillu preusmeril na pristanišče v Toulonu, saj v primeru uporabe tega pristanišča ne bi mogli optimizirati svojih vsakodnevnih dejavnosti.

([118]) Na kratko, tovorni promet z vlečenim tovorom vključuje prevoz tovornjaka v celoti (vlačilca + polpriklopnika) z voznikom, tovorni promet z nevlečenim tovorom pa vključuje prevoz samo polpriklopnika.

([119]) V poročilu družbe Gecodia je navedeno, da pristanišče v Marseillu v svojem prispevku navaja, da ima skoraj 210 000 kvadratnih metrov razpoložljive površine s 13 privezi, ki jih je mogoče nameniti prometu med Korziko in celino, vsi pa so opremljeni s sodobnimi in digitaliziranimi zmogljivostmi za zagotavljanje nemotenega pretoka prometa.

([120]) V poročilu družbe Gecodia je navedeno, da je bila povprečna stopnja natovarjanja priklopnikov na plovila na terminalu Toulon-Brégaillon med 15 in 20 priklopnikov na uro, kar je precej manj kot v Marseillu (35 priklopnikov), in da je razpoložljiva zmogljivost na dan ocenjena na 120 priklopnikov. Za primerjavo, mediana števila priklopnikov, natovorjenih v pristanišču v Marseillu, namenjenem v korziška pristanišča, je leta 2021 znašala 237 oziroma dvakrat toliko.

(212) Kar zadeva pristaniške organe, je gospodarska zbornica Azurne obale v Nici navedla, da je zbirno območje pristanišča le lokalno in da je „pristanišče v Nici s svojo infrastrukturo v mestu ter slabo industrijsko in trgovinsko strukturo […] v slabšem položaju in nikoli ne bo moglo zadostiti povpraševanju po tovornem prometu na Korziko, saj sta pristanišči v Toulonu in Marseillu bolje prilagojeni zadevnim potrebam“. Poleg tega je v poročilu družbe Gecodia poudarjena izjava, ki jo je pristanišče v Toulonu podalo med posvetovanjem s pristanišči, v skladu s katero lahko pristanišče v Toulonu zaradi svojega omejenega zbirnega območja v svojem zaledju in omejenih zmogljivosti svojih pomorskih terminalov deluje le tako, da dopolnjuje pristanišče v Marseillu.

(213) *Tretjič,* v poročilu družbe Gecodia je navedeno, da se velike distribucijske enote pri zagotavljanju dostave trgovinam zanašajo predvsem na regionalna ali nacionalna skladišča. V primeru Korzike se več kot 90 % dobave v veleblagovnice na Korziki opravi prek teh logističnih baz, tako da večina blaga, uvoženega na Korziko, izvira iz logističnih centrov v regiji Provansa – Alpe – Azurna obala (PACA) ([121]). V poročilu družbe Gecodia je pojasnjeno, da so skladišča in logistične platforme večinoma skoncentrirane na severozahodu in okoli Marseilla ter v ronskem koridorju. V zvezi s tem se francoski organi sklicujejo na skupno študijo, ki sta jo oktobra 2021 izvedli agencija za urbanistično načrtovanje metropolitanskega območja Marseille in agencija za urbanistično načrtovanje regije Aix-Durance ter v kateri je določena geografska lokacija teh skladišč in ploščadi ([122]). Iz te študije je razvidno, da je koncentracija logističnih tokov v smeri Marseilla zelo visoka. V poročilu družbe Gecodia je zato navedeno, da je izbira pristanišča v Marseillu v veliki meri upravičena zaradi bližine pristanišča krajem natovarjanja in prisotnosti ustrezne infrastrukture.

(214) Glede na poročilo družbe Gecodia ima dejstvo, da je večina logističnih baz in skladišč blizu pristanišča v Marseillu, dve posledici. Prvič, na podlagi simulatorja stroškov, ki ga je objavil nacionalni odbor za ceste, bi imeli vsi prevozniki s sedežem v okolici Marseilla ali v ronskem koridorju zaradi uporabe terminala Toulon-Brégaillon povprečne dodatne stroške v višini 11 EUR/dolžinski meter na vožnjo polpriklopnika v primerjavi s pristaniščem v Marseillu ([123]). Drugič, poleg teh dodatnih cestnih stroškov bi se zvišali tudi proizvodni stroški za prevoznike. To pa zato, ker bi morali prevozniki zaradi večje razdalje, ki bi jo bilo treba prevoziti, prisiljeni prepoloviti število povratnih voženj na vlačilec, ki bi jih lahko opravili v enem dnevu med svojo logistično bazo in pristaniščem odhoda/prihoda, kar bi pomenilo, da bi morali kupiti dodatne vlačilce, da bi ohranili enak obseg dejavnosti.

(215) Kar zadeva storitve pomorskega prevoza na Korziko, je v poročilu družbe Gecodia ugotovljeno, da pristanišče v Marseillu z vidika uporabnikov pomorskega tovornega prometa z nevlečenim tovorom ni zamenljivo s pristaniščema v Toulonu ali Nici.

3.4.3.1.1.3.3 Posebno povpraševanje po pomorskem prevozu vlečenega tovora v pristanišču v Marseillu

(216) V poročilu družbe Gecodia je navedeno, da je z vidika uporabnikov pomorskega prevoza vlečenega tovora pristanišče v Marseillu zamenljivo le s terminalom Toulon-Port de Commerce (brez upoštevanja zamenljivosti s pristaniščem v Nice in drugimi terminali v Toulonu) in to le delno, saj nekateri uporabniki pomorskega prevoza vlečenega tovora tega terminala ne štejejo za alternativo pristanišču v Marseillu.

([121]) V skladu s poročilom družbe Gecodia to potrjuje tudi mnenje francoskega organa, pristojnega za konkurenco (mnenje št. 20-A-11, točke od 337 do 345), v katerem je navedeno, da je „pristanišče v Marseillu […] blizu glavnih logističnih centrov v južni Franciji, zaradi česar je privlačnejše za pomorski tovorni promet na Korziko, zlasti v primerjavi s Toulonom, ki je bolj oddaljen od teh centrov“.

([122]) Študija o povezavah med metropolitanskim območjem Aix-Marseille-Provence in sosednjimi območji, oktober 2021, str. 32–35, med drugim na voljo na naslednjem spletnem naslovu: https://www.agam.org/relations-de-voisinage-metropole/ (obiskano 18. oktobra 2024).

([123]) Na kratko, Toulon je približno 70 km oddaljen od Marseilla.

(217) *Prvič*, v poročilu družbe Gecodia je navedeno, da za vlečeni tovor ni potrebna posebna pristaniška infrastruktura, saj voznik polpriklopnik naloži neposredno na ladjo kot eno vozilo. Zato lahko vlečeni tovor brez posebnih omejitev sprejme vsako od zadevnih treh celinskih pristanišč ([124]). Vendar je v poročilu družbe Gecodia navedeno, da je pristanišče v Toulonu med posvetovanjem s pristanišči navedlo, da bi med letom težko sprejelo več prometa z vlečenim tovorom, saj je zmogljivost pristanišča že 80-odstotno zasedena z obstoječim prometom družbe Corsica Ferries, pristanišče v Nici pa je navedlo, da želi dati prednost potniškemu prometu.

(218) *Drugič*, v poročilu družbe Gecodia je ugotovljeno, da nobeden od sodelujočih v posvetovanju z uporabniki ni navedel, da bi zaradi zvišanja cen za 5–10 % v pristanišču v Marseillu prevoz vlečenega tovora preusmeril v pristanišče v Toulonu (in še manj v pristanišče v Nici). Iz tega posvetovanja je torej razvidno, da prevozniki pri načrtovanju svojih potovanj ne upoštevajo alternativnih povezav. Izbira pristanišča v Marseillu je v veliki meri upravičena zaradi njegove bližine krajem natovarjanja prevoznikov in razpoložljive pristaniške infrastrukture.

(219) *Tretjič*, tako kot pri nevlečenem tovoru je v poročilu družbe Gecodia pojasnjeno, da ima večina prevoznikov logistične baze blizu pristanišča v Marseillu (uvodna izjava 213), zato bi preusmeritev nekaterih uporabnikov, ki imajo logistične baze blizu Marseilla, v pristanišče v Toulonu, pomenila daljše razdalje in dodatne stroške prevoza (4,5 EUR/dolžinski meter). Zaradi teh dodatnih stroškov bi se lahko proizvodni stroški prevoznika zvišali za kar 17 % ([125]). V poročilu družbe Gecodia je navedeno, da so te ugotovitve skladne z izjavami, ki sta jih pristanišči v Nici in Toulonu podali med posvetovanjem s pristanišči, v skladu s katerimi ti pristanišči privabljata le lokalni promet, omejen na njuno neposredno zaledje. Francoski organi poudarjajo tudi, da se tarifa za pomorski prevoz, ki jo plačajo prevozniki, v celoti prenese na njihove stranke in da zato sprememba tarife za pomorski prevoz od enega celinskega pristanišča do drugega ne vpliva na proizvodne stroške prevoznikov.

(220) *Nazadnje*, poročilo družbe Gecodia vsebuje kvantitativno analizo, iz katere je razvidno, da se promet z vlečenim tovorom zaradi zvišanja mesečne tarife na dolžinski meter vlečenega tovora v Marseillu ni preusmeril v pristanišče v Toulonu. Natančneje, v poročilu družbe Gecodia sta bila obravnavana dva nedavna primera vztrajnih cenovnih pretresov na povezavah z Marseillem ([126]), v Toulonu pa je bila medtem mesečna tarifa na dolžinski meter na splošno stabilna ([127]). Pojasnjeno je, da se med julijem 2018 in majem 2019 prevozniki niso odzvali na zvišanje cen, glede na to, da je tržni delež pristanišča v Toulonu v tem obdobju ostal stabilen.

(221) V poročilu družbe Gecodia je tako ugotovljeno, da sta pristanišči v Toulonu in Marseillu le delno zamenljivi, kar zadeva pomorski prevoz vlečenega tovora med Korziko in celinsko Francijo.

([124]) Vendar obstaja izjema za prevoz nevarnih snovi razreda 1 (eksplozivov) in razreda 2 (stisnjenih, utekočinjenih ali raztopljenih plinov), ki so na terminalu Toulon-Port de Commerce in v pristanišču v Nici prepovedane.

([125]) Referenčna vrednost proizvodnih stroškov za cestni prevoz (regionalni prevoz, nacionalni podatki iz decembra 2021, ki temeljijo na potovanju v dolžini 360 km, kar je povprečna dnevna razdalja, prevožena v regionalnem prevozu, ob upoštevanju potovanj do kraja natovarjanja in povratnih potovanj do sedeža prevoznika. Pri teh dodatnih stroških se upoštevajo stroški na kilometer s cestninami, urna postavka in dnevna postavka (stroški lastništva vozila, davek/dan, zavarovanje/dan itd.). Francoski organi poudarjajo, da so povprečni dodatni logistični stroški obratno sorazmerni s skupno cestno razdaljo potovanja. Bližje kot je izhodiščna točka pristanišču v Marseillu, višji so skupni dodatni logistični stroški.

([126]) Do teh primerov je prišlo v naslednjih obdobjih:
— med oktobrom 2017 in oktobrom 2018 se je mesečna tarifa za dolžinski meter vlečenega tovora na letni ravni zvišala za 6 %;
— med oktobrom 2019 in oktobrom 2020 se je mesečna tarifa na dolžinski meter vlečenega tovora na letni ravni znižala za 16 %.

([127]) Na podlagi informacij o tarifah, ki jih zaračunava družba Corsica Ferries, zbranih za poročilo družbe Gecodia s spletnega mesta družbe Corsica Ferries leta 2020.

3.4.3.1.2 Opredelitev kvantitativnega povpraševanja po pomorskem tovornem prometu

3.4.3.1.2.1 Kvantitativno povpraševanje po pomorskem prevozu nevlečenega tovora

(222) V poročilu družbe Gecodia je bilo ocenjeno prihodnje letno povpraševanje po pomorskem prevozu vlečenega in nevlečenega tovora v obdobju 2023–2030 za vsako od povezav med pristaniščem v Marseillu in korziškimi pristanišči.

(223) Preteklo povpraševanje po tovornem prometu z nevlečenim tovorom je bilo ugotovljeno na podlagi podatkov, zbranih od ladjarskih družb. Za oceno predvidenega povpraševanja za obdobje 2023–2030 se je za promet v letu 2019 uporabila letna rast, zabeležena med letoma 2010 in 2019 (2,3 % na leto). Predvideno povpraševanje je bilo določeno na naslednji način:

Preglednica 17

Povpraševanje po tovornem prometu z nevlečenim tovorom po pomorski povezavi (v dolžinskih metrih) iz pristanišča v Marseillu, ugotovljeno za obdobje 2018–2020 in ocenjeno za obdobje 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

Vir: pripombe francoskih organov, predložene 5. aprila 2023 (poročilo družbe Gecodia, preglednica 56).

3.4.3.1.2.2 Kvantitativno povpraševanje po pomorskem prevozu vlečenega tovora

(224) Kvantitativno povpraševanje po pomorskem prevozu vlečenega tovora je bilo ocenjeno na podlagi istih parametrov kot kvantitativno povpraševanje po pomorskem prevozu nevlečenega tovora (uvodni izjavi 222 in 223).

(225) Kot je pojasnjeno v oddelku 3.4.2.1.1.3.3, je bilo v poročilu družbe Gecodia ugotovljeno, da pristanišči v Marseillu in Nici nista zamenljivi, kar zadeva pomorski prevoz vlečenega tovora, ter da sta pristanišči v Marseillu in Toulonu v zvezi s tem le delno zamenljivi.

(226) Francoski organi so na podlagi poročila družbe Gecodia menili, da delež povpraševanja uporabnikov tovornega prometa z vlečenim tovorom, ki menijo, da pristanišče v Marseillu ni zamenljivo s pristaniščem v Toulonu, predstavlja 80 % preteklega povpraševanja po tovornem prometu z vlečenim tovorom med Marseillem in Korziko leta 2019, preostalih 20 % pa meni, da je pristanišče v Toulonu alternativa pristanišču v Marseillu.

(227) Francoski organi so pojasnili, da teh ocenjenih 80 % temelji na izjavah sindikata korziških prevoznikov in družbe Corsica Linea v okviru preverjanja trga iz leta 2020. Natančneje, sindikat (ki predstavlja [20–50] % količine vlečenega tovora na dolžinski meter, prepeljanega med Korziko in celino) in družba Corsica Linea sta navedla, da 84 % oziroma 85 % tovornega prometa z vlečenim tovorom izvira iz departmaja Bouches-du-Rhône (katerega glavno matično pristanišče je Marseille) ali je vanj namenjenega.

(228) Francoski organi so po določitvi ocenjenega posebnega povpraševanja po tovornem prometu z vlečenim tovorom v pristanišču v Marseillu to povpraševanje kvantitativno opredelili za prihodnja leta. Kvantitativno povpraševanje po tovornem prometu z vlečenim tovorom skupine uporabnikov, ki ne razmišljajo o nobeni alternativi pristanišču v Marseillu (tj. 80 % ocenjenega povpraševanja za obdobje 2023–2030 med Marseillem in Korziko), je predstavljeno v preglednici 18.

Preglednica18

Povpraševanje po tovornem prometu z vlečenim tovorom po pomorski povezavi (v dolžinskih metrih) iz pristanišča v Marseillu, ugotovljeno za obdobje 2018–2020 in ocenjeno za obdobje 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

Vir: pripombe francoskih organov, predložene 5. aprila 2023 (poročilo družbe Gecodia, preglednica 57 za obdobje 2018–2020 in preglednica 60 za leta 2023, 2025 in 2030).

(229) Poleg tega so francoski organi, ker je za tovorni promet z vlečenim tovorom potreben tudi prevoz voznikov (ki so kategorija potnikov), opredelili tudi povpraševanje po prevozu voznikov. Menili so, da je bilo povpraševanje voznikov sorazmerno s količino prepeljanega vlečenega tovora in da je bilo to sorazmerje skozi čas nespremenjeno.

(230) Francoski organi so se pri oceni razmerja med vozniki in dolžinskim metrom vlečenega tovora za vsako pomorsko povezavo oprli na povprečno vrednost, ugotovljeno za obdobje 2018–2021. To razmerje je bilo uporabljeno za ocenjeno povpraševanje po tovornem prometu z vlečenim tovorom za leto 2030. Zato je po mnenju francoskih organov povpraševanje po prevozu voznikov naslednje:

Preglednica 19

Pomorski prevoz voznikov (število voznikov) iz Marseilla, ugotovljen za obdobje 2018–2021 in ocenjen za obdobje 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

Vir: pripombe francoskih organov, predložene 27. julija 2023.

3.4.3.2 Določitev zmogljivosti trga za zadovoljitev povpraševanja uporabnikov

(231) Francoski organi so si po oceni kvalitativnega in kvantitativnega povpraševanja različnih kategorij uporabnikov pomorskega tovornega prometa med Korziko in celinsko Francijo prizadevali ugotoviti, v kolikšni meri bi lahko ponudba na trgu zadostila temu povpraševanju.

3.4.3.2.1 Rezultati posvetovanja s prevozniki

3.4.3.2.1.1 Zastavljena vprašanja

(232) Prevozniki v pomorskem prometu so morali odgovoriti na ista vprašanja iz uvodnih izjav 163, 164 in 165 v zvezi s storitvami tovornega prometa, ki bi jih izvajali, če ne bi bilo pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe. Pozvani so bili zlasti, naj izpolnijo Excelovo datoteko, v kateri naj navedejo ločene podatke o količinah vlečenega in nevlečenega tovora, ki ga prevažajo.

3.4.3.2.1.2 Povzetek prejetih odgovorov

(233) V posvetovanju s prevozniki so sodelovali trije prevozniki: družbe Corsica Linea, La Méridionale in Corsica Ferries.

(234) Družbi Corsica Linea in La Méridionale sta navedli, da brez pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe ne bi ponujali komercialnih storitev med Korziko in celinsko Francijo.

(235) Družba Corsica Ferries je predložila komercialno ponudbo, ki bi jo podala, če ne bi bilo pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe za tovorni prevoz. V podporo izpolnjenemu vprašalniku je predložila več Excelovih datotek, v katerih sta bili med drugim podrobno opisani zmogljivost njenih plovil in komercialna ponudba, ki bi jo izvajala.

(236) Družba Corsica Ferries je v odgovoru na drugo vprašanje posvetovanja s prevozniki, v katerem so bili prevozniki pozvani, naj izrazijo svoje mnenje o ustreznosti razlikovanja med vlečenim in nevlečenim tovorom, opozorila na umetno in neučinkovito naravo sistematičnega razlikovanja med vlečenim in nevlečenim tovorom, ki ga je uvedel korziški urad za promet in ki je odvisno od velikosti, organizacije in izbire posameznega prevoznika, ne pa od storitev, ki jih zagotavljajo ladjarske družbe. Poudarila je tudi, da mora biti po mnenju francoskih organov pri pomorskem prometu z vlečenim tovorom na krovu plovila voznik, čeprav se v okviru tovornega prometa z vlečenim tovorom razlikuje med vlečenim tovorom s spremstvom (z voznikom) in vlečenim tovorom brez spremstva (brez voznika).

(237) Družba Corsica Ferries je v odgovoru navedla, da storitev, ki bi jo ponujala brez pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe, ne bi razlikovala med ponujenimi prevoznimi zmogljivostmi glede na vrsto predvidenega tovora. V Excelovi podatkovni datoteki, ki jo je predložila, so bile prikazane kumulativne zmogljivosti družbe za tovorni promet, tj. vključno z nevlečenim in vlečenim tovorom, brez razlikovanja med njima.

(238) Družba Corsica Ferries je izrazila tudi enake kritike, kot so navedene v uvodni izjavi 169.

(239) Družba Corsica Ferries je v odgovoru na četrto vprašanje navedla, da bi brez pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe od 1. januarja 2023 opravljala storitve tovornega prevoza med vsemi celinskimi pristanišči (v Marseillu, Nici in Toulonu) in vsemi korziškimi pristanišči, razen pristaniščem Propriano. Natančneje, ponujala bi dnevne in nočne komercialne storitve (tovorne in potniške), ki bi zajemale:

— dnevno povratno vožnjo med celinsko Francijo (vsaj petkrat tedensko iz Toulona in dvakrat tedensko iz Marseilla) ter vsakim od pristaniščem Ajaccio in Bastia,

— dve mesečni povratni vožnji iz Marseilla in vsaj tri povratne vožnje na teden iz Toulona v vsako od pristanišč Porto-Vecchio in L'Île-Rousse,

— nobene komercialne storitve v pristanišče Propriano glede na to, da je po njenem mnenju to pristanišče zamenljivo z pristaniščem Ajaccio, za katerega je predlagala, da bi do njega opravljala prevoz vsaj enkrat dnevno iz Marseilla in Toulona,

— dodatne storitve pomorskega prevoza med pristaniščem v Nici in Korziko od julija do septembra.

(240) Družba Corsica Ferries je francoske organe obvestila, da ima floto 13 plovil, ki niso dodeljena za določeno povezavo. Navedla je tudi, da se bo 15 % njenih prevozov na vseh povezavah izvajalo podnevi (odhod med 6.00 in 16.00 za prihod med 14.00 in polnočjo v obe smeri).

(241) Kar zadeva zmogljivost njenih plovil za storitve tovornega prevoza, je družba Corsica Ferries francoskim organom predložila informacije, navedene v preglednici 20.

Preglednica 20

Pomorski tovorni promet družbe Corsica Ferries po pomorski povezavi (v dolžinskih metrih) iz pristanišč v Marseillu in Toulonu, ugotovljen za obdobje 2016–2019 in ocenjen za obdobje 2023–2028 brez pogodb o izvajanju gospodarske javne službe

Marseille	**Letno povprečje (2016–2019, v dolžinskih metrih)**	**Letno povprečje (2023–2028, v dolžinskih metrih)**	**Povečanje (v %)**
Ajaccio	–	232 566	Ni relevantno
Bastia	–	270 297	Ni relevantno
Porto-Vecchio	–	47 371	Ni relevantno
Propriano	–	–	Ni relevantno
L'Île-Rousse	–	51 123	Ni relevantno
Marseille skupaj	–	**601 357**	**Ni relevantno**
Toulon	**Letno povprečje (2016–2019, v dolžinskih metrih)**	**Letno povprečje (2023–2028, v dolžinskih metrih)**	**v %**
Ajaccio	163 611	1 172 434	617 %
Bastia	223 077	1 069 916	380 %
Porto-Vecchio	6 425	122 404	1 805 %
Propriano	–	–	Ni relevantno
L'Île-Rousse	3 999	310 533	7 665 %
Toulon skupaj	**397 112**	**2 675 288**	**574 %**
Marseille in Toulon skupaj	**397 112**	**3 276 644**	**825 %**

Vir: odgovor družbe Corsica Ferries na tržni preizkus storitev pomorskega prevoza med Korziko in celinsko Francijo (22. februar 2022).

(242) Družba Corsica Ferries je navedla tudi, da bi njena predlagana ponudba veljala le, če ne bi bila sklenjena nobena pogodba o izvajanju gospodarske javne službe med Korziko in celino.

3.4.3.2.2 Analiza nedelovanja trga

(243) Po analizi (pretekle in prihodnje) zmogljivosti, ki jo je uporabila družba Corsica Ferries, je bilo v končnem poročilu ugotovljeno, da brez pogodb o izvajanju gospodarske javne službe ponudba na trgu ne bi zadostila celotnemu povpraševanju uporabnikov po tovornem prometu z nevlečenim in vlečenim tovorom.

(244) *Kar zadeva nevlečeni tovor*, je bilo v poročilu družbe Gecodia ugotovljeno, da je ponudba družbe Corsica Ferries v nasprotju z nekaterimi sklepnimi ugotovitvami iz poročila, ker je družba Corsica Ferries predlagala prevoz nevlečenega tovora s potniško-tovornimi ladjami (ro-ro potniškimi ladjami) iz pristanišča v Toulonu petkrat tedensko na povezavah Marseille–Ajaccio in Marseille–Bastia ter trikrat tedensko v druga korziška pristanišča. Vendar (i) ima le terminal Toulon-Brégaillon (in ne terminal Toulon-Port de Commerce) potrebno infrastrukturo za ravnanje z nevlečenim tovorom in (ii) terminal Toulon-Brégaillon lahko sprejme le ro-ro ladje, in to največ za eno povezavo (uvodna izjava 210).

(245) Poleg tega je bilo v poročilu družbe Gecodia ugotovljeno, da ponudba družbe Corsica Ferries zaradi nezadostnega števila tedenskih prevozov, ponujenih med Marseillem in Korziko, ne zadostuje za zadovoljitev povpraševanja uporabnikov po pomorskem prevozu nevlečenega tovora. V skladu s poročilom družbe Gecodia se je družba Corsica Ferries sprva omejila na ponujanje dveh tedenskih povratnih voženj med pristaniščem v Marseillu ter pristaniščema Ajaccio in Bastia, uporabniki pa so za prevoz svojega nevlečenega tovora potrebovali skoraj dnevne povratne vožnje. Poleg tega je bilo v poročilu družbe Gecodia navedeno, da je bila predvidena pogostost prevozov med pristaniščem v Marseillu ter pristaniščema L'Île-Rousse in Porto-Vecchio omejena na tri mesečne povratne vožnje, uporabniki pa so potrebovali tedenski pomorski prevoz. Nazadnje, ugotovljeno je bilo, da družba Corsica Ferries ni predlagala nobene komercialne storitve med pristaniščem v Marseillu in pristaniščem Propriano, čeprav so uporabniki potrebovali tedenski pomorski prevoz.

(246) *Kar zadeva vlečeni tovor*, je bilo v poročilu družbe Gecodia iz istih razlogov, kot so navedeni v uvodnih izjavah 244 in 245, ugotovljeno, da družba Corsica Ferries ni predlagala dovolj pogostih prevozov med pristaniščem v Marseillu in korziškimi pristanišči, da bi zadostila povpraševanju po tovornem prometu z vlečenim tovorom, za katerega se ni proučila nobena alternativa pristanišču v Marseillu (tj. 80 % celotnega tovornega prometa z vlečenim tovorom med Marseillem in Korziko). Francoski organi so poudarili tudi, da se glede na izjave gospodarske zbornice departmaja Var v zvezi s stopnjo preobremenjenosti njene infrastrukture in težavami terminala Toulon-Port de Commerce pri povečanju sedanjega tovornega prometa z vlečenim tovorom ponudba družbe Corsica Ferries, v kateri je bilo predvideno tudi povečanje njene zmogljivosti iz Toulona, ne zdi realna.

3.4.3.3 Sklepna ugotovitev o obstoju potrebe po gospodarski javni službi v pomorskem tovornem prometu

(247) Francoski organi so na podlagi navedenega sklenili, da obstaja potreba po gospodarski javni službi v tovornem prometu z vlečenim in nevlečenim tovorom, ki ustreza ocenjenemu povpraševanju med letoma 2023 in 2030 med pristaniščem v Marseillu in vsakim od petih korziških pristanišč, kot je predstavljeno v preglednici 21.

Preglednica 21

Potreba po gospodarski javni službi v pomorskem tovornem prometu (v dolžinskih metrih) iz Marseilla, ocenjena za obdobje 2023–2030

	Tovorni promet z nevlečenim tovorom (v dolžinskih metrih na letni ravni)		Tovorni promet z vlečenim tovorom – območje Marseilla (ni zamenljivo) (v dolžinskih metrih na letni ravni)		Tovor skupaj (v dolžinskih metrih na letni ravni)	
	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**
Skupaj	**1 627 197**	**1 907 961**	**322 587**	**378 247**	**1 949 784**	**2 286 208**

Vir: pripombe francoskih organov, predložene 5. aprila 2023.

3.5 Nujnost in sorazmernost pogodb o izvajanju gospodarske javne službe

(248) Francoski organi so po ugotovitvi, da obstaja več potreb po gospodarski javni službi na področju pomorskega tovornega in potniškega prometa, poskušali določiti potreben pravni instrument in ustrezne obveznosti gospodarske javne službe, da bi se te potrebe izpolnile tako, da bi čim manj vplivale na temeljne svoboščine in pravilno delovanje notranjega trga (uvodna izjava 92).

3.5.1 *Nujnost in sorazmernost pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe*

(249) Francoski organi so najprej proučili možnost, da se okrepi shema obveznosti gospodarske javne službe iz leta 2019 (uvodna izjava 62) za povezave ali uporabnike, za katere je bila opredeljena potreba po gospodarski javni službi pomorskega prevoza. Vendar so menili, da ima tak pristop več omejitev.

(250) *Prvič*, francoski organi so menili, da shema obveznosti gospodarske javne službe iz leta 2019 ni nadomestila pomanjkanja zasebne ponudbe za zadovoljitev opredeljenega povpraševanja. Menili so, da ponudba storitev, ki jih je družba Corsica Ferries predlagala v okviru sheme obveznosti gospodarske javne službe iz leta 2019 iz pristanišča v Marseillu, brez pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe že ni zadostovala za izpolnitev vseh potreb, ki jih je opredelila Francija (oddelka 3.4.2.3 in 3.4.3.3), in da zato okrepitev sheme obveznosti gospodarske javne službe iz leta 2019 ne bi imela učinka.

(251) *Drugič*, francoski organi so ugotovili, da so časi odhodov in prihodov plovil med celinsko Francijo in Korziko pomembne značilnosti povpraševanja po pomorskem tovornem in potniškem prometu (uvodne izjave 112, 190, 191 in 208). Po navedbah Francije uredba o pomorski kabotaži državam članicam ni omogočala, da bi v okviru sheme obveznosti gospodarske javne službe določile čas prihoda in odhoda plovil. Države članice so v skladu s členom 4(2) Uredbe pri nalaganju obveznosti gospodarske javne službe omejene na zahteve glede pristanišč, rednosti, neprekinjenosti, pogostosti, zmogljivosti zagotavljanja prevozov, prevoznih tarif in številčnega stanja posadke.

(252) *Nazadnje*, francoski organi so menili, da taka shema, če bi jo spremljalo nadomestilo, korziškemu regionalnemu organu ne bi omogočala nadzora nad stroški, povezanimi z gospodarsko javno službo, saj teh stroškov (ki se povrnejo po opravljeni storitvi) ne bi mogel oceniti zaradi negotovega števila prevozov, ki bi bili opravljeni.

(253) Zaradi vseh teh razlogov so francoski organi menili, da se zdi sklenitev pogodb o izvajanju gospodarske javne službe potrebna za določitev ustreznih zahtev glede gospodarske javne službe pomorskega prevoza, da se izpolnijo potrebe po gospodarski javni službi, opredeljene za vsako pomorsko povezavo med pristaniščem v Marseillu in korziškimi pristanišči.

3.5.2 *Nujnost in sorazmernost obveznosti gospodarske javne službe, naloženih v okviru pogodb o izvajanju gospodarske javne službe*

(254) Francoski organi so menili, da je treba zaradi opredeljenih potreb po gospodarski javni službi skleniti pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe, ki določajo naslednje obveznosti gospodarske javne službe.

(255) *Prvič*, francoski organi so se odločili, da bodo pogodbo o izvajanju gospodarske javne službe sklenili za vsako pomorsko povezavo, za katero je bila opredeljena potreba po gospodarski javni službi. Vsaka pogodba o izvajanju gospodarske javne službe je morala vključevati obveznost opravljanja storitev pomorskega tovornega prometa z vlečenim in nevlečenim tovorom ter prevoza potnikov (voznikov in potnikov iz zdravstvenih razlogov) med pristaniščem v Marseillu in vsakim od korziških pristanišč brez vmesnih postankov. Poleg tega je morala pogodba o izvajanju gospodarske javne službe za povezavo Marseille–L'Île-Rousse vključevati tudi obveznost prevoza nevarnega blaga (L'Île-Rousse je edino korziško pristanišče, ki ima dovoljenje za sprejem takega blaga), povezava Marseille–Propriano pa je morala vključevati obveznost prevoza potnikov rezidentov in nerezidentov ter potnikov iz zdravstvenih razlogov in voznikov. Francoski organi so pojasnili, da te obveznosti izhajajo izključno iz nedelovanja trga, opredeljenega med posvetovanjem s prevozniki.

(256) *Drugič*, francoski organi so menili, da je treba v vsaki pogodbi o izvajanju gospodarske javne službe določiti posebne vozne rede z večernimi odhodi v korziška pristanišča in iz njih ter zgodnjimi jutranjimi prihodi na Korziko ali v Marseille. Ti vozni redi bi bili povsem v skladu s povpraševanjem uporabnikov, ugotovljenim med posvetovanjem z uporabniki (potniki/tovor), in sklepnimi ugotovitvami iz poročila družbe Gecodia o organizaciji logistične verige med Korziko in celinsko Francijo (uvodna izjava 208). Te obveznosti so za vsako povezavo predstavljene v preglednici 22.

Preglednica 22

Obveznosti glede voznega reda za tovorni in potniški promet v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe v obeh smereh (Marseille–Korzika in Korzika–Marseille)

Marseille	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Čas odhoda	Med 18.30 in 20.00				
Čas prihoda (naslednji dan)	Med 6.00 in 8.00	Med 6.00 in 8.00	Med 7.00 in 8.00	Med 7.00 in 8.00	Med 6.00 in 8.00

Vir: pripombe francoskih organov, predložene 28. junija 2023.

(257) *Tretjič,* francoski organi so menili, da je treba določiti obveznosti glede pogostosti prevozov, katerih cilj je zagotoviti rednost storitev v skladu z opredeljenimi potrebami (uvodni izjavi 112 in 208) in dovolj prožnosti pri zagotavljanju gospodarske javne službe glede na znatna nihanja povpraševanja. Menili so, da bi morale pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe vključevati tri obveznosti glede pogostosti prevozov za vsako zadevno pomorsko povezavo:

— obveznost zagotavljanja najmanjšega števila tedenskih povratnih voženj,

— obveznost zagotavljanja najmanjšega števila letnih povratnih voženj,

— obveznost, da se v nekaterih primerih in za nekatere pomorske povezave zagotovijo dodatne povratne vožnje v okviru omejitev, določenih v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe.

(258) Te obveznosti glede pogostosti prevozov za vsako pogodbo o izvajanju gospodarske javne službe so določene v preglednici 23. Prevozi so pogostejši zlasti na pomorskih povezavah s pristaniščema Bastia in Ajaccio, saj ti pristanišči predstavljata znaten delež potniškega in tovornega prometa na Korziko (uvodne izjave 54, 55 in 59).

Preglednica 23

Obveznosti glede pogostosti prevozov za tovorni in potniški promet v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Najmanjše število tedenskih povratnih voženj v nizki sezoni ([1]) (osnovni promet)	6	6	2–3	2–3	3
Najmanjše število tedenskih povratnih voženj v visoki sezoni ([2]) (osnovni promet)	7	7	3	3	3
Najmanjše število letnih povratnih voženj (osnovni promet)	365	365	156	156	156
Število dodatnih letnih povratnih voženj	10	30	–	–	10

([1]) Opredeljena kot obdobje od novembra do marca.
([2]) Opredeljena kot obdobje od aprila do oktobra.
Vir: pripombe francoskih organov, predložene 28. junija 2023.

(259) Kako delujejo te obveznosti glede pogostosti, je mogoče ponazoriti z naslednjim primerom. Kot je prikazano v preglednici 23, mora koncesionar opraviti šest tedenskih povratnih voženj na povezavi Marseille–Ajaccio v nizki sezoni in sedem v visoki sezoni. Najmanjša zahtevana pogostost tedenskih povratnih voženj je torej 130 povratnih voženj v nizki sezoni in 214 povratnih voženj v visoki sezoni, kar skupaj znaša 344 povratnih voženj. Prevoznik mora opraviti 365 povratnih voženj na leto: razlika med 365 povratnimi vožnjami, ki se zahtevajo na leto, in 344 povratnimi vožnjami, ki se zahtevajo na teden, je število povratnih voženj (19 povratnih voženj), ki jih mora prevoznik opraviti med letom (poleg najmanjšega zahtevanega števila tedenskih povratnih voženj), vendar jih lahko prosto razporedi na tiste dneve v letu, na katere jih želi. Vendar je posebnost teh 19 povratnih voženj ta, da jih je mogoče na zahtevo francoskih organov prerazporediti (v nadaljnjem besedilu: **povratne vožnje, ki jih je mogoče prerazporediti**). Do prerazporeditve bi lahko na primer prišlo, če bi organi ugotovili, da bi bilo na določen dan povpraševanje zelo majhno in bi bilo primerno, da se storitev preloži na drug dan. Za te povratne vožnje, ki jih je mogoče prerazporediti, je torej značilna prožnost, francoskim organom pa zagotavljajo prožno orodje za prilagajanje ponudbe v okviru gospodarske javne službe nihanjem povpraševanja ali nepredvidenim dogodkom.

(260) Povedano drugače, francoski organi so določili najmanjše število letnih povratnih voženj, ki jih je treba opraviti za izpolnitev kvantitativne in kvalitativne potrebe po gospodarski javni službi (potniški in tovorni), vključno z obveznostjo prevoznika, da izvede (i) najmanjše število rednih povratnih voženj, da se zagotovi rednost storitev pomorskega prevoza, in (ii) povratne vožnje, ki jih je mogoče prerazporediti, da se zagotovi prožnost storitev za izpolnitev potreb po gospodarski javni službi.

(261) Poleg tega so francoski organi menili, da je treba za dokončanje sistema uvesti dodatne obveznosti povratnih voženj za nekatere pomorske povezave. Te povratne vožnje ustrezajo številu povratnih voženj, ki bi se lahko opravile poleg najmanjšega števila povratnih voženj na leto. Namen dodatnih povratnih voženj je odziv na izredne prometne konice. Organizirane bi bile samo na zahtevo francoskih organov, če bi ugotovili, da je povpraševanje po tovoru na določen dan (samo po tovoru – dodatne povratne vožnje se ne nanašajo na potnike) preseglo največjo prevozno zmogljivost plovil, ki so bila dana na voljo na navedeni dan. Namen dodatnih povratnih voženj je torej preprečiti, da bi se blago puščalo na pomolih, kar bi povzročilo zamude pri dostavi na Korziko. Kot je prikazano v preglednici 23, so francoski organi načrtovali dodatne povratne vožnje na treh povezavah (Ajaccio, Bastia in L'Île-Rousse), na katerih je verjetnost organizacije takih povratnih voženj največja.

(262) *Nazadnje*, francoski organi so menili, da je treba določiti najmanjšo prevozno zmogljivost plovil na posamezni prevoz. Te obveznosti ustrezajo najmanjši zmogljivosti na posamezni prevoz, ki jo mora prevoznik zagotoviti, da bi zadostil dnevnim kvantitativnim potrebam po gospodarski javni službi, ki so jih francoski organi ocenili za prevoz potnikov (rezidentov in nerezidentov za pomorsko povezavo Marseille–Propriano ter potnikov iz zdravstvenih razlogov za vse povezave) in tovora (vlečenega in nevlečenega, vključno z vozniki).

(263) Da bi francoski organi določili najmanjšo potniško zmogljivost na posamezni prevoz, so se opirali na predvideno letno povpraševanje v letu 2030 za vsako kategorijo potnikov in povezavo (preglednica 14 in preglednica 19), pri čemer so upoštevali število prevozov, potrebnih na leto (preglednica 23). Poleg tega so francoski organi pri prevozu potnikov iz zdravstvenih razlogov in voznikov upoštevali, da se potovanje v glavni pristanišči Ajaccio in Bastia opravlja vsak dan, razen ob koncih tedna, v druga korziška pristanišča pa tri dni na teden. Končni rezultat (število potnikov na posamezni prevoz) je prikazan v preglednici 24.

Preglednica 24

Obveznosti glede najmanjše zmogljivosti za potniški promet v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse	Skupaj
Potniki iz zdravstvenih razlogov na posamezni prevoz (osnovni promet)	4	5	1	1	2	**13**
Vozniki na posamezni prevoz (osnovni promet)	14	19	10	4	7	**54**
Potniki (razen potnikov iz zdravstvenih razlogov in voznikov) na posamezni prevoz (osnovni promet)	–	–	–	186	–	**186**

Vir: pripombe francoskih organov, predložene 28. junija in 28. julija 2023.

(264) Nazadnje, da bi določili povpraševanje potnikov iz zdravstvenih razlogov na posamezni prevoz (vključno s spremljevalci), so upoštevali, da se potovanje v glavni pristanišči Ajaccio in Bastia opravlja vsak dan, razen ob koncih tedna, v druga korziška pristanišča pa tri dni na teden. Izbrana raven je prilagojena z zaokrožanjem. Končni rezultat (število potnikov iz zdravstvenih razlogov na posamezni prevoz in pomorsko povezavo) je predstavljen v preglednici 25.

Preglednica 25

Ocenjeno povpraševanje potnikov iz zdravstvenih razlogov in njihovih spremljevalcev, ki potujejo z ladjo med Korziko in Marseillem (potniki na posamezni prevoz)

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

Vir: pripombe francoskih organov, predložene 27. julija 2023.

(265) Kar zadeva najmanjšo tovorno prevozno zmogljivost na posamezni prevoz, so francoski organi navedli, da so jo določili na naslednji način.

(266) Francoski organi so za izračun potrebnih zmogljivosti za prevoz tovora na teden kot referenco uporabili ocenjene tedenske potrebe po gospodarski javni službi za tovorni promet v juliju 2030 (kar pomeni največjo potrebo po gospodarski javni službi, opredeljeno v obdobju, ki ga zajemajo zadevni ukrepi). Francoski organi so za povezave s pristaniščema Ajaccio in Bastio domnevali, da se 90 % tovornega prometa opravi na delovne dni v tednu, ta delež pa se poveča na 100 % za povezave z drugimi tremi korziškimi pristanišči. Francoski organi so s kombiniranjem zahtevane tedenske količine tovora s predpisanim najmanjšim številom tedenskih povratnih voženj (tj. šest povratnih voženj na teden v zimskem obdobju na povezavah Marseille–Ajaccio in Marseille–Bastia ter tri tedenske povratne vožnje v druga pristanišča) določili zahtevano najmanjšo zmogljivost na posamezni prevoz tovora, kot je navedeno v preglednici 26.

Preglednica 26

Obveznosti glede najmanjše zmogljivosti za tovorni promet v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Najmanjša količina tovora (v dolžinskih metrih) na posamezni prevoz (osnovni promet)	1 470	1 860	1 040	520	700

Vir: pripombe francoskih organov, predložene 28. junija in 28. julija 2023.

3.6 Postopek za sklenitev pogodb o izvajanju gospodarske javne službe

3.6.1 *Odlok št. 22/050 z dne 28. aprila 2022*

(267) Korziški regionalni organ je po opredelitvi potrebe po gospodarski javni službi in glede na to, da je za njeno ustrezno izpolnitev treba uporabiti pogodbo o izvajanju gospodarske javne službe, 28. aprila 2022 začel razpisni postopek za pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe.

(268) Korziški regionalni organ se je v obravnavani zadevi z odlokom skupščine Korzike št. 22/050 z dne 28. aprila 2022 odločil, da bo za opravljanje storitev pomorskega prevoza tovora (vključno z nevarnim blagom) in potnikov med pristaniščem v Marseillu in pristanišči Ajaccio (sklop 1), Bastia (sklop 2), Porto-Vecchio (sklop 3), Propriano (sklop 4) in L'Île-Rousse (sklop 5) za obdobje sedmih let (z možnostjo največ 12 dodatnih mesecev, tj. največ 8 let) med 1. januarjem 2023 in 31. decembrom 2030 uporabljal pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe „po posameznih povezavah".

(269) Področje uporabe pogodb o izvajanju gospodarske javne službe je vključevalo vse obveznosti gospodarske javne službe iz oddelka 3.5.2 tega sklepa.

(270) Člen 2(4) pravil za oddajo ponudb ([128]) je določal, da je v „vsaki pogodbi […] določeno najmanj naslednje: najvišje tarife za rezidente Korzike in prevoz blaga, prevozna zmogljivost plovil, vozni redi in pogostost storitev, trajanje pogodbe, najvišji znesek finančnega nadomestila, ki ga plača korziški urad za promet".

(271) Člen 9(2) pravil za oddajo ponudb je določal, da se „[v]saka ponudba […] prouči na podlagi meril, ki omogočajo, da se najboljša ponudba določi glede na skupno gospodarsko korist za [korziški regionalni organ]. Te zmogljivosti bodo ocenjene kot celota za konzorcije.

Merila	Analiza po merilih	Uteževanje
Merilo 1: tehnična vrednost ponudbe		60 %
Podmerilo 1	Tehnična kakovost plovil: primernost flote, ki jo predlaga kandidat, glede na: — predstavitev flote (število, dodelitev, certificiranje in nadzor ladij, klasifikacija, država zastave, skladnost z različnimi kodeksi in konvencijami). Vse pogodbe o najemu je treba priglasiti, — primernost za razmere na morju in v plovbi ter za pristaniške omejitve (leto dobave, vrsta, število mostov in motorjev, moč enote, hitrost, hitrost v zasilnem načinu).	20 %

([128]) Pravila za oddajo ponudb so bila del dokumentacije za javni razpis, objavljene 6. maja 2022 (uvodna izjava 272).

Merila	Analiza po merilih	Uteževanje
Podmerilo 2	Pogostost in vozni redi: primernost kandidatove flote glede na pogostost in vozne rede ob upoštevanju specifikacij iz Priloge 1: — najmanjša pogostost (potniki, vozniki, tovor), — dodatne povratne vožnje, — časi odhoda in prihoda.	15 %
Podmerilo 3	Prilagoditev voznega parka potrebam uporabnikov (dolžinski metri tovora, dolžina, višina, trdnost mostu, število izhodov za temperaturno nadzorovane zabojnike za vse povezave ter število kabin in sedežev), kabine in dvigala za osebe z zmanjšano mobilnostjo	15 %
Podmerilo 4	Kakovost storitev za poklicne in zasebne uporabnike: — storitve za uporabnike (gostinstvo, hotelske storitve, objekti za prosti čas, pogoji za osebe z omejeno mobilnostjo in splošneje za osebe, ki potujejo iz zdravstvenih razlogov, informacijske storitve za uporabnike itd.), — storitve tovornega prometa (obdelava in upravljanje, komunikacija), — varnost na krovu flote (varnostna navodila, izredne razmere), — neprekinjenost gospodarske javne službe (vključno s socialnimi in solidarnostnimi storitvami) [(1)]): načrt obveščanja v primeru motenj, obravnava pritožb, dogovori o odškodnini itd.)	10 %
Merilo 2: znesek finančnega nadomestila in zanesljivost poslovnega načrta		30 %
Podmerilo 1: skupni znesek finančnega nadomestila	To podmerilo se analizira glede na skupni znesek finančnega nadomestila, ki ga je predlagal kandidat za opravljanje storitve med trajanjem pogodbe. To nadomestilo je razdeljeno na komponento za stroške poslovanja, komponento za stroške naložb in komponento za stroške goriva.	20 %
Podmerilo 2: zanesljivost začasnega poslovnega načrta kandidata	Skladnost stroškov in prihodkov, predstavljenih v začasnem izkazu poslovnega izida (Priloga 9 k osnutku pogodbe), s poslovnimi predpostavkami, ki jih je uporabil kandidat in ki jih bo pojasnil v računovodskem izkazu.	10 %
Merilo 3: družbena odgovornost podjetij Predstavljeni bodo ukrepi in raven zavezanosti kandidata ter sredstva za njihovo spremljanje v smislu družbene odgovornosti podjetij: etična, socialna in okoljska uspešnost.		10 %

(1) Socialna in solidarnostna storitev, ki se nanaša na povezavo s pristaniščem Bastia, je v členu 25(3) pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe, ki se nanaša na navedeno povezavo, opredeljena kot zagotavljanje „pomorskega prevoza do 1 300 dolžinskih metrov blaga na dan“ in na posamezen prevoz (pripombe francoskih organov z dne 7. junija 2022).

3.6.2 *Postopek sklenitve*

(272) Javni razpis je bil objavljen 6. maja 2022 ([129]), rok za prejem vlog in ponudb pa je bil 25. julij 2022.

(273) Družba Corsica Ferries je pred rokom za oddajo ponudb korziškemu regionalnemu organu postavila več vprašanj, da bi pridobila pojasnila o več točkah pravil za oddajo ponudb. Korziški regionalni organ nanje ni (zadovoljivo) odgovoril, zato je družba Corsica Ferries pri sodniku upravnega sodišča v Bastii vložila predlog za izdajo začasne odredbe pred sklenitvijo pogodbe, s katerim je predlagala razveljavitev postopka za sklenitev pogodb o izvajanju javne službe, ker je korziški regionalni organ kršil obveznosti objave in javnega razpisa, ki so bile naložene javnemu naročniku ([130]).

(274) Sodnik za začasne odredbe pri upravnem sodišču v Bastii je s sklepom št. 2200797 z dne 20. julija 2022 večinoma menil, da težave, ki jih je izpostavila družba Corsica Ferries, ne spadajo v pristojnost sodišča. V preostalem je zavrnil kršitve, ki jih je navedla družba Corsica Ferries, ker je menil, da lahko zainteresirani kandidati predložijo ponudbo, ki izpolnjuje vse tehnične zahteve, določene v razpisni dokumentaciji. Družba Corsica Ferries je nato zoper zadevno sodbo vložila pritožbo pri državnem svetu. Državni svet je s sodbo z dne 25. novembra 2022 pritožbo razglasil za nedopustno (Société Corsica Ferries, št. 466415).

(275) Družba Corsica Ferries se je nazadnje odločila, da ne bo sodelovala v razpisnem postopku za pogodbo o izvajanju gospodarske javne službe, zlasti ker je menila, da nima plovil, ki bi izpolnjevala vse tehnične zahteve, ki jih je korziški regionalni organ določil v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe.

(276) Korziški regionalni organ je prejel tri vloge:

— konzorcija družb Corsica Linea in La Méridionale: sklop 1,

— družbe Corsica Linea: sklopi 2, 3, 4 in 5,

— družbe La Méridionale: sklopa 3 in 4.

(277) Komisija za prenos pooblastil gospodarske javne službe je prijave odprla 26. julija 2022. Na podlagi mnenja te komisije z dne 2. avgusta 2022 je bilo zadevnim trem kandidatom dovoljeno, da predložijo ponudbo. Komisija je 31. avgusta 2022 po analizi njihovih ponudb priporočila začetek postopka s pogajanji s temi kandidati.

(278) Po navedbah Francije je korziški regionalni organ s kandidati opravil naslednja pogajanja:

— prvi krog pogajanj je potekal 6. in 7. septembra 2022: kandidati so bili nato pozvani, naj celovito izboljšajo finančne vidike svojih ponudb,

— drugi krog je potekal 4., 5. in 6. oktobra 2022: kandidati so bili nato pozvani, naj opredelijo dodatne načine za optimizacijo finančnih vidikov,

— tretji krog je potekal 18. in 19. oktobra 2022, njegov cilj pa je bil konsolidirati finančno ponudbo kandidatov in pregledati njihove predloge za spremembe pogodbe,

— četrti krog je potekal 7. novembra 2022, njegov cilj pa je bil dokončno oblikovati osnutek pogodbe in utrditi finančni napredek, da bi kandidati lahko predložili končne ponudbe,

— kandidati so 10. novembra 2022 predložili končne ponudbe.

([129]) Obvestilo št. 22-63447 v uradnem glasilu za objavo javnih naročil (BOAMP), objavljenem 6. maja 2022, https://www.boamp.fr/pages/avis/?q=idweb: %2222-63447 %22, in na portalu TED pod referenčno številko 2022/S 089-246001 istega dne, https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:246001-2022:TEXT:FR:HTML.

([130]) Družba Corsica Ferries je zlasti trdila, da je razpisna dokumentacija vsebovala številne netočnosti in protislovja v zvezi s trajanjem pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, naravo naložb, ki naj bi jih izvedel prihodnji koncesionar, in natančno naravo plovil, ki so jih dodelili kandidati. Kritizirala je tudi nepredvidljivost in pomanjkanje gospodarskega ravnovesja med povratnimi vožnjami, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatnimi povratnimi vožnjami, zaradi česar bi bilo treba brez utemeljitve mobilizirati dve do tri plovila na povezavo. Nazadnje je trdila, da so bila merila, uporabljena za izbiro ponudb, nenatančna in neupoštevna.

(279) Komisija za prenos pooblastil gospodarske javne službe, pristojna za predložitev končnih ponudb, se je sestala 23. novembra 2022.

3.6.3 *Odlok št. 22/188 z dne 20. decembra 2022*

(280) Skupščina Korzike je z odlokom št. 22/188 z dne 20. decembra 2022 odobrila izbiro konzorcija družb Corsica Linea in La Méridionale za sklop 1, družbe Corsica Linea za sklope 2, 4 in 5 ter La Méridionale za sklop 3. V preglednici 27 je prestavljen znesek finančnega nadomestila na sklop.

Preglednica 27

Skupni znesek finančnega nadomestila po sklopu pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe (v milijonih EUR)

Korziška pristanišča	Finančno nadomestilo za obdobje 2023–2030	Letno finančno nadomestilo (povprečje)
Sklop 1: Ajaccio	245,9	30,7
Sklop 2: Bastia	251,1	31,4
Sklop 3: Porto-Vecchio	132,2	16,5
Sklop 4: Propriano	122,6	15,3
Sklop 5: L'Île-Rousse	101,8	12,7
Skupaj	**853,6**	**106,6**

Vir: obvestilo francoskih organov z dne 27. decembra 2022.

3.7 **Ustrezne določbe pogodb o izvajanju gospodarske javne službe**

(281) Namen tega oddelka je opisati pogodbene klavzule pogodb o izvajanju gospodarske javne službe. Te klavzule so na splošno skupne vsem petim pogodbam o izvajanju gospodarske javne službe.

3.7.1 *Določbe o obveznostih gospodarske javne službe in njihovem trajanju*

3.7.1.1 Vsebina obveznosti gospodarske javne službe

(282) Člena 1 in 2 zadevnih petih pogodb o izvajanju gospodarske javne službe določata, da je koncesionar v okviru ozemeljske kontinuitete med korziškimi pristanišči in pristaniščem v Marseillu pooblaščen za izvajanje obveznosti storitev splošnega gospodarskega pomena, ki se nanašajo na:

— prevoz blaga (vključno z nevarnim blagom za povezavo do pristanišča L'Île-Rousse) v obliki nevlečenega in vlečenega tovora, in

— prevoz (i) potnikov, ki potujejo iz zdravstvenih razlogov ([131]), (ii) potnikov, ki potujejo kot vozniki vlečenega tovora, ter (iii) samo za povezavo med Marseillem in Proprianom potnikov rezidentov in potnikov nerezidentov Korzike.

(283) Člen 1 določa tudi, da vsaka storitev tovornega ali potniškega prevoza, ki jo opravlja koncesionar in ne spada na področje uporabe storitve splošnega gospodarskega pomena, spada na področje uporabe „komercialne storitve ali storitve, ki ni storitev splošnega gospodarskega pomena".

(284) Člen 4 določa, da so pogodbeni dokumenti, ki zavezujejo stranki, pogodba in njene priloge (ter na podlagi člena 1 vse njene spremembe). V primeru protislovja ima pogodba prednost pred prilogami.

([131]) Člen 26(1) pogodb o izvajanju gospodarske javne službe določa, da so ti potniki rezidenti Korzike, ki potujejo iz zdravstvenih razlogov.

3.7.1.2 Ureditve za izvajanje obveznosti gospodarske javne službe

(285) V Prilogi 1 k zadevnim petim pogodbam o izvajanju gospodarske javne službe so podrobno opisane značilnosti povezanih storitev pomorskega prevoza. Te so opisane v oddelku 3.5.2 tega sklepa.

(286) Člen 17 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe določa, da koncesionar, kar zadeva prevoz blaga, pri nobenem prevozu ne sme pustiti priklopnikov na pomolu, razen če to zahteva prevoznik ali če je zmogljivost ladje posebej preobremenjena, da se zagotovita zadovoljitev povpraševanja poklicnih uporabnikov in ozemeljska kontinuiteta. V navedeni določbi je dodano, da lahko javni naročnik „zaradi optimizacije organizacije prometa […] povratne vožnje prerazporedi v skladu s skupnim številom povratnih voženj na leto, določenim v Prilogi 1 k pogodbi. Ta prerazporeditev se izvede v okviru tehničnega odbora iz člena 10(2)“ (glej tudi uvodno izjavo 290).

(287) Člen 18 pogodb o povezavah s pristanišči Ajaccio, Bastia in L'Île-Rousse določa, da lahko javni naročnik „zaradi potrebe po izvajanju gospodarske javne službe […] od koncesionarja zahteva, da *ad hoc* opravi dodatne povratne vožnje, katerih največje število in pogoji so določeni v Prilogi 1. Izvajanje teh dodatnih povratnih voženj pregleda tehnični odbor iz člena 10(2)“. Po mnenju francoskih organov se bodo te povratne vožnje v praksi organizirale le, če bodo francoski organi na tedenskem sestanku tehničnega odbora ugotovili, da so plovila polno zasedena in da obstaja povpraševanje po prevozu vsaj 40 dodatnih priklopnikov. Po sestanku tehničnega odbora bo koncesionar z dopisom formaliziral svoje predloge za dodatne povratne vožnje v skladu s potrebo, ki jo je izrazil javni naročnik, in po pošti prejel potrdilo o vseh dogovorjenih dodatnih povratnih vožnjah. Najkrajši rok, v katerem javni naročnik obvesti izvajalca, se oceni v tednih, da bi bil čim bolj usklajen z obveznostmi; francoski organi so navedli, da je povpraševanje po tovornem prometu v praksi splošno znano vsaj 15 dni vnaprej.

(288) Člen 20 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe določa, da lahko koncesionar, če to odobri javni naročnik, eno plovilo zamenja z drugim plovilom, ki ga koncesionar da na voljo za izvajanje pogodbe, pod pogojem, da nadomestno plovilo izpolnjuje določbe iz Priloge 1.

(289) Člen 22 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe določa, da morajo plovila, ki se uporabljajo za izvajanje pogodbe, in storitve, ki jih zagotavlja koncesionar, izpolnjevati standarde dostopnosti za osebe z zmanjšano mobilnostjo. Pogoji za sprejem teh oseb so določeni v Prilogi 5 k pogodbam o izvajanju gospodarske javne službe.

3.7.1.3 Spremljanje izpolnjevanja obveznosti gospodarske javne službe

(290) Člen 10(2) pogodb o izvajanju gospodarske javne službe določa, da se vsak teden sestane odbor za tehnično spremljanje, ki ga med drugim sestavljajo predstavniki korziškega urada za promet, koncesionarja, upravljavca pristaniške infrastrukture in prevoznikov tovora, da bi spremljal izvajanje storitve in morebitne potrebne prilagoditve.

(291) Člen 11(1) pogodb o izvajanju gospodarske javne službe določa, da stranki v primeru višje sile ali nepredvidenih dogodkov sodelujeta pri opredelitvi ukrepov za ponovno vzpostavitev gospodarskega ravnovesja pogodb o izvajanju gospodarske javne službe.

3.7.1.4 Trajanje pogodb o izvajanju gospodarske javne službe

(292) Člen 3 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe določa, da pogodba začne veljati 1. januarja 2023 in preneha veljati 31. decembra 2029. V njem je navedeno tudi, da se stranki lahko dogovorita o morebitnem podaljšanju za največ 12 mesecev, zlasti če se ob izteku pogodbe ne sklene nova koncesijska pogodba. Najdaljše možno trajanje pogodbe je torej 8 let.

3.7.2 *Določbe v zvezi z nadomestilom, dodeljenim upravičenkama pogodb o izvajanju gospodarske javne službe*

3.7.2.1 Splošni parametri

(293) Člen 30 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe določa splošna načela v zvezi z nadomestilom za obveznosti storitev splošnega gospodarskega pomena. V njem je navedeno zlasti, da:

— koncesionar prejema plačilo iz prihodkov, ustvarjenih z izvajanjem storitev splošnega gospodarskega interesa, in nosi stroške v zvezi s tem. Pooblaščen je za ponujanje storitev pomorskega tovornega ali potniškega prevoza na komercialni podlagi, če so izpolnjeni pogoji za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena. Prihodke iz opravljanja komercialnih storitev zadrži koncesionar,

— najvišje finančno nadomestilo, ki ga korziški urad za promet plača koncesionarju za izvajanje obveznosti storitev splošnega gospodarskega pomena ne sme presegati tistega, kar je potrebno za kritje neto stroškov zagotavljanja storitve splošnega gospodarskega pomena, in sicer ob upoštevanju zmernega dobička (v skladu s pravili okvira Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve ([132]) (v nadaljnjem besedilu: **okvir za storitve splošnega gospodarskega pomena**),

— finančno nadomestilo se izračuna na podlagi metodologije razporejanja stroškov ter predstavlja razliko med pričakovanimi stroški in prihodki koncesionarja, povezanimi z opravljanjem storitve splošnega gospodarskega pomena (kot je določeno v Prilogi 9 k pogodbam o izvajanju gospodarske javne službe, ki vsebuje predvideni izkaz poslovnega izida koncesionarja), in sicer ob upoštevanju določb člena 35(1), člena 37(1) in člena 40 o preverjanju morebitnega prekomernega nadomestila,

— stroški storitve splošnega gospodarskega pomena, ki jih je treba upoštevati pri izračunu nadomestila, vključujejo vse neposredne stroške, potrebne za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena, in ustrezen prispevek k posrednim stroškom, ki so skupni dejavnosti opravljanja storitve splošnega gospodarskega pomena in komercialni dejavnosti,

— ocenjeni stroški in prihodki temeljijo na prepričljivih in merljivih parametrih,

— v internih računovodskih izkazih koncesionarja morajo biti stroški in prihodki, povezani s storitvijo splošnega gospodarskega pomena, prikazani ločeno od tistih, ki so povezani z drugimi storitvami. Uporaba stroškovnega računovodstva in ključev za dodelitev je potrebna za opredelitev:

  — stroškov, povezanih z dejavnostjo opravljanja storitve splošnega gospodarskega pomena, in stroškov, povezanih s komercialno dejavnostjo,

  — ker narava prometa ne izključuje uporabe ro-ro potniških ladij, razčlenitev dejavnosti tovornega in potniškega prometa za zadevne povezave v okviru dejavnosti opravljanja storitve splošnega gospodarskega pomena.

(294) V skladu s členom 31 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe mora biti ekonomsko ravnovesje vsake povezave določeno v Prilogi 9, ki jo predloži koncesionar in določa predvideno uspešnost pogodb o izvajanju gospodarske javne službe na lastno odgovornost koncesionarja.

3.7.2.2 Parametri v zvezi s prihodki in stroški, povezanimi z opravljanjem storitve splošnega gospodarskega pomena

3.7.2.2.1 Prihodki

(295) Člen 32 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe določa, da koncesionar neposredno prejme vse prihodke, ki izhajajo iz opravljanja storitev splošnega gospodarskega pomena, zlasti:

— prihodke od prevoza blaga v skladu s cenikom tarif iz člena 33(2) pogodb o izvajanju gospodarske javne službe,

([132]) Sporočilo Komisije – Okvir Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve (2011) (UL C 8, 11.1.2012, str. 15).

— prihodke, povezane s prevozom potnikov rezidentov Korzike, ki potujejo iz zdravstvenih razlogov, v skladu s cenikom tarif iz člena 33(3) pogodb o izvajanju gospodarske javne službe ([133]),

— pomožni prihodki, med drugim iz posebnih storitev, ki jih koncesionar na lastno pobudo zagotavlja voznikom tovora ali rezidentom Korzike, ki potujejo iz zdravstvenih razlogov (gostinstvo, prtljaga, igre itd.).

(296) Poleg tega člen 32 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe določa tudi, da mora koncesionar v obdobju 2023–2028 presežek poslovnega rezultata, ki ni povezan s storitvami splošnega gospodarskega pomena, v primerjavi s Prilogo 9 prednostno uporabiti za financiranje naložb, ki dajejo prednost tehničnim rešitvam za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in, splošneje, prispevajo k ciljem izboljšanja okoljske kakovosti storitev splošnega gospodarskega pomena, kot je določeno v členu 11(2) pogodb o izvajanju gospodarske javne službe. Presežki, ki se ne porabijo v določenem poslovnem letu, se kapitalizirajo do izvedbe naložb ali do izteka pogodbe. Neuporabljeni presežki se ob običajnem ali predčasnem izteku pogodbe v celoti povrnejo javnemu naročniku. Uporabo teh presežkov pregleda okoljski, gospodarski in pravni odbor iz člena 10(1) pogodb o izvajanju gospodarske javne službe.

(297) Člen 33(2) pogodb o izvajanju gospodarske javne službe določa, da je cenik tarif za prevoz blaga v okviru storitve splošnega gospodarskega pomena določen v Prilogi 8, v kateri so poleg tega, da je za vlečeni tovor v cenik tarif vključen prevoz prvega voznika, določene naslednje tarife:

Preglednica 28

Najvišje tarife, ki se uporabljajo za prevoz blaga na podlagi pogodb o izvajanju gospodarske javne službe

Za eno potovanje	Tarife prevoza (v EUR, brez davkov)
Dolžinski meter ro-ro ali konvencionalnega tovora	40
Dolžinski meter „Izvoz“ ali „Surovine“	20
dolžinski meter „Izvoz +“	15
Druge vrste tovora	Tarifo prosto določi koncesionar v skladu s shemo obveznosti gospodarske javne službe iz leta 2 019.

Vir: pripombe francoskih organov, predložene 28. junija 2023.

(298) Člen 33(3) pogodb o izvajanju gospodarske javne službe določa, da je tarifa za prevoz rezidentov Korzike v okviru storitve splošnega gospodarskega pomena tista, ki izhaja iz uporabe sheme obveznosti gospodarske javne službe iz leta 2019. Poleg tega tarife, ki se v okviru storitve splošnega gospodarskega pomena uporabljajo za potnike, ki niso rezidenti Korzike, prosto določi koncesionar, vendar ne smejo presegati najvišjih tarif, določenih v tej shemi.

([133]) Vendar so francoski organi v pripombah z dne 28. julija 2023 pojasnili, kot je bilo navedeno, da so na povezavi s Proprianom v obseg javne službe vključeni tudi rezidenti in nerezidenti Korzike. V skladu s tem izvajalec prejema tudi prihodke od storitev, povezanih s prevozom teh potnikov. Poleg tega prejema tudi prihodke od storitev, povezanih s prevozom voznikov vlečenega tovora.

Preglednica 29

Tarife, ki se uporabljajo za prevoz potnikov na podlagi pogodb o izvajanju gospodarske javne službe

Eno potovanje na osebo (ali enoto)	Najvišje tarife za rezidente Korzike (v EUR, brez davkov)		Tarife za nerezidente Korzike
Potnik	Odrasla oseba Otrok	35 20	Tarife prosto določi koncesionar (vendar ne smejo presegati najvišjih tarif, določenih v odloku št. 19/128) ([1]).
Nastanitev	Zunanja kabina Notranja kabina Ležalnik	51 46 7	
Vozilo	Do največ 4,5 m Med 4,5 m in 5 m Več kot 5 m	46 51 56	

([1]) Glej opombo 138.
Vir: pripombe francoskih organov, predložene 28. junija 2023.

3.7.2.2.2 Stroški in finančno nadomestilo

(299) Člen 34(1) pogodb o izvajanju gospodarske javne službe določa, da koncesionar krije vse stroške poslovanja, ki niso povezani z gorivom (vključno z osebjem, pristaniškimi pristojbinami in živili za prodajo), ter da se za te stroške poslovanja uporabi marža, kot je določeno v Prilogi 9.

(300) Člen 34(2) pogodb o izvajanju gospodarske javne službe določa, da se stroški naložb, povezani s plovili, določijo na podlagi flote, ki jo koncesionar dodeli za opravljanje prevozov na povezavah, zajetih v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe.

(301) Člen 35(1) pogodb o izvajanju gospodarske javne službe določa, da je finančno nadomestilo za poslovanje in naložbe, ki ga korziški urad za promet vsako leto plača koncesionarju, sestavljeno iz dveh komponent:

— komponente v zvezi s stroški poslovanja, ki ustreza stroškom poslovanja, nastalim zaradi zagotavljanja storitve splošnega gospodarskega pomena (razen stroškov goriva in naložb), brez prihodkov, ustvarjenih z zagotavljanjem storitve splošnega gospodarskega pomena, določenih v členu 31 in Prilogi 9. S to komponento se upošteva povečanje učinkovitosti, ki ga pričakuje koncesionar med trajanjem pogodbe. V praksi mehanizem učinkovitosti zagotavlja, da se znesek te komponente izračuna tako, da se zvišanja stroškov zaradi dejanske inflacije ne izravnajo v celoti,

— komponente v zvezi s stroški naložb, ki ustrezajo stroškom amortizacije in/ali zakupa in/ali najema plovila, dodeljenega za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena, kot so izračunani v Prilogi 9.

(302) Člen 35(3) pogodb o izvajanju gospodarske javne službe določa, da se Priloga 9 vsako leto posodobi, da se upoštevajo spremembe realne inflacije, v njem pa je opisana metoda za izračun te posodobitve, pri čemer se upošteva zlasti povečanje učinkovitosti.

(303) Člen 36(2) pogodb o izvajanju gospodarske javne službe določa, da se za stroške goriva, potrebnega za opravljanje storitev pomorskega prevoza (razen dodatnih povratnih voženj), za obdobje do 24 mesecev uporablja mehanizem za varovanje pred tveganjem zaradi cen goriva. Po tem obdobju bo koncesionar odgovoren za pogajanja o novi pogodbi o varovanju pred tveganjem, pri čemer bo zahteval vsaj tri ponudbe. Koncesionar bo ponudbe poslal javnemu naročniku in navedel ponudnika storitev, ki ga želi uporabiti. Z odstopanjem od navedenega se lahko korziški urad za promet po izteku prvotne pogodbe o varovanju pred tveganjem zaradi cen goriva odloči za izvajanje mehanizma, ki omogoča delitev stroškov goriva (pod pogoji iz člena 11(1) pogodb o izvajanju gospodarske javne službe). Ta mehanizem nadomesti novo pogodbo o varovanju pred tveganjem, ki jo bo sklenil koncesionar. Poleg tega se razlike v stroških goriva ne odražajo v cenikih tarif. Stroški goriva na enoto, vključeni v začasni izkaz poslovnega izida (Priloga 9) za ustrezno obdobje, in z njimi povezani mehanizem so opisani v Prilogi 10.

(304) Člen 37(1) pogodb o izvajanju gospodarske javne službe določa, da mora korziški urad za promet koncesionarju vsako leto plačati finančno nadomestilo za stroške goriva, povezane z opravljanjem storitve splošnega gospodarskega pomena (v nadaljnjem besedilu: **stroški goriva, ki jih ima koncesionar**). Najvišje finančno nadomestilo za stroške goriva, ki jih ima koncesionar, je določeno v Prilogi 9.

(305) Člen 38(1) pogodb o izvajanju gospodarske javne službe določa najvišje pavšalno nadomestilo za dodatne povratne vožnje. To nadomestilo je sestavljeno iz treh komponent:

— komponente stroškov poslovanja, ki ustreza stroškom poslovanja, nastalim zaradi opravljene dodatne povratne vožnje (brez stroškov goriva), brez prihodkov, ustvarjenih z dodatno povratno vožnjo. S to komponento se upoštevajo stroški poslovanja in prihodki v okviru storitve splošnega gospodarskega pomena ob upoštevanju zmernega dobička, kot je določeno v Prilogi 9,

— komponente stroškov naložbe, ki ustreza stroškom amortizacije in/ali zakupa in/ali najema plovila, uporabljenega za izvedbo dodatnih povratnih voženj (kot so izračunani v Prilogi 9),

— komponente stroškov goriva, ki ustreza stroškom goriva, ki jih ima koncesionar zaradi izvedbe dodatne povratne vožnje (znesek te komponente je določen v Prilogi 9 za leto 2023 in bo prilagojen za naslednja leta v skladu s ceno goriva).

(306) Poleg tega člen 38(1) pogodb o izvajanju gospodarske javne službe določa, da je nadomestilo za dodatno povratno vožnjo, če je bila opravljena, nižje od (i) pričakovanega zneska nadomestila na povratno vožnjo, navedenega v Prilogi 9 (začasni izkaz poslovnega izida), in (ii) zneska, ki izhaja iz posodobljenega izkaza poslovnega izida, ki vključuje dejanske neto stroške, nastale pri izvajanju dodatne povratne vožnje, in je del letnega poročila, ki ga izvajalci predložijo korziškemu uradu za promet (iz člena 46 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe).

3.7.2.3 Parametri v zvezi z razporeditvijo stroškov, povezanih z opravljanjem storitve splošnega gospodarskega pomena

(307) Člen 35(1) in člen 37(1) pogodb o izvajanju gospodarske javne službe določata tudi, da se, če koncesionar uporablja plovila za ponujanje komercialnih dejavnosti zunaj storitve splošnega gospodarskega pomena, ključ za dodelitev iz Priloge 9 uporabi za določitev stroškovnega računovodstva in zneska pavšalnega finančnega nadomestila. Ta ključ za dodelitev je določen za čas trajanja pogodbe in je za stranki zavezujoč.

(308) Glede na informacije, ki so jih predložili francoski organi ([134]), je bila razporeditev stroškov med storitvami splošnega gospodarskega pomena in komercialnimi storitvami izvedena (in ponudnikom predstavljena v okviru razpisnega postopka za pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe) na podlagi naslednjih načel, ki jih je po mnenju Francije Komisija že priznala v prejšnjih zadevah ([135]):

— stroški, ki so neposredno povezani s prevozom potnikov ali tovora, se storitvi splošnega gospodarskega pomena pripišejo na podlagi števila potnikov ali količine tovora (v dolžinskih metrih), ki ga morata koncesionarki zagotoviti v skladu z obveznostmi glede zmogljivosti, določenimi v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe,

— skupni stroški (npr. stroški osebja, vzdrževanja, goriva, najema ladij, amortizacije itd.), ki predstavljajo večino stroškov poslovanja koncesionark, se zaračunajo storitvi splošnega gospodarskega pomena sorazmerno z zmogljivostjo (izraženo v m^3 prostornine), ki je na plovilu rezervirana za dejavnosti opravljanja storitve splošnega gospodarskega pomena ([136]).

([134]) Pripombe francoskih organov, predložene 5. aprila 2023.

([135]) Odločba Komisije 2011/98/ES z dne 28. oktobra 2009 o državni pomoči C 16/08 (ex NN 105/05 in NN 35/07), ki jo izvaja Združeno kraljestvo Velike Britanije in Severne Irske – Subvencije podjetjema CalMac in NorthLink za storitve v pomorskem prometu na Škotskem (UL L 45, 18.2.2011, str. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2011/98(1)/oj), in Odločba Nadzornega organa EFTE št. 70/17/COL z dne 29. marca 2017 o obalnem sporazumu za pomorske storitve podjetja Hurtigruten za obdobje 2012–2019 (Norveška) [2018/887] (UL L 158, 21.6.2018, str. 19, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2018/887/oj).

([136]) Pri oceni višine predhodnega nadomestila se stroški dodelijo na podlagi rezervirane zmogljivosti. Nato se opravijo naknadni pregledi dejansko uporabljenih zmogljivosti. To pomeni, da se bo znesek nadomestila ustrezno zmanjšal, če se zmogljivost, rezervirana za storitev splošnega gospodarskega pomena, uporabi za prevoz, ki ni povezan s to storitvijo. Če zmogljivost za storitev splošnega gospodarskega pomena ostane neizkoriščena, izvajalec še vedno prejme nadomestilo za zagotovitev zmogljivosti.

(309) Kot je navedeno v preglednici 30, sta koncesionarki v okviru pogodb o izvajanju gospodarske javne službe dejavnostim opravljanja storitve splošnega gospodarskega pomena v povprečju dodelili [60–75] % stroškov poslovanja, razen v okviru pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe na povezavi Marseille–Propriano, kjer je bilo storitvi splošnega gospodarskega pomena dodeljenih 100 % stroškov.

Preglednica 30

Delež stroškov, dodeljenih za storitve splošnega gospodarskega pomena v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe

Stroški	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Posadka ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Osebje na kopnem ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Komercialni stroški – potniki ([1])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Komercialni stroški – avtomobili ([4])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Komercialni stroški – prevoz ([2])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Manipulativni stroški ([2]), ([5])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Pristaniške pristojbine ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Upravljanje potnikov ([1])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Živila (za prodajo) ([1])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Živila za posadko ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Zaloga ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Komunikacija ([4])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Zavarovanje ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
IT[3]	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Dajatve in davki ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Strukturni stroški družbe, ki je imetnica koncesije ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Vzdrževanje in servisiranje ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Stroški dajanja plovil na voljo ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Stroški najema plovil ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Stroški goriva ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Tehtano povprečje	[…] %	[…] %	[…] %	**100 %**	[…] %

([1]) Stroški, neposredno povezani s prevozom potnikov.
([2]) Stroški, neposredno povezani s prevozom tovora.
([3]) Skupni stroški.
([4]) Stroški, neposredno povezani s komercialno storitvijo (razen za povezavo Marseille–Propriano).
([5]) Manipulativni stroški ustrezajo stroškom za pristaniške delavce, odgovorne za ravnanje s priklopniki ob odhodu in prihodu med postanki. Ti stroški se po svoji naravi v celoti pripišejo dejavnosti tovornega prometa.
Vir: pripombe francoskih organov, predložene 28. junija 2023.

3.7.2.4 Parametri za izračun zmernega dobička

(310) Člen 39 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe določa, da se zmerni dobiček določi v skladu z okvirom za storitve splošnega gospodarskega pomena in ustreza naslednjemu razmerju (izračunanemu v Prilogi 9 k pogodbam o izvajanju gospodarske javne službe): tekoči prihodki od storitev splošnega gospodarskega pomena pred obdavčitvijo in obrestmi/promet od storitev splošnega gospodarskega pomena (vključno s finančnim nadomestilom, ki ga prejme izvajalec). Pri nobeni od povezav zmerni dobiček med trajanjem pogodbe ne sme presegati 2,13 %, razen če se na podlagi dodatne neodvisne študije, izvedene v primeru motenj na trgu, utemelji sprememba te stopnje.

(311) Stopnja 2,13 % izhaja iz finančnih ponudb, ki sta jih predložili družbi Corsica Linea in La Méridionale ter v katerih je bila za vse povezave na podlagi predvidenih izkazov poslovnega izida ocenjen dobiček iz poslovanja za dejavnosti, povezane s storitvami splošnega gospodarskega pomena, v višini 0,69 % (sklop 4: Propriano) in 2,13 % (sklop 3: Porto-Vecchio). Poleg tega so francoski organi Komisiji predložili rezultate zunanje študije, ki jo je naročila Francija ([137]) in v kateri je bil na podlagi vzorca ladjarskih družb, primerljivih z družbama Corsica Linea in La Méridionale, ocenjen ([138]) referenčni dobiček iz poslovanja v višini 7,8 %.

3.7.2.5 Parametri za spremljanje neobstoja prekomernega nadomestila

(312) Člen 7 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe določa, da mora javni naročnik (tj. korziški urad za promet in korziški regionalni organ) preveriti, ali znesek nadomestila, plačanega koncesionarju na podlagi pogodbe, ne vodi v prekomerno nadomestilo, in koncesionarju naložiti vračilo morebitnega prekomernega nadomestila skupaj z zamudnimi obrestmi v skladu s členom 35(1), členom 37(1) in členom 40.

(313) V skladu s členom 46 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe mora koncesionar korziškemu uradu za promet v svojem letnem poročilu izkaz poslovnega izida predložiti v enaki obliki kot začasni izkaz poslovnega izida. Primerjavi začasnega in končnega poslovnega izida je treba priložiti pojasnilo o ugotovljenih razlikah. Koncesionar mora dejansko izplačano nadomestilo povrniti, če analiza, ki jo opravi korziški urad za promet, pokaže, da je višje od tistega, ki je potrebno za kritje neto stroškov obveznosti gospodarske javne službe ob upoštevanju zmernega dobička v skladu s členom 35(1), členom 37(1) ter členoma 39 in 40 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe.

(314) Člen 35(1), člen 37(1) in člen 40 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe določajo, da korziški urad za promet, da bi se izognil tveganju prekomernega nadomestila, izvede letni pregled izračuna nadomestila na podlagi letnega poročila o storitvah, da bi ocenil morebitno razliko med izračunom na podlagi ključa za dodelitev iz Priloge 9 in izračunom na podlagi ključa za dodelitev, ki bi izhajal iz dejanskega delovanja (dejanski stroški in prihodki, dejansko delovanje plovil itd.). V primeru razlike med izračunom, ki izhaja iz dejanskega poslovanja, in izračunom, navedenim v začasnem izkazu poslovnega izida (Priloga 9), lahko koncesionar zadrži polovico vseh izplačanih presežnih nadomestil do največ 5 % nadomestila, presežek pa se vrne korziškemu uradu za promet v skladu z ureditvijo, ki jo določi, skupaj z zamudnimi obrestmi. Nadomestilo v nobenem primeru ne sme presegati zneska, ki izhaja iz Priloge 9.

(315) Člen 35(2) in člen 37(2) pogodb o izvajanju gospodarske javne službe določata, da se zaradi neizvedbe prevoza, ne glede na vzrok, zmanjša nadomestilo v višini prihrankov, ki jih je koncesionar ustvaril pri finančnem nadomestilu za poslovanje in naložbe ter stroške goriva, ki jih ima koncesionar, ker ni zagotovil storitve splošnega gospodarskega pomena. Znesek zmanjšanja ne sme biti negativen.

(316) Če se zaradi zamenjave plovila, določene v členu 20 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe (uvodna izjava 288), zvišajo stroški, ki so bili prvotno določeni v začasnem izkazu poslovnega izida iz Priloge 9, to zvišanje krije koncesionar. Če se zaradi zamenjave ti stroški znižajo, javni naročnik in koncesionar po predložitvi letnega poročila iz člena 46 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe izvedeta potrebne finančne prilagoditve.

([137]) Pripombe francoskih organov, predložene 5. aprila 2023 („Referenčna vrednost donosnosti pomorskega prevoza, pripravljena v okviru postopka za sklenitev pogodbe o izvajanju pomorske gospodarske javne službe med Korziko in celinsko Francijo“, korziški urad za promet, 20. november 2022).

([138]) Vzorec vključuje naslednje družbe: Brittany Ferries, Condor Ferries, Corsica Ferries, DFDS, Irish Ferries, P&O Ferries, Stena Lines, Grimaldi Group, Finnlines, Fjord Line, Tallink in Viking Line. Kjer so bili podatki na voljo, primerjalna študija zajema leta 2017–2019.

(317) V členu 38 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe je navedeno, da mora koncesionar v svojem letnem poročilu „navesti dejanske stroške vsake dodatne povratne vožnje, ki ustrezajo razliki med dejanskimi stroški in prihodki te povratne vožnje. Javni naročnik plača nadomestilo, znano kot dejansko nadomestilo za prevoz i, ki ustreza najnižjemu znesku med dejanskimi stroški te dodatne povratne vožnje in najvišjim nadomestilom za dodatni povratni prevoz v obdobju, ko se prevoz opravi“.

3.8 **Pritožba družbe Corsica Ferries**

(318) Družba Corsica Ferries je 23. marca 2023 pri Komisiji vložila pritožbo zoper ukrepe, odobrene družbama La Méridionale in Corsica Linea.

(319) Družba Corsica Ferries je v pritožbi trdila, da zadevni ukrepi pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU. V pritožbi je posebej poudarjeno dejstvo, da zadevni ukrepi tem družbam dajejo prednost, ker ne izpolnjujejo nobenega od štirih meril, določenih v sodni praksi v zadevi Altmark ([139]). Družba Corsica Ferries je trdila tudi, da ukrepi niso združljivi z notranjim trgom, saj kršijo določbe Direktive 2014/23/EU Evropskega parlamenta in Sveta ([140]) o podeljevanju koncesijskih pogodb (v nadaljnjem besedilu: **direktiva o koncesijah**) „skupaj s členoma 49 in 56 PDEU“.

(320) Družba Corsica Ferries je z dopisoma z dne 13. oktobra in 20. decembra 2023 predložila dodatne informacije o pritožbi, ki po njenem mnenju dokazujejo, da ni potrebe po gospodarski javni službi in da so obveznosti gospodarske javne službe, naložene v okviru pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, nesorazmerne. Za te dodatne informacije se skupaj s pritožbo z dne 23. marca 2023 v tem sklepu uporablja izraz **pritožba**.

(321) Dopis z dne 13. oktobra 2023 se nanaša na informacije o prevozih, ki jih je družba Corsica Linea poleti 2023 opravila zunaj in znotraj okvira pogodb o izvajanju gospodarske javne službe.

(322) Družba Corsica Ferries je v dopisu z dne 20. decembra 2023 predložila rezultate študije z dne 14. decembra 2023, ki jo je naročila pri raziskovalni skupini Berkeley (v nadaljnjem besedilu: **prva študija skupine Berkeley**).

(323) V prvi študiji skupine Berkeley je navedeno, da je njen namen oceniti, ali je primerno v področje uporabe pogodb o izvajanju gospodarske javne službe na povezavah s pristaniščema Ajaccio in Bastia vključiti potrebo po gospodarski javni službi prevoza več kot 12 potnikov na posamezni prevoz. V prvi študiji skupine Berkeley je obravnavana le potreba po prevozu voznikov, ki jo je ocenila Francija, brez upoštevanja drugih potreb po gospodarski javni službi, ki jih je opredelila Francija.

(324) Poleg tega je v prvi študiji skupine Berkeley navedeno, da se je glede na to, da francoski organi niso predložili informacij o oceni potreb po gospodarski javni službi v okviru pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, študija oprla na poročila in študije v zvezi s prejšnjimi pogodbami o izvajanju gospodarske javne službe, da bi rekonstruirala metodologijo, za katero se zdi, da jo je uporabila Francija.

(325) Družba Corsica Ferries je v pripombah, predloženih Komisiji v okviru formalnega postopka preiskave, v veliki meri ponovila vsebino pritožbe. Vsebina pritožbe je zato navedena v oddelku, v katerem so predstavljene navedene pripombe (oddelek 5.1).

3.9 **Razlogi za začetek formalnega postopka preiskave**

(326) *Prvič*, Komisija je zavzela predhodno stališče, da pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe pomenijo državno pomoč v skladu s členom 107(1) PDEU.

(327) Komisija je menila, da je bila s pogodbami o izvajanju gospodarske javne službe med drugim koncesionarkama dodeljena prednost, ki je ti pod običajnimi tržnimi pogoji ne bi pridobili. Natančneje, pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe niso izpolnjevale vseh meril iz sodne prakse v zadevi Altmark za izključitev take prednosti.

([139]) Sodba Sodišča z dne 24. julija 2003, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([140]) Direktiva 2014/23/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o podeljevanju koncesijskih pogodb (UL L 94, 28.3.2014, str. 1), ELI: ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/23/oj).

(328) Komisija je najprej izrazila pomisleke glede tega, ali pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe izpolnjujejo resnično potrebo po gospodarski javni službi v zvezi s pomorskim prevozom vlečenega tovora (prvo merilo iz sodbe v zadevi Altmark).

(329) Komisija je menila, da francoski organi predhodno niso zadostno dokazali, da sta pristanišči v Marseillu in Toulonu le delno zamenljivi, kar zadeva pomorski prevoz vlečenega tovora (uvodne izjave 310, 311 in 312 sklepa o začetku postopka).

(330) Komisija je ugotovila, da so se francoski organi pri količinski opredelitvi te delne zamenljivosti oprli le na splošne izjave udeležencev na trgu (uvodna izjava 227). V sklepu o začetku postopka je izrazila pomisleke glede te ocene, saj francoski organi niso preverili osnovnih podatkov, na katerih ocena temelji. Francoske organe je pozvala, naj predložijo prepričljivejše dokaze za utemeljitev ocene tega posebnega povpraševanja nekaterih uporabnikov pomorskega tovornega prometa z vlečenim tovorom po pristanišču v Marseillu.

(331) Poleg tega je Komisija izrazila pomisleke glede sorazmernosti in nujnosti nekaterih obveznosti gospodarske javne službe, ki so bile s pogodbami o izvajanju gospodarske javne službe naložene za izpolnjevanje opredeljenih potreb po gospodarski javni službi (uvodne izjave 337 do 340 sklepa o začetku postopka). Menila je, da se najmanjša tovorna prevozna zmogljivost (vlečenega in nevlečenega), ki jo zahtevajo francoski organi, in obveznost upravičenk ukrepov, da opravita najmanjše število letnih povratnih voženj, ne zdita dovolj utemeljeni glede na potrebe po gospodarski javni službi, opredeljene v poročilu družbe Gecodia. Izrazila je pomisleke, da bi lahko bile zaradi teh obveznosti zmogljivosti za prevoz tovora, ki jih ponujata koncesionarki, znatno večje od kvantitativnih potreb po gospodarski javni službi.

(332) Komisija je zavzela tudi predhodno stališče, da ukrepi ne izpolnjujejo četrtega merila iz sodbe v zadevi Altmark. Menila je, da postopek za sklenitev pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe, ki so ga izvedli francoski organi, ni bil dovolj konkurenčen za zagotovitev, da nadomestilo, dodeljeno upravičenkama pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, pomeni najnižje stroške za skupnost. Menila je tudi, da znesek tega nadomestila ni bil določen glede na stroške, ki jih je imela povprečna, dobro vodena družba z ustreznimi sredstvi za izpolnjevanje dodeljenih obveznosti gospodarske javne službe.

(333) Komisija je zavzela tudi predhodno stališče, da je ukrepe mogoče pripisati državi in da se financirajo iz državnih sredstev. Ukrepi so bili tudi selektivni v korist upravičenk ter so pomenili oviro za trgovino znotraj EU in izkrivljanje konkurence na liberaliziranem trgu.

(334) *Drugič*, Komisija je ugotovila, da francoski organi niso predložili zadostnih dokazov o združljivosti pogodb o izvajanju gospodarske javne službe z okvirom za storitve splošnega gospodarskega pomena. Poleg pomislekov, ki jih je Komisija izrazila glede področja uporabe pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, je Komisija podvomila tudi o skladnosti postopka za sklenitev pogodb o izvajanju gospodarske javne službe s pravom EU o koncesijah.

4. PRIPOMBE FRANCIJE

(335) Francoski organi so pripombe predložili v dopisu z dne 27. marca 2024. Pripombe se nanašajo na (i) oceno obstoja potrebe po gospodarski javni službi in (ii) skladnost z direktivo o koncesijah.

4.1 Obstoj potrebe po gospodarski javni službi

(336) Francoski organi so v odgovor na predhodno proučitev obstoja resnične potrebe po gospodarski javni službi, ki jo je opravila Komisija, podali pripombe v zvezi s petimi točkami.

4.1.1 *Francija je pravilno ocenila posebno kvantitativno povpraševanje uporabnikov tovornega prometa z vlečenim tovorom po pristanišču v Marseillu*

(337) Kot je navedeno v uvodni izjavi 227, so francoski organi ocenili, da delež uporabnikov tovornega prometa z vlečenim tovorom, ki ne razmišljajo o nobeni alternativi pristanišču v Marseillu za potovanje na Korziko, predstavlja 80 % celotnega preteklega povpraševanja po tovornem prometu z vlečenim tovorom med Marseillem in Korziko.

(338) Glede na pomisleke, ki jih je Komisija izrazila v uvodni izjavi 329 sklepa o začetku postopka, so francoski organi izvedli podrobnejše analize, ki jih je opravila družba Gecodia, da bi zagotovili kvantitativne dokaze o stopnji zamenljivosti med pristaniščema v Marseillu in Toulonu, kar zadeva povpraševanje po pomorskem prevozu vlečenega tovora.

(339) *Prvič*, po navedbah francoskih organov analiza lokacije sedežev, skladišč in logističnih baz prevoznikov, ki prepeljejo 80,8 % količine vlečenega tovora na povezavah med Marseillem in Korziko, kaže, da so njihovi objekti v neposredni bližini pristanišča v Marseillu, kar upravičuje njihovo izbiro tega pristanišča.

(340) *Drugič*, družba Gecodia je analizirala tokove tovornega prometa z vlečenim tovorom 122 strank družbe Corsica Linea (ki predstavljajo 85 % njenega tovornega prometa z vlečenim tovorom) in 62 strank družbe La Méridionale (ki predstavljajo 78 % njenega tovornega prometa z vlečenim tovorom). Analiza kaže, da je 83 % (Corsica Linea) in 88 % (La Méridionale) teh tokov mogoče pripisati logističnim bazam v bližini pristanišča v Marseillu, kar kaže na prednostno obravnavanje tega pristanišča.

(341) *Tretjič*, družba Gecodia je analizirala dejavnosti 32 prevoznikov vlečenega tovora (od katerih imajo nekateri več logističnih baz v bližini Marseilla ali Toulona) med Korziko in celinsko Francijo, ki uporabljajo pristanišče v Marseillu in/ali pristanišče v Toulonu, kar predstavlja približno 65 % količine vlečenega tovora med Korziko ter pristaniščema v Marseillu in Toulonu v letih 2017–2019 in 2021 ([141]).

(342) Francoski organi so za pridobitev teh podatkov ladjarskim družbam poslali zahtevo za informacije v zvezi s seznamom njihovih glavnih strank in s tem povezanimi količinami vlečenega tovora (v dolžinskih metrih). Ti podatki so bili združeni, da bi se pridobilo reprezentativno število glavnih prevoznikov na celotnem območju Marseilla in Toulona. Francoski organi so za čim natančnejšo povezavo tokov z logistično bazo odhoda uporabili informacije, zbrane med razgovori, opravljenimi med posvetovanjem z uporabniki.

(343) Tako sestavljen seznam za vsako stranko prikazuje lokacijo logistične baze, razdaljo med logistično bazo in pristaniščema v Toulonu in Marseillu ter letno količino vlečenega tovora (v dolžinskih metrih), prepeljanega v vsakem pristanišču v obdobju 2017–2021. Za nekatere stranke je določena tudi vrsta blaga, ki se prevaža (npr. prevoz vojaške opreme, pokvarljivih proizvodov, gradbenega materiala ali nevarnega blaga). Francoski organi so zbrali tudi dodatne kvalitativne informacije, specifične za posamezne prevoznike in pomembne za oceno zamenljivosti obeh pristanišč. Nekateri uporabniki so na primer navedli, da so pristanišče v Toulonu v preteklosti uporabljali zaradi omejenih zmogljivosti v pristanišču v Marseillu.

(344) Analiza teh podatkov po navedbah francoskih organov kaže, da večina prevoznikov uporablja samo pristanišče, ki je najbližje njihovi logistični bazi (22 od 32 prevoznikov). Analiza kaže, da je kljub temu, da je logistična baza bližje Marseillu, ostalih deset prevoznikov pristanišče v Toulonu uporabljalo izključno ali zelo pogosto. Francoski organi so pojasnili, da so nekateri prevozniki poročali o uporabi pristanišča v Toulonu, ker so imeli avtocestne povezave s Toulonom, ki so jim omogočile, da so se izognili metropolitanskemu območju Marseilla (severna obvoznica), drugi pa so svojo bazo/skladišče iz regije Marseille preselili v regijo Toulon, zaradi česar so se prometni tokovi preusmerili v pristanišče v Toulonu.

(345) Po mnenju francoskih organov analiza zbranih informacij kaže, da na uporabnikovo izbiro pristanišča močno vpliva oddaljenost pristanišča od logistične baze prevoznika po cesti. Po navedbah organov so glavni razlogi za to, da uporabniki z bazami bližje Marseillu svoj promet preusmerjajo v Toulon, omejitve v oskrbi.

(346) Po navedbah francoskih organov vse te informacije potrjujejo, da (i) se pristanišče za prevoz vlečenega tovora izbere predvsem na podlagi lokacije logističnih baz prevoznikov in da (ii) je več kot 80 % količine vlečenega tovora, ki ga prevažajo izvajalci, mogoče povezati z logistično bazo na območju Marseilla. Uporabniki zato dejansko dajejo prednost pristanišču v Marseillu, ki za te uporabnike ni zamenljivo s pristaniščem v Toulonu.

([141]) Brez leta 2020 zaradi vpliva pandemije COVID-19 na trgovinske tokove.

4.1.2 *Obveznosti gospodarske javne službe v zvezi z najmanjšo količino tovora, ki ga je treba prepeljati, so bile sorazmerne s potrebo po gospodarski javni službi, ki jo je opredelila Francija*

(347) Francoski organi navajajo, da najmanjša zmogljivost, določena v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe za tovorni promet, ni nesorazmerna z opredeljeno potrebo po gospodarski javni službi. Za to navajajo tri razloge.

(348) *Prvič*, Francija meni, da zaradi velike nestanovitnosti povpraševanja ni mogoče uporabiti pristopa, ki temelji na povprečnih vrednostih prometa.

(349) Francoski organi poudarjajo, da se pri najmanjši prevozni zmogljivosti, določeni v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe, upoštevajo (i) pripombe iz posvetovanja z uporabniki (redna preobremenjenost na nekaterih povezavah), (ii) razporeditev potreb po gospodarski javni službi na prevoze, dneve in mesece (zabeležene na podlagi preteklih podatkov za leto 2019 in napovedi za obdobje 2023–2030) ter (iii) predvidena mesečna porazdelitev potreb po gospodarski javni službi (uporabljena za izračun najmanjše tedenske zmogljivosti in najmanjše zmogljivosti na posamezni prevoz, da se zadovoljivo absorbira promet). Francija poudarja tudi, da je izpolnjevanje potrebe po gospodarski javni službi obvezno, da se priklopniki ne pustijo na pomolu, s čimer se zagotovijo pretočnost prometa (brez preobremenjenosti), kakovost (brez kazni za prevoznike za zamude ali motnje v oskrbi za podjetja na Korziki) in varnost (brez blaga, ki bi se puščalo na pomolih in bi lahko bilo ukradeno ali se pokvarilo).

(350) V zvezi s tem so francoski organi med posvetovanjem z uporabniki ugotovili, da so se težave, s katerimi se uporabniki tovornega prometa srečujejo v zvezi s preobremenjenimi zmogljivostmi plovil, v zadnjih letih povečevale, zlasti na povezavah s pristanišči Bastia in Ajaccio. Po mnenju Francije ta preobremenjenost pomeni, da na vseh prevozih ni mogoče zadovoljiti vsega povpraševanja prevoznikov. V zvezi s tem francoski organi ugotavljajo, da so podatki koncesionark o rezervacijah v okviru pogodb o izvajanju gospodarske javne službe za obdobje 2021–2022 potrdili, da se je blago puščalo na pomolih. Nakladanje je bilo zavrnjeno za več kot 35 % blaga na povezavi Marseille–Bastia in za več kot 20 % blaga na povezavi Marseille–Ajaccio.

(351) Namen pristopa francoskih organov je torej zagotoviti, da lahko vzpostavljene storitve na sprejemljiv in sorazmeren način absorbirajo povpraševanje po tovornem prometu.

(352) V zvezi s tem francoski organi poudarjajo, da v nasprotju s tem, kar je navedeno v uvodni izjavi 338 sklepa o začetku postopka, najmanjša zmogljivost, ki se zahteva za vsak prevoz, ni bila določena „tako, da se lahko gospodarska javna služba kadar koli odzove na največje povpraševanje, ugotovljeno s preteklimi podatki (v okviru prejšnjih pogodb o izvajanju gospodarske javne službe)“.

(353) Nasprotno, po mnenju francoskih organov je iz informacij, poslanih Komisiji, razvidno, da zabeleženo preteklo največje povpraševanje skoraj vsak mesec presega najmanjšo zmogljivost, določeno v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe. Na primer, na povezavi Marseille–Bastia je najmanjša zmogljivost določena na 1 860 dolžinskih metrov na posamezni prevoz. Vendar analiza preteklih podatkov iz leta 2019 kaže, da se ta obseg preseže vsaj enkrat mesečno v osmih mesecih leta, projekcije pa kažejo, da bi bila ta zmogljivost v letu 2025 sistematično presežena. Francoski organi so poleg tega pojasnili, da je bil leta 2023, v prvem letu izvajanja pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, obseg, potreben za najmanjšo zmogljivost, presežen vsaj enkrat na mesec, razen decembra.

(354) Po mnenju Francije razporeditev prometa skozi vse leto tako preprečuje, da bi se najmanjša zmogljivost določila na podlagi povprečnih letnih količin, ki so bili v študiji družbe Gecodia predvideni za obdobje 2023–2030. Tak pristop bi lahko privedel do tega, da bi bila plovila redno premajhna za absorpcijo povpraševanje po tovornem prometu.

(355) V preglednici 31 je navedeno število prevozov, pri katerih bi bilo povpraševanje večje od povprečne najmanjše zmogljivosti v letih 2019 in 2030, pri čemer je bila ta zmogljivost določena na podlagi povprečnih letnih količin, ki so bile v poročilu družbe Gecodia predvidene za obdobje 2023–2030. Zdi se, da bi na povezavah med pristaniščem v Marseillu ter pristanišči Ajaccio, Bastia in Porto-Vecchio povpraševanje zahtevano najmanjšo zmogljivost preseglo na vsakem drugem prevozu med prevozi, na katerih bi se zabeležilo povpraševanje, ki bi preseglo najmanjšo zahtevano zmogljivost (na vsakem četrtem prevozu na povezavah med pristaniščem v Marseillu ter pristaniščema Propriano in L'Île-Rousse).

Preglednica 31

Število prevozov s povpraševanjem nad povprečno najmanjšo zmogljivostjo, določeno na podlagi povprečnih letnih količin, ki so bile v študiji družbe Gecodia predvidene za obdobje 2023–2030

	Število letnih prevozov, načrtovanih v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe	Povprečna najmanjša zmogljivost na posamezni prevoz (v dolžinskih metrih) (1)	Število prevozov s povpraševanjem nad povprečno najmanjšo zmogljivostjo			
			2019		2030	
			Število prevozov	% letnih prevozov	Število prevozov	% letnih prevozov
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) Povprečna najmanjša zmogljivost na posamezni prevoz, predvidena za obdobje 2023–2030, se izračuna kot letna potreba po gospodarski javni službi (Tabela 21), deljena z letnimi povratnimi vožnjami, določenimi v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe (Tabela 23).

Vir: pripombe francoskih organov, predložene 4. februarja 2024.

(356) *Drugič,* mobilizacija flote z zmogljivostjo, ki je večja od povprečnega prometa, zabeleženega med letom, po mnenju Francije pomeni običajno tržno prakso ([142]). Francoski organi navajajo, da so opravili analizo organizacije flot, ki zagotavljajo redne storitve pomorskega prevoza v Evropi. Na Sardiniji in Balearskih otokih se nazivna zmogljivost plovil giblje med 1 500 dolžinskimi metri in 1 900 dolžinskimi metri, kar je popolnoma v skladu z zmogljivostjo plovil, ki opravljajo prevoze na povezavah s Korziko v okviru pogodb o izvajanju gospodarske javne službe.

(357) *Tretjič,* po podatkih francoskih organov v zahodnem Sredozemlju ni primerov, v katerih bi se v okviru prenosa pooblastil gospodarske javne službe ali prostega trga za isto povratno vožnjo namesto večjega plovila mobilizirali dve manjši plovili.

4.1.3 *Pristanišči Ajaccio in Propriano nista zamenljivi*

(358) Francoski organi menijo, da družba Corsica Ferries v pritožbi ni predložila nobenega resnega dokaza v podporo svoji trditvi, da sta pristanišči Propriano in Ajaccio zamenljivi. Po mnenju Francije naslednji dejavniki kažejo nasprotno.

(359) Prvič, zgolj cestna razdalja med obema pristaniščema ni zadosten pokazatelj morebitne zamenljivosti: zaradi neobstoja hitrih cest in topografije povezave med Ajacciem in Proprianom potovanje po cesti med obema pristaniščema traja skoraj 1 uro in 30 minut, v primeru zastojev pa več kot dve uri. Francija se v zvezi s tem sklicuje na podatke, ki jih je predložila o razdaljah in časih potovanja med korziškimi pristanišči in so predstavljeni v oddelku 2.2.

([142]) Francoski organi se sklicujejo zlasti na primere pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, sklenjenih v Italiji in na Norveškem.

(360) Poleg tega je infrastruktura v pristanišču Ajaccio že blizu točke preobremenjenosti, območja za pretovarjanje pa niso dovolj velika, da bi se centralizirali tovorni tokovi, večji od tistih, napovedanih za obdobje 2023–2029.

(361) Francoski organi vsekakor poudarjajo, da je cestna infrastruktura na Korziki zelo preobremenjena, zlasti ob konicah in v turistični sezoni, ter da je na Korziki veliko smrtnih žrtev (glej oddelek 2.1). Organizacija gospodarske javne službe pomorskega prevoza tako, da bi se povečal cestni promet, bi bila v nasprotju z varnostnimi pooblastili, naloženimi korziškemu regionalnemu organu.

4.1.4 *Storitve, ki jih družbi Corsica Linea in La Méridionale ponujata zunaj okvira pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, so skladne s shemo obveznosti gospodarske javne službe in ne postavljajo pod vprašaj potrebe po gospodarski javni službi, ki jo je opredelila Francija*

(362) Francoski organi trdijo, da je treba v nasprotju s trditvami družbe Corsica Ferries v njeni pritožbi razlikovati med dodatnimi povratnimi vožnjami, katerih načelo in pogoji so določeni v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe, in komercialnimi prevozi, ki jih (zunaj pogodb o izvajanju gospodarske javne službe) prosto ponuja eden ali drugi koncesionar v okviru sheme obveznosti gospodarske javne službe iz leta 2019.

(363) Po mnenju Francije zadevni komercialni prevozi niso zajeti v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe ali prepovedani z njimi in ne vzbujajo dvomov o oceni gospodarske javne službe, ki jo je opravila Francija.

(364) Francija navaja, da so bili komercialni prevozi, ki jih je družba Corsica Linea v letih 2023 in 2024 opravljala iz pristanišča v Marseillu, (i) sezonski prevozi, ponujeni med šolskimi pomladmi in poletnimi počitnicami; (ii) prevozi izključno potnikov, brez tovora, in (iii) brez nadomestila, saj so se izvajali zunaj pogodb o izvajanju gospodarske javne službe. Francija v zvezi s prevozi, ki jih je družba La Méridionale leta 2024 opravljala iz pristanišča v Toulonu, poudarja, da so bili ti prevozi (i) predlagani po spremembi lastniške strukture družbe leta 2023; (ii) izključno potnikov, brez tovora, in (iii) brez nadomestila, saj so se izvajali zunaj pogodb o izvajanju gospodarske javne službe.

4.1.5 *V posvetovanju z uporabniki ni bilo metodološke pristranskosti*

(365) Francoski organi menijo, da v nasprotju s tem, kar Komisija navaja v sklepu o začetku postopka, pri javnem posvetovanju z uporabniki ni bilo metodološke pristranskosti.

(366) Najprej poudarjajo, da je bilo posvetovanje z uporabniki obširno objavljeno v lokalnem in specializiranem tisku (časopisu *Le Marin*), na spletnem mestu korziškega regionalnega organa in na družbenih omrežjih.

(367) Menijo tudi, da zaradi zastavljenih vprašanj ni prišlo do pristranskosti v korist pristanišča v Marseillu.

(368) Kar zadeva posvetovanje z uporabniki glede pomorskega potniškega prometa, so bila zastavljena vprašanja osredotočena na cilj opredelitve morebitne zamenljivosti celinskih pristanišč z vidika uporabnikov. V poročilu družbe Gecodia je bilo ugotovljeno tudi, da sta pristanišči v Marseillu in Toulonu zamenljivi z vidika povpraševanja potnikov rezidentov in nerezidentov na Korziki.

(369) Kar zadeva posvetovanje z uporabniki glede pomorskega tovornega prometa, so se zastavljena vprašanja sistematično nanašala na vse povezave iz Marseilla *in* Toulona.

4.2 **Pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe so skladne z direktivo o koncesijah**

4.2.1 *Čas, ki je pretekel med dodelitvijo različnih sklopov koncesionarkama in začetkom veljavnosti pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, ni imel učinka omejevanja dostopa na trg*

(370) Francoski organi najprej poudarjajo, da direktiva o koncesijah ali francosko pravo ne določata strogega obdobja med podelitvijo koncesije in začetkom njene veljavnosti.

(371) Vsekakor menijo, da zadevno kratko obdobje ni imelo učinka omejevanja dostopa na trg iz treh razlogov.

(372) *Prvič*, v prvotnem časovnem razporedu, ki ga je pripravila Francija in je bil objavljen v obvestilu o javnem razpisu z dne 6. maja 2022 za sklenitev pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, je bilo predvideno obdobje dveh mesecev med sklenitvijo in začetkom veljavnosti ([143]). To obdobje je bilo torej daljše od obdobja, določenega za sklenitev pogodb o izvajanju gospodarske javne službe v sodni praksi v zadevi SNCM/Komisija (v nadaljnjem besedilu: SNCM II) ([144]) (23 dni).

(373) *Drugič*, francoski organi so ob prejemu vlog in ponudb 25. julija 2022 ugotovili, da sta bili kandidatki, ki sta oddali vlogo in ponudbo v predpisanih rokih, koncesionarki pogodb o izvajanju gospodarske javne službe za obdobje 2021–2022, ki se jima je koncesija iztekala, tj. družbi La Méridionale in Corsica Linea. Za pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe se ni prijavil noben nov ponudnik, zato obdobje, krajše od dveh mesecev (prvotno določeno v javnem razpisu) med sklenitvijo pogodb o izvajanju gospodarske javne službe in začetkom delovanja, ni moglo imeti učinka omejevanja dostopa na trg.

(374) *Tretjič*, pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe so začele veljati takoj po izteku pogodb o izvajanju gospodarske javne službe za obdobje 2021–2022, zato so bili vsi zainteresirani gospodarski subjekti o teh rokih obveščeni takoj po začetku postopka, in sicer z razpisno dokumentacijo za uporabnike in gospodarske subjekte. Vsi gospodarski subjekti so bili torej seznanjeni s pričakovanim datumom začetka ukrepov. Francoski organi poleg tega ugotavljajo, da se po objavi javnega razpisa 6. maja 2022 nobeden od potencialnih kandidatov ni javil, da bi zahteval spremembo časovnega razporeda, čeprav je po njihovem mnenju to običajna praksa pri podeljevanju koncesijskih pogodb.

4.2.2 *Trajanje postopka sklenitve ni vodilo v neenako obravnavo kandidatov*

(375) Francoski organi so v odgovor na pomisleke, ki jih je Komisija izrazila v uvodni izjavi 424 sklepa o začetku postopka ([145]), podali naslednje pripombe.

(376) Prvič, v skladu s členom 39(3) in (5) direktive o koncesijah je treba določiti najmanj 30-dnevni rok za prejem vlog in ponudb od datuma, ko je bilo poslano obvestilo o koncesiji; ta rok se lahko skrajša na 25 dni, če je ponudbe mogoče oddati elektronsko. Ob upoštevanju teh najkrajših rokov lahko javni naročnik prosto določi roke za predložitev vlog in ponudb.

(377) Drugič, francoski organi poudarjajo, da se po objavi javnega razpisa 6. maja 2022 nobeden od potencialnih kandidatov ni javil, da bi zahteval spremembo časovnega razporeda.

4.2.3 *Minimalne zahteve med razpisnim postopkom niso bile spremenjene, podpisane pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe pa izpolnjujejo minimalne zahteve*

(378) Prvič, francoski organi so želeli pojasniti obseg minimalnih zahtev, ki se v tem primeru uporabljajo za pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe. Drugič, pojasnili so, da se minimalne zahteve med razpisnim postopkom niso spremenile. Tretjič, ponovno so poudarili, da podpisane pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe izpolnjujejo minimalne zahteve.

([143]) Sklenitev pogodb o izvajanju gospodarske javne službe je bila prvotno načrtovana za 28. oktober 2022.

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

([145]) Na kratko, v uvodni izjavi 424 sklepa o začetku postopka je navedeno: „[…] Komisija meni, da francoski organi niso predložili vseh potrebnih pojasnil za ugotovitev, da so pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe skladne z načeli enakega obravnavanja, nediskriminacije in preglednosti. Vse zainteresirane strani poziva, naj predložijo svoje pripombe v zvezi s tem, in sicer zlasti, da pojasnijo, ali obveznost mobilizacije plovil z najmanjšo zmogljivostjo potniškega prevoza in kabin v rokih javnega razpisa pomeni kršitev enake obravnave.“

4.2.3.1 Področje uporabe minimalnih zahtev

(379) Francoski organi navajajo, da so bile v obravnavani zadevi minimalne zahteve določene v členu 2(4) pravil za oddajo ponudb (uvodna izjava 270). Po njihovem mnenju je bila vsebina minimalnih zahtev naslednja:

(a) „najvišje tarife za rezidente Korzike in za prevoz blaga: se nanašajo na tarife, predstavljene v zvezi z odlokom skupščine Korzike AC št. 19-128 o spremembi sistema obveznosti gospodarske javne službe za pomorski prevoz potnikov in blaga med pristanišči v Marseillu, Toulonu in Nici ter korziškimi pristanišči;

(b) prevozna zmogljivost plovil: se nanaša na zmogljivost natovarjanja plovil;

(c) vozni redi in pogostost storitev: se nanašajo na vozne rede, ki jih načrtujeta korziški regionalni organ in korziški urad za promet, ter na najmanjšo pogostost, ki jo korziški regionalni organ in korziški urad za promet naložita prevoznikom;

(d) trajanje pogodbe: se nanaša na trajanje pogodb o izvajanju gospodarske javne službe iz člena 2 vsake od pogodb, v katerem je navedeno, da ‚pogodba začne veljati 1. januarja 2023 in preneha veljati 31. decembra 2029', z možnostjo podaljšanja za največ 12 mesecev, zlasti če se ob izteku pogodbe ne podeli nova koncesijska pogodba;

(e) najvišji znesek finančnega nadomestila, ki ga plača korziški urad za promet: se nanaša na finančno nadomestilo iz člena 2(5) pravil za oddajo ponudb“ ([146]).

(380) Poleg tega so bile minimalne zahteve glede (i) prevozne zmogljivosti plovil ter (ii) voznih redov in pogostosti storitev določene v Prilogi 1 k pogodbam o izvajanju gospodarske javne službe.

(381) Po mnenju francoskih organov bi bilo torej treba člen 2(4) pravil za oddajo ponudb v povezavi s Prilogo 1 razlagati le v zvezi s tema minimalnima zahtevama, pri čemer je pojasnjeno, da:

— se najmanjša pogostost nanaša na pogostost storitev,

— se vozni redi nanašajo na vozne rede, ki jih je predvidela Francija, pri čemer so lahko kandidati še naprej prosto predlagali čase odhoda in prihoda, če so upoštevali termine, ki jih je določila Francija,

— se najmanjša zmogljivost za prevoz potnikov in tovora nanaša na nosilnost plovil.

(382) Francoski organi zato ugotavljajo, da samo pet elementov iz člena 2(4) pravil za oddajo ponudb, od katerih sta bila dva navedena v Prilogi 1, pomeni minimalne zahteve iz člena 37 direktive o koncesijah, pri čemer so bile izključene vse druge značilnosti.

4.2.3.2 Priloga 1 k pogodbam o izvajanju gospodarske javne službe ni bila v celoti minimalna zahteva

(383) Francoski organi v svojih pripombah trdijo, da člen 2(4) pravil za oddajo ponudb ni vseboval sklicevanja na Prilogo 1 k pogodbam o izvajanju gospodarske javne službe, zato zadevna priloga ne more v celoti pomeniti minimalne zahteve. Čeprav so bile v navedeni prilogi določene minimalne značilnosti glede (i) prevozne zmogljivosti plovil ter (ii) voznih redov in pogostosti storitev, so bile vanjo vključene tudi številne tehnične zahteve, ki niso bile minimalne zahteve iz člena 2(4) pravil za oddajo ponudb ([147]).

([146]) Pripombe francoskih organov, predložene 27. marca 2024.

([147]) Francoski organi navajajo, da je to veljalo zlasti za število letnih povratnih voženj, dodatnih povratnih voženj in število kabin za osebe z zmanjšano mobilnostjo na plovilo.

(384) Francoski organi so pojasnili tudi, da je korziški urad za promet med postopkom sklenitve želel zagotoviti, da so izpolnjene vse tehnične zahteve iz Priloge 1. Zato je na primer od družbe Corsica Linea pridobil zaveze za odpravo odsotnosti kabine za osebe z zmanjšano mobilnostjo na plovilu Paglia Orba ([148]).

4.2.4 *Obstoj dodatnih povratnih voženj in povratnih voženj, ki jih je mogoče prerazporediti, ni kršil načela enakega obravnavanja kandidatov*

4.2.4.1 Dodatne povratne vožnje in povratne vožnje, ki jih je mogoče prerazporediti, niso bile minimalna zahteva

(385) Francoski organi v zvezi z dodatnimi povratnimi vožnjami poudarjajo, da gre za povratne vožnje, ki jih javni naročnik lahko uvede glede na potrebo po zagotavljanju gospodarske javne službe na vsaki povezavi. Njihov namen je torej zadovoljiti potrebo po gospodarski javni službi, ki presega določeno najmanjšo zmogljivost, in preprečiti, da bi se blago puščalo na pomolih. Njihovo izvajanje ureja člen 18 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe. Zato niso pomenile minimalne zahteve v skladu s členom 2(4) pravil za oddajo ponudb.

(386) Francoski organi v zvezi s povratnimi vožnjami, ki jih je mogoče prerazporediti, poudarjajo, da je bil njihov edini namen optimizirati organizacijo prometa. Njihovo izvajanje ureja člen 17 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe. Zato niso pomenile minimalne zahteve v skladu s členom 2(4) pravil za oddajo ponudb.

4.2.4.2 Zaradi sprejetja predlogov kandidata, v katerih so bili določeni datumi dodatnih povratnih voženj in povratnih voženj, ki jih je mogoče prerazporediti, ni prišlo do kršitve načela enakega obravnavanja kandidatov.

(387) Francoski organi poudarjajo, da je v skladu s členoma 17 in 18 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe za izvedbo dodatnih povratnih voženj in povratnih voženj, ki jih je mogoče prerazporediti, potreben sestanek tehničnega odbora iz člena 10(2) pogodb o izvajanju gospodarske javne službe. Tehnični odbor koncesionarju, ki ga zadeva izvedba teh povratnih voženj, omogoča, da poroča o morebitnih težavah, ki bi nastale zaradi njih. Francija zato meni, da med korziškim regionalnim organom, korziškim uradom za promet in koncesionarjem obstaja postopek posvetovanja, ki koncesionarju omogoča, da pred izvedbo povratnih voženj, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatnih povratnih voženj predstavi morebitne težave, ki bi jih lahko imel zlasti v zvezi s plovili, ki jih je treba uporabiti.

(388) Poleg tega francoski organi navajajo, da se rok za obvestilo glede dodatnih povratnih voženj izračuna v tednih (člen 18 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe), kar koncesionarju omogoča, da po potrebi zadosti dodatnemu povpraševanju glede na svoje obveznosti.

(389) Po mnenju francoskih organov iz tega sledi, da načelo, ki je bilo prvotno določeno v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe, ni bilo spremenjeno: o dodatnih povratnih vožnjah, ki jih je mogoče prerazporediti, ne odločajo koncesionarji, ampak korziški urad za promet. Predlogi koncesionarjev korziškega urada za promet nikakor ne zavezujejo k izvajanju teh povratnih voženj. V zvezi s tem Francija navaja primer povezave Marseille–Bastia, na kateri se je korziški urad za promet leta 2023 v prvem letu izvajanja pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe odločil, da bo spremenil pet dodatnih povratnih voženj, ki jih je družba Corsica Linea predlagala v svojem začasnem programu, tako da je tri od njih prestavil na druge datume, drugi dve pa odpovedal, saj tovorni promet na datume, ki jih je predlagala družba Corsica Linea, ni bil potreben.

([148]) Francoski organi so pojasnili, da je družba Corsica Linea v ponudbi predlagala plovilo Paglia Orba, ki je imela namesto dveh kabin za osebe z omejeno mobilnostjo, kot se zahtevata v Prilogi 1, le eno. Kljub temu se je o tej točki s kandidatom razpravljalo med pogajanji, na koncu katerih se je ta zavezal, da bo plovilo nadomestil z enim od sedmih plovil, ki bi lahko bila dodeljena za te storitve, če bi bili zaradi potrebe po gospodarski javni službi potrebni dve kabini za osebe z omejeno mobilnostjo (v skladu s členom 20 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, ki omogoča zamenjavo ladje med izvajanjem) in da bo izvedel dela za namestitev druge tovrstne kabine. Poleg tega francoski organi poudarjajo, da je Paglia Orba nadomestno plovilo, ki se uporablja priložnostno, zlasti kadar je glavno uporabljeno plovilo iz tehničnih razlogov umaknjeno iz obratovanja (pripombe francoskih organov, predložene 27. julija 2023). Po mnenju Francije se je za te predloge, ki imajo omejeno področje uporabe in ne izkrivljajo pogojev konkurence, štelo, da lahko izpolnjujejo določene tehnične in funkcionalne specifikacije. Po njihovem mnenju ti predlogi nikakor niso kršili minimalne zahteve, kot je določena v členu 2(4) pravil za oddajo ponudb.

5. PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI

(390) Med formalnim postopkom preiskave so svoje pripombe predložile štiri zainteresirane strani: družbe Corsica Ferries, Corsica Linea in La Méridionale ter skupina STEF.

5.1 Pripombe družbe Corsica Ferries

(391) V naslednjih pododdelkih je predstavljena vsebina pripomb, ki jih je družba Corsica Ferries predložila v okviru formalnega postopka preiskave. Kot je navedeno v uvodni izjavi 325, se v teh pripombah v veliki meri ponavlja vsebina pritožbe. Pododdelki v nadaljevanju se bodo zato po potrebi nanašali tudi na pritožbo.

5.1.1 *Ugotovitve o dejanskem stanju*

(392) Družba Corsica Ferries je uvodoma podala dve pripombi glede opisa podatkov v zvezi s tovornim prometom z vlečenim tovorom iz sklepa o začetku postopka ([149]).

(393) *Prvič*, družba Corsica Ferries meni, da je v dejanskem opisu tovornega prometa z vlečenim tovorom tovora popolnoma izpuščeno razlikovanje med vlečenim tovorom s spremstvom in vlečenim tovorom brez spremstva. Po njenem mnenju samo vlečeni tovor s spremstvom vključuje voznika, ki se vkrca na plovilo, in s tem obstoj morebitnega povpraševanja po prevozu potnikov (uvodne izjave 447, 448 in 449).

(394) *Drugič*, družba Corsica Ferries ugotavlja, da je Komisija spremembe na trgu tovornega prometa med Korziko in celino analizirala na podlagi preteklih podatkov za obdobje 2016–2021. Na podlagi analize takega obdobja se lahko pridobijo zavajajoče informacije o dejanski dinamiki trga. Po navedbah družbe Corsica Ferries je leta 2016 na trg vstopila družba Corsica Linea, ki je v posredni lasti konzorcija korziških podjetnikov, vključno s 15 glavnimi akterji v korziški dobavni verigi. Družba Corsica Ferries trdi, da se od leta 2016 njen tovorni promet vsako leto zmanjša v korist družbe Corsica Linea ([150]). Ugotavlja, da podatki za obdobje 2013–2019 kažejo letno zmanjšanje tovornega prometa iz pristanišča v Toulonu v primerjavi s pristaniščem v Marseillu. Po njenem mnenju to zlasti kaže, da lahko družba Corsica Linea glede na identiteto svojih delničarjev del povpraševanja po tovornem prometu preusmeri iz Toulona v Marseille.

5.1.2 *Neizpolnjevanje prvega merila iz sodbe v zadevi Altmark*

5.1.2.1 O opredelitvi povpraševanja uporabnikov

5.1.2.1.1 O metodologiji, ki so jo francoski organi uporabili za opredelitev povpraševanja uporabnikov

(395) Družba Corsica Ferries izpodbija predhodno oceno Komisije, v skladu s katero metodologija, ki so jo francoski organi uporabili za opredelitev obstoja povpraševanja uporabnikov, ni bila predmet nobene očitne napake pri presoji.

(396) *Prvič*, družba Corsica Ferries poudarja, da rezultati posvetovanja z uporabniki in poročilo družbe Gecodia, na podlagi katerih je Francija sklenila pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe, še vedno niso bili objavljeni ali sporočeni družbi Corsica Ferries. V zvezi s tem opozarja, da je komisija za dostop do upravnih dokumentov (v nadaljnjem besedilu: **komisija CADA**) opozorila na očitno pretirano naravo popravkov, ki jih je izvedel

([149]) Oddelek 2.1.1 – Pomorski prevoz blaga.

([150]) Po navedbah družbe Corsica Ferries se je njen tovorni promet iz pristanišča v Toulonu zmanjšal za 15,58 % leta 2016, 7,49 % leta 2017 in 6,09 % leta 2018, promet družbe Corsica Linea pa se je povečal za 15,91 % leta 2016, 16,31 % leta 2017 in 3,10 % leta 2018.

korziški regionalni organ ([151]). Glede na očitno pomanjkanje preglednosti s strani Francije družbi Corsica Ferries ni mogoče očitati tega, da je svoje pripombe v celoti ali delno utemeljila na tržnih študijah, izvedenih v letih 2018, 2019 in 2020, ter na prvi študiji skupine Berkeley.

(397) *Drugič*, družba Corsica Ferries poudarja, da dokazno breme v skladu s prvim merilom iz sodbe v zadevi Altmark nosi država članica. Francoski organi morajo torej predložiti objektivne, preverljive in dovolj verjetne dokaze, ki lahko ovržejo sklepe in ugotovitve upravnih in evropskih sodišč ter francoskega organa, pristojnega za konkurenco, v okviru sporov v zvezi s prejšnjimi pogodbami o izvajanju gospodarske javne službe.

(398) Komisija zato ni mogla, kot je to storila v sklepu o začetku postopka, zavrniti očitkov družbe Corsica Ferries zgolj zato, ker so delno temeljili na tržnih študijah in odločitvah, sprejetih v zvezi s prejšnjimi pogodbami o izvajanju gospodarske javne službe, sklenjenimi za storitve pomorskega prevoza na Korziko. S tem bi kršila načelo dobrega upravljanja, določeno v členu 41(1) Listine Evropske unije o temeljnih pravicah.

(399) *Tretjič*, družba Corsica Ferries kritizira metodologijo in uporabo podatkov, pridobljenih s posvetovanjem z uporabniki.

(400) Družba Corsica Ferries najprej ugotavlja, da so se objavljeni vprašalniki nanašali le na povezave med Marseillem in Korziko. Zato so bili zagotovo pristranski, kar je vodilo do nepopravljive metodološke pristranskosti. Edina vprašanja, ki se niso nanašala na povezave z Marseillem, so bila zgolj primerjalna, da bi se pojasnilo, zakaj je sodelujoči v posvetovanju izbral povezavo Marseille–Korzika namesto povezave z drugim celinskim pristaniščem. Družba Corsica Ferries v zvezi s tem navaja, da Komisija, ki je v sklepu o začetku postopka kljub temu opozorila na to morebitno metodološko pristranskost (uvodna izjava 283), ni sprejela potrebnih sklepne ugotovitve, ker ni ugotovila očitne napake pri presoji.

(401) Družba Corsica Ferries poudarja tudi, da so bili odgovori omejevalni, tako da so usmerjali odziv uporabnikov in jim niso omogočali prostega odziva. Prejeti odgovori zato niso mogli prispevati k opredelitvi potrebe po gospodarski javni službi.

(402) Poleg tega družba Corsica Ferries meni, da je bilo število prejetih odgovorov nezadostno (987 uporabnih odgovorov potnikov od skoraj 3 milijonov potnikov na leto, 42 odgovorov potnikov iz zdravstvenih razlogov in 5 odgovorov uporabnikov pomorskega tovornega prometa). Kar zadeva pobudo francoskih organov, da se posvetovanje z uporabniki pomorskega tovornega prometa izvede neposredno po telefonu, družba Corsica Ferries ugotavlja, da ni bil posredovan ali objavljen noben dokument. Po njenem mnenju je bilo treba preveriti identiteto prevoznikov, s katerimi je bil vzpostavljen stik, in vprašanja, ki so jim bila zastavljena.

([151]) Družba Corsica Ferries je v prilogah 3 in 4 k pripombam predložila dve mnenji komisije CADA z dne 15. februarja 2024 oziroma 11. januarja 2024. Priloga 3 se nanaša na zahtevo družbe Corsica Ferries, naslovljeno na korziški urad za promet, za dostop do poročila družbe Gecodia. Korziški urad za promet je družbi Corsica Ferries predložil nezaupno različico tega poročila. Komisija CADA v mnenju z dne 15. februarja 2024 navaja, da poročilo družbe Gecodia vsebuje določeno količino zaupnih informacij, katerih razkritje bi lahko ogrozilo poslovno zaupnost (npr. odgovori ladjarskih družb na posvetovanje s prevozniki), vendar je bila nezaupna različica, poslana družbi Corsica Ferries, pretirano redigirana. Priloga 4 se je nanašala na prošnjo družbe Corsica Ferries za dostop do petih pogodb o izvajanju gospodarske javne službe in njihovih prilog, katerih nezaupne različice ji je poslal korziški regionalni organ. Komisija CADA je v mnenju z dne 11. januarja 2024 navedla, da bi bilo mogoče zagotoviti nekatere redigirane vsebine pogodb o izvajanju gospodarske javne službe (pogodbene informacije v zvezi s finančnim nadomestilom, ki ga je plačal korziški urad za promet, če se ne bi izvedel prevoz, določbe v zvezi z izračunom zmernega dobička) in nekatere priloge (priloge v zvezi z začasnim izkaz poslovnega izida), drugih pa ne (prilog 1, 2, 3, 10 in 12).

(403) Nazadnje, družba Corsica Ferries je navedla, da obstajajo dokazi o poskusu družbe Corsica Linea, da bi manipulirala z vprašalniki, ki so jih francoski organi objavili na spletu, saj je svojim zaposlenim poslala izrecna navodila, s katerimi (i) jih je pozvala, naj se v velikem številu udeležijo posvetovanja z uporabniki, in (ii) jim je posredovala odgovore, ki jih je bilo treba označiti ([152]). Rezultatov posvetovanja z uporabniki zato ni bilo mogoče šteti za uporabne.

5.1.2.1.2 O opredelitvi povpraševanja uporabnikov po pomorskem potniškem prometu

5.1.2.1.2.1 O opredelitvi kvalitativnega povpraševanja potnikov

(404) Družba Corsica Ferries je v pritožbi poudarila, da sta pristanišči v Marseillu in Toulonu z vidika potnikov v celoti zamenljivi, kar zadeva prevoz potnikov na Korziko, kot so odločili Evropska komisija ([153]), Splošno sodišče Evropske unije ([154]), francoski organ za konkurenco ([155]), upravno sodišče v Marseillu ([156]) in upravno sodišče v Bastii ([157]).

(405) Družba Corsica Ferries v pripombah k sklepu o začetku postopka meni, da so francoski organi pri opredelitvi povpraševanja potnikov storili dve napaki.

5.1.2.1.2.1.1 Pristanišči v Marseillu in Toulonu sta z vidika potnikov iz zdravstvenih razlogov zamenljivi

(406) Po mnenju družbe Corsica Ferries sklepna ugotovitev, da pristanišči v Toulonu in Marseille nista zamenljivi, kar zadeva potnike iz zdravstvenih razlogov, vsebuje očitno napako pri presoji iz treh razlogov.

(407) *Prvič*, družba Corsica Ferries meni, da bi bilo treba pojem „potnik iz zdravstvenih razlogov“ razlagati ozko. Meni, da so francoski organi konkretno povpraševanje potnikov iz zdravstvenih razlogov opredelili zgolj na podlagi obstoja pravnega okvira, ki ureja kritje stroškov prevoza pacientov in omejuje izbiro načina prevoza potnikov.

(408) Družba Corsica Ferries to razume tako, da je treba pri opredelitvi potrebe po storitvi javnega prevoza upoštevati le povpraševanje po prevozu potnikov iz zdravstvenih razlogov, katerih potovanja so upravičena do povračila iz sistema socialne varnosti. Vendar je po njenem mnenju veliko primerov, v katerih lahko rezident odpotuje na celinsko Francijo iz zdravstvenih razlogov, njegovo potovanje pa ni upravičeno do povračila. Meni, da v teh primerih ni pravne omejitve glede načina prevoza, ki ga je treba uporabiti.

([152]) Družba Corsica Ferries je v Prilogi 5 k svojim pripombam predložila več dokumentov:
- anonimen ročno napisan dopis, naslovljen na predsednika družbe Corsica Ferries, v katerem je opisan poskus vodstva družbe Corsica Linea, da svoje zaposlene pozove k „pretvarjanju, da so rezidenti“, da bi lahko odgovarjali na posvetovanje z uporabniki;
- interno sporočilo družbe Corsica Linea (v nadaljnjem besedilu: mesečne najnovejše informacije iz decembra 2021), v katerem je obravnavanih več tem, povezanih s poslovno strategijo družbe Corsica Linea, vključno z najnovejšimi informacijami o pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe, razpravo o časovnem razporedu korziškega urad za promet za začetek javnih posvetovanj in povabilom k oddaji ponudb za zadevne pogodbe, ter opozorjeno, da je družba Corsica Ferries pri Komisiji vložila pritožbe;
- dopis predstavnikov sindikatov, naslovljeno na predsednika družb Corsica Linea in La Méridionale, v katerem ju obveščajo o napovedani stavki zaradi domnevnega nasprotovanja francoske države in Komisije gospodarski javni službi za pomorski prevoz na Korziko v imenu prostega pretoka storitev;
- interno elektronsko sporočilo uslužbenca družbe Corsica Linea, v katerem je navedena internetna povezava do posvetovanja z uporabniki, s „predlaganimi“ odgovori, ki upravičujejo nadaljevanje gospodarske javne službe.

([153]) Sklep 2013/435/EU, uvodna izjava 160.

([154]) Sodba z dne 1. marca 2017, Francija/Komisija, T-366/13, ECLI:EU:T:2017:135 (v nadaljnjem besedilu: SNMC I), in sodba v zadevi SNCM II, glej opombo 151.

([155]) Mnenje francoskega organa, pristojnega za konkurenco, št. 12-A-05 z dne 17. februarja 2012 o pomorskem prevozu med Korziko in celino.

([156]) Sodba pritožbenega upravnega sodišča v Marseillu št. 17MA01582 z dne 22. februarja 2021.

([157]) Sodba upravnega sodišča v Bastii št. 1100533 z dne 7. aprila 2015, SNCM.

(409) Vendar po mnenju družbe Corsica Ferries francoski organi potrebe po gospodarski javni službi v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe niso omejili le na potnike iz zdravstvenih razlogov, katerih stroški prevoza so bili upravičeni do povračila iz sistema socialne varnosti. Potreba vključuje tudi potnike iz zdravstvenih razlogov na splošno, čeprav nekateri od njih, katerih potni stroški niso upravičeni do povračila iz sistema zdravstvenega zavarovanja, niso omejeni z načinom prevoza, ki se bo uporabil, ali pristaniščem prihoda na celino.

(410) *Drugič*, družba Corsica Ferries poudarja, da so se francoski organi pri dokazovanju, da pristanišči v Marseillu in Toulonu nista zamenljivi, kar zadeva povpraševanje potnikov iz zdravstvenih razlogov, oprli na veljavno zakonodajo ([158]). Taka sklepna ugotovitev bi bila očitno napačna.

(411) Družba Corsica Ferries trdi, da v nasprotju s trditvami francoskih organov nobena zakonska ali regulativna zahteva ne določa, da je povračilo stroškov prevoza odvisno od razdalje med pristaniščem prihoda in zdravstvenim centrom.

(412) Družba Corsica Ferries se sklicuje na člen L. 322-5 zakonika o socialni varnosti, ki določa: „stroški prevoza se povrnejo na podlagi napotne listine […] Na napotni listini mora biti naveden način prevoza, ki najbolj ustreza pacientovemu stanju, in ali to stanje ni združljivo s skupnim prevozom, kar pomeni prevoz vsaj dveh pacientov skupaj. V skladu z nalogom se stroški prevoza krijejo na podlagi najcenejšega potovanja, pri čemer se upoštevajo pogoji prevoza in število prepeljanih pacientov“.

(413) Družba Corsica Ferries meni tudi, da so francoski organi napačno razlagali člen R. 310-10-5 zakonika o socialni varnosti (uvodna izjava 139). Čeprav ta določba po njenem mnenju določa, da se povračilo potnih stroškov izračuna na podlagi razdalje med pacientovim domom in zdravstveno ustanovo, ki jo predpiše zdravnik, se uporablja le za nekatere vrste potovanj (in sicer tista iz člena R. 322-10(1), točke (a) do (f), zakonika o socialni varnosti, kot je navedeno v uvodni izjavi 139). Meni, da to ne vključuje potovanja z redno ladjo ali letalom. Zato se člen R. 310-10-5 zakonika o socialni varnosti ne nanaša na potovanje z redno ladjo ali letalom ali na vprašanje razdalje med pristaniščem ali letališčem prihoda pacienta in zdravstveno ustanovo.

(414) Družba Corsica Ferries zato meni, da je mogoče način prevoza (letalo ali ladja) dejansko omejiti z napotno listino, tako kot tudi kraj zdravljenja, vendar ni omejitev glede pristanišča ali letališča prihoda, če gre za redni let ali ladjo, prav tako z napotno listino ni določeno pristanišče ali letališče prihoda.

(415) Nasprotno se pogoj iz člena L. 322-5 zakonika o socialni varnosti, v skladu s katerim se potni stroški povrnejo na podlagi najcenejšega potovanja, uporablja za vsa potovanja in načine prevoza.

(416) Zato lahko po mnenju družbe Corsica Ferries celo potniki iz zdravstvenih razlogov, za katere je zdravnik predpisal pomorski prevoz, prosto izberejo povezavo do Toulona ali Marseilla; izbira mora temeljiti na ceni in ne na oddaljenosti pristanišča prihoda od zdravstvene ustanove. To sklepno ugotovitev potrjujejo tudi podatki na uradnem obrazcu, ki ga mora zdravnik, ki izda napotno listino, izpolniti za povračilo stroškov načrtovanega prevoza ([159]).

(417) Družba Corsica Ferries vsekakor in kot je navedeno v pritožbi meni, da je zamenljivost pristanišč v Marseillu in Toulonu z vidika potnikov iz zdravstvenih razlogov potrjena z okoliščinami po izbruhu COVID-19, v katerih so nacionalni organi močno omejili prevoz potnikov med Korziko in celino, tako da so dovolili le prevoz nekaterih oseb (negovalcev, vojaškega osebja, gasilcev in tehnikov). Trdi, da je bila v tem obdobju edini prevoznik, ki je prevažal potnike z dovoljenjem za potovanje med Toulonom in Korziko, saj sta se koncesionarki Corsica Linea in La Méridionale odločila, da bosta opravljali le storitve pomorskega tovornega prometa med Marseillem in Korziko.

([158]) Sklep o začetku postopka, uvodna izjava 296.

([159]) Družba Corsica Ferries je v Prilogi 6 k pripombam predložila vzorec vloge za predhodno odobritev prevoza, ki je enakovreden napotni listini. Ta vloga vsebuje obvestilo, ki zdravnikom, ki izdajo napotno listino, zagotavlja informacije o pravilih, ki urejajo kritje stroškov prevoza.

(418) *Tretjič*, družba Corsica Ferries je pojasnila, da zakonodaja o povračilu stroškov prevoza, nastalih iz zdravstvenih razlogov, potnikom iz zdravstvenih razlogov ne nalaga, da morajo izbrati prevoz do pristanišča v Marseillu, zato potniki, ki potujejo iz zdravstvenih razlogov, niso oškodovani, če za svoje zdravstvene potrebe namesto v pristanišče v Marseillu potujejo v pristanišče v Toulonu. Meni, da za potnike iz zdravstvenih razlogov, ki potujejo s svojim vozilom (ki so torej že opravili 12-urni prevoz z ladjo), ni pomembno, ali prispejo v Marseille ali Toulon, saj sta ti mesti med seboj oddaljeni 45 minut vožnje z avtomobilom.

5.1.2.1.2.1.2 Pristanišči Ajaccio in Propriano sta z vidika potnikov zamenljivi

(419) Po mnenju družbe Corsica Ferries sklepna ugotovitev, da pristanišči Ajaccio in Propriano z vidika potnikov nista zamenljivi, vsebuje očitno napako pri presoji iz treh razlogov.

(420) *Prvič*, razdalja med Ajacciem in Proprianom je le 70 km, kar pomeni, da ni bistvene razlike za potnike, ki potujejo s svojim avtomobilom (tj. po navedbah družbe Corsica Ferries 92 % potnikov), ne glede na to, ali potujejo iz pristanišč Ajaccio ali Propriano.

(421) *Drugič*, kar zadeva trajanje potovanja, je po trditvah družbe Corsica Ferries napačno meniti, da zadevni pristanišči zaradi približno enournega potovanja ne bi bili zamenljivi.

(422) Družba Corsica Ferries poudarja, da sta po mnenju francoskih organov pristanišči v Nici in Toulonu zamenljivi (kljub temu, da potovanje traja približno 1 uro in 30 minut), kakor tudi pristanišči v Marseillu in Nici (za potnike nerezidente kljub temu, da potovanje traja skoraj 2 uri in 20 minut). Enako načelo bi moralo veljati za razdaljo med krajema Ajaccio in Propriano.

(423) Družba Corsica Ferries meni tudi, da imata Ajaccio in Propriano skupno zbirno območje, pri čemer kot primer navaja prebivalce v Grossetu-Prugni, za katere je Ajaccio oddaljen 32 km (40 minutno potovanje), Propriano pa 35 km (45 minutno potovanje).

(424) Družba Corsica Ferries se poleg tega sklicuje na pritožbo, v kateri je pojasnila, da zamenljivost med pristaniščema Ajaccio in Propriano potrjujejo obveznosti glede pogostosti, določene v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe. Koncesionarji morajo prevoze med Marseillem in Ajacciem opravljati vsak dan, med Marseillem in Proprianom pa morajo opravljati le tri tedenske povratne vožnje. Po navedbah družbe Corsica Ferries morajo potniki, ki se običajno vkrcajo v Proprianu, zato potovati v Ajaccio ob dnevih, ko v pristanišču Propriano ni na voljo povratne vožnje.

(425) *Nazadnje* se družba Corsica Ferries sklicuje na informacije, predstavljene v pritožbi, ki se nanašajo na obstoj pravnih precedensov, ki kažejo na zamenljivost obeh pristanišč. V pritožbi je poudarila, da so nacionalni organi sami priznali zamenljivost obeh pristanišč v okviru izvedenskega mnenja, ki ga je naročilo pritožbeno upravno sodišče v Marseillu v predhodni odločbi št. 17MA01582-17MA01583 z dne 12. februarja 2018, da bi določili znesek nadomestila, ki ga mora korziški regionalni organ plačati za škodo, ki jo je družba Corsica Ferries utrpela zaradi nezakonite pomoči, izplačane na podlagi pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe za obdobje 2007–2013 ([160]).

(426) Družba Corsica Ferries v pripombah k sklepu o začetku postopka izpodbija stališče Komisije v zvezi s tem, da ti precedensi niso upoštevni, saj se ne nanašajo na obravnavano zadevo, pri čemer poudarja, da so se vsi precedensi nanašali na (i) storitve pomorskega prevoza na Korziko in podobne obveznosti gospodarske javne službe ter na (ii) nedavno obdobje, v katerem trg storitev pomorskega prevoza ni doživel bistvenih sprememb, ki bi omajale navedene sklepne ugotovitve.

([160]) Družba Corsica Ferries navaja, da je sodni izvedenec, ki ga je nacionalno sodišče imenovalo za oceno škode, ki jo je utrpela družba Corsica Ferries, ugotovil, da sta pristanišči Ajaccio in Propriano zamenljivi, zadevni stranki pa tega nista izpodbijali (tj. korziški regionalni organ in družba Corsica Ferries). Družba Corsica Ferries je kot Prilogo 8 k pripombam priložila dopis, ki ji ga je poslal zadevni sodni izvedenec in v katerem jo je obvestil o stanju preiskave izvedenca. V dopisu se stranki opozarja zlasti na točke, o katerih sta se dogovorili, vključno z zamenljivostjo pristanišč Propriano in Ajaccio, ter poudarja, da je strokovnjak pričakoval, da bo zbral dnevne podatke o dodatnih storitvah v obdobju 2007–2009 (za pristanišče Ajaccio) in obdobju 2007–2013 (za pristanišče Propriano).

(427) Družba Corsica Ferries poudarja, da francoski organi niso analizirali zamenljivosti korziških pristanišč na podlagi pogodb o izvajanju gospodarske javne službe ter da mora zato Francija na podlagi objektivnih in preverljivih podatkov dokazati, da pristanišči Ajaccio in Propriano leta 2023 nista bili več zamenljivi.

5.1.2.1.2.2 O opredelitvi kvantitativnega povpraševanja potnikov

(428) Družba Corsica Ferries izpodbija način, kako so francoski organi kvantitativno opredelili povpraševanje potnikov iz zdravstvenih razlogov, in sicer iz dveh razlogov.

(429) *Prvič*, družba Corsica Ferries meni, da domneva Francije glede števila spremljevalcev (da imajo vsi potniki iz zdravstvenih razlogov, mlajši od 19 let ali starejši od 75 let, sistematično spremstvo) ne temelji na objektivnih in preverljivih podatkih. Po njenem mnenju bi to pomenilo, da tretjino povpraševanja potnikov iz zdravstvenih razlogov ne predstavljajo potniki iz zdravstvenih razlogov, ampak spremljevalci.

(430) Ta hipoteza temelji predvsem na predpostavki, ki ni v skladu s pravili, ki urejajo kritje potovanj iz zdravstvenih razlogov v okviru sistema zdravstvenega zavarovanja. Člen R. 322-10-7 zakonika o socialni varnosti določa, da se „stroški javnega prevoza, ki jih ima oseba, ki spremlja zavarovano osebo ali upravičenca, […] krijejo, če je za njegovo stanje potrebna pomoč tretje osebe ali če je oseba mlajša od šestnajst let“.

(431) *Drugič*, družba Corsica Ferries meni, da je 10-odstotna stopnja za prevoz z ladjo, ki ga uporabljajo francoski organi, očitno zelo precenjena glede na edine objektivne podatke, ki so jih predložili francoski organi in ki temeljijo na vzorcu 8 000 prošenj za predhodno odobritev, poslanih skladu CPAM 2A (uvodna izjava 158). Ti podatki kažejo, da se le 4 % zahtevkov nanašajo na pomorski prevoz. Zato je treba po mnenju družbe Corsica Ferries ocenjeni obseg povpraševanja potnikov iz zdravstvenih razlogov po prevozu zmanjšati za več kot polovico, in sicer z uporabo 4-odstotne stopnje namesto 10-odstotne, ki so jo uporabili francoski organi.

5.1.2.1.3 O opredelitvi povpraševanja uporabnikov po pomorskem prevozu vlečenega tovora, kadar ni alternative pristanišču v Marseillu

5.1.2.1.3.1 O opredelitvi kvalitativnega povpraševanja uporabnikov po tovornem prometu z vlečenim tovorom

(432) Družba Corsica Ferries meni, da so francoski organi storili očitno napako pri presoji, ko so ocenili, da sta pristanišči v Toulonu in Marseillu le delno zamenljivi.

(433) Družba Corsica Ferries je v pritožbi menila, da sta pristanišči v Marseillu in Toulonu, kar zadeva prevoz voznikov, povsem zamenljivi. Zato za voznika, ki potuje z vlačilcem in polpriklopnikom ter katerega logistična vozlišča so v regiji Marseille ali ronskem koridorju (Mirame, Salon, Avignon), ni pomembno, ali mora oditi v Marseille ali Toulon, ki sta 45 minut narazen. Položaj voznika, ki potuje z vlačilcem in polpriklopnikom, je torej enak položaju potnika, ki potuje z avtomobilom.

(434) Družba Corsica Ferries je v pritožbi navedla tudi, da iz Toulona prevaža toliko voznikov kot družbi Corsica Linea in La Méridionale iz Marseilla ([161]).

(435) Družba Corsica Ferries v svojih pripombah izpodbija zlasti dve točki, obravnavani v sklepu o začetku postopka: tveganje preobremenjenosti pristanišča v Toulonu in nezamenljivost, ki je bila ugotovljena med posvetovanjem z uporabniki.

5.1.2.1.3.1.1 Ni tveganja za preobremenjenost zmogljivosti za prevoz vlečenega tovora v pristanišču v Toulonu

(436) Družba Corsica Ferries v zvezi s tem navaja dve trditvi.

([161]) Družba Corsica Ferries je na primer navedla, da je leta 2020 iz Toulona v Ajaccio prepeljala 5 947 voznikov (4 984 leta 2021), iz Marseilla v Ajaccio pa 5 232 (6 973 leta 2021).

(437) Prvič, domnevna prezasedenost zmogljivosti pristanišča v Toulonu je po njenem mnenju v nasprotju z dejansko zmogljivostjo pristanišča, ki je bila ugotovljena v preteklosti. Družba Corsica Ferries poroča, da se je med letoma 2013 in 2015 v pristanišču v Toulonu obdelalo 50 % več tovora kot danes. Poleg tega se je zaradi stavk, ki so junija 2019 in januarja 2020 prizadele pristanišče v Marseillu, v pristanišču v Toulonu v teh dveh mesecih močno povečal tovorni promet, pri čemer ni bilo težav s prezasedenostjo.

(438) Drugič in predvsem, po mnenju družbe Corsica Ferries pristaniški organ v Toulonu izpodbija domnevno prezasedenost pristanišča. Družba Corsica Ferries trdi, da je od gospodarske zbornice departmaja Var zahtevala informacije o dejanski zmogljivosti pristanišča v Toulonu za prevoz vlečenega tovora. Po njenih navedbah je pristanišče v Toulonu v odgovoru na pritožbo navedlo, da ima na voljo zmogljivosti na treh svojih terminalih, ob predpostavki, da bo družba Corsica Ferries zagotavljala stalno ponudbo ([162]). Poleg tega je po njenih podatkih gospodarska zbornica departmaja Var potrdila, da je bilo na terminalu Toulon-Port de Commerce leta 2014 natovorjenih in raztovorjenih do 42 008 priklopnikov, kar ustreza 600 000 dolžinskim metrom ([163]). Glede na to, da je pristanišče v Toulonu leta 2022 pretovorilo 320 000 dolžinskih metrov, družba Corsica Ferries ocenjuje, da lahko pristanišče sprejme dodatnih skoraj 280 000 dolžinskih metrov iz celotne Francije ([164]).

5.1.2.1.3.1.2 Posvetovanje z uporabniki ni zadosten dokaz za opredelitev povpraševanja po tovornem prometu z vlečenim tovorom, kadar ni alternative pristanišču v Marseillu

(439) Družba Corsica Ferries navaja, da je po mnenju francoskih organov iz posvetovanja z uporabniki razvidno, da prevozniki v zvezi s tovornim prometom vlečenega tovora pri načrtovanju svojih potovanj ne upoštevajo alternativnih povezav. Družba Corsica Ferries ima v zvezi s to trditvijo naslednje pripombe.

(440) Najprej, po mnenju družbe Corsica Ferries gre za splošno in neutemeljeno izjavo, ki temelji na izjavah nekaj akterjev iz vzorca z negotovo statistično reprezentativnostjo.

(441) Drugič, družba Corsica Ferries poudarja, da so prevozniki, s katerimi se je posvetovala, kot delničarji družbe Corsica Linea v nasprotju interesov (uvodna izjava 394). To vpliva na analizo zamenljivosti pristanišč v Toulonu in Marseillu, ker uporabniki pomorskega tovornega prometa z vlečenim tovorom ne delujejo kot razumni gospodarski subjekti, katerih izbira temelji na primerjavi ponudb. Namesto tega se odločijo na podlagi svojega interesa kot delničarji družbe Corsica Linea, zato sploh ne proučijo drugih možnosti.

(442) Poleg tega družba Corsica Ferries izpodbija, da je bližina pristanišča v Marseillu eden od glavnih razlogov za to, da prevozniki namesto pristanišča v Toulunu izberejo to pristanišče. Meni, da francoski organi niso predložili nobenega dokaza v podporo svoji trditvi, da so logistične baze prevoznikov in strank storitev pomorskega prevoza na Korziko geografsko bližje Marseillu kot Toulonu. Znaten del tovornega prometa z vlečenim tovorom je potekal prek pristanišča v Toulonu, preden je bil preusmerjen v pristanišče v Marseillu, ko je leta 2016 na trg vstopila družba Corsica Linea. Družba Corsica Ferries meni, da zaradi bližine avtocestnega omrežja in lokacije pristanišča v Toulonu njegovega zbirnega območja ni mogoče omejiti le na departma Var, saj pristanišče pretovarja vlečeni tovor iz celotne regije in doline Rone.

([162]) Gospodarska zbornica departmaja Var v odgovoru družbi Corsica Ferries (priloženem kot Priloga 10 k pripombam družbe Corsica Ferries) pojasnjuje, da lahko terminal Toulon Côte-d'Azur sprejme do 80 priklopnikov na dan pozimi in približno 20 poleti, terminal Brégaillon-South 120 priklopnikov (vendar samo za ro-ro ladje), terminal za križarjenje Seyne-sur-Mer pa nima pomola za ro-ro ladje. Slednjega bi bilo treba izboljšati (izgradnjo pomola za ro-ro ladje ali dodajanje plavajočega pontona), da bi lahko sprejel do 50 priklopnikov.

([163]) Gospodarska zbornica departmaja Var v odgovoru družbi Corsica Ferries navaja, da je bilo „na terminalu [Toulon-Port de Commerce] […] leta 2014 doseženo največje število priklopnikov v zadnjih petnajstih letih, pri čemer je bilo natovorjenih in raztovorjenih 42 008 priklopnikov. Ker so tokovi uravnoteženi, to ustreza približno 21 000 priklopnikom, natovorjenim na leto".

([164]) Gospodarska zbornica departmaja Var je v odgovoru na vprašanje družbe Corsica Ferries, naj potrdi, da zbirno območje pristanišča v Toulonu (glede na dostopnost in lokacijo) ni omejeno na zaledje Toulona ali departma Var, ampak se razteza na vse druge sosednje departmaje (Priloga 9 k pripombam družbe Corsica Ferries), navedla, da je „pristanišče v Toulonu […] dostopno prek avtocest A50, A57 in A570, ki zagotavljajo povezave od vzhoda proti zahodu in od severa proti jugu. […]. V pristanišču se zdaj pretovarja tovor iz južne regije in splošneje s francoskega ozemlja. […]". (Priloga 10 k pripombam družbe Corsica Ferries.).

(443) Nazadnje, tudi ob upoštevanju, da imajo nekateri prevozniki dodatne cestne stroške zaradi večje razdalje med svojo bazo in pristaniščem v Toulonu, to merilo samo po sebi ni pomembno: družba Corsica Ferries meni, da so ključno merilo skupni stroški prevoza do končnega namembnega kraja (tj. cestni stroški in stroški pomorskega prevoza). Družba Corsica Ferries vsekakor izpodbija dodatne stroške v višini 17 % skupnih stroškov potovanja, za katere meni, da so precenjeni. Nova študija skupine Berkeley, ki jo je predložila družba Corsica Ferries (v nadaljnjem besedilu: **druga študija skupine Berkeley**) kaže, da dodatni stroški ne presegajo več kot 5–6 % skupnih proizvodnih stroškov prevoznika, kar se izravna z nižjimi cenami storitev pomorskega tovornega prometa z vlečenim tovorom v pristanišču v Toulonu v primerjavi s pristaniščem v Marseillu ([165]).

5.1.2.1.3.2 O opredelitvi kvantitativnega povpraševanja uporabnikov po pomorskem prevozu vlečenega tovora, kadar ni alternative pristanišču v Marseillu

5.1.2.1.3.2.1 Nedoslednost pri ocenjenem kvantitativnem povpraševanju po pomorskem prometu z vlečenim tovorom, kadar ni alternative pristanišču v Marseillu

(444) Družba Corsica Ferries se strinja z pomisleki Komisije glede kvantitativne opredelitve povpraševanja po tovornem prometu z vlečenim tovorom za lastne potrebe v pristanišču v Marseillu, ki je ocenjeno na 80 % preteklega povpraševanja po tovornem prometu z vlečenim tovorom med Marseillem in Korziko, pri čemer poudarja, da ta stopnja ne temelji na objektivnih in preverljivih podatkih.

(445) Poleg tega družba Corsica Ferries opozarja na dejstvo, da so francoski organi v prejšnjem tržnem preizkusu, opravljenem oktobra 2020, prišli do povsem nasprotne sklepne ugotovitve, in sicer (i) 80-odstotne stopnje zamenljivosti, kar zadeva povpraševanje po tovornem prometu z vlečenim tovorom med Toulonom in Marseillem, in (ii) 20-odstotne stopnje, kar zadeva povpraševanje po nezamenljivem tovornem prometu ([166]). Po njenem mnenju tako velika razlika med prejšnjimi in sedanjimi pogodbami o izvajanju gospodarske javne službe vzbuja pomisleke o utemeljenosti ocen francoskih organov, zlasti ker se trg med obema obdobjema ni bistveno spremenil.

5.1.2.1.3.2.2 Napaka pri količinski opredelitvi povpraševanja po prevozu voznikov, ki spremljajo vlečeni tovor

(446) Družba Corsica Ferries izpodbija metodo, ki so jo francoski organi uporabili za oceno števila voznikov na podlagi enotnega razmerja med voznikom in dolžinskim metrom vlečenega tovora, uporabljenega za skupno povpraševanje po vlečenem tovoru leta 2030. V zvezi s tem navaja štiri trditve.

(447) *Prvič*, po mnenju družbe Corsica Ferries Francija v kategoriji tovornega prometa z vlečenim tovorom ni upoštevala razlike med vlečenim tovorom s spremstvom in vlečenim tovorom brez spremstva. Domnevna potreba po gospodarski javni službi za voznike torej temelji na neupravičeni domnevi. Družba Corsica Ferries se v zvezi s tem sklicuje na prvo študijo skupine Berkeley, predloženo v pritožbi.

([165]) Družba Corsica Ferries je v Prilogi 2 k svojim pripombam priložila drugo študijo skupine Berkeley z dne 21. aprila 2024, ki je bila izvedena v imenu družbe Corsica Ferries, obravnava pa oceno potrebe po gospodarski javni službi na pomorskih povezavah s Korziko, ki jo je izvedel korziški regionalni organ. Dodatni cestni stroški so ocenjeni za povprečno potovanje od logističnih območij v regiji PACA do pristanišča v Marseillu za tovornjak z 12 dolžinskimi metri tovora s predvideno dnevno postavko 191 EUR ter urnimi, kilometrskimi in dnevnimi stroški, ki jih je določil nacionalni odbor za ceste za kategorijo „regionalno zgibno vozilo – dizelsko gorivo“. Kar zadeva tarife za pomorski prevoz, je v študiji uporabljena tarifa v višini 32,4 EUR/dolžinski meter, ki je bila leta 2023 v povprečju zabeležena v Toulonu, v primerjavi z 42,5 EUR/dolžinski meter v pristanišču v Marseillu (kar ustreza najvišji tarifi, določeni v okviru sheme obveznosti gospodarske javne službe iz leta 2019 na povezavah Marseille–Korzika).

([166]) Družba Corsica Ferries je kot Prilogo 11 k svojim pripombam priložila analitično obvestilo o trgu pomorskega prevoza med Korziko in celinsko Francijo, ki je priloženo odloku skupščine Korzike št. 20/166 z dne 5. novembra 2020 o odobritvi uporabe pogodb o izvajanju gospodarske javne službe za obdobje 2021–2022. Zadevno obvestilo je pripravila družba Gecodia, in sicer po istem vzorcu kot svoje poročilo. V obvestilu je bila zamenljivost pristanišč v Toulonu, Marseillu in Nici, kar zadeva tovorni promet z vlečenim tovorom na Korziko in z nje, z vidika povpraševanja ocenjena na podlagi dveh meril (zmogljivosti pristanišč, da sprejmejo zadevni promet, in dodatnih stroškov potovanja skozi eno ali drugo pristanišče). Družba Gecodia na strani 36 obvestila ugotavlja naslednje: „vsaka potreba po gospodarski javni službi se za [vlečeni tovor] izračuna na naslednji način: čeprav je 20 % tovornega prometa z vlečenim tovorom v pristanišču v Marseillu strukturno povezanega s tem pristaniščem, to ne preprečuje morebitne ugotovitve, da so celinska pristanišča med seboj delno zamenljiva, kar zadeva ta tržni segment, če se v ta namen predložijo dokazi, zlasti s širšim javnim posvetovanjem s špediterji in prevozniki. Preostali del prometa se zbira v pristaniščih v Marseillu in Toulonu“.

(448) V prvi študiji skupine Berkeley je navedeno, da bi bilo treba razlikovati med vlečenim tovorom, saj se lahko prevaža s spremstvom (tj. voznik se vkrca na plovilo s tovornjakom) ali brez spremstva (voznik natovori tovornjak na plovilo, drug voznik pa ga prevzame v pristanišču prihoda). Povedano drugače, vlečeni tovor s spremstvom v nasprotju z vlečenim tovorom brez spremstva vključuje pomorski prevoz voznika. V skladu s prvo študijo skupine Berkeley po tovornem prometu brez spremstva povprašujejo redne stranke z znatnimi potrebami in strukturirano logistiko, ki jim omogoča vrnitev voznikov, ki pustijo tovornjake na krovu plovil, in/ali prevoz voznikov, ki morajo ob prihodu plovil prevzeti tovornjake. Nasprotno po tovornem prometu z vlečenim tovorom s spremstvom povprašujejo stranke z bolj *ad hoc* potrebami.

(449) V skladu s prvo študijo skupine Berkeley te razlike v profilih in potrebah strank pomenijo, da je treba oba tokova analizirati ločeno z vidika povpraševanja. Vlečeni tovor s spremstvom se lahko enostavno preusmeri iz enega pristanišča v drugega; povedano drugače, pristanišči v Marseillu in Toulonu sta z vidika uporabnikov povsem zamenljivi, kar zadeva ta promet, to pa ne velja za vlečeni tovor brez spremstva ([167]).

(450) Vendar francoski organi tega niso razlikovali. V skladu s prvo študijo skupine Berkeley je Francija izvedla splošno analizo geografske zamenljivosti celinskih pristanišč, kar zadeva vlečeni tovor. Zato ni bila opravljena ocena potrebe po gospodarski javni službi prevoza voznikov na podlagi analize zamenljivosti, specifične za vlečeni tovor s spremstvom.

(451) *Drugič*, po mnenju družbe Corsica Ferries so francoski organi z uporabo razmerja med voznikom in dolžinskim metrom vlečenega tovora glede na ocenjeno povpraševanje za leto 2030, tj. leto, v katerem je povpraševanje ocenjeno kot največje, zagotovo precenili dejansko povpraševanje po prevozu voznikov v predhodnih letih.

(452) *Tretjič*, po navedbah družbe Corsica Ferries razmerje med voznikom in dolžinskim metrom vlečenega tovora ni pravilno. Družba Corsica Ferries se v zvezi s tem sklicuje na drugo študijo skupine Berkeley, v kateri je navedeno, da francoski organi v nasprotju s tem, kar je navedeno v uvodni izjavi 115 sklepa o začetku postopka, tega razmerja niso utemeljili na povprečni vrednosti, ugotovljeni za obdobje 2018–2021. Razmerje, ki so ga uporabili francoski organi, je bistveno višje od tistega, ki je prikazano v preteklih podatkih ([168]), zaradi česar je bila domnevna potreba po voznikih na povezavi med Marseillem in Ajacciem precenjena za približno 11 %, na povezavi med Marseillem in Bastio pa za 7 %.

(453) *Četrtič*, francoski organi so storili metodološko napako, ko so uporabili enotno 2,3-odstotno stopnjo rasti na leto za vse povezave, na katere se nanašajo zadevne pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe, medtem ko bi bilo treba analizo potreb po gospodarski javni službi opraviti za vsako povezavo posebej ob upoštevanju posebnih značilnosti vsake povezave.

(454) Družba Corsica Ferries v zvezi s tem poudarja, da se je na podlagi preglednice 16 iz sklepa o začetku postopka tovorni promet z vlečenim tovorom na povezavah Marseille–Ajaccio in Marseille–Bastia med letoma 2018 in 2023 stalno zmanjševal, na povezavah med Marseillem in drugimi tremi korziškimi pristanišči med letoma 2018 in 2023 pa je stagniral. Na splošno uradni podatki o tokovih med Korziko in celinsko Francijo (vsa pristanišča skupaj) kažejo splošno stagnacijo tovornega prometa od leta 2010. Stopnja v višini 2,3 % torej ne temelji na najnovejših objektivnih podatkih, zaradi česar so potrebe voznikov po prevozu precenjene za skoraj 22 %.

([167]) V prvi študiji skupine Berkeley je poudarjeno, da vlečeni tovor brez spremstva prevozniku nalaga znatne logistične omejitve, saj mora zagotoviti dodatno vozilo/tovornjak, da prevzame voznika, ki je tovornjak zapustil na krovu plovila ali prišel ponj. Zato te vrste vlečenega tovora ni mogoče zlahka preusmeriti iz enega pristanišča v drugo, za razliko od vlečenega tovora s spremstvom, ki ne vključuje takih omejitev.

([168]) V drugi študiji skupine Berkeley je na podlagi preglednic 16 in 17, predstavljenih v sklepu o začetku postopka, ugotovljeno, da povprečno razmerje med voznikom in dolžinskim metrom vlečenega tovora v obdobju 2018–2020 znaša 0,054 za povezavo med Marseillem in Ajacciem (v primerjavi z 0,060, ki so ga uporabili francoski organi); 0,056 za povezavo med Marseillem in Bastio (v primerjavi z 0,060, ki so ga uporabili francoski organi); 0,065 za povezavo med Marseillem in Porto-Vecchiom (v primerjavi z 0,070, ki so ga uporabili francoski organi); 0,082 za povezavo med Marseillem in Proprianom (v primerjavi z 0,1, ki so ga uporabili francoski organi) in 0,081 za povezavo med Marseillem in L'Île-Roussem (v primerjavi z 0,080, ki so ga uporabili francoski organi).

5.1.2.2 O analizi nedelovanja trga

(455) Družba Corsica Ferries meni, da so francoski organi pri proučitvi nedelovanja trga, ki upravičuje sklenitev pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, storili očitno napako pri presoji. V zvezi s tem izpostavlja štiri točke.

(456) *Prvič*, družba Corsica Ferries na splošno poudarja, da je za opredelitev potrebe po gospodarski javni službi treba najprej oblikovati hipotetični scenarij, da se analizira raven zasebne ponudbe, ki bi se predlagala, in nato ugotovi, ali bi ta ponudba zadostovala za pokrivanje povpraševanja. Po mnenju družbe Corsica Ferries zasebna ponudba v hipotetičnem scenariju ni omejena na tisto, ki je bila predhodno ugotovljena na trgu, ampak jo je treba oceniti dinamično, tako da se predvidi, kakšna bi bila zasebna ponudba brez pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe.

(457) Družba Corsica Ferries poudarja tudi, da mora biti hipotetični scenarij pregleden, objektiven in temeljiti na verodostojnih predpostavkah. V zvezi s tem dokazno breme nosijo javni organi, ki morajo predložiti dovolj prepričljive in verjetne dokaze.

(458) V skladu s tem mora Komisija po mnenju družbe Corsica Ferries skrbno in nepristransko proučiti informacije, ki so jih predložili javni organi, pri čemer mora te informacije temeljito in skrbno analizirati ([169]). Pregled, ki ga opravi Komisija, lahko vključuje analizo prihodnjih trendov oziroma jo mora vključevati, kadar to zahtevajo okoliščine primera ([170]).

(459) V obravnavani zadevi družba Corsica Ferries meni, da francoski organi niso pripravili hipotetičnega scenarija in da se zdi, da Komisija ni v celoti preverila zanesljivosti, verjetnosti in zadostnosti predloženih informacij v zvezi z zasebno ponudbo, ki bi bila na voljo brez pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, kot bi to morala storiti.

(460) *Drugič*, družba Corsica Ferries meni, da so bili vprašalniki, predloženi med posvetovanjem s prevozniki, pristranski.

(461) Najprej, v vprašalnikih so bili prevozniki zgolj pozvani, naj opišejo, kako bi lahko storitve pomorskega prevoza, ki so jih ponujali ali so jih nameravali ponujati, izpolnjevale zahteve ozemeljske kontinuitete Korzike, ne da bi bile zadevne zahteve kdaj opredeljene.

(462) Poleg tega družba Corsica Ferries opozarja na obstoj nasprotja interesov, zaradi česar so izkrivljeni odgovori, podani v okviru posvetovanja s prevozniki glede tovornega prometa. Družba Corsica Linea se je odzvala na posvetovanje s prevozniki, čeprav so bili njeni delničarji, ki so jih sestavljale glavne stranke storitev pomorskega tovornega prometa na Korziki, zainteresirani za ohranitev subvencionirane gospodarske javne službe (uvodna izjava 394). V zvezi s tem družba Corsica Ferries ugotavlja, da obstoj nasprotja interesov preprečuje, da bi oseba v takem položaju sodelovala ali posredovala v upravnem postopku odločanja na podlagi členov 101 in 102 PDEU ter člena 14 Direktive 2006/123/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([171]) o storitvah na notranjem trgu.

([169]) Družba Corsica Ferries se sklicuje na sodbo z dne 18. januarja 2017, Andersen/Komisija, T-92/11 RENV, ECLI:EU:T:2017:14, točka 57; z dne 22. oktobra 2008, TV 2/Danmark proti Komisija, združene zadeve T-309/04, T-317/04, T-329/04 in T-336/04, ECLI:EU:T:2008:457, točka 183, in z dne 3. decembra 2014, Castelnou Energía proti Komisija, T-57/11, ECLI:EU:T:2014:1021, točka 136.

([170]) Sodba z dne 3. decembra 2014, Castelnou Energía/Komisija, T-57/11, ECLI:EU:T:2014:1021, točka 34.

([171]) Direktiva 2006/123/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 12. decembra 2006 o storitvah na notranjem trgu (UL L 376, 27.12.2006, str. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/123/oj). Člen 14 zlasti določa, da „[d]ržave članice ne uveljavljajo naslednjih zahtev za začetek opravljanja storitvene dejavnosti ali njeno opravljanje na svojem ozemlju: neposredne ali posredne udeležbe konkurenčnih izvajalcev, tudi v svetovalnih telesih, pri podeljevanju dovoljenj ali pri sprejetju drugih odločitev pristojnih organov, razen poklicnih teles in združenj ali drugih organizacij v vlogi pristojnega organa. Ta prepoved ne zadeva posvetovanja z organizacijami, kot so gospodarske zbornice ali socialni partnerji, o zadevah, ki se ne nanašajo na posamezne vloge za dovoljenje, ali posvetovanja s širšo javnostjo“.

(463) Družba Corsica Ferries meni, da po analogiji s pravili, ki se uporabljajo za javno naročanje ([172]), dokazno breme v zvezi s tem nosijo francoski organi, ki morajo dejavno sodelovati pri preprečevanju in odkrivanju nasprotij interesov v vseh upravnih postopkih, vključno s svetovalnimi postopki. Da bi Francija dokazala obstoj potrebe po gospodarski javni službi, se je torej morala opreti na dovolj verjetne in preverljive objektivne informacije ter preprečiti vsakršno poseganje subjektov, ki so v nasprotju interesov.

(464) *Tretjič,* družba Corsica Ferries meni, da odgovori družb Corsica Linea in La Méridionale na posvetovanje s prevozniki v bistvu niso verodostojni. Pojasnjuje, da je nerazumno domnevati, da bi ti družbi brez pogodb o izvajanju gospodarske javne službe preprosto ukinili vse storitve pomorskega prevoza na Korziko. Sklicuje se zlasti na mnenje organa, pristojnega za konkurenco ([173]), in poudarja tudi, da imata družbi Corsica Linea in La Méridionale floto devetih oziroma štirih plovil in zaposlujeta več kot 1 100 oziroma 600 delavcev.

(465) Tako prenehanje dejavnosti bi bilo še toliko manj verjetno, ker koncesionarki že ponujata komercialno storitev, ki se v celoti izvaja zunaj pogodb o izvajanju gospodarske javne službe. Družba Corsica Ferries je kot primera navedla družbi Corsica Linea ([174]) in La Méridionale ([175]). Opozorila je tudi na dokaze, predložene Komisiji v okviru pritožbe, in sicer natančneje na prvo študijo skupine Berkeley. V študiji je bilo ugotovljeno, da je družba Corsica Linea junija 2022 predložila načrt prevozov, v katerem je izrazila namero, da bo v letu 2023 opravila več prevozov v okviru sheme obveznosti gospodarske javne službe od pristanišča v Marseillu do Propriana ([176]), Ajaccia ([177]) in L'Île-Roussa ([178]). Ta namera, napovedana poleti 2022, kaže, da Francija napačno domneva, da se brez pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe ne bi ponujala nobena zasebna zmogljivost iz Marseilla.

(466) Družba Corsica Ferries meni tudi, da dejstvo, da so odgovori koncesionark na posvetovanje s prevozniki enaki, (i) kaže na nasprotje interesov, ki vpliva nanju, saj je obema v interesu zmanjšati prihodnjo zasebno ponudbo, da se zagotovi nadaljevanje subvencioniranega sistema pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, in (ii) vzbuja pomisleke o usklajevanju med tema dvema družbama pred odgovorom na posvetovanje s prevozniki.

(467) Nazadnje družba Corsica Ferries ugotavlja, da Komisija ni dosledna, ko meni, da splošne in neutemeljene izjave pomorskih prevoznikov ne zadostujejo za utemeljitev nekaterih sklepnih ugotovitev (tj. v zvezi z ocenjeno količino vlečenega tovora za lastne potrebe, ki ga zagotavlja družba Corsica Linea v pristanišču v Marseillu, kar je Komisija izpodbijala v uvodni izjavi 311 sklepa o začetku postopka), zadostujejo pa za oceno morebitne zasebne ponudbe.

([172]) Družba Corsica Ferries se sklicuje na sodbo Sodišča z dne 12. marca 2015, eVigilo Ltd/Litva, C-538/13, ECLI:EU:C:2015:166, točke 33–43 in točka 47.

([173]) Družba Corsica Ferries poudarja, da je organ, pristojen za konkurenco, v točki 369 svojega mnenja navedel, da je „težko […] verjeti, da ladjarski družbi, ki sta trenutno pooblaščeni za opravljanje javne službe, tj. Corsica Linea in La Méridionale, z analitičnimi računovodskimi orodji, ki so jima na voljo za oceno stroškov v okviru pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe, ne bi mogli predlagati objektivne ocene zmogljivosti, ki bi jo lahko ponudili, če bi na istih povezavah opravljali storitve v okviru obveznosti gospodarske javne službe ali brez nje".

([174]) Družba Corsica Ferries je predložila dopis korziškega urada za promet z dne 31. julija 2023 (Priloga 12 k njenim pripombam), v katerem je potrdila, da je bilo poleti 2023 za prevoz potnikov opravljenih 41 prevozov, ki niso spadali v okvir pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe, na povezavi Marseille–Propriano, 28 takih prevozov pa je bilo opravljenih na povezavah Marseille–Ajaccio (12 povezav) in Marseille–L'Île-Rousse (16 povezav). Družba Corsica Ferries navaja, da je družba Corsica Linea leta 2024 zunaj pogodb o izvajanju gospodarske javne službe začela opravljati kar 114 prevozov.

([175]) Po navedbah družbe Corsica Ferries se je družba La Méridionale odločila, da bo od aprila 2024 opravljala tri nočne storitve na teden med Toulonom in L'Île-Roussem. Družba La Méridionale je svoje storitve razširila tudi zunaj pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, tako da je julija in avgusta 2024 načrtovala 12 dodatnih prevozov med Marseillem in Ajacciem.

([176]) 19 povratnih voženj.

([177]) Pet povratnih voženj.

([178]) Deset povratnih voženj.

(468) *Nazadnje*, družba Corsica Ferries zavrača trditev Komisije iz uvodne izjave 326 sklepa o začetku postopka v zvezi s storitvami pomorskega prevoza, ki jih družbi Corsica Linea in La Méridionale zagotavljata zunaj pogodb o izvajanju gospodarske javne službe ([179]). Družba Corsica Ferries meni, da zahteva po verodostojnem hipotetičnem scenariju, ki jo nalaga sodna praksa, ne pomeni, da bi bilo treba upoštevati le potencialno zasebno ponudbo, ki izpolnjuje pogoje pogodb o izvajanju gospodarske javne službe. Nasprotno, zahteva po verodostojnem hipotetičnem scenariju vključuje analizo celotne zasebne ponudbe, ki bi bila razumno ponujena brez pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, da bi jo nato primerjali z ocenjenim povpraševanjem.

5.1.2.3 O nujnosti in sorazmernosti pogodb o izvajanju gospodarske javne službe

(469) Družba Corsica Ferries se strinja s predhodnim stališčem Komisije, da se zdi najmanjša prevozna zmogljivost, določena v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe, nesorazmerna s potrebo po gospodarski javni službi (uvodna izjava 331).

(470) Družba Corsica Ferries se v zvezi s tem sklicuje na vsebino pritožbe. V pritožbi je bilo navedeno, da so bile povratne vožnje, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatne povratne vožnje v nasprotju z uredbo o pomorski kabotaži in niso izpolnjevale potrebe po gospodarski javni službi. Zadevna uredba državam članicam prepoveduje, da bi po lastni presoji in brez utemeljitve spremenile področje uporabe pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe. Vendar Francija v obravnavani zadevi ni mogla opredeliti potrebe po gospodarski javni službi, ker ni navedla (i) obdobja, v katerem bi bilo treba opraviti te povratne vožnje, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatne povratne vožnje, in (ii) natančnega števila dodatnih povratnih voženj, ki bi jih bilo treba opraviti (te povratne vožnje so neobvezne).

(471) Poleg tega je družba Corsica Ferries v pritožbi poudarila, da so za vsako od petih povezav, na katere se nanašajo zadevni ukrepi, načrtovane povratne vožnje v veliki meri zadostovale za pokritje potreb po gospodarski javni službi, ki jih je Francija ocenila za obdobje 2023–2030, tako da so se povratne vožnje, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatne povratne vožnje zdele odvečne. Navedla je tudi, da sta družbi Corsica Linea in La Méridionale v ponudbah, ki sta jih predložili korziškim organom, že sami za celotno trajanje pogodb o izvajanju gospodarske javne službe opredelili dneve, v katerih bi se opravile povratne vožnje, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatne povratne vožnje, tako da te povratne vožnje niso izpolnjevale potrebe po gospodarski javni službi, ki jo je predhodno opredelila Francija. Poleg tega bi se ti prevozi opravljali izključno v poletnem obdobju in bi bili na voljo predvsem ob koncih tedna, tj. za turiste (ker vozniki tovornjakov ne smejo voziti ob nedeljah).

(472) Nazadnje, družba Corsica Ferries je v pritožbi dvomila o tem, ali sta koncesionarki lahko izpolnili obveznosti gospodarske javne službe iz pogodb o izvajanju gospodarske javne službe. V elektronskem sporočilu z dne 13. oktobra 2023 je navedla, da je družba Corsica Linea za opravljanje prevozov julija in avgusta 2023 najela plovilo v lasti družbe La Méridionale, imenovano Kalliste, ki pa ga je morala družba La Méridionale na zahtevo dati na voljo korziškemu uradu za promet za dodatne povratne vožnje na podlagi pogodb o izvajanju gospodarske javne službe v zvezi s storitvami pomorskega prevoza v Porto-Vecchio in Bastio. Vendar se družba La Méridionale brez te ladje ne bi mogla odzvati na pogodbena navodila korziškega urada za promet, če bi bili taki dodatni prevozi potrebni med julijem in avgustom 2023.

(473) Vendar družba Corsica Ferries v pripombah k sklepu o začetku postopka meni, da Komisija v navedenem sklepu vseh sklepnih ugotovitev ni sprejela na podlagi svojih ugotovitev.

(474) *Prvič*, najmanjša zmogljivost, določena za tovorni in potniški promet, je bila določena na podlagi največjega ocenjenega koničnega povpraševanja do leta 2030, tako da naj bi zmogljivost do leta 2023 zadostila predvidenemu povpraševanju za leto 2030. Zmogljivost se zato zdi nesorazmerna s potrebo po gospodarski javni službi, ocenjeno za leta pred letom 2030. Po mnenju družbe Corsica Ferries bi morala biti najmanjša zmogljivost na podlagi pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe določena tako, da bi zadostila ocenjenemu povprečnemu povpraševanju med letoma 2023 in 2030.

([179]) Na kratko, v uvodni izjavi 326 sklepa o začetku postopka je navedeno: „Poleg tega zgolj dejstvo, da je eden od izvajalcev, tj. družba Corsica Linea, med julijem in septembrom 2023 ponujal pomožne komercialne storitve zunaj okvira pogodb o izvajanju gospodarske javne službe (uvodna izjava 205), ni dokaz, da bi ta izvajalec brez teh pogodb očitno opravljal komercialne storitve pod enakimi pogoji, kot so jih francoski organi določili v okviru pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, ali da bi se te storitve dejansko opravljale pod enakimi pogoji, kot so bili določeni v okviru pogodb o izvajanju gospodarske javne službe“.

(475) *Drugič*, po mnenju družbe Corsica Ferries Komisija pri analizi zmogljivosti, uvedenimi s pogodbami o izvajanju gospodarske javne službe glede na potrebo po gospodarski javni službi, ni upoštevala dodatnih povratnih voženj. Namen teh dodatnih povratnih voženj je zadostiti koničnemu povpraševanju, zato bi jih bilo treba upoštevati pri določanju najmanjše prevozne zmogljivosti na posamezni prevoz, uvedene s pogodbami o izvajanju gospodarske javne službe.

(476) *Tretjič*, družba Corsica Ferries izpodbija predhodno oceno Komisije glede neobstoja obveznosti uporabe ro-ro potniških ladij v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe ([180]).

(477) Družba Corsica Ferries navaja, da je število 12 potnikov ločnica med (i) potniškimi plovili, ki lahko prevažajo tudi blago (ro-ro potniške ladje), in (ii) tovornimi plovili (ro-ro ladje), katerih potniška zmogljivost je omejena na 12 potnikov ([181]).

(478) Družba Corsica Ferries meni, da obveznost mobilizacije ro-ro potniških ladij ni izrecno določena v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe, vendar je zagotovo izhajala iz najmanjših zmogljivosti, naloženih na podlagi Priloge 1 k pogodbam o izvajanju gospodarske javne službe, ki jih je bilo treba upoštevati pri vsakem prevozu. Francoski organi so s tem, ko so določili najmanjšo zmogljivost 18 potnikov za povezavo Marseille–Ajaccio (4 potniki iz zdravstvenih razlogov in 14 voznikov) in 24 potnikov za povezavo Marseille–Bastia (5 potnikov iz zdravstvenih razlogov in 19 voznikov) dejansko naložili mobilizacijo ro-ro potniških ladij in izključili uporabo ro-ro ladij.

(479) Obveznost, naložena koncesionarkama, da morata sistematično sprejeti več kot 12 potnikov na posamezni prevoz, pri čemer je izključena uporaba ro-ro plovil, zato po mnenju družbe Corsica Ferries ni upravičena in je nesorazmerna.

5.1.3 *Neizpolnjevanje drugega merila iz sodbe v zadevi Altmark*

(480) Družba Corsica Ferries meni, da drugo merilo iz sodbe v zadevi Altmark, katerega namen je zagotoviti, da je izračun nadomestila zanesljiv in preverljiv, pomeni zlasti izpolnjevanje dveh zahtev: parametri za izračun nadomestila morajo biti (i) določeni v skladu s preglednim postopkom in (ii) objektivni.

(481) Družba Corsica Ferries opozarja, *prvič*, da parametri nadomestila niso bili določeni na pregleden način.

(482) Ugotavlja, da je postopek za sklenitev pogodb o izvajanju gospodarske javne službe kandidatom omogočal popolno svobodo pri določanju ključev za dodelitev pri izračunu finančnega nadomestila in da Priloga 9 k zadevnim pogodbam, ki vsebuje posebno lestvico, v kateri je za vsako postavko izdatkov koncesionarja naveden odstotek, dodeljen dejavnosti opravljanja storitve splošnega gospodarskega pomena, sploh ni bila objavljena. Zato je za družbo Corsica Ferries brez zadostne preglednosti s strani Francije dejansko nemogoče, da bi učinkovito preverila in kritizirala uporabljene ključe za dodelitev.

(483) Družba Corsica Ferries prav tako kritizira nepreglednost analize, ki so jo francoski organi opravili v zvezi s ključi, ki sta jih predlagali koncesionarki, tudi v sklepu o začetku postopka. Po njenem mnenju to pomanjkanje preglednosti predstavlja resno težavo v zvezi z načelom kontradiktornosti, saj zainteresiranim stranem onemogoča, da bi učinkovito podale svoje pripombe.

(484) *Drugič*, po mnenju družbe Corsica Ferries parametri, uporabljeni za izračun nadomestila, niso objektivni.

([180]) Na kratko, Komisija je v uvodni izjavi 343 sklepa o začetku postopka navedla, da „potreba po uporabi ro-ro potniških ladij (tj. ladij, ki lahko sprejmejo več kot 12 potnikov) ni obveznost, vključena v pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe, ki nasprotno omogočajo opravljanje storitve z uporabo flote, ki združuje ro-ro potniške ladje in ro-ro ladje. Dejstvo, da je lahko uporaba ro-ro potniških ladij z vidika kapitala in stroškov poslovanja dražja od uporabe ro-ro ladij, ni pomembno, če je zaradi potrebe po gospodarski javni službi tovornega prometa več potnikov (vključno z vozniki) uporaba ro-ro potniških ladij potrebna“.

([181]) V skladu s pravilom 2 Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju z dne 1. novembra 1974 (konvencija Solas) je potniška ladja tista, ki prevaža več kot 12 potnikov, tovorna ladja pa ni potniška ladja, tj. prevozna zmogljivost je manj kot 12 potnikov.

(485) Družba Corsica Ferries najprej ugotavlja, da je iz informacij v sklepu o začetku postopka razvidno, da se ključi za dodelitev, ki jih uporabljata koncesionarki, za vsako stroškovno postavko razlikujejo glede na zadevne pomorske povezave. Vendar po njenem mnenju te razlike niso smiselne, ker (i) so obveznosti gospodarske javne službe, naložene z vsako pogodbo o izvajanju gospodarske javne službe, enake narave (razlikuje se samo njihov obseg glede na pristanišča) in (ii) zadevne obveznosti vključujejo mobilizacijo iste vrste plovila (v tem primeru ro-ro potniških ladij).

(486) Družba Corsica Ferries se v zvezi s tem sklicuje na študijo z dne 21. aprila 2024, ki jo je skupina Berkeley izvedla za družbo Corsica Ferries v zvezi z ekonomsko analizo načinov določanja nadomestil na podlagi pogodb o izvajanju gospodarske javne službe (v nadaljnjem besedilu: **tretja študija skupine Berkeley**). V navedeni študiji je poudarjeno, da so se v prvotnih ponudbah, ki sta jih predložili koncesionarki, njuni ključi za dodelitev razlikovali, čeprav je šlo za isto povezavo in je bila potreba po gospodarski javni službi, ki jo je bilo treba izpolniti, v obeh primerih enaka. Po drugi strani, kot je poudarjeno v zadevni študiji, pa je družba Corsica Linea v svojih prvotnih ponudbah na splošno uporabljala enake ključe za dodelitev za vse povezave, čeprav se je obseg dejavnosti v zvezi s storitvami splošnega gospodarskega pomena in komercialnimi storitvami med povezavami zelo razlikoval. Ta nihanja tako kažejo, da uporabljeni ključi za dodelitev ne odražajo ali vsaj ne odražajo sistematično prispevka storitev splošnega gospodarskega pomena in komercialnih dejavnosti k stroškom koncesionark.

(487) V tretji študiji skupine Berkeley je splošneje pojasnjeno, da je stroške sicer mogoče razporediti v računovodskem smislu, vendar so take razporeditve delno samovoljne in ne odražajo gospodarske stvarnosti. V vsakem primeru morajo biti predpostavkam o razporeditvi stroškov *vsaj* priložene analize, ki potrjujejo njihovo veljavnost.

(488) Poleg tega družba Corsica Ferries posebej kritizira ključe za dodelitev, uporabljene za pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe v zvezi s povezavami Marseille–Propriano, Marseille–Porto-Vecchio in Marseille–L'Île-Rousse.

(489) Kar zadeva povezavo Marseille–Propriano, družba Corsica Ferries meni, da ključa za dodelitev 100 % stroškov storitvam splošnega gospodarskega pomena ni mogoče šteti za dovolj utemeljenega in razumnega, če plovila, ki jih uporablja družba Corsica Linea, sistematično presegajo najmanjšo potniško prevozno zmogljivost na posamezni prevoz. Povedano drugače, 100 % stroškov poslovanja v zvezi s temi plovili se nadomesti z javnimi subvencijami, ki jih plača Francija, potrebi po gospodarski javni službi pa ustreza le majhen del ponujene zmogljivosti.

(490) Enako velja za drugi dve povezavi, na katerih so koncesionarji uporabljali ro-ro potniške ladje z zelo velikim presežkom potniških zmogljivosti, čeprav bi se morale zaradi najmanjše predpisane zmogljivosti 9 potnikov (L'Île-Rousse) in 11 potnikov (Porto-Vecchio) na posamezni prevoz običajno uporabiti ro-ro ladje. Po mnenju družbe Corsica Ferries Komisija ni mogla prezreti, da se zaradi mobilizacije ro-ro potniških ladij namesto ro-ro ladij znatno zvišujejo stroški kapitala in poslovanja, zaradi česar je znesek nadomestila za javne storitve, ki se izplača koncesionarkama, precenjen. Družba Corsica Ferries v obeh primerih opozarja tudi, da so za vsak strošek uporabljeni ključi za dodelitev med 60 % in 75 %, kar se zdi očitno nesorazmerno in neupravičeno glede na obveznosti gospodarske javne službe, naložene na navedenih povezavah.

(491) Nazadnje, družba Corsica Ferries izpodbija objektivnost in razumnost metode, ki so jo francoski organi uporabili za razporeditev posrednih stroškov in ki po njihovih trditvah zajema razporeditev posrednih stroškov na storitve splošnega gospodarskega pomena „samo sorazmerno z zmogljivostjo (izraženo v m^3 prostornine), ki je na plovilu rezervirana za dejavnosti opravljanja storitve splošnega gospodarskega pomena“. V zvezi s tem dvomi o izključni uporabi zmogljivosti, izražene v m^3, za določitev metode razporeditve, kadar se obveznosti gospodarske javne službe nanašajo tudi na prevoz potnikov. Za zagotovitev, da se lahko upoštevajo samo stroški, ki so neposredno povezani z opravljanjem storitve splošnega gospodarskega pomena, morajo ključi za dodelitev nujno odražati dejanski delež zmogljivosti, potrebnih za prevoz potnikov, glede na skupno zmogljivost, ki jo zagotavljajo plovila, ki jih uporabljata koncesionarki.

5.1.4 *Neizpolnjevanje tretjega merila iz sodbe v zadevi Altmark*

(492) Družba Corsica Ferries meni, da se na podlagi pogodb o izvajanju gospodarske javne službe upravičenkama izplačujejo previsoka nadomestila iz štirih razlogov.

5.1.4.1 Metodologija razporeditve stroškov za izračun nadomestila na podlagi pogodb o izvajanju gospodarske javne službe je v obravnavani zadevi neutemeljena

(493) Družba Corsica Ferries izpodbija odločitev francoskih organov v zvezi z metodologijo razporeditve stroškov za oceno stroškov, ki so neposredno povezani z opravljanjem storitev splošnega gospodarskega pomena. Meni, da Francija te izbire ni utemeljila in je tudi ni analizirala v sklepu o začetku postopka.

(494) *Prvič*, družba Corsica Ferries poudarja, da je treba nadomestilo za storitve splošnega gospodarskega pomena načeloma izračunati na podlagi metodologije neto stroškov, ki se jim je bilo mogoče izogniti; le če je uporaba te metode nemogoča ali neprimerna, se lahko uporabi metodologija razporeditve stroškov. Nacionalni organi morajo ustrezno utemeljiti, zakaj metodologije za izračun neto stroškov, ki se jim je bilo mogoče izogniti, ni mogoče uporabiti ali je njena uporaba neprimerna, Komisija pa mora to preveriti.

(495) Družba Corsica Ferries v obravnavani zadevi meni, da francoski organi niso predložili nobene utemeljitve. Podobno v sklepu o začetku postopka niso izraženi pomisleki glede ustreznosti metodologije razporeditve stroškov in utemeljitev neuporabe metodologije neto stroškov, ki se jim je bilo mogoče izogniti. Že ta pomanjkljivost sama po sebi predstavlja očitno napako v oceni francoskih organov in napačno uporabo prava s strani Komisije.

(496) *Drugič*, družba Corsica Ferries meni, da je bila uporaba metodologije neto stroškov, ki se jim je bilo mogoče izogniti, v obravnavani zadevi potrebna, ker ni bila neprimerna. Po njenem mnenju bi bilo mogoče le s to metodo zagotoviti, da upravičenki pogodb o izvajanju gospodarske javne službe ne bi prejeli prekomernega nadomestila, in sicer iz naslednjih razlogov:

— pri metodologiji neto stroškov, ki se jim je bilo mogoče izogniti, stroškov ni treba razporediti med obveznosti gospodarske javne službe in druge dejavnosti koncesionarja, s čimer se prepreči samovoljnost, povezana s potrebo po taki razporeditvi,

— pri metodologiji neto stroškov, ki se jim je bilo mogoče izogniti, ni treba predhodno oceniti obsega dejavnosti opravljanja storitve splošnega gospodarskega pomena in dejavnosti, ki niso povezane s temi storitvami, kar je potrebno za razporeditev stroškov v metodologiji razporeditve stroškov, in ni tveganja, da bi se take razporeditve napačno ocenile, zaradi česar bi se precenili stroški, ki jih je treba nadomestiti,

— metodologija za izračun neto stroškov, ki se jim je bilo mogoče izogniti, temelji na splošni oceni vseh dejavnosti (dejavnosti opravljanja storitev splošnega gospodarskega pomena in dejavnosti, ki niso povezane s temi storitvami), ki jih izvaja koncesionar, tako da koncesionar ne more sprejemati strateških odločitev, da bi čim bolj povečal svojo učinkovitost na področju, ki ni povezano z navedenimi storitvami.

(497) Metodologija neto stroškov, ki se jim je bilo mogoče izogniti, je bila še toliko bolj potrebna, ker se v metodologiji razporeditve stroškov ne upoštevajo dodatni dobički, ustvarjeni zunaj področja uporabe storitve splošnega gospodarskega pomena, tudi če so ustvarjeni z opravljanjem te storitve splošnega gospodarskega pomena. Družba Corsica Ferries poudarja, da upravičenki pogodb o izvajanju gospodarske javne službe navajata, da brez pogodb o izvajanju gospodarske javne službe nista pripravljeni ponujati komercialnih storitev, tako da se brez storitve splošnega gospodarskega pomena ne bi izvajala nobena od komercialnih dejavnosti, ki sta jih ti upravičenki izvajali v okviru pogodb o izvajanju gospodarske javne službe. Prihodki od teh dejavnosti se tako ustvarijo z dodelitvijo pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, uporaba metodologije neto stroškov, ki se jim je bilo mogoče izogniti, pa bi omogočila, da se upoštevajo pri izračunu nadomestila, ne da bi imeli upravičenki pogodb o izvajanju gospodarske javne službe nesorazmerno prednost.

(498) Nazadnje, po mnenju družbe Corsica Ferries je bila metodologija neto stroškov, ki se jim je bilo mogoče izogniti, potrebna zaradi nesorazmernih obveznosti gospodarske javne službe, določenih v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe, ki od upravičenk pogodb o izvajanju gospodarske javne službe zahtevajo, da ponudijo prevelike zmogljivosti glede na potrebe po gospodarski javni službi.

5.1.4.2 V vsakem primeru je bilo treba pri metodologiji razporeditve stroškov upoštevati dobiček, ustvarjen z dejavnostmi upravičenk pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, ki niso povezane s storitvami splošnega gospodarskega pomena.

(499) Družba Corsica Ferries poudarja, da je treba v skladu z odstavkom 32 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena upoštevati čezmerne dobičke, ustvarjene iz naslova posebnih ali izključnih pravic, tudi če so povezane z drugimi dejavnostmi.

(500) Po mnenju družbe Corsica Ferries pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe ne določajo izključnih pravic za svoji upravičenki, vendar zagotavljajo dejansko izključnost iz treh razlogov:

— obveznosti gospodarske javne službe, določene v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe, niso sorazmerne z dejanskimi potrebami po gospodarski javni službi,

— upravičenki pogodb o izvajanju gospodarske javne službe prejemata znatne javne subvencije, medtem ko drugi pomorski prevozniki, ki delujejo v okviru sheme obveznosti gospodarske javne službe, takih subvencij ne prejemajo,

— shema obveznosti gospodarske javne službe odvrača ladjarske družbe, ki želijo pri opravljanju storitev pomorskega prevoza med pristaniščem v Marseillu in korziškimi pristanišči konkurirati upravičenkama pogodb o izvajanju gospodarske javne službe.

(501) Družba Corsica Ferries v zvezi s tem poudarja, da so to dejansko izključnost večkrat opazili: svet za konkurenco v svoji odločbi št. 06-MC-03 z dne 11. decembra 2006; organ, pristojen za konkurenco, v svojem mnenju št. 12-A-07 z dne 17. februarja 2012; Komisija je v svojem sklepu SA.22843 z dne 2. maja 2013, kar je ponovno potrdil organ za konkurenco v svojem mnenju z dne 17. novembra 2020 ([182]). Družba Corsica Ferries meni, da te ugotovitve še vedno veljajo, in poudarja, da od odprtja trga storitev pomorskega prevoza na Korziko za konkurenco leta 1996 na povezavah Marseille–Korzika ni bila podana nobena ponudba, ki bi lahko konkurirala ponudbi sedanjih koncesionark.

(502) Tako je treba po mnenju družbe Corsica Ferries izpeljati eno od naslednjih dveh sklepnih ugotovitev:

— dejstvo, da 30 let ni bilo učinkovite konkurence na povezavah s pristaniščem v Marseillu, je dokaz, da pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe pomenijo ovire za vstop, zaradi česar imata upravičenki teh pogodb izključno pravico do opravljanja storitev na pomorskih povezavah med Korziko in Marseillem, vključno z ustvarjenimi komercialnimi dejavnostmi. Zato je bilo treba te dejavnosti upoštevati pri metodologiji razporeditve stroškov,

— konkurenca na povezavah Marseille–Korzika se je razvila prek povezav Toulon–Korzika, v tem primeru pa je treba ugotoviti, da storitve pomorskega prevoza, ki se opravljajo iz pristanišč v Toulonu in Marseillu, tvorijo en sam trg in da zato ni potrebe po gospodarski javni službi.

5.1.4.3 Klavzule o izvajanju gospodarske javne službe ne zadostujejo za izključitev kakršnega koli tveganja prekomernega nadomestila

(503) *Prvič*, po mnenju družbe Corsica Ferries je člen 40 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, katerega namen je zagotoviti, da koncesionarki povrneta morebitno prekomerno nadomestilo, ki presega zmerni dobiček, nezadosten, saj je omejen le na področje uporabe storitev splošnega gospodarskega pomena in izključuje marže na ustvarjene komercialne dejavnosti.

(504) *Drugič*, družba Corsica Ferries se sklicuje na tretjo študijo skupine Berkeley, v kateri se izpodbija predhodno stališče Komisije, da se izračun zmernega dobička odobri na podlagi trenutnega dohodka pred obdavčitvijo in ne na podlagi stopnje donosa kapitala za upravičenki, ker naj bi bili tekoči dohodki pred obdavčitvijo lažje razvidni iz računovodskih podatkov kot stopnja donosa kapitala. Vendar je v tretji študiji skupine Berkeley navedeno, da podatki v zvezi s stroški storitev splošnega gospodarskega pomena niso zlahka razvidni iz izkazov poslovnega izida upravičenk, temveč zahtevajo vprašljivo porazdelitev različnih stroškovnih postavk med dejavnostmi opravljanja storitev splošnega gospodarskega pomena in dejavnostmi, ki niso povezane s temi storitvami.

([182]) Družba Corsica Ferries navaja točko 348 mnenja organa, pristojnega za konkurenco, z dne 17. novembra 2020, v kateri je navedeno: „obstoj nekaterih dejavnikov pojasnjuje, zakaj lahko znatna konkurenčna prednost, ki jo uživajo izvajalci gospodarske javne službe, prispeva k temu, da imajo dejansko izključno pravico do opravljanja prevozov na povezavah med Marseillem in Korziko“.

(505) *Tretjič*, člen 35(1) pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, ki določa, da so ključi za dodelitev določeni za čas trajanja pogodb, pri čemer se naknadno preveri razlika (ki jo je treba povrniti) s ključi, ki bi izhajali iz operacij, očitno nezadosten, ker (i) pojem „ključ, ki izhaja iz operacij“ ni opredeljen ([183]) in (ii) ta pojem ne omogoča popolne nevtralizacije nepričakovanih učinkov, ki izhajajo iz samega mehanizma ključa za dodelitev. V tretji študiji skupine Berkeley je v zvezi s tem dejansko poudarjeno, da člen 35(1) pogodb o izvajanju gospodarske javne službe določa, da bosta upravičenki pogodb o izvajanju gospodarske javne službe lahko obdržali polovico razlike med predhodno in naknadno izračunanim nadomestilom (do največ 5 % prvotnega nadomestila).

(506) *Četrtič*, družba Corsica Ferries meni, da člen 32 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, katerega namen je nameniti dobiček, ustvarjen v okviru ustvarjenih komercialnih dejavnosti, ne preprečuje vsakršnega prekomernega nadomestila, saj se ustvarjeni dobiček lahko uporabi za financiranje naložb upravičenk pogodb o izvajanju gospodarske javne službe. Upravičenki pogodb o izvajanju gospodarske javne službe bi tako prejeli prednost v obliki pomoči za naložbe, ki je enaka znesku ustvarjenih dobičkov, ki so bili vloženi, kar bi pomenilo nezakonito državno pomoč, ki bi se razlikovala od nadomestila, izplačanega na podlagi pogodb o izvajanju gospodarske javne službe.

(507) *Nazadnje*, družba Corsica Ferries meni, da se v nobeni klavzuli v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe pri izračunu nadomestila ali v metodi preverjanja zmernega dobička ne upošteva dodatno nadomestilo, ki bi ga upravičenki lahko prejeli v zvezi s kapitalskim dobičkom na svojih plovilih.

(508) Družba Corsica Ferries se v zvezi s tem sklicuje na tretjo študijo skupine Berkeley, v kateri sta navedeni dve ugotovitvi.

(509) Prvič, nadomestilo, ki so ga prejeli upravičenki pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, močno presega ekonomsko amortizacijo plovil. Subvencija, plačana koncesionarkama, vključuje element stroškov naložbe, ki ustreza stroškom amortizacije in/ali zakupa in/ali najema plovila, dodeljenega za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena. Vendar v skladu s tretjo študijo skupine Berkeley ekonomska življenjska doba ladij močno presega obdobje amortizacije ali standardno zakupno obdobje ([184]). Zato bi nadomestilo, ki bi ga upravičenki pogodb o izvajanju gospodarske javne službe prejeli v okviru komponente v zvezi s stroški naložb, vsako leto preseglo zabeleženo izgubo ekonomske vrednosti.

(510) Drugič, v tretji študiji skupine Berkeley je navedeno, da pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe ne določajo nobenega mehanizma za spremljanje kapitalskih dobičkov, ki bi jih upravičenki pogodb o izvajanju gospodarske javne službe lahko ustvarili s plovili. Člen 51 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe določa možnost, da korziški regionalni organ ladje odkupi po ceni, ki je nižja od njihove tržne vrednosti (da se upoštevajo že plačane subvencije), vendar ne določa take pridobitve. Poleg tega se plovila v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe obravnavajo kot lastnina upravičenk pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, zato jima ni treba prodati svojih plovil, če jima korziški regionalni organ ponudi njihov nakup.

(511) Vse to pomeni resnično tveganje, da bosta upravičenki ob koncu pogodb o izvajanju gospodarske javne službe zaradi povečane vrednosti svojih plovil (ki se v celoti ali delno financirajo z javnim nadomestilom) prejeli dodatno plačilo poleg tistega, ki izhaja iz izvajanja pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, ki se ni upoštevalo pri izračunu zmernega dobička (člen 39 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe) ali ni bilo zajeto v klavzuli o preverjanju zmernega dobička iz člena 40 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe.

5.1.4.4 Indeksacijska formula komponente v zvezi s stroški poslovanja je očitno napačna

(512) Družba Corsica Ferries se sklicuje na tretjo študijo skupine Berkeley, v kateri se opozarja na napako v indeksacijski formuli, ki so jo francoski organi uporabili za izračun letnega zneska komponente v zvezi s stroški poslovanja (uvodna izjava 301).

([183]) V tretji študiji skupine Berkeley je navedeno, da bi morala ta klavzula, da bi se izognili nepričakovanim učinkom in prekomernim nadomestilom, voditi v naknadno zvišanje stroškov, dodeljenih komercialnim dejavnostim, da bi se komercialni dobiček vrnil na raven zmernega dobička.

([184]) Iz tretje študije skupine Berkeley je na primer razvidno, da flota družbe Corsica Ferries vključuje plovila, dana v uporabo pred več kot 50 leti, in da je po podatkih družbe Corsica Ferries po vsem svetu 31 % ro-ro potniških ladij starih več kot 40 let, 17 % pa več kot 50 let. Nasprotno je v tretji študiji skupine Berkeley poudarjeno, da sta obdobje amortizacije za plovila in standardno zakupno obdobje precej krajši. Računovodski izkazi družbe La Méridionale za leto 2022 tako kažejo 20-letno amortizacijo plovil in 15-letni zakup za eno od plovil v njeni floti.

(513) V skladu s tretjo študijo skupine Berkeley se letni znesek komponente v zvezi s stroški poslovanja ne izračuna ločeno za vsako leto na podlagi posebnega ključa za razporeditev stroškov, temveč se izračuna za leto 2023 in nato indeksira z indeksom cen življenjskih potrebščin. V tretji študiji skupine Berkeley je navedeno, da je ta formula nepravilna, saj pomeni, da povečanje komponente v zvezi s stroški poslovanja med letoma N in N + 1 ni enako 85 % zvišanja cen med tema dvema letoma, kot je predlagano v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe, temveč 85 % skupnega kumulativnega zvišanja cen med letom 2023 in letom N + 1. Navedeno je, da med letoma 2029 in 2030 povečanje komponente v zvezi s stroški poslovanja zaradi uporabe formule ne odraža zvišanja cen, ugotovljenega med tema dvema letoma, temveč skupno zvišanje cen med letoma 2023 in 2030, tj. v sedmih letih ([185]).

5.1.5 *Neizpolnjevanje četrtega merila iz sodbe v zadevi Altmark*

(514) Družba Corsica Ferries se v pripombah k sklepu o začetku postopka v celoti sklicuje na pritožbo, v kateri je menila, da ukrepi niso v skladu s četrtim merilom iz sodbe v zadevi Altmark. Trdila je, da razpisni postopek za pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe ni omogočil, da bi se pod preglednimi in nediskriminatornimi pogoji izbrali kandidati, ki bi lahko opravljali storitev z najnižjimi stroški, in sicer iz treh razlogov.

(515) *Prvič*, družba Corsica Ferries je trdila, da obstaja več „ovir za vstop“, ki dajejo prednost koncesionarkama, ki se jima koncesija izteka, in ji preprečujejo, da bi dejansko predložila ponudbo. Opozorila je na obstoj dveh ovir za vstop v obravnavani zadevi.

(516) Najprej je opozorila na zelo kratko obdobje, ki je preteklo med datumom sklenitve pogodb o izvajanju gospodarske javne službe (21. december 2022) in datumom začetka opravljanja storitev (1. januar 2023), čeprav je jasno, da je v primeru pomorskega prevoza med tema datumoma potrebno vsaj šestmesečno obdobje, da se lahko dovolj zgodaj odprejo rezervacije in prerazporedi flota za izpolnitev zahtev gospodarske javne službe. Po mnenju družbe Corsica Ferries bi lahko tako kratko obdobje med datumom sklenitve pogodb o izvajanju gospodarske javne službe in začetkom opravljanja storitev dajalo prednost le koncesionarkama, ki se jima koncesija izteka, in omejevalo sodelovanje drugih konkurentov.

(517) Drugič, družba Corsica Ferries je opozorila na obstoj tehničnih zahtev, ki niso utemeljene s potrebami po gospodarski javni službi, kot je omejitev števila kandidatov, ki sodelujejo v postopku javnega razpisa. Sklicevala se je na dejstvo, da kandidati namesto ro-ro potniških ladij niso mogli predlagati ro-ro ladij. Poleg tega in predvsem so morali kandidati v razpisnem postopku za pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe po njenem mnenju uporabiti eno ali dve dodatni plovili na sklop ([186]), da bi izpolnili zahteve glede povratnih voženj, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatnih povratnih voženj; navedene povratne vožnje se opravljajo med izvajanjem pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, na zahtevo javnega naročnika, rok za obvestilo pa je najmanj en teden. Po mnenju družbe Corsica Ferries je to pomenilo, da so morali kandidati za vse sklope med izvajanjem pogodb o izvajanju gospodarske javne službe trajno mobilizirati sedem dodatnih plovil, ne da bi bila njihova uporaba predvidljiva ali zagotovljena in ne da bi jih prevoznik lahko uporabljal za druge storitve (ker so morala biti plovila kadar koli na voljo za mobilizacijo, da bi se zagotovile povratne vožnje). Ta omejitev je glavni razlog za to, da družba Corsica Ferries ni sodelovala v razpisnem postopku za pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe.

(518) *Drugič*, družba Corsica Ferries je menila, da merila za oddajo ponudb ne omogočajo izbire kandidata, ki bi lahko opravil storitev po najnižjih stroških. Navedla je, da je bilo merilo za oddajo v zvezi s finančnim nadomestilom ponderirano le na 20 %, tako da razpisni postopek po njenem mnenju ni temeljil na ceni ekonomsko najugodnejše ponudbe.

(519) *Nazadnje*, družba Corsica Ferries je menila, da majhno število kandidatov, ki so sodelovali v razpisnem postopku za pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe (en ali dva kandidata na sklop), kaže, da ni bilo prave konkurence.

([185]) V tretji študiji skupine Berkeley se predlaga, da se komponenta v zvezi s stroški poslovanja (n) nadomesti s komponento v zvezi s stroški poslovanja 2023 ali da se v formuli v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe I(2023) nadomesti z I(n).

([186]) Družba Corsica Ferries navaja, da se je za vsakega od petih sklopov zahtevala mobilizacija dveh plovil za izvedbo rednih povratnih voženj, določenih v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe, ter enega ali dveh dodatnih plovil (odvisno od sklopov), da bi se lahko na zahtevo korziškega regionalnega organa kadar koli izvedle povratne vožnje, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatne povratne vožnje.

(520) Drugič, družba Corsica Ferries je menila, da Francija ni predhodno analizirala stroškov, ki bi jih povprečno in dobro vodeno podjetje z zadostnimi sredstvi imelo pri opravljanju storitve, da bi določila znesek nadomestila.

5.1.6 *Neupoštevanje pravil iz direktive o koncesijah*

(521) Družba Corsica Ferries poudarja, da je v pritožbi menila, da ukrepov ni mogoče razglasiti za združljive, ker kršijo določbe direktive o koncesijah. Navedla je dve kršitvi: kršitev načel enakega obravnavanja, nediskriminacije in preglednosti ter predolgo trajanje pogodb o izvajanju gospodarske javne službe.

(522) Kar zadeva prvo kršitev, je družba Corsica Ferries najprej trdila, da je naletela na dve oviri, zaradi katerih je ni bilo mogoče uporabiti (uvodni izjavi 516 in 517). Drugič, menila je, da so francoski organi spremenili minimalne značilnosti razpisnega postopka za vsak sklop, da bi izbrali ponudbe, ki niso bile v skladu s tehničnimi zahtevami iz Priloge 1 k pogodbam o izvajanju gospodarske javne službe.

(523) V zvezi z drugo kršitvijo je družba Corsica Ferries trdila, da trajanje pogodb o izvajanju gospodarske javne službe ni bilo upravičeno zaradi pomanjkanja naložb upravičenk pogodb o izvajanju gospodarske javne službe.

(524) Družba Corsica Ferries se je v pripombah k sklepu o začetku postopka odzvala na dve točki, in sicer na (i) morebitno spremembo minimalnih zahtev razpisnega postopka s strani francoskih organov med tem postopkom in (ii) trajanje pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, za katero so trdili, da je predolgo.

5.1.6.1 O spremembi minimalnih značilnosti med postopkom, izbiri nepravilnih ponudb in diskriminatorni naravi postopka za sklenitev pogodb o izvajanju gospodarske javne službe

(525) Družba Corsica Ferries je v pritožbi navedla, da člen 37 direktive o koncesijah določa, da če javni naročnik določi minimalne zahteve v okviru postopka javnega razpisa, jih morajo kandidati izpolniti. Javni naročnik mora zavrniti vsako ponudbo, ki ne izpolnjuje teh minimalnih zahtev.

(526) Družba Corsica Ferries je pojasnila, da so v Prilogi 1 k pogodbam o izvajanju gospodarske javne službe navedene tehnične zahteve, ki jih morajo kandidati v celoti izpolnjevati. Te tehnične zahteve so vključevale število povratnih voženj, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatnih povratnih voženj, ki jih mora koncesionar izvesti na zahtevo korziškega regionalnega organa. Te povratne vožnje, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatne povratne vožnje so se lahko kombinirale na isti dan, na isti povezavi in na več povezavah hkrati ter so morale izpolnjevati vse tehnične zahteve iz Priloge 1 k pogodbam o izpolnjevanju gospodarske javne službe, vključno z voznimi redi in prevozno zmogljivostjo plovil. Družba Corsica Ferries meni, da so morali kandidati zato imeti floto, ki je hkrati izpolnjevala vse zahteve iz Priloge 1 k pogodbam o izvajanju gospodarske javne službe, vključno s povratnimi vožnjami, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatnimi povratnimi vožnjami, za vsakega od sklopov, za katere so predložili ponudbo.

(527) Vendar po mnenju družbe Corsica Ferries koncesionarki nista imeli vseh plovil, ki bi jima omogočala opravljanje prevozov na vseh povezavah, za katere sta predložili ponudbo sami ali v skupini. Ta ugotovitev izhaja iz besedila poročila Francije, v katerem so analizirane prvotne ponudbe. Po mnenju družbe Corsica Ferries je bilo v poročilu navedeno, da so kandidati sami določili dan, na katerega se bodo izvedle povratne vožnje, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatne povratne vožnje, in da so poleg tega zmanjšali število takih povratnih voženj. Spremenili so tudi čase prevozov ob nedeljah in ponedeljkih pozimi. Nazadnje so mobilizirali plovila za povratne vožnje, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatne povratne vožnje, ki niso izpolnjevale vseh zahtev iz Priloge 1 k pogodbam o izvajanju gospodarske javne službe.

(528) Po navedbah družbe Corsica Ferries so se francoski organi kljub temu strinjali, da bodo med pogajanji spremenili minimalne značilnosti pravil za oddajo ponudb, s čimer so kršili načeli enakega obravnavanja kandidatov in preglednosti. Taka sprememba po mnenju družbe Corsica Ferries ni bila dovoljena, saj lahko javni naročnik v skladu s sodno prakso Sodišča minimalne značilnosti popravi ali dopolni le v izjemnih okoliščinah, in sicer, če „očitno potrebujejo zgolj pojasnitev ali zaradi odprave očitnih materialnih napak, če zaradi te spremembe ni dejansko predlagana nova ponudba“ ([187]). Vendar to v tem primeru ne velja. Poleg tega družba vsekakor trdi, da iz sodne prakse Sodišča izhaja tudi, da bi bilo mogoče spremembe, če bi bile sprejete, izvesti le, preden bi ponudniki predložili ponudbe, kar v obravnavanem primeru prav tako ne velja.

(529) Po mnenju družbe Corsica Ferries so bile te spremembe zanjo še toliko bolj škodljive, ker je korziškemu uradu za promet zastavila konkretna vprašanja v zvezi s tehničnimi zahtevami iz Priloge 1 k pogodbam o izvajanju gospodarske javne službe (prevozna zmogljivost, vozni redi, kabine za osebe z zmanjšano mobilnostjo) ter operativnimi in ekonomskimi ureditvami za izvajanje povratnih voženj, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatnih povratnih voženj. Družba Corsica Ferries navaja, da je korziški urad za promet odgovoril, da so tehnične zahteve iz Priloge 1 k pogodbam o izvajanju gospodarske javne službe minimalna značilnost, ki je izključena iz pogajanj, in da morajo kandidati nujno predložiti ponudbo, ki izpolnjuje vse tehnične zahteve iz Priloge 1.

(530) Poleg tega je bil prav kumulativni učinek teh minimalnih značilnosti, ki so jih morali upoštevati kandidati, tisti, ki je odvrnil družbo Corsica Ferries od predložitve ponudbe, saj je njihovo izpolnjevanje zajemalo (i) mobilizacijo enega ali celo dveh dodatnih plovil na povezavo za izvedbo povratnih voženj, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatnih povratnih voženj, (ii) brez gotovosti glede dejanske izvedbe teh dodatnih povratnih voženj ali predvidljivost glede datuma, ko bi morale biti izvedene, (iii) pri čemer je bilo navedeno, da bi bile do finančnega nadomestila upravičene le dodatne povratne vožnje, ki bi jih dejansko zahteval korziški regionalni organ in izvedel koncesionar.

(531) Družba Corsica Ferries je v pripombah k sklepu o začetku postopka menila, da so informacije, ki jih je predložila Francija in so navedene v sklepu o začetku postopka ([188]), napačne.

(532) Družba Corsica Ferries trdi, da v skladu s pravili za oddajo ponudb ni bilo mogoče spremeniti Priloge 1 k pogodbam o izvajanju gospodarske javne službe. Kandidati zato niso smeli spremeniti tehničnih zahtev iz navedene priloge. Družba Corsica Ferries v zvezi s tem poudarja, da so bila pravila za oddajo ponudb (člen 2(4) o minimalnih značilnostih in člen 4(1) o razpisni dokumentaciji) oblikovana enako kot pravila za sklenitev pogodb o izvajanju gospodarske javne službe za obdobje 2019–2020. Vendar je državni svet v sporu v zvezi s temi pogodbami o izvajanju gospodarske javne službe odločil, da bi bilo treba „tehnično prilogo o storitvah v Prilogi 1 k osnutku pogodbe […] ob upoštevanju določb člena 4(1) pravil za oddajo ponudb obravnavati kot del razpisne dokumentacije in posledično kot dokument, ki določa minimalne zahtevane značilnosti“ ([189]).

5.1.6.2 O predolgem trajanju pogodb o izvajanju gospodarske javne službe

(533) Družba Corsica Ferries je v pritožbi menila, da pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe ne določajo nobene naložbe v breme uspešnih kandidatov, tako da je njihovo trajanje (več kot pet let) v nasprotju z določbami člena 18 direktive o koncesijah. To je bilo potrjeno zlasti z obveznostjo, ki je bila po mnenju družbe Corsica Ferries naložena kandidatom, in sicer, da morajo imeti takoj po oddaji vloge v celoti na voljo plovila, dodeljena za obratovanje vsake od povezav iz pogodb o izvajanju gospodarske javne službe.

(534) Družba Corsica Ferries v pripombah k sklepu o začetku postopka izpodbija predhodno stališče Komisije, da se zdi trajanje pogodb o izvajanju gospodarske javne službe upravičeno glede na dejstvo, da (i) pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe od koncesionarjev zahtevajo mobilizacijo plovil, ki pomenijo znatno kapitalsko breme, in da (ii) v Evropi obstajajo pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe, ki trajajo več kot šest let.

([187]) Sodba Sodišča z dne 29. marca 2012, SAG ELV Slovensko, C-599/10, ECLI:EU:C:2012:191, točka 40.
([188]) Uvodni izjavi 419 in 423 sklepa o začetku postopka.
([189]) Državni svet, 24. junij 2019, La Méridionale, št. 429407.

(535) V *zvezi s prvo točko* družba Corsica Ferries meni, da je iz uvodne izjave 52 in člena 18 direktive o koncesijah razvidno, da je lahko obdobje koncesije, daljše od petih let, upravičeno le, če mora koncesionar sam izvesti naložbe javnega naročnika. Kadar koncesionar nosi stroške naložb, potrebnih za dodelitev gospodarske javne službe, je treba trajanje koncesije določiti na podlagi obdobja za povračilo teh naložb. Nasprotno pa po mnenju družbe Corsica Ferries direktiva o koncesijah ali sodna praksa Sodišča ne dopuščata, da bi bilo trajanje koncesije, daljše od petih let, mogoče upravičiti s čimer koli, razen z naložbami, ki jih naloži javni naročnik.

(536) Poleg tega družba Corsica Ferries meni, da so zgoraj navedene določbe direktive o koncesijah povezane z dejstvom, da se naložbe, ki so bile tako naložene in jih je izvedel koncesionar, ob izteku koncesije načeloma vrnejo javnemu naročniku. Tako naložbe koncesionarja, ki jih mora koncesionar izvesti v okviru koncesije, ne pomenijo lastnih sredstev koncesionarja, ki ob izteku koncesije ostanejo v njegovi lasti ali pod njegovim nadzorom. V tem okviru se trajanje koncesije izračuna tako, da se koncesionarju omogoči povrnitev naložb, ki so mu bile naložene in ki jih bo moral ob izteku pogodbe opustiti.

(537) Vendar to ne velja za pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe, saj plovila, ki sta jih upravičenki mobilizirali za njihovo izvajanje, (i) ne izhajajo iz obveznosti naložb, ki so jo naložili francoski organi, in (ii) so v lasti upravičenk pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, ki ob izteku pogodb o izvajanju gospodarske javne službe ohranita njihovo lastništvo/uporabo. V teh okoliščinah in ker upravičenkama pogodb o izvajanju gospodarske javne službe niso naložene nobene naložbe, trajanje pogodb o izvajanju gospodarske javne službe ni upravičeno.

(538) Družba Corsica Ferries ugotavlja, da pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe upravičenkama v vsakem primeru omogočajo, da stroške naložb, povezane s plovili, odpišejo na računih za pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe, tako da vključijo razumen donos na vloženi kapital. Vendar je v obravnavani zadevi po njenem mnenju jasno, da se pri parametrih nadomestila ni upoštevala preostala vrednost plovil po izteku zadevnih pogodb, ki bodo zadevnima upravičenkama še naprej prosto na voljo.

(539) V *zvezi z drugo točko* družba Corsica Ferries meni, da primeri obdobij pomorskih koncesij v Evropi, daljših od šestih let, ki jih je navedla Francija, v obravnavani zadevi niso primerni. Kar zadeva norveško zadevo, na katero se sklicuje Francija in v kateri so bile sklenjene desetletne koncesijske pogodbe, družba Corsica Ferries meni, da je bilo to obdobje utemeljeno z obveznostjo, naloženo koncesionarju, da vlaga v nova plovila. Kar zadeva pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe, je položaj drugačen, saj Francija in Komisija priznavata, da upravičenkama pogodb o izvajanju gospodarske javne službe niso naložene nobene naložbe.

5.2 **Pripombe družbe Corsica Linea**

(540) Corsica Linea je podala pripombe na tri točke: (i) obstoj potrebe po gospodarski javni službi, (ii) skladnost razpisnega postopka za pogodbo o izvajanju gospodarske javne službe s pravom EU o koncesijah in (iii) neobstoj prednosti, dodeljene upravičenkama pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe, ali v vsakem primeru skladnost pogodb o izvajanju gospodarske javne službe s Sklepom Komisije z dne 20. decembra 2011 o uporabi člena 106(2) PDEU za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljenega nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (v nadaljnjem besedilu: **sklep o storitvah splošnega gospodarskega pomena**) ([190]).

5.2.1 *Obstoj potrebe po gospodarski javni službi*

(541) Družba Corsica Linea je v pripombah k sklepu o začetku postopka odgovorila na tri točke v zvezi s proučitvijo obstoja potrebe po gospodarski javni službi:

— oceno kvantitativnega povpraševanja po prevozu nezamenljivega vlečenega tovora iz pristanišča v Marseillu, ki je bilo ocenjeno na 80 % preteklega prometa iz tega pristanišča,

— opredelitev obveznosti gospodarske javne službe, kar zadeva najmanjšo zmogljivostjo tovornega prometa na posamezni prevoz, izraženo v količini, ki se naložijo koncesionarkama na podlagi pogodb o izvajanju gospodarske javne službe,

— zamenljivost pristanišč Ajaccio in Propriano.

([190]) UL L 7, 11.1.2012, str. 3.

(542) Družba Corsica Linea navaja, da je v zvezi s temi tremi točkami naročila ekonomsko študijo, ki jo je izvedla družba Analysis Group (v nadaljnjem besedilu: **študija družbe Analysis**) in ki po njenem mnenju vsebuje vse dejanske in gospodarske informacije, na podlagi katerih je mogoče sklepati, da Francija ni storila nobene očitne napake pri dokazovanju potrebe po gospodarski javni službi.

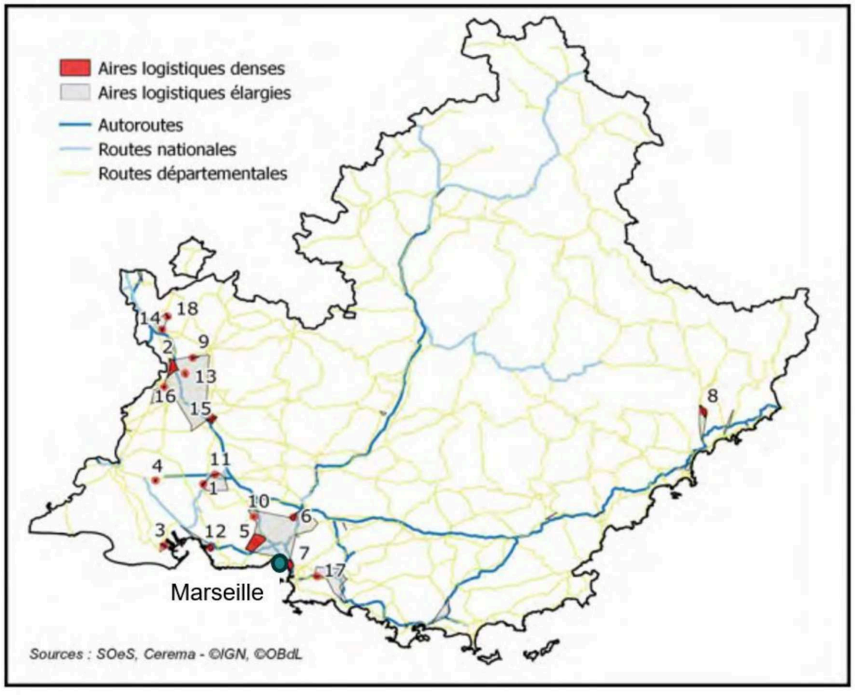
5.2.1.1 Pri oceni deleža povpraševanja po vlečenem tovoru, za katerega se ne upošteva nobena alternativa pristanišču v Marseillu, ni bila storjena očitna napaka pri presoji.

(543) Družba Corsica Linea meni, da je lokacija logističnih baz prevoznikov, ki prevažajo tovor na Korziko, skoraj edini odločilni dejavnik pri izbiri pristanišča odhoda na celini.

(544) Družba Corsica Linea se opira zlasti na študijo družbe Analysis, v kateri je bila obravnavana lokacija 18 najbolj koncentriranih logističnih območij v regiji PACA ([191]). Od teh 18 območij je bilo le eno v občini, kjer najbližje pristanišče ni Marseille. Študija družbe Analysis tako kaže, da bi bila zaradi ukinitve tovornih storitev prek pristanišča v Marseillu velika večina prevoznikov prisiljena potovati do bolj oddaljenega pristanišča, zaradi česar bi se znatno zvišali stroški prevoza, ki so v študiji v povprečju ocenjeni na 11 %.

Slika 2

Lokacija logističnih območij v regiji Provansa – Alpe – Azurna obala



Vir: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015, *stran 87*.

Legenda: *Aires logistiques denses* – koncentrirana logistična območja

Aires logistiques élargies – razširjena logistična območja

Autoroutes – avtoceste

([191]) V študiji družbe Analysis je bila kot vir uporabljena stran 87 atlasa skladišč in logističnih območij v Franciji iz leta 2015, ki je na voljo na spletnem naslovu: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015 (obiskano 18. oktobra 2024).

Routes nationales – glavne ceste

Routes départementales – stranske ceste

Chaque aire logistique est repérée par un numéro – Vsako logistično območje je opredeljeno s številko.

(545) Pri določitvi te 11-odstotne ocene se je v študiji družbe Analysis primerjala cestna vožnja med Salon-de-Provence ([192]) in Marseillem na eni strani ter Salon-de-Provence in Toulonom na drugi strani ([193]). Ugotovljeno je bilo, da je cestni prevoz skozi Toulon za prevoznika pomenil dodatne cestne stroške v višini 75 EUR ([194]), in sicer zlasti zaradi (i) dveh cestnin, ki sta se zaračunavali med krajema Salon-de-Provence in Toulon (kar je povzročilo stroške v višini 35,10 EUR do Toulona namesto 6,90 EUR do Marseilla) in (ii) zvišanja stroškov goriva ([195]).

5.2.1.2 Francija je v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe pravilno določila najmanjše tovorne prevozne zmogljivosti

(546) Družba Corsica Linea navaja, da Franciji ni mogoče veljavno pripisati nobene očitne napake v zvezi z določitvijo najmanjših tovornih prevoznih zmogljivosti v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe, saj je iz statističnih podatkov za leto 2023 nasprotno razvidno, da so bile te najmanjše zmogljivosti od prvega leta izvajanja pogodb o izvajanju gospodarske javne službe redno presežene.

(547) Družba Corsica Linea se v zvezi s tem sklicuje na študijo družbe Analysis, v kateri so bile analizirane dejanske količine tovora, ki je bil leta 2023 vsak mesec prepeljan iz Marseilla v pristanišči Ajaccio in Bastia. Te analize kažejo, da je prag najmanjše zmogljivosti zelo pogosto nižji od dejanskih količin, ki jih prevaža družba Corsica Linea ([196]).

5.2.1.3 Pristanišči Ajaccio in Propriano nista zamenljivi

(548) Po mnenju družbe Corsica Linea trditev družbe Corsica Ferries, da sta pristanišči Ajaccio in Propriano v celoti zamenljivi, ni utemeljena. Družba Corsica Linea meni, da je analiza časa potovanja ključni dejavnik, ki so ga organi, pristojni za konkurenco, izbrali za opredelitev „zbirnega območja“ in torej za določitev morebitne zamenljivosti med dvema konkurenčnima storitvama na tem zbirnem območju.

(549) Na podlagi informacij iz študije družbe Analysis za številne korziške občine na zbirnem območju pristanišča Propriano bi imeli potniki zaradi daljšega časa potovanja v pristanišče Ajaccio namesto v pristanišče Propriano znatno višje stroške ([197]).

([192]) V skladu s študijo družbe Analysis je mesto Salon-de-Provence geografsko središče (povprečne koordinate) vseh 18 obravnavanih koncentriranih logističnih območij.

([193]) Za izračun vožnje po cesti so bile v študiji družbe Analysis uporabljene referenčne vrednosti iz simulatorja stroškov francoskega nacionalnega odbora za ceste (za izračun cestnih stroškov) in spletnega mesta Mappy (za izračun razdalj). V študiji družbe Analysis se upoštevajo (i) stroški goriva (ocenjeni stroški porabe goriva znašajo 0,319 EUR/km); (ii) stroški plače voznika (stroški za vozno osebje, dodeljeno vozilu, na uro opravljanja storitve znašajo 17,39 EUR/uro); (iii) stroški cestnin, (iv) stroški obrabe, tj. stroški vzdrževanja in popravil (stroški vzdrževanja in popravil vozil znašajo 0,083 EUR/km) ter (v) stroški popravila pnevmatik (stroški popravila pnevmatik znašajo 0,025 EUR/km).

([194]) Stroški prevoza vlečenega tovora iz geografskega središča regije PACA (Salon-de-Provence) do pristanišča v Toulonu znašajo 116 EUR v primerjavi z 41,14 EUR do pristanišča v Marseillu. Glede na študijo družbe Analysis se pri tranzitu skozi Toulon namesto Marseille stroški kopenskega prevoza v povprečju pomnožijo za 2,8.

([195]) V študiji družbe Analysis so se v izračunih upoštevali tudi stroški pomorskega prevoza, vendar se je štelo, da je cena pomorskega prevoza iz Toulona in Marseilla enaka, tj. 40 EUR na dolžinski meter od pomola do pomola (640 EUR na tovornjak, ob predpostavki, da je povprečna dolžina tovornjaka 16 metrov). Stroški pomorskega prevoza so torej za to analizo enaki nič.

([196]) V študiji družbe Analysis je ugotovljeno, da je prag, ki se uporablja v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe, pogosto nižji od največjega obsega nezamenljivega tovora, ki ga vsak mesec prepelje družba Corsica Linea: to velja za šest od dvanajstih mesecev leta 2023 za povezavo Marseille–Bastia in pet od dvanajstih mesecev leta 2023 za povezavo Marseille–Ajaccio.

([197]) Glede na študijo družbe Analysis bi pri enosmernem potovanju iz Propriana ali njegove okolice do pristanišča Ajaccio nastali dodatni cestni stroški v višini približno 8,00 EUR, pri čemer bi stroški goriva znašali 1,99 EUR na liter za majhno vozilo, ki porabi 5,2 litra/100 km.

5.2.2 *Skladnost s pravili EU o koncesijah*

5.2.2.1 Kratek čas, ki je bil na voljo za mobilizacijo plovil po javnem razpisu, ni pomenil ovire za vlogo družbe Corsica Ferries.

(550) Po mnenju družbe Corsica Linea kratko obdobje, ki je preteklo med datumom sklenitve pogodb o izvajanju gospodarske javne službe in začetkom opravljanja storitev, družbi Corsica Ferries ni moglo preprečiti, da bi se prijavila na postopek za sklenitev pogodb o izvajanju gospodarske javne službe.

(551) *Prvič*, družba Corsica Linea meni, da so bili z javnim razpisom, objavljenim v *Uradnem listu Evropske unije* 6. maja 2022, potencialni kandidati obveščeni, da se bodo storitve, določene v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe, začele izvajati 1. januarja 2023. Potencialni kandidati so bili torej obveščeni osem mesecev pred datumom začetka zadevnih storitev. Poleg tega je bil začetek veljavnosti pogodb o izvajanju gospodarske javne službe 1. januarja 2023 napovedan takoj, ko so francoski organi 22. januarja 2022 začeli posvetovanje s prevozniki. Tako so bile po navedbah družbe Corsica Linea vse ladjarske družbe, za katere je bilo verjetno, da bodo predložile ponudbe, od januarja 2022 in najpozneje do 6. maja 2022 obveščene o datumu začetka veljavnosti pogodb o izvajanju gospodarske javne službe.

(552) *Drugič*, družba Corsica Linea je poudarila, da je bilo v pravilih za oddajo ponudb, objavljenih 6. maja 2022, napovedano, da morajo kandidati svoje vloge in ponudbe oddati do 25. julija 2022 in da se bodo morebitna pogajanja začasno začela avgusta 2022. Zato je imel kandidat, ki je julija 2022 predložil resno ponudbo in je pričakoval, da bo lahko zmagal na razpisu, na voljo skoraj pet mesecev, da se pripravi na uporabo svoje flote na povezavah, za katere je predložil ponudbo.

(553) *Nazadnje*, francoski organi so ob izteku roka za predložitev ponudb (25. julij 2022) vedeli, da sta samo družbi Corsica Linea in La Méridionale predložili ponudbi, zato so se lahko, ne da bi kršili pravila iz direktive o koncesijah, odločili, da bodo podaljšali trajanje pogajanj in skrajšali obdobje med datumom sklenitve pogodb o izvajanju gospodarske javne službe in datumom začetka njihove veljavnosti. Družba Corsica Ferries ni bila kandidatka za pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe, zato dejansko trajanje faze pogajanj ni moglo biti v nasprotju z direktivo o koncesijah.

5.2.2.2 Minimalne zahteve niso zajemale povratnih voženj, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatnih povratnih voženj

5.2.2.2.1 Področje uporabe minimalnih zahtev ni zajemalo povratnih voženj, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatnih povratnih voženj

(554) Družba Corsica Linea poudarja, da lahko javni naročnik v skladu s členom 37 direktive o koncesijah prosto določa minimalne zahteve ter pri tem prosto določa njihovo področje uporabe in vsebino. Minimalne zahteve, ki jih javni naročnik določi v razpisni dokumentaciji, je mogoče razumeti le v okviru strogo omejenega pomena njihovega besedila.

(555) Družba Corsica Linea v obravnavani zadevi poudarja, da so bile te zahteve določene v členu 2(4) pravil za oddajo ponudb. Tako meni, da je bilo sicer treba za razumevanje natančnega obsega nekaterih od teh minimalnih zahtev upoštevati Prilogo 1 k pogodbam o izvajanju gospodarske javne službe, ta Priloga 1 ne more v celoti pomeniti minimalne zahteve.

(556) Po mnenju družbe Corsica Linea ta sklepna ugotovitev vodi do naslednjih ugotovitev.

(557) Družba Corsica Linea v zvezi z dodatnimi povratnimi vožnjami najprej ugotavlja, da niso navedene v členu 2(4) pravil za oddajo ponudb. Zajeti so samo „vozni redi“ in „pogostost storitev“. Poleg tega so dodatne povratne vožnje v Prilogi 1 k pogodbam o izvajanju gospodarske javne službe predstavljene le kot možnost, katere izvajanje je prepuščeno presoji francoskih organov. Iz navedenih sklicevanj torej niso razvidne nobene značilnosti glede „voznih redov“ dodatnih povratnih voženj ali njihove „pogostosti“ v smislu minimalne zahteve iz člena 2(4) pravil za oddajo ponudb. Poleg tega je po mnenju družbe Corsica Linea ni mogoče izražanja možnosti, ki se pojavi med izvajanjem pogodbe, s strani naročnika enačiti z minimalno zahtevo v smislu člena 37 direktive o koncesijah, ki se nanaša na „pogoje in značilnosti (zlasti tehnične, fizične, funkcionalne in pravne), ki bi jih morala izpolnjevati ali imeti vsaka ponudba“.

(558) Kar zadeva povratne vožnje, ki jih je mogoče prerazporediti, družba Corsica Linea ugotavlja, da tovrstne vožnje niso omenjene v členu 2(4) pravil za oddajo ponudb ali Prilogi 1. Iz teh določb torej ni mogoče sklepati, da obstaja posebna značilnost povratnih voženj, ki jih je mogoče prerazporediti, v povezavi z voznimi redi ali pogostostjo prevozov, ki pomenijo minimalno zahtevo.

(559) Glede na to, da dodatne povratne vožnje ali povratne vožnje, ki jih je mogoče prerazporediti, ne pomenijo minimalne zahteve, se v pravilih za oddajo ponudb v nasprotju s trditvami družbe Corsica Ferries ni moglo zahtevati, da mora ponudnik za take povratne vožnje imeti floto, ki je takim vožnjam posebej dodeljena. Po mnenju družbe Corsica Linea to točko potrjujeta dva dodatna razloga.

(560) Prvič, v skladu s členoma 17 in 18 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe (uvodni izjavi 285 in 287) je sicer korziški urad za promet pristojen za odločanje o izvedbi povratnih voženj, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatnih povratnih voženj, vendar ta možnost ne vključuje nobene obveznosti, da bi bilo treba za njihovo izvedbo mobilizirati eno ali več ladij ([198]).

(561) Drugič, sprejeti, kot to počne Corsica Ferries, da bi naročniki zahtevali dodatno plovilo, da bi se lahko hitro odzvali na možnost nekaj dodatnih povratnih voženj ali povratnih voženj, ki jih je mogoče prerazporediti, ne bi bilo ekonomsko smiselno glede na visoke zneske dodatnega nadomestila, potrebne za kritje stroškov imobilizacije plovil, ki bi bila v bistvu neaktivna.

5.2.2.2.2 Ponudbe družbe Corsica Linea so bile v skladu s pravili za oddajo ponudb

(562) *Prvič*, družba Corsica Linea ugotavlja, da se zaradi njenih končnih ponudb v zvezi s povratnimi potovanji, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatnimi povratnimi potovanji niso spremenili Priloga 1 ali členi 16 in 17 osnutkov pogodb o izvajanju gospodarske javne službe. V prilogah 1, predloženih v podporo končnim ponudbam družbe Corsica Linea za sklope 1, 3 in 5, je bilo zgolj navedeno, kje bi bilo mogoče na podlagi njenega poznavanja storitev pomorskega prevoza izvesti dodatne povratne vožnje.

(563) *Drugič*, kar zadeva prevozno zmogljivost plovil (potnikov in tovora), družba Corsica Linea meni, da je zmogljivost, ki jo ponujajo plovila, ki jih je dodelila različnim sklopom, skladna z najmanjšo zmogljivostjo za prevoz tovora in potnikov. Trdi tudi, da vsa njena plovila izpolnjujejo zahteve glede najmanjšega števila kabin za osebe z zmanjšano mobilnostjo ([199]).

5.2.2.3 Trajanje pogodb o izvajanju gospodarske javne službe je v skladu s pravom EU

(564) Družba Corsica Linea se strinja s predhodno analizo Komisije o upravičenem trajanju pogodb o izvajanju gospodarske javne službe. V zvezi s tem je predložila dve dodatni pripombi.

(565) *Prvič*, družba Corsica Linea meni, da je trajanje pogodb o izvajanju gospodarske javne službe skladno s standardi, določenimi v pravu EU. V zvezi s tem se sklicuje prakso Komisije pri odločanju o pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe na področju pomorstva na Hrvaškem ([200]) in Norveškem ([201]), kjer so bile pogodbe sklenjene za skoraj deset let.

(566) *Drugič*, za izvajanje pogodb o izvajanju gospodarske javne službe so v nasprotju s trditvami družbe Corsica Ferries potrebne naložbe koncesionarjev.

([198]) V zvezi s tem družba Corsica Linea poudarja, da so v skladu s členoma 17 in 18 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe odbori za tehnično spremljanje odgovorni za upoštevanje pojava posebne potrebe, ki bi upravičevala uporabo teh orodij za prilagoditev storitev pomorskega prevoza v obliki povratnih voženj, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatnih povratnih voženj, ter morebitnih nasprotij pri uporabi flote izvajalca.

([199]) Družba Corsica Linea navaja, da je imelo plovilo Paglia Orba sprva eno kabino za osebe z zmanjšano mobilnostjo. Vendar je bilo treba v skladu z zavezo, ki jo je družba Corsica Linea sprejela med razpisnim postopkom, to plovilo (i) nadomestiti z enim od sedmih drugih plovil v floti, dodeljenih storitvi, če bi bili za opravljanje javne službe potrebni dve kabini za osebe z zmanjšano mobilnostjo v skladu s členom 20 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, in (ii) s prenovo hitro opremljeno z drugo kabino za osebe z zmanjšano mobilnostjo. Družba Corsica Linea se v zvezi s tem sklicuje na sodbo upravnega sodišča v Bastii z dne 19. marca 2019 (Société La Méridionale, št. 1900289), s katero je bila priznana možnost, da se za izvedbo pogodbe sprejme „zaveza k izpolnjevanju“. Ta skladnost je zdaj dosežena, tako da ima Paglia Orba zdaj dve kabini za osebe z zmanjšano mobilnostjo.

([200]) Sklepa Komisije z dne 12. julija 2018 v zadevah SA.48119 – Hrvaška – Obveznost gospodarske javne službe za hrvaške trajekte (UL C 339, 21.9.2018, str. 1) in SA.49523 – Hrvaška – Obveznost gospodarske javne službe 3 za hrvaške trajekte (UL C 339, 21.9.2018, str. 2).

([201]) Glej opombo 25.

(567) Družba Corsica Linea poudarja, da bi bilo treba razlikovati med koncesijskimi pogodbami za storitve (kot so pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe), ki se nanašajo na opravljanje storitve, in koncesijskimi pogodbami za gradnjo/posodobitev infrastrukture, ki se nanašajo na gradnjo infrastrukture in zahtevajo velike naložbe. V drugem primeru je izgradnja infrastrukture predmet pogodbe, zato morajo biti naložbe koncesionarja natančno opisane v koncesijski pogodbi. Enako ne velja za naročila storitev, pri katerih se mora koncesionar pod nadzorom javnega naročnika odločiti, katere naložbe so potrebne za zagotovitev, da so materialna sredstva, potrebna za pravilno opravljanje storitve in njeno izvedbo, vedno na voljo.

(568) Družba Corsica Linea poudarja, da so morali kandidati v obravnavani zadevi storitev opravljati z lastnimi plovili in med celotnim izvajanjem pogodb o izvajanju gospodarske javne službe vzdrževati namensko in visokozmogljivo floto, pri tem pa upoštevati veljavne okoljske zahteve.

(569) Družba Corsica Linea opisuje razvoj veljavnega pravnega okvira, zlasti Direktivo (EU) 2023/959 Evropskega parlamenta in Sveta ([202]) in Uredbo (EU) 2023/1805 Evropskega parlamenta in Sveta ([203]).

(570) Po navedbah družbe Corsica Linea Direktiva (EU) 2023/959 določa, da se da se sistem dodeljevanja kvot in zahteve za predajo za dejavnosti pomorskega prometa uporabljajo za 100 % emisij ladij na podlagi postopnega časovnega razporeda (40 % od leta 2024 in 100 % od leta 2026). Poleg tega Uredba (EU) 2023/1805 določa ukrepe za zmanjšanje intenzivnosti emisij toplogrednih plinov iz goriv, ki se uporabljajo v prometnem sektorju (z 2 % leta 2025 na 80 % do leta 2050).

(571) Družba Corsica Linea je pojasnila, da so za uporabo teh pravil potrebne naložbe v ladje, ki manj onesnažujejo okolje, da bi se izognili visoki obdavčitvi. Po njenih ocenah stroški uskladitve teh plovil z okoljskimi standardi znašajo 12 milijonov EUR. Podobno navaja, da je izvedla naložbo v višini 145 milijonov EUR v novo ladjo na utekočinjeni zemeljski plin, ki naj bi bila dobavljena leta 2026 in bi jo bilo mogoče dodeliti za pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe.

(572) Družba Corsica Linea nazadnje ugotavlja, da naložbene odločitve ne vplivajo na znesek nadomestila, če je znesek nadomestila pogodbeno omejen z začasnimi izkazi poslovnega izida, predloženimi v ponudbah, ki imajo polno pogodbeno veljavo (Priloga 9 k pogodbam o izvajanju gospodarske javne službe). Zato je po njenem mnenju nujno, da imajo koncesionarji dovolj dolgo pregled nad prihodki, ustvarjenimi z opravljanjem storitev.

5.2.3 *Pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe ne pomenijo državne pomoči ali so vsaj izvzete iz obveznosti priglasitve v skladu s sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena*.

(573) Družba Corsica Linea meni, da ukrepi ne pomenijo državne pomoči v skladu s členom 107(1) PDEU, saj so izpolnjena štiri merila iz sodbe v zadevi Altmark, in zlasti četrto merilo. V vsakem primeru ukrepi izpolnjujejo vsa merila iz sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena in so bili zato izvzeti iz obveznosti priglasitve Komisiji.

5.2.3.1 Pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe izpolnjujejo četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark

(574) V nasprotju s predhodno analizo Komisije v sklepu o začetku postopka družba Corsica Linea meni, da je v postopku za sklenitev pogodb o izvajanju gospodarske javne službe dejansko obstajal resnični konkurenčni pritisk, ki je omogočil izbiro ponudbe, ki je ekonomsko najugodnejša za skupnost.

([202]) Direktiva (EU) 2023/959 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. maja 2023 o spremembi Direktive 2003/87/ES o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Uniji ter Sklepa (EU) 2015/1814 o vzpostavitvi in delovanju rezerve za stabilnost trga za sistem Unije za trgovanje z emisijami toplogrednih plinov (UL L 130, 16.5.2023, str. 134, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj).

([203]) Uredba (EU) 2023/1805 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. septembra 2023 o uporabi obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem prometu ter spremembi Direktive 2009/16/ES (UL L 234, 22.9.2023, str. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

(575) *Prvič*, družba Corsica Linea poudarja, da noben francoski ali tuji pomorski prevoznik, razen družb Corsica Ferries, Corsica Linea in La Méridionale, ni izrazil zanimanja za korziški trg, in sicer niti z odzivom na različne javne razpise ali javna posvetovanja, ki jih je objavila Francija, niti z opravljanjem storitev na povezavah v okviru sheme obveznosti gospodarske javne službe.

(576) *Drugič*, družba Corsica Linea poudarja, da je bila v zvezi s pogodbo o izvajanju gospodarske javne službe za storitev pomorskega prevoza do Propriana, za katero se je izkazalo, da družba Corsica Linea konkurira družbi La Méridionale, ugotovljena zadostna konkurenca, da je lahko regionalni organ izbral najugodnejšo ekonomsko ponudbo. Kar zadeva druge sklope, dodeljene družbi Corsica Linea (Bastia, L'Île-Rousse in Ajaccio), odsotnost konkurenčne ponudbe načeloma ne izključuje popolnoma obstoja zadostnega konkurenčnega pritiska, da bi se štelo, da je četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark izpolnjeno ([204]).

(577) *Tretjič*, po navedbah družbe Corsica Linea je prišlo do znatnega konkurenčnega pritiska, saj je bilo splošno znano, da bodo za postopke za sklenitev pogodb o izvajanju gospodarske javne službe verjetno zaprosili trije gospodarski subjekti (Corsica Linea, La Méridionale in Corsica Ferries).

(578) *Četrtič*, s postopkom s pogajanji, ki sta ga izvedla korziški urad za promet in korziški regionalni organ, se je med prvotnimi in končnimi ponudbami družbe Corsica Linea za sklope, za katere je bila določena kot izbrani ponudnik, znatno znižal znesek zahtevanega nadomestila, s čimer je bil dokazan obstoj dejanske pogajalske moči francoskih organov.

(579) *Nazadnje*, za nekatere sklope je bila prejeta le ena končna ponudba, vendar francoski organi teh ponudb nikakor niso bili dolžni sprejeti, če so bile po njihovem mnenju predrage.

5.2.3.2 Pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe so v vsakem primeru skladne s sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena

(580) Družba Corsica Linea meni, da zadevni ukrepi izpolnjujejo vsa merila iz sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena, kar je v nasprotju z navedbami Komisije v uvodnih izjavah 395 do 398 sklepa o začetku postopka. Meni, da (i) se sklep o storitvah splošnega gospodarskega pomena uporablja za obravnavano zadevo; (ii) nekatere pomorske povezave ne presegajo praga za izvzetje iz obveznosti priglasitve in (iii) pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe izpolnjujejo vsa druga merila iz sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena.

5.2.3.2.1 Sklep o storitvah splošnega gospodarskega pomena se uporablja za kombinirane storitve (tovor/potniki)

(581) Družba Corsica Linea izpodbija predhodno stališče Komisije, da se sklep o storitvah splošnega gospodarskega pomena uporablja le za pomorski potniški promet, zlasti ker določa prag le za prepeljane potnike.

(582) Po mnenju družbe Corsica Linea je razlaga, ki jo predlaga Komisija, očitno v nasprotju z besedilom samim in njegovim namenom, kot je pojasnjen v točki 24 sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena. Iz te točke je razvidno, da ves pomorski prevoz (vključno s tovornim prevozom) spada na področje uporabe sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena. Če bi se sprejela razlago Komisije, nobena storitev pomorskega tovornega prometa ne bi mogla imeti koristi od sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena, kar bi bilo v nasprotju z načelom enakega obravnavanja.

(583) Družba Corsica Linea v zvezi s tem navaja, da praksa odločanja Komisije omogoča uporabo sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena za kombinirane storitve, za katere prag potniškega prometa, določen v zadevnem sklepu, ni bil presežen ([205]).

(584) Poleg tega družba Corsica Linea meni, da je sklicevanje v sklepu o storitvah splošnega gospodarskega pomena na enoten prag v smislu števila potnikov utemeljeno zgolj z dejstvom, da je potniški promet kvečjemu splošen kazalnik gospodarskega pomena dane povezave. Po njenem mnenju si je težko predstavljati, da bi se lahko na isti povezavi prevažala količina tovora, ki ni sorazmerna s potniškim prometom.

([204]) Sodba z dne 16. septembra 2013, Iliad, T-325/10, ECLI:EU:T:2013:472, točki 240 in 254.

([205]) Družba Corsica Linea se sklicuje na Sklep Komisije (EU) 2022/1328 z dne 30. septembra 2021 o ukrepih SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ki sta jih Italija in dežela Lacij izvedli za družbo Laziomar in njeno pridobiteljico, družbo CLN (UL L 200, 29.7.2022, str. 154, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/1328/oj), točka 484 in naslednje.

5.2.3.2.2 Izpolnjeni so vsi pogoji iz sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena

(585) Družba Corsica Linea meni, da so pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe skladne s členom 4 sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena: poudarja, da v tem primeru dejansko obstaja pooblastitev, ki vsebuje vse zahteve iz navedenega člena, kot Komisija ugotavlja v uvodni izjavi 275 in naslednjih sklepa o začetku postopka ([206]).

(586) Družba Corsica Linea meni tudi, da so pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe skladne s členoma 5 in 6 sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena, glede na to, da so metode za izračun nadomestila in preverjanje, da ni prekomernega nadomestila, določene v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe, kot je Komisija navedla v sklepu o začetku postopka (uvodne izjave 345 do 377).

(587) Nazadnje, družba Corsica Linea meni, da pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe izpolnjujejo pogoje iz člena 7 sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena, saj so francoski organi na platformi TED (na kateri so navedene vse pogodbe in koncesije v državah članicah, ki presegajo pragove, ki zahtevajo objavo na ravni Unije) objavili obvestilo o podelitvi koncesije v zvezi z pogodbami o izvajanju gospodarske javne službe, ki vsebuje vse informacije, zahtevane v členu 7 sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena ([207]).

5.3 **Pripombe družbe La Méridionale**

(588) Družba La Méridionale v svojih pripombah najprej trdi, da pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe ne pomenijo državne pomoči v skladu s členom 107(1) PDEU. V vsakem primeru pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe izpolnjujejo pogoje iz sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena in so izvzete iz obveznosti predhodne priglasitve Komisiji. Pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe so skladne vsaj z okvirom za storitve splošnega gospodarskega pomena ([208]).

5.3.1 *Pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe ne pomenijo državne pomoči*

(589) Družba La Méridionale meni, da ji s pogodbami o izvajanju gospodarske javne službe ni bila dodeljena nobena prednost, saj zadevne pogodbe izpolnjujejo vsa merila iz sodbe v zadevi Altmark, vključno s prvim in četrtim merilom.

5.3.1.1 Pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe izpolnjujejo prvo merilo iz sodbe v zadevi Altmark

(590) Družba La Méridionale meni, da področje uporabe pogodb o izvajanju gospodarske javne službe ustreza potrebi po gospodarski javni službi. Navaja, da so francoski organi pravilno opredelili (i) povpraševanje uporabnikov po prevozu vlečenega tovora in (ii) nedelovanje trga. Nazadnje je menila, da je Francija pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe opredelila sorazmerno s potrebo po gospodarski javni službi (iii).

5.3.1.1.1 Francija je pravilno opredelila povpraševanje uporabnikov

(591) Družba La Méridionale meni, da je Francija pravilno opredelila povpraševanje uporabnikov pomorskega tovornega in potniškega prometa. To velja zlasti za pomorski prevoz vlečenega tovora, v zvezi s katerim je družba La Méridionale podala več pripomb.

(592) Družba La Méridionale navaja, da je naročila dve ekonomski analizi, ki ju je opravila družba Deloitte (v nadaljnjem besedilu: **poročilo družbe Deloitte**), zlasti v zvezi z (i) nezamenljivostjo pristanišč v Toulonu in Marseillu, kar zadeva pomorski prevoz vlečenega tovora. Družba La Méridionale trdi, da poročilo družbe Deloitte potrjuje analize francoskih organov, v skladu s katerimi je zamenljivost med pristaniščem v Marseillu in pristaniščem v Toulonu, kar zadeva prevoz vlečenega tovora, zelo majhna.

(593) *Prvič*, s kvalitativnega vidika zbrani dokazi kažejo, da prevozniki, ki želijo čim bolj znižati svoje stroške, Toulona ne štejejo za alternativo Marseillu iz naslednjih razlogov:

— pristanišče v Marseillu je strateško umeščeno na ustju doline Rone, v bližini številnih logističnih baz, ki so razporejene po vsej dolini,

([206]) Družba Corsica Linea v zvezi s tem ugotavlja, da se člen 2 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe izrecno sklicuje na sklep o storitvah splošnega gospodarskega pomena.

([207]) Obvestilo o podelitvi koncesije za storitve (UL S 15/2023).

([208]) Družba La Méridionale je pojasnila, da se njene pripombe nanašajo le na pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe, ki jih je sklenila posamično ali skupaj z družbo Corsica Linea.

— prevoznikom ponuja multimodalno omrežje in je na stičišču dveh glavnih evropskih tovornih koridorjev (sredozemska os in os Severno morje–Sredozemlje),

— zbirno območje Marseilla zajema celotno jugovzhodno četrtino Francije ([209]), pristanišče v Toulonu pa je veliko bolj lokalno, saj obsega le tri poslovne parke ([210]),

— nevarnega blaga ni mogoče prepeljati v Toulon, ker je v pristanišču prepovedano zaradi bližine vojaških objektov.

(594) *Drugič*, s kvantitativnega vidika družba La Méridionale poudarja, da poročilo družbe Deloitte potrjuje zelo majhno zamenljivost pristanišč v Marseillu in Toulonu, kar zadeva vlečeni tovor. V poročilu družbe Deloitte je bilo ocenjeno, da bi v primeru 5–10-odstotnega zvišanja cen v Marseillu pristanišče v Toulonu namesto pristanišča v Marseillu izbralo manj kot 20 % prevoznikov.

(595) Za to sklepno ugotovitev sta bili v poročilu družbe Deloitte najprej uporabljeni dve podatkovni zbirki, in sicer (i) javna podatkovna zbirka, v kateri so navedena koncentrirana logistična območja ([211]) in razširjena logistična območja ([212]) v Franciji leta 2015 ([213]) ter (ii) podatkovna zbirka, ki jo je zagotovila družba La Méridionale in v kateri so navedena skladišča njenih strank v vlečenem tovornem prometu na celinski Franciji v letu 2021. Po tem, ko so se na podlagi teh podatkovnih zbirk poiskale lokacije različnih skladišč, so bili v poročilu družbe Deloitte nato določeni skupni stroški prevoza tovora na Korziko, pri čemer je bila uporabljena pomorska tarifa 35 EUR/dolžinski meter za pristanišči v Toulonu in Marseillu ter cestni stroški na kilometer v višini 1,13 EUR ([214]).

(596) V skladu s poročilom družbe Deloitte rezultati kažejo, da bi bilo v primeru 10-odstotnega zvišanja cene prevoza iz pristanišča v Marseillu še vedno ekonomsko razumno, da bi velika večina prevoznikov še naprej potovala skozi pristanišče v Marseillu. Le 4,7 % prevoznikov bi imelo v povprečju koristi od preusmeritve na pristanišče v Toulonu. V poročilu družbe Deloitte je bilo ugotovljeno, da je bila ocena 80-odstotnega lastnega povpraševanja po tovornem prometu z vlečenim tovorom v Marseillu konservativna.

([209]) Poročilo družbe Deloitte se sklicuje na zemljevide s spletnega mesta družbe Upply (specializirane za tovorni promet, zlasti cestni), z dne 4. julija 2019, ki so na voljo na naslednjem spletnem naslovu: market-insights.upply.com/en/the-real-map-of-the-major-hinterlands-for-container-shipping (obiskano 18. oktobra 2024), in iz poročila agencije za urbanistično načrtovanje v Marseillu *La logistique en région sud provence-alpes cote d'azur – Diagnostic et enjeux* (Logistika v regiji PACA – diagnostika in izzivi) (januar 2019), ki je na voljo na naslednjem spletnem naslovu: https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (str. 16; obiskano 18. oktobra 2024).

([210]) Družba La Méridionale se sklicuje na (i) poročilo agencije za urbanistično načrtovanje v Marseillu o logistiki v regiji PACA – diagnostiki in izzivih (januar 2019), ki je na voljo na naslednjem spletnem naslovu: https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (obiskano 18. oktobra 2024) in (ii) študijo z dne 18. junija 2020, ki jo je izvedel svetovalec v imenu gospodarske zbornice departmaja Var v okviru misije za proučevanje energetskih tokov v pristaniščih okoli zaliva Toulon in njegovega zaledja, kar kaže, da je zbirno območje pristanišča v Toulonu omejeno na območje med mesti Bandol, Signes in Hyères (študija je na voljo na naslednjem spletnem naslovu: 0acf6059-3ee3-be1e-1214-59847ece5a39 (interreg-maritime.eu) (obiskano 18. oktobra 2024). Po navedbah družbe La Méridionale je iz slike na strani 5 druge študije jasno razvidno, da zbirno območje pristanišča v Toulonu vključuje le tri glavne poslovne parke v bližini pristanišča, in sicer: poslovni park Signes, poslovno središče Toulon West in poslovni park Toulon East.

([211]) V skladu s poročilom družbe Deloitte je koncentrirano logistično območje tisto območje, v katerem je vsako skladišče ali logistična platforma, ki obsega več kot 5 000 m^2, manj kot dva kilometra oddaljeno od drugega skladišča ali logistične platforme. Vsako logistično območje sestavljajo vsaj tri skladišča ali logistične platforme s površino več kot 5 000 m^2.

([212]) V skladu s poročilom družbe Deloitte je razširjeno logistično območje tisto območje, v katerem je vsaka skladiščna enota ali logistična platforma, ki obsega več kot 5 000 m^2, manj kot šest kilometrov oddaljena od drugega skladišča ali logistične platforme. Vsako logistično območje sestavljajo vsaj tri skladišča ali logistične platforme s površino več kot 5 000 m^2.

([213]) Atlas skladišč in logističnih območij v Franciji v letu 2015, ki je na voljo na naslednjem spletnem naslovu: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015 (obiskano 18. oktobra 2024).

([214]) Poročilo družbe Deloitte se sklicuje na podatke nacionalnega odbora za ceste za leto 2019, v skladu s katerimi letni stroški 40-tonskega tovornjaka na dolge razdalje znašajo 1,13 EUR/km. To vključuje stroške voznika, stroške lastništva in financiranja vozila, stroške goriva, pnevmatik, vzdrževanja, cestnin in vinjet ter stroške zavarovanja in davke na vozila.

5.3.1.1.2 Francija je pravilno analizirala nedelovanje trga

5.3.1.1.2.1 Zasebna ponudba družbe Corsica Ferries brez pogodb o izvajanju gospodarske javne službe ni verodostojna

(597) Družba La Méridionale meni, da so francoski organi pravilno analizirali nedelovanje trga, ki kaže na obstoj potrebe po gospodarski javni službi pomorskega prevoza med Korziko in pristaniščem v Marseillu.

(598) V zvezi s tem poudarja, da ponudbe družbe Corsica Ferries, predložene med posvetovanjem s prevozniki, ni bilo mogoče šteti za verodostojno, ker zmogljivost, ki bi jo družba Corsica Ferries uporabila brez pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, ni bila v skladu z zmogljivostjo pristanišča v Toulonu. V skladu s poročilom družbe Deloitte zmogljivost, ki jo je družba Corsica Ferries navedla, če ne bi bilo pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe ([215]), temeljila na 539-odstotni stopnji zasedenosti pristanišča v Toulonu v obdobju 2023–2028 ([216]) tj. količini tovora, ki je več kot petkrat večja od trenutne zmogljivosti pristanišča.

5.3.1.1.2.2 Zaradi povezave Toulon–L'Île-Rousse, ki jo je družba La Méridionale uvedla leta 2024 v okviru sheme obveznosti gospodarske javne službe, ni mogoče dvomiti o obstoju obstoja nedelovanja trga

(599) Družba La Méridionale navaja, da je od leta 2024 odprla novo povezavo med Toulonom in Livornom (Italija) s postankom v L'Île-Roussu. Vendar poudarja, da ta pobuda nikakor ne vpliva na sklepne ugotovitve francoskih organov glede obstoja nedelovanja trga, ki upravičuje sklenitev pogodb o izvajanju gospodarske javne službe.

(600) Družba La Méridionale ponovno poudarja, da lahko v okviru sheme obveznosti gospodarske javne službe, ki se uporablja med Korziko in celinsko Francijo, ponuja nove storitve zunaj pogodb o izvajanju gospodarske javne službe. V zvezi s tem poudarja, da je zaradi spremembe lastniškega deleža in upravljanja od junija 2023 oblikovala novo poslovno strategijo, ki vključuje odprtje mednarodnih povezav. Nova povezava z Italijo neposredno izpolnjuje ta cilj.

(601) *Prvič*, družba La Méridionale navaja, da ta povezava vključuje le prevoz potnikov in je namenjena predvsem turistom. Tako ne vključuje prevoza tovora ali potnikov iz zdravstvenih razlogov.

(602) *Drugič*, družba La Méridionale navaja, da se izkaz poslovnega izida za povezavo Toulon–L'Île-Rousse in za plovilo Kalliste, ki ji je dodeljeno, vodijo ločeno od poslovnih računov za povezavi Marseille–Ajaccio in Marseille–Porto-Vecchio, ki se uporabljata v okviru pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, s čimer se zagotavlja, da ni navzkrižnega subvencioniranja v zvezi z amortizacijo in stroški poslovanja plovil.

(603) V zvezi s tem družba La Méridionale zavrača kritike družbe Corsica Ferries, navedene v točki 216 sklepa o začetku postopka, ki se nanašajo na to, da je družba Corsica Linea uporabljala plovilo Kalliste, kar bi lahko družbi La Méridionale preprečilo izpolnjevanje obveznosti iz pogodb o izvajanju gospodarske javne službe.

(604) Družba La Méridionale pojasnjuje, da je družba Corsica Linea res uporabljala ladjo Kalliste julija in avgusta 2023, vendar je bilo to zaradi izjemnih okoliščin, ko je na eni od plovil družbe Corsica Linea (Monte d'Oro) izbruhnil požar, zaradi česar ladja ni mogla pluti več mesecev, družba Corsica Linea pa je družbo La Méridionale izrecno vprašala, ali lahko ladjo Kalliste začasno najame za opravljanje svojih prevozov.

(605) Poleg tega družba La Méridionale navaja, da je ladja Kalliste v Prilogi 2 k pogodbam o izvajanju gospodarske javne službe (program storitev) dejansko dodeljena sklopu 3 (Marseille–Porto-Vecchio) in da začasni izkazi poslovnega izida (Priloga 9 k pogodbam o izvajanju gospodarske javne službe) temeljijo na tem, vendar jo je mogoče dodeliti drugim povezavam v okviru mehanizma zamenjave plovil iz člena 20 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe ali za izvedbo dodatne povratne vožnje, ki jo določijo francoski organi.

([215]) V skladu s poročilom družbe Deloitte je družba Corsica Ferries navedla, da bi brez pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe znatno povečala svoje dejavnosti v Toulonu, in sicer s povprečno 397 112 dolžinskih metrov na leto v obdobju 2016–2019 na povprečno 2 675 288 dolžinskih metrov na leto v obdobju 2023–2028, kar pomeni 574-odstotno povečanje njene ponudbe.

([216]) V poročilu družbe Deloitte je ta stopnja zasedenosti izračunana na podlagi povprečnega letnega števila dolžinskih metrov, ki jih je družba Corsica Ferries prepeljala med letoma 2016 in 2019 (397 112 dolžinskih metrov), kar po navedbah gospodarske zbornice departmaja Var ustreza trenutni 80-odstotni stopnji zasedenosti pristanišča v Toulonu, in letnega povprečja, ki ga je družba Corsica Ferries prijavila med letoma 2023 in 2028 (2 675 288 dolžinskih metrov), kar ustreza 539-odstotni zasedenosti pristanišča v Toulonu.

5.3.1.1.3 Francoski organi so opredelili sorazmerne obveznosti gospodarske javne službe

5.3.1.1.3.1 Obveznosti glede najmanjše tovorne prevozne zmogljivosti so sorazmerne z opredeljeno potrebo po gospodarski javni službi

(606) Družba La Méridionale izpodbija predhodno stališče Komisije, da so bile najmanjše tovorne prevozne zmogljivosti v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe določene tako, da bi lahko javna služba kadar koli zadostila največjemu povpraševanju, ugotovljenemu s preteklimi podatki.

(607) Družba La Méridionale pojasnjuje, da so francoski organi najmanjšo zmogljivost, potrebno za tovorni promet, določili na podlagi povprečja na posamezni prevoz julija 2030, ki je višje od povprečja na posamezni prevoz v drugih mesecih leta 2030. Glede na razlike v prometu, ki so odvisne od dneva v tednu in meseca, to mesečno povprečje ne omogoča, da bi se ves čas dosegalo največje zabeleženo povpraševanje. Po navedbah družbe La Méridionale mesečno povprečje julija 2030 in druga mesečna povprečja vključujejo prevoze, pri katerih povpraševanje presega izbrane najmanjše zmogljivosti.

(608) Družba La Méridionale v zvezi s tem poudarja, da analiza količine tovora na plovilih v letih 2021 in 2022 na povezavah, na katerih opravlja storitve, kaže, da najmanjše zmogljivosti, določene v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe za tovorni promet, niso pretirane, saj so bile presežene na znatnem deležu prevozov ([217]). Analize po mesecih in dnevih kažejo, da so bile najmanjše zmogljivosti v letih 2021 in 2022 redno presežene vsak mesec v letu in vsak dan v tednu. Zmogljivosti v okviru pogodb o izvajanju gospodarske javne službe se zato ne morejo šteti za nesorazmerne.

(609) Nazadnje, družba La Méridionale pojasnjuje, da je določitev najmanjših zmogljivosti na ravni, ocenjeni za julij 2030, v skladu z omejitvami, s katerimi se srečujejo družbe pri upravljanju svoje flote. Zaradi gospodarskih omejitev upravljanja flote in obdobij amortizacije za plovila zato ni bilo mogoče določiti najmanjših zmogljivosti na mesečni ali celo letni osnovi. Družba La Méridionale pojasnjuje, da gospodarski subjekti glede na vrednost plovil med trajanjem pogodbe težko zamenjajo plovila z gospodarskega in operativnega vidika. Nasprotno pa obveznosti gospodarske javne službe, določene v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe, omogočajo dajanje v uporabo plovil, ki lahko gospodarsko javno službo zagotavljajo ves čas trajanja pogodb o izvajanju gospodarske javne službe in s katerimi je mogoče obvladati največje konice.

5.3.1.1.3.2 Obveznosti glede najmanjše zmogljivosti za število voznikov, ki se prevažajo na posameznem prevozu, so sorazmerne s potrebo po gospodarski javni službi

(610) Družba La Méridionale trdi, da v nasprotju s tem, kar trdi družba Corsica Ferries v pritožbi, najmanjša zmogljivost za prevoz voznikov, določena v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe, ni nesorazmerna.

(611) Na podlagi podatkov, ki jih je predložila družba La Méridionale, je bilo v poročilu družbe Deloitte ocenjeno dejansko število voznikov, ki so spremljali svoje blago na plovilih La Méridionale v letih 2021 in 2022. V poročilu je ugotovljeno, da najmanjše zmogljivosti, določene v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe za število voznikov, niso prekomerne, saj so bile na znatnem deležu prevozov že presežene ali dosežene v letih 2021 in 2022 ([218]).

5.3.1.2 Pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe izpolnjujejo četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark

(612) *Prvič*, po mnenju družbe La Méridionale merila za sklenitev pogodb niso vplivala na možnost Francije, da izbere kandidata, ki lahko zagotovi storitev z najnižjimi stroški za skupnost. Družba La Méridionale meni, da sta družbi Corsica Linea in La Méridionale na povezavah Porto-Vecchio (sklop 3) in Propriano (sklop 4) predložili konkurenčni ponudbi. V obeh primerih so francoski organi sprejeli najnižjo ponudbo.

([217]) Iz poročila družbe Deloitte je razvidno, da je leta 2021 skoraj tretjina prevozov, ki jih je družba La Méridionale opravila med Marseillem in Ajacciem, že presegla najmanjše tovorne prevozne zmogljivosti, določene v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe. Leta 2022 je to veljalo za 40 % prevozov, ki jih je družba La Méridionale opravila med Marseillem in Ajacciem.

([218]) V skladu s poročilom družbe Deloitte je bila najmanjša zmogljivost za voznike vlečenega tovora, določena v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe, dosežena ali presežena na 40 % prevozov, ki jih je družba La Méridionale opravila leta 2021, in na 43 % prevozov leta 2022 med Marseillem in Ajacciem.

(613) *Drugič*, družba La Méridionale navaja, da so na posvetovanje s prevozniki odgovorile tri ladjarske družbe (Corsica Ferries, Corsica Linea in La Méridionale), zato se je število kandidatov (dva) ujemalo s številom odgovorov na posvetovanje s prevozniki. Poleg tega dejstvo, da ni bilo drugih ladjarskih družb, ki bi se prijavile, potrjuje pomanjkanje zanimanja trga za nizko donosne povezave, kot so povezave s Korziko.

5.3.2 *Pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe so združljive s sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena*

5.3.2.1 Sklep o storitvah splošnega gospodarskega pomena se uporablja za pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe

(614) Družba La Méridionale izpodbija predhodno stališče Komisije, da se sklep o storitvah splošnega gospodarskega pomena uporablja le za povezave za prevoz potnikov, ne pa tudi za druge storitve pomorskega prevoza (zlasti za tovorni promet). Prvič, meni, da sklep o storitvah splošnega gospodarskega pomena ne določa, da se ne uporablja za kombinirane storitve, in da Komisija ne more podati take ozke razlage; drugič, vsekakor meni, da je taka razlaga v skladu s prakso odločanja Komisije ([219]).

5.3.2.2 Pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe so skladne s sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena

(615) Družba La Méridionale meni, da so pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe skladne s členom 4 sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena: poudarja, da v tem primeru dejansko obstaja pooblastitev, ki vsebuje vse zahteve iz navedenega člena, kot Komisija ugotavlja v uvodni izjavi 275 in naslednjih sklepa o začetku postopka ([220]). Poudarja tudi, da pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe v skladu s sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena trajajo manj kot deset let.

(616) Družba La Méridionale meni tudi, da so pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe skladne s členoma 5 in 6 sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena, glede na to, da so metode za izračun nadomestila in preverjanje, da ni prekomernega nadomestila, določene v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe, kot je Komisija navedla v sklepu o začetku postopka (uvodne izjave 345 do 377).

(617) Nazadnje, družba La Méridionale meni, da pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe izpolnjujejo pogoje iz člena 7 sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena, saj so francoski organi objavili vse informacije, zahtevane v navedenem členu.

5.3.3 *Pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe so združljive z okvirom za storitve splošnega gospodarskega pomena*

(618) Družba La Méridionale meni, da so ukrepi v vsakem primeru združljivi z okvirom za storitve splošnega gospodarskega pomena. Predložila je pripombe v zvezi z dvema točkama: trajanjem pooblastitve in skladnostjo pogodb o izvajanju gospodarske javne službe s pravom EU o koncesijah.

5.3.3.1 Trajanje pogodb o izvajanju gospodarske javne službe je skladno z okvirom za storitve splošnega gospodarskega pomena

(619) Družba La Méridionale meni, da je sedemletno trajanje pogodb o izvajanju gospodarske javne službe v skladu s standardi, določenimi v pravu EU. Meni, da je to obdobje razumno in upravičeno glede na naložbe, ki so bile ali bodo izvedene za razrešitev pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, zlasti v zvezi s stroški amortizacije mobiliziranih plovil in stroški, povezanimi z dodatno opremo ali izpolnjevanjem okoljskih zahtev. V zvezi s tem se sklicuje na prakso odločanja Komisije o pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe v pomorstvu v Italiji ([221]) in na Norveškem ([222]) s trajanjem skoraj ali več kot deset let.

([219]) Družba La Méridionale se sklicuje na Sklep (EU) 2022/1328, točka 484 in naslednje.

([220]) Družba La Méridionale v zvezi s tem ugotavlja, da se člen 2 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe izrecno sklicuje na sklep o storitvah splošnega gospodarskega pomena.

([221]) Sklep Komisije (EU) 2022/448 z dne 17. junija 2021 glede ukrepov SA.32014, SA.32015 in SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ki jih je Italija izvedla za družbo Siremar in njeno pridobiteljico, družbo Società Navigazione Siciliana (UL L 97, 24.3.2022, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/448/oj).

([222]) Glej opombo 141.

5.3.3.2 Pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe so skladne z zakonodajo EU o javnem naročanju

5.3.3.2.1 Čas, ki je pretekel med datumom sklenitve pogodb o izvajanju gospodarske javne službe in datumom začetka opravljanja storitev, ni imel učinka omejevanja dostopa na trg

(620) Družba La Méridionale meni, da kratko obdobje med datumom sklenitve pogodb o izvajanju gospodarske javne službe in datumom začetka opravljanja storitev ni povzročalo težav na podlagi prava EU o koncesijah.

(621) *Prvič*, družba La Méridionale meni, da se okoliščine razlikujejo od tistih, ki so navedene v sodbi v zadevi SNMC II, ki jo Komisija navaja v sklepu o začetku postopka. Po njenem mnenju je bilo v javnem razpisu, objavljenem v *Uradnem listu Evropske unije* 6. maja 2022, potencialnim kandidatom sporočeno, da se bodo storitve, določene v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe, začele izvajati 1. januarja 2023. Potencialni kandidati so bili torej obveščeni osem mesecev pred datumom začetka zadevnih storitev. Poleg tega je bil začetek veljavnosti pogodb o izvajanju gospodarske javne službe 1. januarja 2023 napovedan tudi, ko so francoski organi 22. januarja 2022 začeli posvetovanje s prevozniki, v katerem je družba Corsica Ferries sodelovala, tj. skoraj leto prej.

(622) *Drugič*, družba La Méridionale je poudarila, da je bilo v pravilih za oddajo ponudb, objavljenih 6. maja 2022, napovedano, da morajo kandidati svoje vloge in ponudbe oddati do 25. julija 2022 in da se bodo morebitna pogajanja začasno začela avgusta 2022. Zaradi nespremenljivih rokov pri pogajanjih in sklenitvi pogodb, ki so tako zapletene kot pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe, so bili vsi zadevni gospodarski subjekti že od začetka obveščeni, da bo med sklenitvijo pogodb o izvajanju gospodarske javne službe in začetkom njihove veljavnosti minilo približno dva do tri mesece, in sicer med jesenjo 2022 in 1. januarjem 2023. Tako obdobje je zadostovalo, da so lahko vsi zainteresirani gospodarski subjekti umaknili svojo floto iz obratovanja in jo prerazporedili.

(623) V zvezi s tem družba La Méridionale trdi, da trditve družbe Corsica Ferries, da je treba rezervacije na področju pomorskega prevoza odpreti vsaj šest mesecev vnaprej, niso utemeljene. Navaja, da se v tovornem prometu (kar je glavni namen pogodb o izvajanju gospodarske javne službe) rezervacije v praksi opravijo nekaj dni vnaprej, storitve potniškega prevoza pa se začnejo v nizki sezoni z manj prometa (1. januar).

(624) *Tretjič*, francoski organi so ob izteku roka za predložitev ponudb (25. julij 2022) vedeli, da sta se za razpis prijavili le družbi Corsica Linea in La Méridionale, zato so se lahko, ne da bi kršili direktivo o koncesijah, odločili, da bodo podaljšali trajanje pogajanj in skrajšali obdobje med datumom sklenitve pogodb o izvajanju gospodarske javne službe in datumom začetka njihove veljavnosti. Družba Corsica Ferries ni oddala ponudbe za pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe iz razlogov, povezanih z nejasnostjo tehničnih zahtev (in ne zaradi kratkega obdobja med sklenitvijo pogodb in začetkom veljavnosti), zato dejansko trajanje faze pogajanj ni moglo pomeniti kršitve direktive o koncesijah.

5.3.3.2.2 Minimalne zahteve niso zajemale povratnih voženj, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatnih povratnih voženj

(625) Družba La Méridionale ponovno poudarja, da so bile minimalne zahteve iz člena 37 direktive o koncesijah določene v členu 2(4) pravil za oddajo ponudb. Tako meni, da je bilo sicer treba za razumevanje natančnega obsega nekaterih od teh minimalnih zahtev upoštevati Prilogo 1 k pogodbam o izvajanju gospodarske javne službe, ta Priloga 1 ni v celoti pomenila minimalne zahteve.

(626) Po mnenju družbe La Méridionale navedena sklepna ugotovitev vodi do naslednjih ugotovitev.

(627) Družba La Méridionale v zvezi z dodatnimi povratnimi vožnjami najprej ugotavlja, da niso navedene v členu 2(4) pravil za oddajo ponudb. Zajeti so samo „vozni redi“ in „pogostost storitev“. Poleg tega so dodatne povratne vožnje v Prilogi 1 k pogodbam o izvajanju gospodarske javne službe predstavljene le kot možnost, katere izvajanje je prepuščeno presoji francoskih organov. Ta sklicevanja torej ne razkrivajo nobenih značilnosti glede „voznih redov“ dodatnih povratnih voženj ali njihove „pogostosti“ v smislu minimalne zahteve, ki je strogo določena v členu 2(4) pravil za oddajo ponudb.

(628) Kar zadeva povratne vožnje, ki jih je mogoče prerazporediti, družba La Méridionale ugotavlja, da tovrstne vožnje niso omenjene v členu 2(4) pravil za oddajo ponudb ali Prilogi 1.

(629) Po mnenju družbe La Méridionale iz tega sledi, da povratne vožnje, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatne povratne vožnje niso bile del minimalnih značilnosti pogodb o izvajanju gospodarske javne službe.

5.3.3.2.3 Povratne vožnje, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatne povratne vožnje so v skladu z načeli enakega obravnavanja, nediskriminacije in preglednosti.

(630) Kar zadeva povratne vožnje, ki jih je mogoče prerazporediti, družba La Méridionale poudarja, da ne gre za dodatne povratne vožnje, ki bi se dodale najmanjšemu številu povratnih voženj na leto. Edini namen teh povratnih voženj je optimizirati promet na omejen in *ad hoc* način. Družba La Méridionale zlasti trdi, da so te povratne vožnje prepuščene presoji francoskih organov, ob upoštevanju člena 17 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe. Nazadnje opozarja, da tehnični odbor, ustanovljen v ta namen, preloži povratno vožnjo, da bi jo prestavil na datum, ki ustreza dejanskim potrebam gospodarske javne službe in omejitvam izvajalca.

(631) Kar zadeva dodatne povratne vožnje, družba La Méridionale trdi, da so take povratne vožnje tudi možnost, ki jo ima javni naročnik v primeru največjega povpraševanja po pomorskem tovornem prometu, ki ga redne povratne vožnje ne bi mogle absorbirati. Po njenem mnenju je to prožen instrument v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe, ki omogoča prilagoditev javne storitve dejanskemu povpraševanju njenih uporabnikov v obdobju od 7 do 8 let. Poleg tega je število dodatnih povratnih voženj strogo omejeno, njihovo izvajanje pa ureja člen 18 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, ki je ob koncu postopka za sklenitev pogodb o izvajanju gospodarske javne službe ostal nespremenjen.

(632) Družba Corsica Ferries ni imela nobenih dokazov za domnevo, da mora imeti izvajalec stalno v pripravljenosti rezervna plovila, ki bi jih lahko kadar koli mobiliziral za izvedbo dodatnih povratnih voženj ali povratnih voženj, ki jih je mogoče prerazporediti. Družba La Méridionale v zvezi s tem poudarja, da je bil v Prilogi 1 k pogodbam o izvajanju gospodarske javne službe za obdobje 2021–2022 (za katere se je prijavila družba Corsica Ferries) ta mehanizem dodatnih povratnih voženj že določen na povezavah z Ajacciem, Bastio in L'Île-Roussem, in sicer s skoraj enakimi pogoji. Vendar v skladu s temi pogodbami dodatne povratne vožnje niso bile nikoli izvedene pod pogoji, ki jih je navedla družba Corsica Ferries (tj. z zahtevo po več ladjah hkrati). Zato je morala družba Corsica Ferries vedeti, da dejstvo, da so rezervna plovila v stalni pripravljenosti, ni imelo nobenega gospodarskega ali operativnega smisla.

5.3.3.2.4 Ponudbe družbe La Méridionale so bile v skladu s pravili za oddajo ponudb

(633) *Prvič*, družba La Méridionale ugotavlja, da se zaradi njenih končnih ponudb v zvezi s povratnimi potovanji, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatnimi povratnimi potovanji niso spremenili Priloga 1 ali členi 16 in 17 osnutkov pogodb o izvajanju gospodarske javne službe. Priloga 1, predložena v podporo končni ponudbi družbe La Méridionale za sklop 1, je vsebovala le predlog za določitev dodatnih povratnih voženj na podlagi poznavanja storitev pomorskega prevoza.

(634) *Drugič*, kar zadeva prevozno zmogljivost plovil (potnikov in tovora), družba La Méridionale meni, da so zmogljivosti, ki jih ponujajo plovila, ki jih je dodelila različnim sklopom, skladne z najmanjšimi zmogljivostmi za prevoz tovora in potnikov. Trdi tudi, da vsa njena plovila izpolnjujejo zahteve glede najmanjšega števila kabin za osebe z zmanjšano mobilnostjo.

5.4 **Pripombe skupine STEF**

(635) Skupina STEF in njene hčerinske družbe (ki skupaj tvorijo skupino STEF) so dejavne predvsem na področju cestnega tovornega prometa z nadzorovano temperaturo, logističnih storitev za sveže in hladno blago ter industrijskega pakiranja kmetijsko-živilskih proizvodov.

(636) Skupina STEF v svojih pripombah pojasnjuje, da je bila edini delničar družbe La Méridionale med letom 2009 in 31. majem 2023, ko jo je prodala družbi CMA CGM. Bila je torej edini delničar družbe La Méridionale, ko je Francija družbi La Méridionale dodelila dva od zadevnih ukrepov.

(637) Skupina STEF v svojih pripombah v celoti ponavlja vsebino pripomb, ki jih je predložila družba La Méridionale. Poleg dejstev ali argumentov, ki jih je že predložila družba La Méridionale, ne navaja nobenih drugih dejstev ali trditev. Njene pripombe je zato treba razumeti kot enake pripombam družbe La Méridionale, ki so že predstavljene v oddelku 5.3.

6. **PRIPOMBE FRANCIJE GLEDE PRIPOMB ZAINTERESIRANIH STRANI**

(638) Francoski organi so pripombe v zvezi s pripombami družbe Corsica Ferries predložili z dopisoma z dne 25. junija in 11. julija 2024. Pripombe se nanašajo na oceno obstoja potrebe po gospodarski javni službi in skladnost z direktivo o koncesijah.

6.1 **Pripombe glede obstoja potrebe po gospodarski javni službi**

6.1.1 *Javna posvetovanja niso bila pristranska*

(639) Francoski organi najprej navajajo, da je bila metoda, uporabljena za opredelitev potrebe po gospodarski javni službi, v skladu z načeli iz uredbe o pomorski kabotaži ([223]) in njenega razlagalnega sporočila iz leta 2014 (v nadaljnjem besedilu: **razlagalno sporočilo**) ([224]). Navajajo tudi, da so se upoštevala tudi merila „preskusa SNCM“, kot jih je Splošno sodišče določilo v sodbah v zadevah SNMC I in SNCM II ([225]).

(640) Francoski organi v nasprotju s trditvami družbe Corsica Ferries (uvodne izjave 399 do 403) ugotavljajo, da posvetovanje z uporabniki ni bilo pristransko. Poudarjajo, da je bila javnost o tem posvetovanju široko obveščena. Poudarjajo tudi, da rezultati posvetovanja na primer kažejo, da sta pristanišči v Marseillu in Toulonu z vidika potnikov (rezidentov in nerezidentov Korzike) povsem zamenljivi, kot trdi družba Corsica Ferries. V vsakem primeru izpostavljajo, da je bilo posvetovanje s prevozniki eden od več načinov za opredelitev povpraševanja uporabnikov.

(641) Poleg tega v nasprotju s trditvami družbe Corsica Ferries (uvodne izjave 455 do 468) pri posvetovanju s prevozniki ni bilo metodološke pristranskosti. Francija poudarja, da je bilo to posvetovanje tudi splošno objavljeno in odprto za vse zainteresirane prevoznike. Francoski organi navajajo, da je bil odgovor družbe Corsica Ferries podrobno analiziran, da bi se zagotovila njegova zanesljivost in ustreznost. Kar zadeva kritiko družbe Corsica Ferries v zvezi z neopredelitvijo ozemeljske kontinuitete, francoski organi navajajo, da je razpisna dokumentacija prevoznika vsebovala dokazni dokument, v katerem je bila opisana regulativna organizacija pomorskega potniškega in tovornega prometa in v celoti povzeta francoska zakonodaja o ozemeljski kontinuiteti.

6.1.2 *Francija je pravilno opredelila kvalitativno povpraševanje uporabnikov*

6.1.2.1 Francija je pravilno opredelila kvalitativno povpraševanje potnikov iz zdravstvenih razlogov

(642) Francoski organi najprej zavračajo trditev družbe Corsica Ferries, da obstaja potreba po gospodarski javni službi samo za potnike iz zdravstvenih razlogov, ki so upravičeni do povračila iz sistema zdravstvenega zavarovanja. Poudarjajo, da je iz poročila družbe Gecodia jasno razvidno, da nekateri potniki iz zdravstvenih razlogov uporabljajo pomorski prevoz in da obstaja posebna povezava s pristaniščem v Marseillu.

(643) Francoski organi zavračajo tudi trditev družbe Corsica Ferries, da ni nobene pravne ali regulativne omejitve, ki bi povračilo stroškov prevoza pogojevala z razdaljo med pristaniščem prihoda in zdravstvenim centrom. Poudarjajo, da se povračilo v skladu s členom R. 322-10-5 zakonika o socialni varnosti izvede na podlagi najkrajše povezave od pristanišča v Marseillu do zdravstvene ustanove.

(644) Francoski organi vsekakor trdijo, da pogoji kopenskega prevoza za potnike iz zdravstvenih razlogov v Marseillu in Toulonu niso enaki. Francija poudarja, da se potniki iz zdravstvenih razlogov prevažajo za namene hospitalizacije in s tem povezanih posvetovanj, ki potekajo na isti dan, ko pacient prispe na celino, in vključujejo potencialno ranljive osebe z urniki (zdravniškimi obiski), ki jih je treba upoštevati. Zato bi lahko skoraj enourno dodatno potovanje iz Toulona v centre za zdravljenje v Marseillu, tveganja, povezana s prometnimi zastoji in zamudami vlakov ali avtobusov, ter znatni stroški, ki bi zaradi tega lahko nastali (prenočitve v hotelih, cene taksijev), za potnike iz zdravstvenih razlogov potovanje še otežili.

([223]) Člen 4 uredbe o pomorski kabotaži.

([224]) Sporočilo Komisije o razlagi Uredbe Sveta (EGS) št. 3577/92 o uporabi načela prostega pretoka storitev v pomorskem prometu med državami članicami (pomorska kabotaža) (COM(2014) 232 final) z dne 22. aprila 2014.

([225]) Sodbi z dne 1. marca 2017, SNMC I in SNMC II, glej opombi 151 in 152.

6.1.2.2 Francija je pravilno opredelila kvalitativno povpraševanje po tovornem prometu z vlečenim tovorom

(645) *Prvič*, po navedbah francoskih organov je družba Corsica Ferries s trditvijo, da se je Komisija pri svoji oceni zamenljivosti pristanišč v Marseillu in Toulonu, kar zadeva vlečeni tovor, oprla le na prezasedenost pristanišča v Toulonu in na rezultate javnega posvetovanja uporabnikov, samovoljno in delno omejila svoje razumevanje uporabljene metode.

(646) Francoski organi v zvezi z neobstojem tveganja prezasedenosti zmogljivosti v pristanišču v Toulonu, kar zadeva promet z vlečenim tovorom (uvodne izjave 436, 437 in 438), najprej poudarjajo, da je iz odgovora gospodarske zbornice departmaja Var jasno razvidno, da je zmogljivost v pristanišču v Toulonu omejena. V pripombah so predložili dodatne informacije o stopnji prezasedenosti v pristanišču v Toulonu. Menijo, da bi, če bi se dnevni promet, zabeležen samo na povezavah Marseille–Ajaccio/Bastia, preusmeril v pristanišče v Toulonu, povpraševanje leta 2029 zmogljivost pristanišča preseglo 177 dni od 365 dni ([226]).

(647) Francoski organi v zvezi s posvetovanjem z uporabniki o tovornem prometu in trditvami, ki jih je v zvezi s tem navedla družba Corsica Ferries (uvodne izjave 439 do 443) in s katerimi je zlasti kritizirala relevantnost informacij, pridobljenih s tem posvetovanjem, poudarjajo, da je posvetovanje z uporabniki veljaven dokaz na podlagi okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena.

(648) *Drugič*, francoski organi najprej ugotavljajo, da družba Corsica Ferries ne izpodbija dodatnih cestnih stroškov, ki jih imajo prevozniki zaradi preusmeritve iz Marseilla v Toulon (uvodna izjava 443), in da vse analize, ki so jih predložile družbe Corsica Ferries, Corsica Linea in La Méridionale, potrjujejo, da so logistične baze večinoma v okolici Marseilla in v dolini Rone.

(649) Francoski organi so predložili tudi posodobljeno kvantitativno oceno dodatnih stroškov, pri čemer so uporabili najnovejše referenčne podatke (december 2023) o proizvodnih stroških, ki jih je izračunal nacionalni odbor za ceste. Po njihovem mnenju ta ocena potrjuje obstoj dodatnih stroškov v višini približno 40 % za potovanje prek pristanišča v Toulonu namesto pristanišča v Marseillu za prevoznika, ki ima logistične baze blizu Marseilla.

(650) Francija poudarja tudi, da druga študija skupine Berkeley, ki jo je predložila družba Corsica Ferries (glej uvodno izjavo 443) in ki vsebuje analizo dodatnih cestnih stroškov, vsebuje več metodoloških napak. Prvič, druga študija skupine Berkeley temelji na referenčni vrednosti 12 dolžinskih metrov, standardno zgibno tovorno vozilo (traktor + priklopnik) pa ima blizu 17 dolžinskih metrov. Drugič, pomorska tarifa, uporabljena v drugi študiji skupine Berkeley za Toulon, je tarifa brez davkov in manipulativnih stroškov, in ne tarifa, ki se dejansko plača. Nazadnje, v drugi študiji skupine Berkeley se ne upošteva več dejavnikov, ki zvišujejo dodatne cestne stroške. Izračun na primer temelji na dodatni cestni razdalji 60 km, ki pa znaša več kot 70 km.

(651) *Tretjič*, francoski organi v zvezi z oceno stopnje zamenljivosti posebnega povpraševanja po tovornem prometu z vlečenim tovorom v pristanišču v Marseillu v odgovor družbi Corsica Ferries (uvodni izjavi 444 in 445) poudarjajo, da je bilo v poročilu iz oktobra 2020, na katerega se sklicuje družba Corsica Ferries, navedeno, da opravljena ocena geografskega obsega trga tovornega prometa z vlečenim tovorom ne izključuje morebitne ugotovitve, da so celinska pristanišča med seboj delno zamenljiva, kar zadeva prevoz vlečenega tovora, če se v ta namen predložijo prepričljivejši dokazi, zlasti s širšim javnim posvetovanjem s špediterji in prevozniki. Vendar so francoski organi v obravnavani zadevi izvedli širša javna posvetovanja, tako da sklepne ugotovitve iz poročila iz oktobra 2020 niso več relevantne.

(652) *Nazadnje*, francoski organi zavračajo trditev družbe Corsica Ferries, da sta pristanišči v Marseillu in Toulonu z vidika uporabnikov povsem zamenljivi, kar zadeva vlečeni tovor s spremstvom (uvodna izjava 449). Francoski organi najprej ugotavljajo, da družba Corsica Ferries ni predložila nobenega dokaza, ki bi upravičeval to razlikovanje. Navajajo še, da te razlike med javnimi posvetovanji niso izpostavili prevozniki, pomorski prevozniki ali pristaniški organi.

([226]) Prag zmogljivosti je ocenjen na 80 tovornjakov na dan skozi vse leto, razen julija in avgusta, ko je prag zmogljivosti ocenjen na 40 tovornjakov na dan zaradi povečanja prometa potnikov in lahkih vozil v poletnih mesecih.

6.1.3 *Francija je pravilno opredelila kvantitativno povpraševanje uporabnikov*

6.1.3.1 Francija je pravilno kvantitativno opredelila povpraševanje potnikov iz zdravstvenih razlogov

(653) Francoski organi v nasprotju s trditvami družbe Corsica Ferries (uvodne izjave 428 do 431) poudarjajo, da je 10-odstotni delež pomorskega prevoza iz zdravstvenih razlogov med Korziko in celino konservativna predpostavka.

6.1.3.2 Francija je pravilno kvantitativno opredelila povpraševanje po tovornem prometu z vlečenim in nevlečenim tovorom

(654) Po navedbah Francije družba Corsica Ferries trdi, da je enotna stopnja rasti v višini 2,3 % na leto za vse povezave, na katere se nanašajo pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe, posledica previsoke ocene povpraševanja po tovornem prometu in torej po voznikih, povezanih z vlečenim tovorom (uvodni izjavi 453 in 454). Francoski organi odgovarjajo, da predvideno povpraševanje po tovornem prometu temelji na preteklih podatkih (2010–2019). Ti podatki so dovolj so dovolj obsežni, da se v njih upoštevajo obdobja upadanja in bolj dinamična obdobja v korziškem gospodarstvu.

(655) Francoski organi poudarjajo, da je Korzika med letoma 2010 in 2019 prestala dve obdobji rasti (2010–2012; 2016–2018) in dve obdobji stagnacije (2013–2015; 2019) ter da tovorni tokovi odražajo te razlike. Navajajo tudi, da je uporabljena referenca splošno povečanje tovornega prometa med Korziko in celinsko Francijo. Nazadnje ugotavljajo, da podatki regionalnega direktorata za okolje, prostorsko načrtovanje in stanovanjska vprašanja kažejo na povečanje prometa v vseh pristaniščih med letoma 2000 in 2019, pri čemer so nihanja skladna z gospodarsko rastjo. Francoski organi zato ugotavljajo, da so sklepne ugotovitve družbe Corsica Ferries neutemeljeni ter da je predvideno povpraševanje po tovornem prometu preudarno in konservativno.

6.1.4 *Francija je pravilno opredelila nedelovanje trga*

(656) Francoski organi v nasprotju s trditvami družbe Corsica Ferries (uvodne izjave 455 do 468) poudarjajo, da je bil sprejet pristop, usmerjen v prihodnost, s hipotetično oceno zasebne ponudbe brez pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe med Korziko in Marseillem.

(657) Poleg tega francoski organi na podlagi nedavnih ugotovitev o prometu v Sredozemlju opozarjajo, da je malo možnosti, da bi pristanišče v Marseillu privabilo potnike, zlasti v sekundarna korziška pristanišča in iz njih. Na primer, do leta 2030 naj bi tovorni promet z vlečenim tovorom (ki je v nezamenljiv v Marseillu) obsegal približno 170 000 dolžinskih metrov na povezavi Marseille–Bastia, 120 000 dolžinskih metrov na povezavi Marseille–Ajaccio in manj kot 50 000 dolžinskih metrov na povezavah s sekundarnimi pristanišči, kar je veliko manj od prometa, zabeleženega na povezavah, ki se opravljajo na odprtem trgu ali v okviru obveznosti gospodarske javne službe na drugih otokih v zahodnem Sredozemlju. Na splošno francoski organi menijo, da na odprtem trgu ali v okviru obveznosti gospodarske javne službe ni nobene dnevne povezave s tako majhno bazo potnikov in tovora.

6.1.5 *Francija je izbrala instrument javnega posredovanja, ki je nujen in sorazmeren s potrebo po gospodarski javni službi*

(658) Da bi francoski organi dokazali, da najmanjša zmogljivost, vključena v pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe za tovorni promet, ni precenjena, se sklicujejo na svoje pripombe k sklepu o začetku postopka (uvodne izjave 358 do 361).

(659) Poleg tega francoski organi poudarjajo, da podatki o prevozu voznikov za leto 2023 kažejo, da je najmanjša prevozna zmogljivost za voznike redno manjša od števila voznikov, ki so dejansko prepeljani, za naslednje število prevozov:

— Ajaccio–Marseille 199 prevozov,

— Bastia–Marseille 84 prevozov,

— L'Île-Rousse–Marseille: 176 prevozov,

— Porto-Vecchio–Marseille: 170 prevozov,

— Propriano–Marseille: 118 prevozov.

(660) Nazadnje francoski organi poudarjajo, da namen dodatnih prevozov ni absorbirati splošni promet, temveč neredne konice.

6.2 Pripombe glede skladnosti z zakonodajo EU o javnem naročanju

6.2.1 *Trajanje pogodb o izvajanju gospodarske javne službe je v skladu z direktivo o koncesijah*

(661) Francija pojasnjuje, da je bilo v nasprotju s trditvijo družbe Corsica Ferries (uvodna izjava 535) trajanje pogodb o izvajanju gospodarske javne službe določeno v skladu z direktivo o koncesijah ob upoštevanju naložb bodočih izvajalcev, in sicer v plovila, potrebna za opravljanje storitve pomorskega prevoza. Ti stroški vključujejo stroške kapitala, kadar je izvajalec lastnik plovil, ali stroške zakupa, kadar izvajalec zakupi ladje. Zato francoski organi menijo, da je trajanje upravičeno glede na konkurenčne cilje, saj bi krajše obdobje prevoznike odvrnilo od predložitve ponudb. Menijo tudi, da to trajanje izpolnjuje cilje prilagodljivosti zaradi obveznosti uskladitve ladij s standardi, zlasti glede pravil o emisijah toplogrednih plinov.

(662) Kar zadeva trditve družbe Corsica Ferries v zvezi z neobstojem donosnosti naložb za javnega naročnika ob izteku koncesije (uvodni izjavi 536 in 537), Francija meni, da taka trditev ne ustreza dejanskemu stanju glede koncesij na področju potniškega in tovornega prometa, saj upravljanje plovil ni del pristopa vračljivih sredstev in tak preudarek ni povezan s trajanjem pogodb o izvajanju gospodarske javne službe.

(663) Kar zadeva trditve družbe Corsica Ferries, da se pri nadomestilu ne upošteva preostala vrednost plovil ob izteku pogodb (uvodna izjava 538), Francija meni, da se pri nadomestilu, dodeljenem izvajalcem, ta vrednost ne bi smela upoštevati, saj so plovila lastna sredstva izvajalcev in ne sredstva, ki se vrnejo brezplačno in so v celoti v lasti korziškega regionalnega organa ali korziškega urada za promet. Francija pojasnjuje, da se v skladu s členom 34 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe stroški naložb, povezani s plovili, določijo na podlagi flote, ki jo izvajalec dodeli za opravljanje prevozov na povezavah, zajetih v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe. Namen teh naložb, ki jih nadomestijo korziški urad za promet, je kritje stroškov, ki jih ima izvajalec – od katerih se odštejejo vse subvencije in javno financiranje teh naložb – in ki ustrezajo stroškom amortizacije in/ali zakupa in/ali stroškom najema plovila, dodeljenega storitvi.

(664) Poleg tega družba Corsica Ferries izpodbija relevantnost primerov koncesij, ki trajajo več kot pet let in so jih predložili francoski organi, zlasti primer norveške obalne službe (uvodna izjava 539 izpodbijane odločbe). Francija v odgovoru pojasnjuje, da je ta primer v celoti relevanten, saj je Nadzorni organ Efte potrdil sedemletno koncesijo za obdobje 2012–2019 in jo podaljšal za deset let za obdobje 2021–2030. To podaljšanje je bilo upravičeno zaradi življenjske dobe plovil, ki daleč presega 10 let.

(665) Poleg tega francoski organi poudarjajo, da je družba Corsica Ferries že junija 2022 pri upravnem sodišču v Bastii vložila tožbo v zvezi s trajanjem pogodb o izvajanju gospodarske javne službe v okviru predloga za izdajo začasne odredbe pred sklenitvijo pogodbe, pri čemer je trdila, da je ta tožba nesorazmerna zaradi neobstoja načrtovanih naložb za izvajalce. Sodišče v Bastii je tožbo zavrnilo, državni svet pa je to odločbo potrdil in ni ugodil pritožbi, vloženi zoper njo.

(666) Nazadnje, kar zadeva tehnične specifikacije, ki jih je treba izpolniti (zmogljivost plovila, število potnikov in število kabin za osebe z zmanjšano mobilnostjo), Francija pojasnjuje, da so imele vse družbe, ki so med letoma 2015 in 2022 opravljala prevoze na povezavah s Korziko, plovila, ki so bila združljiva s tehničnimi specifikacijami iz pogodb o izvajanju gospodarske javne službe. Družba Corsica Ferries je zlasti ena od glavnih ladjarskih družb v Evropi, ki upravlja plovila velike zmogljivosti (ro-ro potniške ladje). Njena skupna zmogljivost v potniškem ali tovornem prometu je blizu ali večja od zmogljivosti njenih partnerjev na korziških povezavah (npr. družb Moby Lines, Corsica Linea in La Méridionale).

6.2.2 *Ugovori v zvezi z obsegom minimalnih zahtev niso utemeljeni*

(667) Francoski organi poudarjajo, da je treba jasno razlikovati med členom 2(4) pravil za oddajo ponudb, ki vsebuje izčrpen in nespremenljiv seznam minimalnih značilnosti, in Prilogo 1 k pogodbam o izvajanju gospodarske javne službe, ki se uporablja kot splošna tehnična referenca, v kateri so navedene najmanjše zmogljivosti, ne da bi bile opisane kot minimalne značilnosti. Priloga 1 določa tehnične elemente, katerih narava je odvisna od njihove vključitve v člen 2(4) pravil za oddajo ponudb: če je element omenjen v tem členu in nato naveden v Prilogi 1, Francija pojasnjuje, da gre za minimalno zahtevo.

(668) Poleg tega Francija ugotavlja, da je upravno sodišče v Bastii v okviru pogodb o izvajanju gospodarske javne službe za obdobje 2019–2020 analiziralo le zahteve, ki bi jih bilo mogoče povezati z minimalnimi značilnostmi: „Te tehnične zahteve, ki se nanašajo na prevozno zmogljivost plovil, spadajo med minimalne pogodbene zahteve iz člena 2(4) pravil za oddajo ponudb“ (19. marec 2019, št. 1900289). Po mnenju Francije je to utemeljitev potrdil državni svet v sodbi z dne 24. junija 2019: „tehnično prilogo o storitvah iz Priloge 1 k osnutku pogodbe, ki zahteva vsaj štirideset priključkov za hladilna vozila na vsakem prevozu, je bilo treba glede na pogoje iz člena 4(1) pravil za oddajo ponudb šteti za del razpisne dokumentacije in posledično za razlago pričakovanih minimalnih značilnosti. S tako odločitvijo sodnik za začasne odredbe ni napačno razlagal prava.“ Po mnenju Francije državni svet v nasprotju s trditvami družbe Corsica Ferries ni menil, da Priloga 1 v celoti pomeni minimalne zahteve.

(669) Podobno francoski organi ponovno navajajo, da Priloga 1 k pogodbam o izvajanju gospodarske javne službe ni bila spremenjena, kar pomeni, da niso bile napačno razumljene niti minimalne značilnosti niti najmanjše zmogljivosti. Ponudbe so bile torej v skladu s temi minimalnimi značilnostmi in zmogljivostmi.

(670) Kar zadeva jasnost minimalnih zahtev, se francoski organi sklicujejo na sklep upravnega sodišča v Bastii z dne 20. julija 2022 (uvodna izjava 274), v katerem je navedeno, da informacije o dodatnih vožnjah, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatnih povratnih vožnjah zadostujejo za to, da se „kandidatom omogoči ocena obsega obveznosti izvajalcev in predložitev ponudbe“ ([227]).

7. **OCENA UKREPOV**

7.1 **Obstoj državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU**

(671) V skladu s členom 107(1) PDEU je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami.

7.1.1 *Obstoj podjetja*

(672) V skladu z ustaljeno sodno prakso ([228]) mora Komisija najprej ugotoviti, ali so ponudniki storitev podjetja v skladu s členom 107(1) PDEU. Pojem podjetje zajema vse subjekte, ki opravljajo gospodarsko dejavnost, ne glede na njihov pravni status in način financiranja. Vsaka dejavnost, v okviru katere se na trgu ponujajo blago in storitve, je gospodarska dejavnost ([229]).

(673) Pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe zajemajo zagotavljanje storitev pomorskega tovornega in potniškega prometa med Korziko in celinsko Francijo v zameno za nadomestilo, izplačano upravičenkama teh pogodb o izvajanju gospodarske javne službe (družbama Corsica Linea in La Méridionale). Družbi Corsica Linea in La Méridionale torej opravljata gospodarske dejavnosti. Zato gre za podjetja v smislu člena 107(1) PDEU.

([227]) Upravno sodišče je med drugim navedlo, da je razpisna dokumentacija vsebovala dokumente z informacijami o pomorskih storitvah med Korziko in celino, kot so letna poročila izvajalcev za leta 2017, 2018 in 2019, v katerih je bila predstavljena analiza kakovosti storitev.

([228]) Sodba z dne 18. junija 1998, Komisija/Italija, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, in sodba z dne 23. aprila 1991, Höfner in Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, točka 21.

([229]) Sodba z dne 16. junija 1987, Komisija/Italija, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, točka 7; sodba z dne 18. junija 1998, Komisija/Italija, C-35/96, glej prejšnjo opombo, točka 36.

7.1.2 *Pripisljivost ukrepov državi in prisotnost državnih sredstev*

7.1.2.1 Pripis ukrepov državi

(674) Iz ustaljene sodne prakse izhaja, da ukrepi, ki jih sprejmejo notranje državne enote držav članic, ne glede na njihov pravni položaj in njihove naslovnike tako kot ukrepi, ki jih sprejmejo osrednji organi, spadajo na področje uporabe člena 107(1) PDEU, če so izpolnjeni pogoji iz te določbe ([230]).

(675) Komisija v obravnavani zadevi ugotavlja, da je korziški urad za promet, tj. organ, ki je odobril obravnavane ukrepe, upravni organ, ki je v celoti povezan s korziškim regionalnim organom, ta pa je poddržavni subjekt (uvodna izjava 82). Korziški urad za promet, katerega predsednik je član korziškega regionalnega organa (uvodna izjava 82), je pri opravljanju svojih dejavnosti pod nadzorom korziškega regionalnega organa (uvodna izjava 83). Korziški regionalni organ imenuje tudi direktorja korziškega urada za promet, odločitve korziškega urada za promet (vključno s proračunskimi odločitvami) pa sprejema upravni odbor, ki ga sestavljajo predstavniki departmajev Corse-du-Sud in Haute-Corse ter predvsem izvoljeni predstavniki skupščine Korzike (uvodna izjava 82). Skupščina Korzike je z glasovanjem potrdila sklenitev pogodb o izvajanju gospodarske javne službe (uvodna izjava 280).

(676) Zadevne ukrepe je torej mogoče pripisati državi.

7.1.2.2 Prisotnost državnih sredstev

(677) V skladu z ustaljeno sodno prakso je treba sredstva lokalnih in regionalnih organov šteti za državna sredstva v smislu člena 107(1) PDEU ([231]).

(678) Kot je navedeno v uvodni izjavi 84, se pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe financirajo z nepovratnimi sredstvi za ozemeljsko kontinuiteto, ki jih nacionalna vlada plača korziškemu regionalnemu organu, ta pa jih po zakonu prenese na korziški urad za promet. Pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe se zato financirajo iz sredstev korziškega regionalnega organa, ki je poddržavni subjekt.

(679) Komisija zato meni, da financiranje pogodb o izvajanju gospodarske javne službe vključuje državna sredstva.

7.1.3 *Obstoj prednosti*

(680) Pri presoji, ali državni ukrep pomeni pomoč podjetju, je treba ugotoviti, ali ima zadevno podjetje gospodarsko prednost, zaradi katere se izogne stroškom, ki bi običajno morali bremeniti njegova lastna finančna sredstva, oziroma ali ima prednost, ki je v običajnih tržnih razmerah ne bi moglo pridobiti ([232]).

(681) Obravnavani ukrepi so odobreni kot prenos pooblastil gospodarske javne službe, zato pomenijo prednost za upravičenca, razen če tako nadomestilo izpolnjuje vsa štiri merila iz sodbe v zadevi Altmark ([233]).

(682) Komisija bo glede na navedeno proučila, ali pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe izpolnjujejo vsa merila iz sodbe v zadevi Altmark.

7.1.3.1 Merila iz sodbe v zadevi Altmark

(683) Sodišče je v sodbi v zadevi Altmark odločilo, da nadomestilo za javne storitve ne daje selektivne prednosti in ne pomeni pomoči v skladu s členom 107(1) PDEU, če so izpolnjena štiri kumulativna merila:

— podjetje, ki prejema nadomestilo, mora dejansko izpolnjevati obveznosti javne službe, te obveznosti pa morajo biti jasno opredeljene (prvo merilo),

— merila, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo, morajo biti določena vnaprej ter objektivno in pregledno (drugo merilo),

([230]) Sodba z dne 12. maja 2011, Région Nord-Pas-de-Calais, združeni zadevi T-267/08 in T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, točka 108.
([231]) Glej prejšnjo opombo, točka 109.
([232]) Sodba z dne 14. februarja 1990, Francija/Komisija, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, točki 44 in 45.
([233]) Sodba z dne 24. julija 2003, Altmark Trans GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, točke 87–93.

— nadomestilo ne sme presegati tistega, ker je nujno za kritje vseh ali dela stroškov, ki so nastali zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe, pri čemer je treba upoštevati realizirane prejemke in zmeren dobiček za izpolnjevanje teh obveznosti (tretje merilo),

— če podjetje, ki se mu naloži izpolnjevanje obveznosti javne službe, v konkretnem primeru ni izbrano s postopkom oddaje javnega naročila, ki omogoča, da se izbere tisti ponudnik, ki lahko te storitve opravlja z najnižjimi stroški za skupnost, se mora raven potrebnega nadomestila določiti na podlagi analize stroškov, ki bi jih povprečno, dobro vodeno podjetje, ki je ustrezno opremljeno s prevoznimi sredstvi, zato da lahko zadosti zahtevam javne službe, imelo pri izpolnjevanju teh obveznosti ob upoštevanju realiziranih prihodkov in zmernega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti (četrto merilo).

7.1.3.2 Izpolnjevanje četrtega merila iz sodbe v zadevi Altmark

7.1.3.2.1 Ponudnik, izbran v razpisnem postopku, ki omogoča izbiro kandidata, ki lahko te storitve opravlja z najnižjimi stroški za skupnost

(684) Postopek oddaje javnega naročila obstoj pomoči izključuje le, če omogoča, da je izbran ponudnik, ki lahko zadevne storitve opravlja z najnižjimi stroški za skupnost.

(685) Sporočilo Komisije o uporabi pravil Evropske unije o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (v nadaljnjem besedilu: **sporočilo o storitvah splošnega gospodarskega pomena**) ([234]) določa merila za oceno, ali je izpolnjeno četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark.

(686) V točki 66 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena je navedeno, da glede na značilnosti razpisa konkurenčni dialog ali postopek s pogajanji po predhodni objavi pritožbenemu organu podeljuje široko diskrecijsko pravico in lahko omejuje sodelovanje zainteresiranih subjektov. Zato se lahko le v izjemnih primerih šteje za zadostnega za izpolnjevanje četrtega merila iz sodbe v zadevi Altmark.

(687) Komisija v obravnavani zadevi ugotavlja, da je Francija zadevne ukrepe dodelila po postopku s pogajanji (uvodni izjavi 277 in 278). Zato za tak postopek načeloma ni mogoče šteti, da zagotavlja najnižje stroške za skupnost na podlagi sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena.

(688) Poleg tega v obravnavani zadevi nič ne omogoča, da bi se razpisni postopek za pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe štel za izjemen primer, ki odstopa od te domneve.

(689) Prvič, postopek spada v okvir storitev pomorskega prevoza na Korziko, kjer zaradi omejitev, ki jih nalaga shema obveznosti gospodarske javne službe, in preteklega obstoja zaporednih pogodb o izvajanju gospodarske javne službe nikoli ni bilo svobodne konkurence (uvodni izjavi 60 in 61). Take okoliščine lahko torej omejijo komercialno ponudbo storitev pomorskega prevoza na Korziko in konkurenco na tem področju ter verjetno ne bodo zagotovile storitve z najnižjimi stroški za skupnost.

(690) Drugič, kot poudarja družba Corsica Ferries (uvodna izjava 518), so bila merila za oddajo ponudb v zvezi s finančnim nadomestilom ponderirana le na 20 %, merila v zvezi s tehnično vrednostjo ponudb pa na 60 % (uvodna izjava 271). Komisija ugotavlja, da ta tehnična merila niso bila opredeljena tako, da bi omogočala učinkovito konkurenco, s katero bi se čim bolj zmanjšala prednost, ki jo uživajo uspešni ponudniki, saj sta se s temi merili v glavnem merili zmogljivost in kakovost kandidatov v smislu izpolnjevanja dodeljenih obveznosti gospodarske javne službe (časovni razporedi, prilagoditev voznega parka potrebam uporabnikov, kakovost storitev za poklicne in zasebne uporabnike itd.), namesto da bi se spodbujala učinkovita konkurenca, s katero bi se čim bolj zmanjšal znesek nadomestila.

([234]) UL C 8, 11.1.2012, str. 4.

(691) Poleg tega Komisija ugotavlja, da postopek oddaje javnega naročila za pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe glede na majhno število kandidatov za vsak sklop (uvodna izjava 276) ni privedel do dovolj odprte in resnične konkurence. Trditve družb Corsica Linea in La Méridionale, da je obstajal znaten konkurenčni pritisk, ker „je bilo splošno znano“, da bi se lahko prijavili trije gospodarski subjekti (družbe Corsica Linea, La Méridionale in Corsica Ferries) (uvodni izjavi 577 in 614), so povsem špekulativne in poleg tega niso dokazane, saj se družba Corsica Ferries ni prijavila na postopek za sklenitev pogodb o izvajanju gospodarske javne službe. Prav tako dejstvo, da je število kandidatov (družbi Corsica Linea in La Méridionale) skladno s številom prevoznikov, ki so sodelovali v posvetovanju s prevozniki, samo po sebi ne more dokazati obstoja dovolj odprte in resnične konkurence (uvodna izjava 613). Poleg tega njena ugotovitev, da noben drug gospodarski subjekt razen teh treh ni izrazil zanimanja za korziški trg (uvodna izjava 575), kaže na nizko raven konkurence, ustvarjene s postopkom za sklenitev pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, kar je priznala družba La Méridionale (uvodna izjava 613). Poleg tega družba Corsica Ferries kljub svojemu interesu ni predložila ponudbe, ki bi lahko prispevala k povečanju konkurenčnega pritiska med razpisnim postopkom za pogodbo o izvajanju gospodarske javne službe (uvodna izjava 273). Zato trditve družbe Corsica Linea, da (i) se je s postopkom pogajanj znižal znesek finančnega nadomestila, ki so ga prvotno predlagali kandidati (uvodna izjava 578), in da (ii) francoski organi niso bili dolžni sprejeti ponudb teh kandidatov (uvodna izjava 579), same po sebi ne dokazujejo, da je korziški urad za promet pridobil storitve pomorskega prevoza z najnižjimi stroški za skupnost.

(692) Nazadnje, v primeru postopkov, v katerih je predložena samo ena ponudba, razpisa ni mogoče šteti za zadostnega, da se zagotovijo najnižji stroški za skupnost ([235]). V obravnavani zadevi so vse pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe, razen tistih, ki se nanašajo na prevoze na povezavah s Proprianom in Porto-Vecchiom (za katere sta bili prejeti le dve vlogi), prejele le eno vlogo. Družba Corsica Linea v zvezi s tem ne pojasnjuje, zakaj neobstoj konkurenčne ponudbe za tri sklope ne omogoča izključitve obstoja zadostnega pritiska v obravnavani zadevi (uvodna izjava 576). Podobno v sklopih 3 (Porto-Vecchio) in 4 (Propriano) dejstvo, da so francoski organi sprejeli najnižjo ponudbo v obeh primerih, ne dokazuje, da je bila izbrana ponudba sama po sebi ponudba z najnižjimi stroški za skupnost.

(693) Iz teh ugotovitev izhaja, da se z razpisnim postopkom za pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe skupnosti ni zagotovilo, da so bile zadevne storitve dogovorjene z najnižjimi stroški.

7.1.3.2.2 Nadomestilo, določeno na podlagi stroškov, ki bi jih povprečno, dobro vodeno podjetje z zadostnimi sredstvi imelo pri izpolnjevanju dodeljenih obveznosti gospodarske javne službe

(694) Komisija poudarja, da je četrto merilo, določeno v sodbi v zadevi Altmark, ki temelji na analizi stroškov v zvezi s povprečnim, dobro vodenim podjetjem z zadostnimi sredstvi, treba uporabiti, kadar podjetje, pooblaščeno za izvajanje obveznosti gospodarske javne službe, ni izbrano v skladu s postopkom oddaje javnega naročila.

(695) Francoski organi niso predložili nobenih dokazov ali informacij, s katerimi bi bilo mogoče dokazati, da je bilo nadomestilo, izplačano na podlagi pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, določeno na podlagi stroškov, ki bi jih imelo povprečno, dobro vodeno podjetje z zadostnimi sredstvi zaradi izpolnjevanja obveznosti gospodarske javne službe, ki so mu bile dodeljene. Zainteresirane strani v zvezi s tem niso predložile nobenih pripomb.

(696) Omeniti je treba tudi, da v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe stroški, ki bi jih imelo povprečno, dobro vodeno podjetje z zadostnimi sredstvi zaradi izpolnjevanja obveznosti gospodarske javne službe, ki so mu bile dodeljene, niso bili omenjeni. Nasprotno, iz podatkov v spisu je razvidno, da je bilo nadomestilo določeno šele po koncu razpisnega postopka za pogodbo o izvajanju gospodarske javne službe, in sicer po pogajanjih med upravičenkama pogodb o izvajanju gospodarske javne službe in korziškim uradom za promet, ne da bi bili med temi pogajanji zaradi določitve tega nadomestila omenjeni stroški, ki bi jih imelo povprečno, dobro vodeno podjetje z zadostnimi sredstvi zaradi izpolnjevanja obveznosti gospodarske javne službe, ki so mu bile dodeljene.

([235]) Sporočilo o storitvah splošnega gospodarskega pomena, točka 68.

(697) Francija ni predložila nobenih posebnih dokazov, zato lahko Komisija sklene le, da nadomestilo, dodeljeno na podlagi pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, ni bilo določeno na podlagi stroškov, ki bi jih imelo povprečno, dobro vodeno podjetje z zadostnimi sredstvi zaradi izpolnjevanja obveznosti gospodarske javne službe, ki so mu bile dodeljene.

(698) Zato pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe ne izpolnjujejo četrtega merila iz sodbe v zadevi Altmark.

7.1.3.3 Sklepna ugotovitev glede obstoja prednosti

(699) Komisija glede na navedeno ugotavlja, da so pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe upravičenkama zagotovile gospodarsko prednost, ki je pod običajnimi tržnimi pogoji ne bi pridobili.

7.1.4 *Selektivnost pogodb o izvajanju gospodarske javne službe*

(700) Ko Komisija ugotovi obstoj prednosti, ki izhaja posredno ali neposredno iz določenega ukrepa, mora poleg tega dokazati, da se ta prednost nanaša na posamezno podjetje ali podjetja.

(701) Zahteva selektivnosti se razlikuje glede na to, ali je zadevni ukrep predviden kot splošen sistem pomoči ali pa kot individualna pomoč. V zadnjenavedenem primeru opredelitev gospodarske prednosti načeloma omogoča domnevo, da je ukrep selektiven ([236]).

(702) V obravnavani zadevi so bile vse pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe dodeljene na podlagi dvostranskih pogodb, sklenjenih z vsako od upravičenk.

(703) Te pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe so zato posamezni ukrepi in je zato treba domnevati, da so selektivne v korist teh upravičenk.

7.1.5 *Ovire za trgovino med državami članicami in izkrivljanje konkurence znotraj EU zaradi pogodb o izvajanju gospodarske javne službe*

(704) Pomoči, ki so namenjene za zmanjšanje stroškov podjetja, ki bi jih to navadno moralo nositi v o okviru svojega rednega poslovanja ali običajnih dejavnosti, načeloma izkrivljajo pogoje konkurence ([237]). Dejansko je bilo ocenjeno, da lahko vsaka dodelitev pomoči podjetju, ki svoje dejavnosti izvaja na trgu Skupnosti, povzroči izkrivljanje konkurence in vpliva na trgovino med državami članicami.

(705) Pomorski prevoz znotraj države članice (pomorska kabotaža) je od 1. januarja 1993 odprt za vse prevoznike Skupnosti ([238]). Od tega datuma lahko torej pomoč, dodeljena podjetju za prevoz potnikov in/ali tovora znotraj države članice, pomeni oviro za trgovino med državami članicami. V obravnavani zadevi se v okviru pogodb o izvajanju gospodarske javne službe dodeljuje nadomestilo za opravljanje storitev pomorskega tovornega in potniškega prometa na pomorskih povezavah s Korziko. To nadomestilo bi torej lahko vplivalo na trgovino med državami članicami, tudi zato, ker ima Korzika povezave z Italijo.

(706) Spomniti je treba, da družbi Corsica Linea in La Méridionale opravljata storitve na povezavah med celinsko Francijo in Korziko v neposredni konkurenci z gospodarskimi subjekti, kot je družba Corsica Ferries, lahko pa tudi s katerim koli pomorskim podjetjem, ki ponuja ali bi lahko ponujalo storitve pomorskega prevoza na Korziko in z nje (uvodna izjava 45). To še toliko bolj velja glede na obsežen potniški promet med Korziko ter celinsko Francijo in Italijo (uvodna izjava 56). Komisija tako ugotavlja, da bi lahko ukrepi okrepili položaj družb Corsica Linea in La Méridionale v primerjavi s konkurenčnimi podjetji za pomorski prevoz v Evropski uniji in s tem izkrivljali konkurenco.

(707) Zato bi lahko ukrepi izkrivljali konkurenco na notranjem trgu in vplivali na trgovino med državami članicami.

([236]) Sodba z dne 4. junija 2015, MOL, C-15/14, ECLI:EU:C:2015:362, točka 60.
([237]) Glej sodbo z dne 19. septembra 2000, Nemčija/Komisija, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, točka 30 in navedena sodna praksa.
([238]) Glej uredbo o pomorski kabotaži.

7.1.6 *Sklepna ugotovitev glede obstoja državne pomoči*

(708) Komisija na podlagi navedenega meni, da nadomestilo, dodeljeno prevoznikom na podlagi pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, pomeni državno pomoč v skladu s členom 107(1) PDEU.

7.2 **Zakonitost ukrepov**

(709) V skladu s členom 108(3) PDEU, člen 2(1) Uredbe Sveta (EU) 2015/1589 ([239]) določa: „[r]azen če v uredbah, sprejetih na podlagi člena 109 PDEU ali z drugimi ustreznimi določbami PDEU, ni drugače določeno, mora zadevna država članica vsak načrt za dodeljevanje nove pomoči pravočasno uradno priglasiti Komisiji". Člen 3 te uredbe poleg tega določa: „[p]omoč, ki jo je treba uradno priglasiti na podlagi člena 2(1), se ne izvaja, preden Komisija sprejme ali se šteje, da je sprejela, sklep o odobritvi takšne pomoči".

(710) Komisija ugotavlja, da so francoski organi 27. decembra 2022 priglasili svoje načrte za sklenitev pogodb o izvajanju gospodarske javne službe za obdobje od 1. januarja 2023 do 31. decembra 2030, vendar so pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe vseeno začele veljati 1. januarja 2023, ne da bi Komisija sprejela ali bi se štelo, da je sprejela sklep o njihovi odobritvi. Zadevni ukrepi torej načeloma kršijo člen 2(1) Uredbe (EU) 2015/1589.

(711) Komisija ugotavlja, da so lahko države članice v skladu s sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena v nekaterih primerih izvzete iz obveznosti priglasitve v skladu s členom 108(3) PDEU.

(712) V zvezi s tem je treba proučiti, ali pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe spadajo na področje uporabe sklepa storitvah splošnega gospodarskega pomena, da se ugotovi, ali so ukrepi izvzeti iz obveznosti priglasitve iz člena 108(3) PDEU.

(713) Komisija najprej opozarja, da je treba v skladu z ustaljeno sodno prakso kot izjemo od splošnega pravila obveznosti priglasitve določbe uredbe ali sklepa o odobritvi izjeme od obveznosti priglasitve in v njih določene pogoje razlagati ozko ([240]).

(714) Področje uporabe sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena je opredeljeno v členu 2 navedenega sklepa. Člen 2, točka (d), določa, da državna pomoč v obliki nadomestila za javne storitve za pomorsko povezavo z otoki ni izvzeta iz obveznosti priglasitve, če je povprečni letni promet na teh povezavah v dveh poslovnih letih pred letom, v katerem je bila dodeljena storitev splošnega gospodarskega pomena, presegel 300 000 potnikov.

(715) Člen 2, točka (d), sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena se nanaša le na pomorski potniški promet in ne omenja pomorskega tovornega prometa. Ob upoštevanju načela ozke razlage, ki ureja uporabo sklepa o izvzetju iz obveznosti priglasitve (uvodna izjava 713), Komisija meni, da se v odsotnosti izrecne navedbe pomorskega tovornega prometa nadomestila, izplačana za storitve splošnega gospodarskega pomena v zvezi s pomorskim tovornim prometom ali kombiniranimi storitvami (potniki/tovor), ne morejo biti zajeta v sklepu o storitvah splošnega gospodarskega pomena ([241]).

(716) Pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe se nanašajo na kombinirane storitve, zato nadomestilo, dodeljeno upravičenkama pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, ne spada na področje uporabe sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena.

(717) Pripombe zainteresiranih strani v zvezi s tem ne vplivajo na ta sklep.

([239]) Uredba Sveta (EU) 2015/1589 z dne 13. julija 2015 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 248, 24.9.2015, str. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

([240]) Sodba z dne 21. julija 2016, Dilly's Wellnesshotel, C-493/14, ECLI:EU:C:2016:577, točki 37 in 38; sodba z dne 5. marca 2019, Eesti Pagar AS, C-349/17, ECLI:EU:C:2019:172, točka 60.

([241]) Za razlago po analogiji glej sodbo z dne 19. oktobra 2023, SAD Trasporto locale, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, točke 23–29, v zvezi s področjem uporabe uredbe o izvzetju državne pomoči, dodeljene v obliki nadomestila za javne storitve za storitve kopenskega prevoza, iz priglasitve.

(718) Najprej, v nasprotju s trditvijo družbe Corsica Linea (uvodna izjava 582) izključitev pomorskega tovornega prometa s področja uporabe sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena ni v nasprotju z besedilom navedenega sklepa ali z njegovim namenom, kot se razlaga v uvodni izjavi 24 navedenega sklepa. Dejansko nobeden od členov sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena ne omenja pomorskega tovornega prometa. V uvodni izjavi 24 so zgolj pojasnjena pravila, ki se uporabljajo za državno pomoč, dodeljeno za financiranje storitev splošnega gospodarskega pomena v sektorjih zračnega in pomorskega prometa, pri čemer je zgolj pojasnjeno, da sklep o storitvah splošnega gospodarskega pomena določa pogoje, pod katerimi se lahko taka pomoč izvzame iz obveznosti priglasitve iz člena 108(3) PDEU, če v zvezi s tem ni sektorskega pravila. Vendar člen 2, točka (d), v katerem je opredeljeno področje uporabe sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena, ne zajema pomorskega tovornega prometa. Poleg tega družba Corsica Linea ni utemeljila, zakaj bi bila izključitev pomorskega tovornega prometa iz sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena v nasprotju z načelom enakega obravnavanja.

(719) Poleg tega trditev, da je sklicevanje le na prag števila potnikov utemeljeno z dejstvom, da je potniški promet splošen kazalnik gospodarskega pomena dane povezave (uvodna izjava 584), ne dokazuje, da sklep o storitvah splošnega gospodarskega pomena izrecno zajema pomorski tovorni promet. Nasprotno, Komisija ugotavlja, da je glavni namen pogodb o izvajanju gospodarske javne službe prevoz tovora, pri čemer je prevoz potnikov omejen na prevoz potnikov iz zdravstvenih razlogov in voznikov (razen na povezavi Marseille–Propriano), katerih obseg je omejen.

(720) Nazadnje, ugotovitev, da praksa odločanja Komisije kaže na to, da se sklep o storitvah splošnega gospodarskega pomena uporablja za kombinirane storitve, ni relevantna (uvodna izjava 583), saj Komisije v skladu z ustaljeno sodno prakso njena praksa odločanja ne zavezuje ([242]).

(721) Sklep o storitvah splošnega gospodarskega pomena se zato v obravnavani zadevi ne uporablja. Iz tega sledi, da so francoski organi ukrepe izvedli nezakonito, s čimer so kršili člen 3 Uredbe (EU) 2015/1589 in člen 108(3) PDEU.

7.3 **Združljivost ukrepov**

7.3.1 *Uporaba člena 106(2) PDEU in okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena*

(722) Kadar nadomestilo za javne storitve pomeni državno pomoč v skladu s členom 107(1) PDEU, za to nadomestilo veljajo členi 106, 107 in 108 PDEU.

(723) Pravna podlaga za oceno združljivosti državne pomoči, dodeljene za storitve splošnega gospodarskega pomena, z notranjim trgom je člen 106(2) PDEU. V obravnavani zadevi se zadevna državna pomoč nanaša na dodelitev nadomestila v zameno za izpolnjevanje obveznosti gospodarske javne službe v okviru storitve splošnega gospodarskega pomena. Zato je treba analizirati združljivost pomoči s členom 106(2) PDEU in, natančneje, s posebnimi pravili v zvezi z uporabo navedenega člena.

(724) V obravnavani zadevi so posebna pravila v zvezi z uporabo člena 106(2) PDEU zajeta v okviru za storitve splošnega gospodarskega pomena. V skladu z odstavkom 11 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena „je mogoče državno pomoč, ki ni zajeta v [sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena], […] razglasiti za združljivo s členom 106(2) Pogodbe, če je potrebna za opravljanje zadevne storitve splošnega gospodarskega pomena in ne vpliva na razvoj trgovine v obsegu, ki je v nasprotju z interesi Unije. Za dosego takšnega ravnovesja morajo biti izpolnjeni pogoji iz oddelkov 2.2 do 2.10 [okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena]“.

(725) Komisija ugotavlja, da so francoski organi pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe priglasili tudi na podlagi okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena.

(726) V oddelkih v nadaljevanju je zato predstavljena analiza Komisije o združljivosti zadevnih ukrepov s pogoji iz okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena, saj ukrepi ne spadajo na področje uporabe sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena (uvodna izjava 721).

([242]) Sodba z dne 20. septembra 2011, Regione autonoma della Sardegna, T-394/08, ECLI:EU:T:2011:493, točka 190.

(727) Opozoriti je treba tudi, da se v skladu z odstavkom 8 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena načela iz zadevnega okvira uporabljajo za nadomestilo za javne storitve, dodeljeno na področju pomorskega prevoza, in sicer brez poseganja v strožje posebne določbe iz sektorske zakonodaje Unije. Na področju pomorskega prevoza uredba o pomorski kabotaži, kakor je razložena v razlagalnem sporočilu, določa pogoje, pod katerimi lahko država članica sklene pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe z ladjarskimi družbami, ki opravljajo redne prevoze na povezavah z otoki, in lastnikom ladij v zameno izplača finančno nadomestilo. Komisija bo zato analizirala združljivost ukrepov z okvirom za storitve splošnega gospodarskega pomena, in sicer brez poseganja v posebne določbe iz uredbe o pomorski kabotaži.

7.3.2 *Obstoj resnične storitve splošnega gospodarskega pomena*

(728) V skladu z odstavkom 12 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena mora biti pomoč dodeljena resnični in pravilno opredeljeni storitvi splošnega gospodarskega pomena, kakor je navedena v členu 106(2) PDEU. Dokazno breme za pravilno opredelitev obsega gospodarske javne službe nosi država članica ([243]) pod pogojem, da je proučitev Komisije omejena na očitno napako pri presoji, kot je navedeno v odstavku 13 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena.

(729) V odstavku 13 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena je poudarjeno, da države članice ne morejo določiti posebnih obveznosti gospodarske javne službe za storitve, ki jih podjetja, ki poslujejo v običajnih tržnih razmerah, že opravljajo oziroma bi jih lahko opravljala zadovoljivo in pod pogoji, kot so cena, objektivne kakovostne lastnosti, kontinuiteta in dostop do storitve, ki so skladni z javnim interesom, kakor ga opredeli država članica.

(730) V odstavku 14 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena je poudarjeno, da države članice morajo dokazati, da so ustrezno proučile potrebe po gospodarski javni službi in pri tem opravile javna posvetovanja ali uporabile druge primerne instrumente, da bi upoštevale interese uporabnikov in izvajalcev storitev.

(731) Kot je navedeno v uvodni izjavi 727 uredbe o pomorski kabotaži, lahko država članica v zameno za finančno nadomestilo sklene pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe za redne prevoze na povezavah z otoki. Pogodba o izvajanju gospodarske javne službe v skladu z uredbo o pomorski kabotaži se razume kot pogodba, sklenjena za zagotavljanje ustreznih prevoznih storitev. Zajema lahko zlasti:

— standarde o neprekinjenosti, rednosti, zmogljivosti in kakovosti,

— dodatne prevozne storitve,

— prevoze po natančno določenih tarifah in v določenih pogojih, zlasti za nekatere kategorije potnikov ali na nekaterih povezavah, in

— prilagajanje storitev dejanskim potrebam.

(732) V sodbah Splošnega sodišča z dne 1. marca 2017 v zadevah T-366/13 (v nadaljnjem besedilu: sodba v zadevi SNCM I) ([244]) in T-454/13 (v nadaljnjem besedilu: sodba v zadevi SNCM II) ([245]) so bile pojasnjene obveznosti držav članic glede opredelitve obsega gospodarske javne službe in oblike, ki jo mora imeti javno posredovanje, da se zagotovi opravljanje navedene službe. Splošno sodišče je zlasti potrdilo, da mora obseg pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe ustrezati potrebi po gospodarski javni službi, za katero je značilno (i) povpraševanje uporabnikov po vseh storitvah ali po delu teh storitev, (ii) ki ga izvajalci na trgu ne izpolnjujejo brez tovrstne obveznosti, ki jo določijo javni organi, in (iii) da mora država članica za izpolnitev te potrebe dati prednost pristopu, ki najmanj posega v temeljne svoboščine in pravilno delovanje notranjega trga ([246]).

([243]) Sodba z dne 15. novembra 2018, Stichting Woonlinie, T-202/10 RENV II in T-203/10 RENV II, ECLI:EU:T:2018:795, točke 79–83.
([244]) Sodba z dne 1. marca 2017,SNMC I, glej opombo 151.
([245]) Sodba z dne 1. marca 2017, SNCM II, glej opombo 152.
([246]) Sodba z dne 1. marca 2017, SNCM II, točka 134.

(733) V obravnavani zadevi je treba oceniti, ali področje uporabe pogodb o izvajanju gospodarske javne službe izpolnjuje pogoje iz okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena in uredbe o pomorski kabotaži, kot se razlagajo v razlagalnem sporočilu. Komisija bo zato proučila, ali pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe izpolnjujejo potrebo po gospodarski javni službi in ali je to pristop, ki najmanj posega v temeljne svoboščine in pravilno delovanje notranjega trga

7.3.2.1 Opredelitev potrebe po gospodarski javni službi

(734) Kot je Splošno sodišče odločilo v sodbi v zadevi SNCM II, opredelitev potrebe po gospodarski javni službi v zvezi s pomorsko kabotažo lahko izhaja le iz dokazovanja povpraševanja uporabnikov po določeni storitvi, ki je trg ne izpolnjuje. Po mnenju Splošnega sodišča je potrebo po gospodarski javni službi med drugim mogoče oceniti s tržnimi študijami, javnimi posvetovanji ali razpisi za projekte ([247]).

(735) Ti pogoji v bistvu ustrezajo pogojem iz odstavkov 14 (države članice morajo ustrezno upoštevati interese uporabnikov z javnim posvetovanjem ali drugimi primernimi instrumenti) in 13 (države članice morajo biti prepričane, da obstaja nedelovanje trga) okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena.

(736) Iz tega najprej sledi, da brez *povpraševanja uporabnikov* po vseh storitvah ali po delu teh storitev ne more biti potrebe po gospodarski javni službi. V zvezi s tem je v odstavku 14 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena določeno, da je treba interese uporabnikov ustrezno upoštevati z javnimi posvetovanji ali drugimi primernimi instrumenti. Opredelitev povpraševanja uporabnikov v kvalitativnem in kvantitativnem smislu je potrebna za določitev okvira za analizo nedelovanja trga. Opredelitev potrebe po gospodarski javni službi vključuje primerjavo povpraševanja uporabnikov s komercialno ponudbo, ki bi jo prevozniki predlagali, če država članica ne bi predvidela obveznosti gospodarske javne službe.

(737) Podobno brez *nedelovanja trga* ne more biti potrebe po gospodarski javni službi. Analiza nedelovanja trga je razdeljena na dve fazi. Najprej je treba proučiti storitve, ki bi jih trg ponujal, če ne bi bilo predvidene obveznosti gospodarske javne službe. V zvezi s tem je v odstavku 14 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena navedeno, da je treba interese ponudnikov storitev ustrezno upoštevati z javnimi posvetovanji ali drugimi primernimi instrumenti. Nato je treba proučiti, ali bi taka ponudba zadostovala za zadovoljitev povpraševanja uporabnikov.

(738) Kot pravilno poudarja družba Corsica Ferries (uvodni izjavi 455 in 456), opredelitev ponudbe na trgu ni omejena na tisto, ki je bila predhodno opredeljena na trgu, ampak je ponudbo treba ocenjevati dinamično z ocenjevanjem prihodnje ponudbe na trgu. Povedano drugače, pri analizi nedelovanja trga morajo države članice preveriti, ali obstoječa *in* potencialna ponudba (tj. ponudba, ki bi jo prevoznik lahko verodostojno in v razumnem roku zagotovil, če ne bi bilo predvidene obveznosti gospodarske javne službe) ne bi zadostovala za zadovoljitev opredeljenega povpraševanja uporabnikov.

(739) Vendar v nasprotju s tem, kar trdi družba Corsica Ferries (uvodna izjava 457), Komisiji ni treba podrobno proučiti analize države članice o obstoju nedelovanja trga. Kot je navedeno v uvodni izjavi 728, je proučitev Komisije omejena na preverjanje očitne napake pri presoji.

(740) V obravnavani zadevi so francoski organi podvomili o potrebi po ohranitvi pogodb o izvajanju gospodarske javne službe v okviru storitev pomorskega prevoza na Korziko. Sklenili so, da jih je treba ohraniti glede na potrebe po gospodarski javni službi, ki so jih opredelili. V pododdelkih v nadaljevanju je predstavljena analiza Komisije za vsako potrebo po gospodarski javni službi, ki jo je opredelila Francija.

7.3.2.1.1 Potreba po pomorskem prevozu potnikov rezidentov in nerezidentov Korzike med Marseillem in Proprianom

(741) Komisija bo v okviru tega pododdelka proučila, ali potreba po pomorskem prevozu potnikov rezidentov in nerezidentov Korzike na povezavi Marseille–Propriano ustreza (i) povpraševanju teh uporabnikov, ki ga je Francija ustrezno dokazala, (ii) ki ga ne bi bilo mogoče zadovoljiti z zasebno ponudbo.

([247]) Sodba z dne 1. marca 2017, SNCM II, točka 135.

7.3.2.1.1.1 Obstoj povpraševanja uporabnikov

7.3.2.1.1.1.1 Kvalitativno povpraševanje

(1) O ustreznih instrumentih, ki se uporabljajo za ugotavljanje kvalitativnega povpraševanja

(742) Komisija ugotavlja, da so francoski organi na več načinov opredelili povpraševanje potnikov po storitvah pomorskega prevoza na Korziko, vključno s povezavo Marseille–Propriano.

(743) Prvič, francoski organi so organizirali več javnih posvetovanj, da bi zbrali informacije o povpraševanju teh potnikov.

(744) V okviru začetnega posvetovanja, tj. posvetovanja z uporabniki (uvodna izjava 93), so bili vsi potniki pozvani, naj odgovorijo na splošni vprašalnik o uporabi storitev pomorskega prevoza med pristaniščem v Marseillu in korziškimi pristanišči. Temu vprašalniku je bilo priloženih več dokumentov, s katerimi so bili uporabniki obveščeni o (i) glavnih značilnostih storitev pomorskega prevoza na Korziko, (ii) ukrepih, ki so jih sprejeli francoski organi za ugotovitev obstoja potrebe po gospodarski javni službi, in (iii) različnih kategorijah uporabnikov, ki jih je prvotno opredelila Francija (uvodna izjava 95). Komisija meni, da so vse te informacije uporabnikom omogočile, da so razumeli okoliščine, v katerih je potekalo posvetovanje z njimi. Poleg tega je posvetovanje z uporabniki trajalo en mesec, kar je razumno obdobje. To posvetovanje in njegovi informativni dokumenti so bili dostopni širši javnosti na spletni strani korziškega regionalnega organa ter objavljeni v lokalnem in regionalnem tisku (uvodne izjave 94, 95 in 366), da bi se zagotovilo čim širše razširjanje v javnosti.

(745) Vprašalnik je vseboval približno 20 vprašanj, namenjenih oceni potreb uporabnikov na vsaki od pomorskih povezav med pristaniščem v Marseillu in korziškimi pristanišči, vključno s povezavo Marseille–Propriano. Iz podrobnosti vprašanj, navedenih v oddelku 3.4.2.1.1.1.1, je razvidno, da so francoskim organom omogočila, da za vsako povezavo med Korziko in celinsko Francijo (vključno s povezavo Marseille–Propriano) zberejo informacije o potrebah potnikov glede časa odhoda in prihoda, vrst potovanj (avtomobil in kabina), pogostosti storitev pomorskega prevoza in veljavnih tarif (uvodna izjava 105). Poleg tega je vprašalnik vseboval več vprašanj v zvezi z zamenljivostjo (z vidika uporabnikov) celinskih pristanišč (uvodna izjava 106) ter zračnega in pomorskega prevoza (uvodna izjava 107).

(746) Vprašanja so na splošno ponujala več možnih odgovorov. Več vprašanj je anketirancem celo omogočilo, da so podali odgovore, ki niso bili med predlaganimi. Francoski organi so na splošno sprejeli vsak prispevek v obliki prostega besedila (uvodna izjava 109). Vprašalnik je bil zato dovolj odprt, da je bilo mogoče izraziti različna stališča. Predlagani odgovori so bili jasni, verjetni in raznoliki. Ugotovitev družbe Corsica Ferries, da je bil vprašalnik preveč omejevalen (uvodna izjava 401), bi bilo treba zavrniti.

(747) Komisija je v sklepu o začetku postopka ([248]) podvomila v morebitno metodološko pristranskost zaradi dejstva, da je bil vprašalnik namenjen predvsem uporabnikom pomorskih povezav med pristaniščem v Marseillu in Korziko. Kljub temu po poglobljeni analizi ugotavlja, da vprašalnik ni bil tako pristranski, saj je bilo uporabnikom zastavljenih več vprašanj o zamenljivosti pristanišča v Marseillu z drugimi celinskimi pristanišči za njihova potovanja na Korziko in z nje (uvodna izjava 106). Francoski organi so tako lahko preverili, (i) ali so uporabniki pogostost in namen prevozov, ki so bili na voljo v Marseillu, primerjali s prevozi, ki so bili na voljo v Toulonu in Nici; (ii) ali bi se uporabniki v primeru hipotetičnega zvišanja cen pomorskega prevoza v Marseillu preusmerili v Toulon in Nico ter (iii) ali so uporabniki za potovanje s Korzike ali na Korziko že uporabljali pristanišči v Toulonu in/ali Nici in kaj je bil razlog za to. Zato so francoski organi lahko razumeli stopnjo zamenljivosti med celinskimi pristanišči, zlasti pristaniščem v Marseillu, ter pristaniščema v Toulonu in Nici.

(748) Pripombe družbe Corsica Ferries glede besedila vprašanj (uvodna izjava 400) bi bilo zato treba zavrniti. V nasprotju s trditvami zadevne družbe vprašanja v zvezi s celinskimi pristanišči, ki se niso nanašala na pristanišče v Marseillu, niso bila namenjena le temu, da se pojasni, zakaj je sodelujoči v posvetovanju namesto drugih pristanišča izbral pristanišče v Marseillu. Uporabniki v odgovoru nanje navedli tudi razloge za uporabo pristanišč v Toulonu in/ali Nici namesto pristanišča v Marseillu.

([248]) Sklep o začetku postopka, uvodna izjava 283.

(749) Poleg tega je treba opozoriti, da so bile v preteklosti pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe sklenjene le za povezave med pristaniščem v Marseillu in korziškimi pristanišči (uvodna izjava 69). Francija je torej lahko v obravnavani zadevi upravičeno podvomila o potrebi po ohranitvi pogodb o izvajanju gospodarske javne službe med Marseillem in korziškimi pristanišči, tako da je poskušala ugotoviti trenutne potrebe uporabnikov na navedenih povezavah in ali bi lahko druge storitve (zračne ali storitve pomorskega prevoza iz drugih celinskih pristanišč) zadovoljile njihove potrebe pod pogoji, enakovrednimi tistim na pomorskih povezavah med Marseillem in Korziko. Družba Corsica Ferries ni pojasnila, kako bi lahko predložitev posebnih vprašalnikov za uporabnike, ki uporabljajo povezave med Toulonom in Korziko ali Nico in Korziko, privedla do sklepnih ugotovitev, drugačnih od tistih, ki so jih sprejeli francoski organi.

(750) Nazadnje Komisija ugotavlja, da je na posvetovanje z uporabniki prispelo veliko odgovorov (skoraj 1 000) ([249]), s čimer so francoske oblasti pridobile pomemben vzorec neposrednih ugotovitev uporabnikov. Družba Corsica Ferries torej ne more trditi, da je bilo število prejetih odgovorov nezadostno (uvodna izjava 402) glede na skupno število potnikov v pomorskem prometu, ki so potovali med Korziko in celinsko Francijo. Predložila ni nobenih informacij o najmanjšem številu, ki bi ga bilo treba zahtevati za uporabo podatkov o posvetovanju z uporabniki. Na primer, splošno sprejeto je, da vzorec približno 1 000 ljudi zadostuje za pripravo raziskave z nizko stopnjo napake za celotno Francijo, ki ima več kot 67 milijonov prebivalcev ([250]). Vsekakor je bilo posvetovanje z uporabniki eden od številnih instrumentov, ki so jih francoski organi uporabili za ugotavljanje kvalitativnega povpraševanja potnikov.

(751) Kar zadeva dejstvo, o katerem poroča družba Corsica Ferries, da je družba Corsica Linea poskušala vplivati na odgovore na vprašalnike s tem, da je svoje zaposlene pozvala, naj označijo odgovore, ki bi pomagali zagotoviti ohranitev pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe (uvodna izjava 403), Komisija ugotavlja, da gre za posebej resno obtožbo v zvezi z dejanjem, ki bi lahko bilo v skladu z nacionalnim pravom predmet upravnega in/ali kazenskega postopka. Take trditve morajo biti torej podprte z jasnimi, konkretnimi in trdnimi dokazi. Vendar družba Corsica Ferries v svojih pripombah ni predložila takih dokazov. Predložila je elektronsko sporočilo uslužbenca družbe Corsica Linea, vendar je to sporočilo vsebovalo le spletno povezavo do posvetovanja z uporabniki. V elektronskem sporočilu niso bili navedeni čin zaposlenega, prejemniki ali obstoj prilog, zato Komisija ne more oceniti njegovega dejanskega področja uporabe.

(752) V okviru drugega posvetovanja, in sicer posvetovanja s pristanišči, so bili pristaniški organi prav tako pozvani, naj predložijo pripombe o storitvah pomorskega prevoza na Korziko, da bi francoske organe obvestili zlasti o ravni konkurence na področju storitev pomorskega prevoza in zmogljivosti pristanišč (uvodne izjave 116 do 119). Kot je navedeno v uvodni izjavi 96, je bilo to posvetovanje odprto en mesec, kar je bilo razumno obdobje. Vprašalnik, ki je bil predložen pristaniškim organom, je bil dovolj strukturiran, da so francoski organi lahko dobili popoln in podroben pregled nad delovanjem zadevnih pristanišč. Poleg tega so francoski organi z njim poleg informacij o povpraševanju uporabnikov (z elementi, kot so zbirno območje pristanišča, zmogljivosti, ki so na voljo uporabnikom pomorskega prevoza, dostopnost pristanišča itd.) pridobili tudi informacije o ponudbi na trgu, ki bi jo bilo mogoče verodostojno ponuditi brez pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe (s popolnim opisom storitev in zmogljivosti, ki so na voljo ladjarskim družbam v pristaniščih). Francoski organi so prispevke prejeli od pristanišč v Marseillu, Toulonu in Nici (uvodna izjava 120), prek gospodarske zbornice Korzike pa tudi od korziških pristanišč (uvodna izjava 124).

(753) Francoski organi so torej izvedli javna posvetovanja, na podlagi katerih so lahko upoštevali interese uporabnikov.

(754) Francoski organi so poleg tega neodvisnemu gospodarskemu svetovalcu, družbi Gecodia, naročili, naj vzporedno z javnimi posvetovanji izvede dopolnilno študijo o povpraševanju uporabnikov, da bi dopolnila posvetovanja (uvodna izjava 90). Poročilo družbe Gecodia vsebuje sklepne ugotovitve o tej študiji. Komisija ugotavlja, da je lahko v skladu z odstavkom 14 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena študija o povpraševanju uporabnikov po določeni storitvi, ki jo izvede neodvisni gospodarski svetovalec, ustrezen instrument za upoštevanje interesov uporabnikov zadevne storitve, zlasti kadar se taka študija izvede poleg javnega posvetovanja.

([249]) 300 odgovorov se je nanašalo zlasti na povezavo Marseille–Propriano.

([250]) https://www.vie-publique.fr/questions-reponses/269387-les-sondages-dopinion-foire-aux-questions-faq (obiskano 18. oktobra 2024).

(755) Ti elementi kažejo, da se je Francija oprla na več instrumentov, za katere Komisija meni, da so v smislu odstavka 14 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena primerni za upoštevanje interesov uporabnikov zadevnih storitev.

(2) O sklepnih ugotovitvah Francije o kvalitativnem povpraševanju uporabnikov med Marseillem in Proprianom

(756) Komisija bo nato proučila sklepne ugotovitve francoskih organov o (i) nezamenljivosti pomorskega prevoza z zračnim prevozom z vidika potnikov; (ii) razlikovanju med potniki rezidenti in nerezidenti Korzike; (iii) geografski zamenljivosti pristanišča v Marseillu s pristaniščema v Toulonu in Nici ter (iv) geografski zamenljivosti pristanišča Propriano z drugimi korziškimi pristanišči.

(a) O nezamenljivosti pomorskega prevoza z zračnim prevozom

(757) Komisija ugotavlja, da po mnenju francoskih organov povpraševanja uporabnikov po pomorskem prevozu med celino in Korziko ne bi bilo mogoče zadovoljiti pod enakovrednimi pogoji z letalskim prevozom, ne glede na zadevno pomorsko povezavo. Francija je na podlagi več dejavnikov, povzetih v uvodnih izjavah 127 do 131, izključila zamenljivost med zračnim in pomorskim prevozom.

(758) Med temi dejavniki Komisija zlasti opozarja, da je v skladu z rezultati posvetovanja z uporabniki taka zamenljivost izključena, saj je velika večina sodelujočih v posvetovanju zračni in pomorski prevoz primerjala le malo ali ga sploh ni primerjala, zlasti za povezavo Marseille–Propriano. Ugotavlja tudi, da v primeru storitev pomorskega prevoza na Korziko velik delež potnikov potuje z avtomobilom, kar je družba Corsica Ferries potrdila v svojih pripombah (uvodna izjava 420). Iz poročila družbe Gecodia je razvidno tudi, da omejitve časa potovanja in pogostost prevoza prispevajo k tej nezamenljivosti, saj se časi potovanja med obema načinoma prevoza zelo razlikujejo (1 ura z letalom in 6–12 ur z ladjo) in je veliko več letov kot prevozov po morju.

(759) Komisija na podlagi teh dokazov meni, da taka analiza ni očitno napačna. Poleg tega pripomb v zvezi s tem ni predložila nobena zainteresirana strani. Francoski organi bi torej lahko izključili zamenljivost med zračnim in pomorskim prevozom v okviru prevozov na povezavah s Korziko, ne da bi storili očitno napako pri presoji.

(b) O razlikovanju med potniki rezidenti in nerezidenti

(760) Komisija ugotavlja, da Francija na podlagi poročila družbe Gecodia meni, da obstajata dve kategoriji potnikov, ki potujejo med Korziko in celino z ločenim povpraševanjem, in sicer potniki rezidenti na eni strani in potniki nerezidenti na drugi strani (uvodne izjave 132 do 135).

(761) Francija pojasnjuje, da to razlikovanje izhaja iz obstoja posebne tarife za rezidente Korzike, ki jo je uvedel korziški regionalni organ in jo uporabljajo tudi ladjarske družbe. Razlikovanje izhaja tudi iz različnega ravnanja obeh kategorij uporabnikov v smislu uporabe storitev pomorskega prevoza (potniki rezidenti potujejo bolj redno skozi vse leto in dajejo prednost nočnim prevozom) in njihove različne izbire pristanišča odhoda/prihoda na celinski Franciji (potniki rezidenti Marseilla in Nice za razliko od nerezidentov ne štejejo za zamenljiva).

(762) Komisija je v sklepu o začetku postopka zavzela predhodno stališče, da pri tem razlikovanju očitno ni bila storjena očitna napaka pri presoji. Vendar Komisija po poglobljeni analizi dokazov, ki jih je predložila Francija, meni, da noben od teh premislekov ne upravičuje takega razlikovanja.

(763) Najprej, trditev, da so potniki rezidenti upravičeni do znižane tarife, uvedene s shemo obveznosti gospodarske javne službe iz leta 2019, sama po sebi ne dokazuje obstoja različnega ravnanja pri uporabi storitev pomorskega prevoza. Tarifa se določi na podlagi prebivališča uporabnika in ne na podlagi njegove uporabe zadevne storitve. Obstoj take tarife je predvsem posledica politične volje korziškega regionalnega organa, da zmanjša omejitve zaradi otoške lege za to kategorijo potnikov, pri čemer tarifa ne dokazuje, da se rezidenti obnašajo drugače kot nerezidenti. Trditev, da lahko ladjarske družbe na lastno pobudo uporabljajo posebne tarife za rezidente, prav tako ni relevantna, saj (i) so storitve, ki se proučujejo v obravnavani zadevi, storitve pomorskega prevoza, ki se opravljajo med Korziko in celinsko Francijo, in ne na drugih geografskih območjih, ter (ii) ladjarske družbe morajo v skladu s shemo obveznosti gospodarske javne službe iz leta 2019 uporabljati znižane tarife za potnike rezidente na vseh povezavah s Korziko, glede tega pa nimajo nobene izbire.

(764) Poleg tega je, kar zadeva trditvi, da potniki rezidenti (i) potujejo skozi vse leto (medtem ko nerezidenti potujejo predvsem poleti) in (ii) nočne prevoze uporabljajo pogosteje kot potniki nerezidenti (ki bi raje potovali podnevi), jasno, da ti dokazi niso očitno prepričljivi. V zvezi s prvo točko je iz posvetovanja z uporabniki razvidno, da večina sodelujočih v posvetovanju (rezidentov in nerezidentov) potuje dva- do petkrat letno (uvodna izjava 112), tudi na povezavi Marseille–Propriano, tako da ti dve kategoriji potnikov podobno pogosto potujeta, čeprav običajno potujeta v različnih obdobjih leta. V zvezi z drugo točko Komisija ugotavlja, kot priznavajo tudi francoski organi, da sklepne ugotovitve, da rezidenti ponoči potujejo pogosteje kot nerezidenti, velja le za povezave med Toulonom in Korziko. Nasprotno pa skoraj enako število potnikov rezidentov in nerezidentov ponoči potuje na povezavah med Nico in Korziko ([251]). Vsekakor rezultati posvetovanja z uporabniki jasno kažejo, da se vsi uporabniki (rezidenti in nerezidenti) ne glede na zadevno pomorsko povezavo strinjajo s časi odhoda in prihoda na Korziko, ki so veljali v času posvetovanja z uporabniki, in da ti časi potrjujejo, da potniki nerezidenti raje potujejo ponoči (uvodna izjava 112).

(765) Splošneje, rezultati posvetovanja z uporabniki v veliki meri potrjujejo obstoj enotnega povpraševanja potnikov (uvodna izjava 112), ne glede na to, ali so rezidenti ali nerezidenti, po uporabi storitev pomorskega prevoza, tudi na povezavi Marseille–Propriano ([252]).

(766) Komisija zato na podlagi informacij, ki so ji jih predložili francoski organi, meni, da ni očitne razlike v potrebah potnikov rezidentov in nerezidentov, kar zadeva uporabo storitev pomorskega prevoza na Korziko. Nasprotno, povpraševanje potnikov po storitvah pomorskega prevoza v okviru storitev pomorskega prevoza na Korziko je zelo enotno.

(767) Kljub temu Komisija ugotavlja, da so francoski organi za namene analize nedelovanja trga združili povpraševanje potnikov rezidentov in nerezidentov (glej preglednico 16). Poleg tega pogodba o izvajanju gospodarske javne službe za povezavo Marseille–Propriano ne določa nobene posebne obveznosti gospodarske javne službe za nobeno od kategorij potnikov: povedano drugače, obravnava jih enako, ne da bi priznala potrebo po gospodarski javni službi, ki je specifična za eno od njih.

(768) Zato je očitna napaka pri presoji, ki so jo storili francoski organi, vključevala razlikovanje, ki samo po sebi ni postavilo pod vprašaj opredelitve potrebe po gospodarski javni službi na povezavi Marseille–Propriano.

(c) O geografski zamenljivosti pristanišča v Marseillu z drugimi celinskimi pristanišči

(769) Komisija ugotavlja, da so francoski organi v zvezi z izbiro celinskega pristanišča odhoda/prihoda (uvodna izjava 135) menili, da potniki rezidenti niso razlikovali med pristaniščema v Marseillu in Toulonu. Povedano drugače, potnik rezident, ki uporablja povezavo s Korziko, lahko do končnega namembnega kraja pride prek pristanišča v Marseillu ali pristanišča v Toulonu. Vendar je Francija menila, da potniki rezidenti zaradi razdalje

([251]) Opomba 78.

([252]) Poleg časov odhoda in prihoda na Korziko ter pogostosti prevozov Komisija na podlagi posvetovanja z uporabniki ugotavlja, da imajo potniki rezidenti in nerezidenti (i) enake potrebe po potovanju z avtomobilom in s kabino ter (ii) enake preference glede pogostosti prevozov po morju med Marseillem in Korziko.

200 km med Marseillem in Nico teh dveh pristanišč niso šteli za zamenljivi za svoja potovanja na Korziko in z nje. Zato je bilo treba povpraševanje potnikov rezidentov, ki uporabljajo povezavo s Korziko, razumeti tako, da pokriva povpraševanje potnikov med Marseillem/Toulonom in Korziko, analizo nedelovanja trga med Korziko in celinsko Francijo pa je bilo treba proučiti hkrati na povezavah s pristaniščema v Marseillu in Toulonu.

(770) Kar zadeva potnike nerezidente, Francija trdi, da niso razlikovali med zadevnimi tremi celinskimi pristanišči in da so bila ta tri pristanišča v celoti zamenljiva, vendar te sklepne ugotovitve niso posebej utemeljili. To je pomenilo, da je bilo treba kvantitativno povpraševanje potnikov nerezidentov za zadevna tri celinska pristanišča izračunati na skupni osnovi, analizo nedelovanja trga med Korziko in celinsko Francijo pa je bilo treba proučiti hkrati na povezavah s pristanišči v Marseillu, Toulonu in Nici.

(771) Komisija ugotavlja tudi, da rezultati posvetovanja z uporabniki kažejo, da večina potnikov (rezidentov/nerezidentov) primerja razpoložljive prevoze v Marseillu in drugih celinskih pristaniščih ter da jih je velik delež leta 2019 za potovanja na Korziko in z nje uporabljal vsaj eno celinsko pristanišče, ki ni Marseille (uvodni izjavi 113 in 114). V primeru zvišanja cene pomorske tarife v Marseillu bi se velika večina vprašanih preusmerila v Toulon, manjšina pa bi odpotovala tudi v Nico. Vendar Komisija ugotavlja, da so take primerjave manj pogoste na povezavi Marseille–Propriano (uvodna izjava 113), in sicer tudi v primeru hipotetičnega zvišanja cene pomorske tarife v pristanišču v Marseillu (uvodna izjava 114). Na splošno rezultati kažejo tudi, da potniki nerezidenti prevoze, ki so na voljo v različnih celinskih pristaniščih, običajno primerjajo manj kot potniki rezidenti.

(772) Komisija ugotavlja tudi, da sta pristanišči v Toulonu in Marseillu v okviru posvetovanja s pristanišči navedli, da v pomorskem potniškem prometu v celoti konkurirata druga drugi, pri čemer zbirno območje zajema celotno Francijo. Zdi se, da je raven konkurence med pristaniščem v Nici ter pristaniščema v Marseillu in Toulonu nižja, saj pristanišče v Nici privablja predvsem regionalne stranke (uvodni izjavi 121 in 122). Vendar organi teh treh pristanišč niso izrazili posebnih omejitev glede možnosti enostavnega upravljanja potniškega prometa z uporabo njihove infrastrukture (uvodna izjava 123), čeprav pristaniški organ v Toulonu zaradi velike zasedenosti svoje infrastrukture ne more zagotoviti dnevnih ali tedenskih povratnih voženj na Korziko.

(773) Nazadnje, Komisija ugotavlja, da sta mesti Marseille in Toulon med seboj oddaljeni približno 60 km, pri čemer je povprečni čas potovanja po cesti in železnici krajši od ene ure (uvodna izjava 25). Mesti sta med seboj zelo dobro povezani z veliko avtocestno infrastrukturo in pogostimi železniškimi povezavami. Nice pa je po drugi strani veliko dlje od Toulona in Marseilla, saj je oddaljena več kot 150 km (kar ustreza povprečnemu času potovanja vsaj 1 uro in 45 minut do 2 uri po cesti ali železnici med Toulonom in Nico), in sicer kljub veliki cestni infrastrukturi in železniškim povezavam.

(774) Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da je lahko razdalja med dvema objektoma, daljša od 100 km, ali čas potovanja, daljši od ene ure, znak, da je konkurenca med njima z vidika uporabnikov načeloma izključena. Meni, na primer, da zbirno območje letališča zajema geografski trg s polmerom približno 100 km ali približno 60 minut vožnje z avtomobilom, avtobusom, vlakom ali hitrim vlakom ([253]).

(775) Iz teh ugotovitev je mogoče izpeljati naslednje sklepne ugotovitve.

(776) Komisija meni, da sta pristanišči v Marseillu in Toulonu z vidika potnikov, ne glede na to, ali so rezidenti ali nerezidenti, zamenljivi. Razdalja med obema pristaniščema je krajša od 100 km, čas potovanja pa je krajši od ene ure; mesti sta zelo dobro in redno povezani s cestno in železniško infrastrukturo. Iz posvetovanja z uporabniki in pristanišči je razvidna tudi močna konkurenca med obema pristaniščema za potniški promet ([254]). Francoski organi v zvezi s tem niso storili očitne napake pri presoji.

([253]) Sporočilo Komisije, Smernice o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom (UL C 99, 4.4.2014, str. 3), točka 2.2.
([254]) Zdi se, da je ta sklepna ugotovitev podprta tudi v mnenju organa, pristojnega za konkurenco, točke 297–305.

(777) Po drugi strani Komisija na podlagi informacij, ki so ji bile predložene, meni, da ni dovolj dokazov o zamenljivosti pristanišč v Marseillu in Nici z vidika potnikov, ne glede na to, ali so rezidenti ali nerezidenti ([255]).

(778) Prvič, Komisija ugotavlja, da razdalja med Marseillem in Nico precej presega 100 km ali čas potovanja eno uro. Zamenljivost pristanišča v Nici s pristaniščem v Marseillu bi zato načeloma morala biti izključena. Drugič, rezultati posvetovanj z uporabniki in pristanišči potrjujejo odsotnost zamenljivosti med pristaniščema v Nici in Marseillu. Pristanišče v Nici tudi samo poudarja, da je njegovo zbirno območje le regionalno, v nasprotju z drugima dvema pristaniščema na celini, katerih zbirno območje je nacionalno. Tretjič, v poročilu družbe Gecodia, v katerem je kljub temu ugotovljeno, da so po mnenju potnikov nerezidentov zadevna tri celinska pristanišča zamenljiva (za razliko od potnikov rezidentov), ni navedena nobena utemeljitev v podporo tej ugotovitvi.

(779) Komisija na podlagi vseh informacij, ki jih je predložila Francija, meni, da se za potnike, ne glede na to, ali so rezidenti ali nerezidenti, pristanišče v Nici očitno ni zdelo zamenljivo s pristaniščem v Marseillu.

(780) Vendar Komisija meni, da ta očitna napaka v obravnavani zadevi ne vpliva na opredelitev potrebe po storitvi javnega potniškega prevoza med Marseillem in Proprianom.

(781) Prvič, kar zadeva ocenjeno kvantitativno povpraševanje (tj. število potnikov, ki jih je treba prepeljati), Komisija ugotavlja, da Francija ni precenila kvantitativnega povpraševanja potnikov, ki potujejo med celinsko Francijo in pristaniščem Propriano, saj je bilo pristanišče Propriano v preteklosti povezano le z Marseillem, s čimer sta izključena pristanišči v Toulonu in Nici. Zato je bilo skupno število potnikov, ki so potovali med pristaniščem Propriano in celinsko Francijo, dejansko število potnikov na povezavi Marseille–Propriano. Povpraševanje, ki so ga ocenili francoski organi in ki temelji na preteklih podatkih za obdobje 2016–2021 (uvodna izjava 150), je bilo omejeno na pretekli promet med Marseillem in Proprianom. Francoski organi so zato v potrebo po gospodarski javni službi vključili izključno povpraševanje med Marseillem in Proprianom, tako da vključitev pristanišč v Toulonu in Nici v obseg gospodarske javne službe v obravnavani zadevi ni imela nobenega pomena.

(782) Drugič, ta napaka prav tako ni vplivala na analizo nedelovanja trga, ker je ta analiza v vsakem primeru pokazala, da ni bilo nobenega prevoznika, ki bi bil pripravljen opravljati komercialne storitve med pristaniščem Propriano in celinsko Francijo (uvodna izjava 828). Zato je ne glede na stopnjo zamenljivosti povezav s Proprianom med celinskimi pristanišči v vsakem primeru prišlo do popolnega nedelovanja trga.

(d) O neobstoju geografske zamenljivosti pristanišča Propriano z drugimi korziškimi pristanišči

(783) Komisija ugotavlja, da francoski organi, kar zadeva izbiro korziškega pristanišča odhoda/prihoda s strani potnikov, niso opravili posebne analize geografske zamenljivosti korziških pristanišč z vidika uporabnikov, zlasti pristanišča Propriano z drugimi korziškimi pristanišči. Družba Corsica Ferries je v pritožbi trdila, da sta pristanišči Ajaccio in Propriano z vidika potnikov v celoti zamenljivi. Komisija je v sklepu o začetku postopka zavzela predhodno stališče, da to glede na znaten čas potovanja med tema krajema in posebne topografske značilnosti potovanja ne drži ([256]).

(784) Francoski organi so v zvezi s tem med formalnim postopkom preiskave predložili več dokazov, ki po njihovem mnenju dokazujejo, da pristanišče Propriano ni zamenljivo s pristaniščem Ajaccio ali splošneje z drugimi korziškimi pristanišči (oddelki 2.1, 2.2 in 4.1.3). Nekatere zainteresirane strani so predložile tudi dokaze v zvezi s tem, pri čemer je družba Corsica Ferries vztrajala pri zamenljivosti pristanišč Ajaccio in Propriano, družba Corsica Linea pa je temu nasprotovala.

([255]) Ker zamenljivost med pristaniščema v Toulonu in Nici za namene tega sklepa ni pomembna, Komisija v zvezi s tem ne bo podala pripomb, zlasti ker francoski organi niso predložili nobenih dokazov za oceno te zamenljivosti.

([256]) Sklep o začetku postopka, uvodna izjava 300.

(785) Komisija najprej ugotavlja, da je na podlagi informacij, ki so ji bile predložene, pristanišče Propriano precej oddaljeno od pristanišč Bastia in L'Île-Rousse (uvodni izjavi 36 in 37). Zato pristanišča Propriano ni mogoče šteti za zamenljivo s tema drugima pristaniščema.

(786) Kar zadeva pristanišči Ajaccio in Porto-Vecchio, Komisija ugotavlja, da je razdalja med tema pristaniščema in Proprianom približno 70 km. Vendar je v obeh primerih čas potovanja skoraj 1 uro in 30 minut z avtomobilom ter 1 uro in 45 minut z avtobusom, pri čemer je na voljo razmeroma malo dnevnih storitev (uvodni izjavi 36 in 37). Zaradi teh dolgih časov potovanja je tako načeloma izključena zamenljivost pristanišč Ajaccio in Porto-Vecchio s pristaniščem Propriano.

(787) Komisija poleg tega tako kot francoski organi (uvodna izjava 361) ugotavlja, da na potovalni čas med krajema Propriano in Ajaccio/Porto-Vecchio vplivajo vijugaste ceste, ki povečujejo tveganje prometnih nesreč, ki so na Korziki še posebej pogoste. Na otoku je tudi veliko smrtnih žrtev v cestnem prometu (uvodna izjava 18). Te geografske omejitve prispevajo tudi k zvišanju stroškov bencina, kot upravičeno poudarja družba Corsica Linea v svojih pripombah (uvodna izjava 549); ti stroški so še posebej visoki na Korziki (uvodna izjava 21), in sicer v razmerah, ko je regijo Propriano leta 2022 močno prizadela visoka inflacija, ki je zvišala dnevne življenjske stroške lokalnega prebivalstva (uvodna izjava 23). Te objektivne informacije, ki so jih predložili francoski organi in ki upoštevajo interes uporabnikov v skladu z odstavkom 14 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena, potrjujejo ugotovitev, da se ne zdi očitno napačno šteti, da pristanišči Ajaccio in Porto-Vecchio na eni strani ter Propriano na drugi strani z vidika uporabnikov nista zamenljivi.

(788) Komisija ugotavlja tudi, da posvetovanje z uporabniki ni vključevalo posebnih vprašanj o geografski zamenljivosti korziških pristanišč, vendar so rezultati tega posvetovanja zagotovili nekaj vpogleda v zvezi s tem. Kot je navedeno v uvodnih izjavah 113 in 114, potniki običajno primerjajo razpoložljive prevoze med različnimi celinskimi pristanišči in Korziko, vendar se ti rezultati razlikujejo od povezave do povezave. Zdi se, da večina sodelujočih v posvetovanju, ki so leta 2019 uporabljali povezavo Marseille–Propriano (več kot 60 %), ni uporabila drugih storitev pomorskega prevoza v druga celinska pristanišča in iz njih kot alternativo (kot sta na primer povezavi Toulon–Ajaccio ali Toulon–Porto-Vecchio) in da jih več kot 50 % nikoli ni primerjalo prevozov, ki so na voljo v celinskih pristaniščih v Propriano in iz njega, za razliko od drugih povezav s Korziko.

(789) Glede na to, da ima pristanišče Propriano le eno povezavo s celino (Marseille), ti rezultati kažejo še toliko bolj, da uporabniki povezave Marseille–Propriano ne primerjajo z alternativnimi prevozi, ki so na voljo iz drugih celinskih pristanišč, kot sta Toulon–Ajaccio ali Toulon–Porto-Vecchio, za potovanje v Propriano in obratno.

(790) Komisija na podlagi vseh teh premislekov meni, da ni očitno napačno, da po mnenju francoskih organov v obravnavani zadevi pristanišči Propriano in Ajaccio oziroma Porto-Vecchio z vidika uporabnikov nista zamenljivi ([257]).

(791) Pripombe družbe Corsica Ferries, ki izpodbijajo le nezamenljivost med pristanišči Ajaccio in Propriano, ne morejo spremeniti te sklepne ugotovitve.

(792) Prvič, družba Corsica Ferries z ugotovitvijo, da je razdalja med Proprianom in Ajacciem le 70 km in da je taka razdalja zanemarljiva za potnike, ki so večinoma v vozilih (uvodna izjava 420), zamenljivost med obema pristaniščema utemeljuje izključno na razdalji med njima. Vendar je razdalja med zadevnima pristaniščema le eden od dejavnikov pri določanju njune stopnje zamenljivosti.

([257]) V zvezi s tem je treba upoštevati, da je vprašalnik, predložen v okviru posvetovanja z uporabniki, vključeval vprašanja o uporabi storitev pomorskega prevoza na celotni povezavi (na primer Marseille–Ajaccio), s čimer so se upoštevale potrebe in želje uporabnikov ob odhodu iz pristanišča v Marseillu ali prihodu vanj ter odhodu iz korziških pristanišč ali prihodu vanje. Podobno so se vprašanja o zamenljivosti med zračnim in pomorskim prevozom nanašala tudi na uporabnike, ki so odhajali s celine ali s Korzike. Vprašanje geografske zamenljivosti korziških pristanišč je bilo torej edina točka, ki je manjkala v posvetovanju z uporabniki in poročilu družbe Gecodia, vendar na podlagi dokazov, ki so jih predložili francoski organi, ni mogoče ugotoviti, da taka opustitev pomeni očitno napako pri presoji.

(793) Drugič, družba Corsica Ferries trdi, da je napačno šteti, da bi približno enourni čas potovanja pomenil oviro za zamenljivost zadevnih pristanišč (uvodna izjava 421). Vendar čas potovanja med pristaniščema Ajaccio in Propriano ni približno 1 ura, ampak 1 ura in 30 minut z avtomobilom ter 1 ura in 45 minut z avtobusom (uvodni izjavi 36 in 37), torej je precej daljši ([258]).

(794) V zvezi s tem družba Corsica Ferries ugotavlja, da je bilo po mnenju francoskih organov zamenljivost med pristaniščema v Marseillu in Nici ali Toulonu in Nici mogoče priznati kljub daljšim časom potovanja med temi pristanišči (uvodna izjava 422). Vendar Komisija meni, da analiza geografske zamenljivosti celinskih pristanišč ni relevantna za proučitev geografske zamenljivosti korziških pristanišč, saj se morajo v analizi teh pristanišč upoštevati okoliščine in značilnosti Korzike. Vsekakor meni, da analiza stopnje zamenljivosti celinskih pristanišč iz poročila družbe Gecodia ni bila dovolj natančna iz razlogov, navedenih v uvodni izjavi 780.

(795) Tretjič, družba Corsica Ferries ugotavlja, da so prebivalci, ki živijo na pol poti med Ajacciem in Proprianom (zlasti v Grosseto-Prugni), menili, da sta pristanišči zamenljivi (uvodna izjava 423). Vendar Komisija ugotavlja, da je treba pri analizi zbirnega območja pristanišča upoštevati vse uporabnike, ki jih zajema to območje, in ne le tiste, ki so na mejah tega območja in ki so po definiciji morda v stiku z drugim zbirnim območjem. Za vsako zbirno območje je namreč značilno, da ima meje, na robu katerih se lahko uporabniki zatečejo k eni ali več drugim infrastrukturam ali storitvam ([259]). Družba Corsica Ferries nikakor ni dokazala, da prebivalci Grosseto-Prugna predstavljajo večino ali celo znatno manjšino potnikov, ki uporabljajo storitve pomorskega prevoza v pristanišču Propriano.

(796) Četrtič, Komisija ugotavlja, kot je navedeno v sklepu o začetku postopka ([260]) in ne da bi družba Corsica Ferries to izpodbijala, da dejstvo, da morajo potniki, ki se običajno vkrcajo v Proprianu, potovati v Ajaccio, da bi prišli na celino dneh, ko v pristanišču Propriano ni povratne vožnje, z vidika potnika ne izhaja iz izbire potovanja v eno ali drugo pristanišče, temveč iz zahteve, da potuje v Ajaccio zaradi odsotnosti storitev v Proprianu. Te okoliščine v nasprotju s trditvijo družbe Corsica Ferries (uvodna izjava 424) torej ni mogoče šteti za relevantno pri presoji zamenljivosti obeh pristanišč.

(797) Nazadnje, v zvezi z dejstvom, da so francoski organi leta 2018 v okviru izvedenskega mnenja, ki ga je naročilo nacionalno sodišče (uvodna izjava 425), sami priznali zamenljivost pristanišč Propriano in Ajaccio, kar zadeva potniški promet, je treba opozoriti, da to dejstvo ni pomembno, saj se nanaša na ukrepe, ki niso proučeni v obravnavani zadevi. Opozoriti je treba, da se je mnenje nanašalo na zamenljivost pristanišč Propriano in Ajaccio v zvezi z dodatno storitvijo, ki je bila na podlagi pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe za obdobje 2007–2013 uvedena za poletno obdobje in katere financiranje je pomenilo nezdružljivo državno pomoč (uvodna izjava 67).

(798) Tako so trditve družbe Corsica Ferries, da se je to mnenje nanašalo (i) na storitve pomorskega prevoza na Korziko in obveznosti gospodarske javne službe, podobne tistim, ki so bile določene v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe, in (ii) na nedavno obdobje, v katerem na trgu storitev pomorskega prevoza ni bilo bistvenih sprememb (uvodna izjava 426), napačne. Pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe ne zagotavljajo dodatne storitve, kot je določena v pogodbi o izvajanju gospodarske javne službe za obdobje 2007–2013.

([258]) Družba Corsica Ferries poleg tega trdi, da je Grosseto-Prugna, ki leži na pol poti med Ajacciem in Proprianom, od Ajaccia oddaljena 40 minut, od Propriana pa 45 minut. Skupni čas potovanja je zato ocenjen na 85 minut, tj. 1 uro in 25 minut.

([259]) Na primer, ob predpostavki, da sta infrastrukturi skoraj 400 km narazen, bi lahko uporabniki, ki so na pol poti med njima (tj. 200 km od obeh), menili, da sta zamenljivi, če so vse druge stvari enake. Vendar to ne pomeni, da sta zadevni infrastrukturi zamenljivi že samo iz tega razloga.

([260]) Sklep o začetku postopka, uvodna izjava 301.

(799) Poleg tega dopis, ki ga je družba Corsica Ferries predložila v Prilogi 8 k svojim pripombam, ne vsebuje nobenega dejanskega ali pravnega dokaza o razlogih, zaradi katerih je pravni strokovnjak ugotovil zamenljivost med pristaniščema Ajaccio in Propriano, tako da Komisija teh dokazov ne more vključiti v svojo analizo. Dopis se nanaša le na dejstvo, da so se stranke „strinjale“ o obstoju take zamenljivosti. Vendar francoski organi izpodbijajo zamenljivost pristanišč Ajaccio in Propriano v obravnavani zadevi (oddelek 4.1.3) in so v podporo svojemu stališču predložili več objektivnih elementov, o katerih se mora Komisija izreči v skladu s členom 108(3) PDEU. Z nobenim od dokazov, ki jih je družba Corsica Ferries predložila v svojih pripombah, ni mogoče dokazati, da so informacije, ki jih je Francija predložila v zvezi z odsotnostjo zamenljivosti pristanišč Ajaccio in Propriano, očitno napačne.

(e) Sklepne ugotovitve o kvalitativnem povpraševanju potnikov

(800) Skratka, iz vsega navedenega izhaja, da so francoski organi uporabili ustrezne instrumente za opredelitev kvalitativnega povpraševanja potnikov med Marseillem in Proprianom v skladu s točko 14 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena.

(801) Ti instrumenti so omogočili, da se poudarijo potrebe uporabnikov storitev pomorskega prevoza, čeprav so francoski organi storili napako pri presoji, ko so razlikovali med potniki rezidenti in nerezidenti Korzike, saj se zdi, da je povpraševanje iz teh dveh kategorij na splošno enotno. Vendar ta napaka ne vpliva na analizo potreb po gospodarski javni službi, ki so jo francoski organi opravili za povezavo Marseille–Propriano.

(802) Poleg tega, čeprav so francoski organi pravilno ugotovili geografsko zamenljivost pristanišč v Marseillu in Toulonu z vidika uporabnikov, niso opravili natančne analize zamenljivosti pristanišč v Marseillu in Nici. Vendar taka napaka ne more vplivati na analizo obstoja potrebe po gospodarski javni službi med Marseillem in Proprianom.

(803) Nazadnje, dokazi, ki so jih predložili francoski organi, so dovolj verjetni, da je mogoče izključiti vsakršno očitno napako pri presoji v zvezi z odsotnostjo zamenljivosti med pristaniščem Propriano in drugimi korziškimi pristanišči.

7.3.2.1.1.1.2 Kvantitativno povpraševanje

(804) Da bi lahko količinsko opredelila povpraševanje potnikov za vsako od pomorskih povezav med Marseillem in Korziko, vključno s povezavo Marseille–Propriano, Komisija ugotavlja, da so francoski organi pripravili projekcije za obdobje 2023–2030, pri čemer so za referenco uporabili podatke za leto 2019; na leti 2020 in 2021 je namreč vplivala pandemija COVID-19 (uvodna izjava 150) ([261]). Povedano drugače, francoski organi so izbrali zadnje leto, v katerem je trg pomorskega potniškega prometa v okviru storitev pomorskega prevoza normalno deloval. Po mnenju Komisije pri tej izbiri ni bila storjena očitna napaka pri presoji.

(805) Poleg tega so francoski organi za oceno prihodnjega povpraševanja v analiziranem obdobju uporabili povprečno letno stopnjo rasti iz uradnih virov, in sicer povprečno letno stopnjo rasti, ki jo je ministrstvo za ekološki prehod objavilo za povpraševanje po prevozu do leta 2030, izračunano na podlagi podatkov, ki so bili na voljo leta 2021 (uvodna izjava 150). Komisija ugotavlja, da je bila ta povprečna letna stopnja rasti izračunana med drugim zato, da bi bile projekcije prometa na voljo lokalnim organom za projekte, povezane s prometom, kot je to v tem primeru. Francoski organi so torej lahko uporabili to povprečno letno stopnjo rasti, ne da bi storili očitno napako pri presoji, zlasti ker je bila stopnja prilagojena, da bi se upošteval posebni položaj Korzike, ki je bil obravnavan tudi v študijah ministrstva za ekološki prehod.

(806) Zainteresirane strani v zvezi s tem niso predložile nobenih pripomb.

([261]) Komisija ugotavlja tudi, da podatki za leto 2022 še niso bili na voljo, ko so francoski organi izvedli analize potreb po gospodarski javni službi.

(807) Zato Francija s tem, da je analizirala kvantitativno povpraševanje po prevozu potnikov med Marseillem in Proprianom, ni storila očitne napake pri presoji.

7.3.2.1.1.2 Obstoj nedelovanja trga

7.3.2.1.1.2.1 Opredelitev ponudbe na trgu brez pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe

(1) O ustreznih instrumentih, ki jih je Francija uporabila za opredelitev ponudbe na trgu

(808) Komisija ugotavlja, da so francoski organi začeli posvetovanje s prevozniki, v katerem so vse zainteresirane pomorske prevoznike pozvali, naj izrazijo svoja stališča o storitvah, ki bi jih ponujali, če ne bi bilo pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe med Korziko in celinsko Francijo. Posvetovanje s prevozniki je trajalo pet tednov in je bilo na spletnem mestu korziškega regionalnega organa dostopno vsem prevoznikom, ki so želeli sodelovati (uvodna izjava 97).

(809) Posvetovanje s prevozniki je vključevalo vprašalnik o značilnostih komercialnih storitev, ki bi jih prevozniki predlagali za uvedbo. Temu vprašalniku je bilo priloženih več dokumentov, s katerimi so bili prevozniki obveščeni o (i) glavnih značilnostih storitev pomorskega prevoza na Korziko, (ii) ukrepih, ki so jih sprejeli francoski organi za ugotovitev obstoja potrebe po gospodarski javni službi, (iii) različnih kategorijah uporabnikov, ki jih je prvotno opredelila Francija, in (iv) kratki predstavitvi rezultatov posvetovanja z uporabniki (uvodna izjava 98). Vse predstavljene informacije so tako prevoznikom omogočile, da so razumeli okoliščine, v katerih je potekalo posvetovanje z njimi.

(810) V vprašalniku, predloženem prevoznikom, so bili ti pozvani, naj opišejo zlasti značilnosti komercialnih storitev, ki bi jih izvajali (uvodne izjave 163, 164 in 165), da bi francoski organi lahko razumeli: število povezav, na katerih bi se opravljale storitve, njihovo pogostost, zmogljivost in značilnosti uporabljenih plovil, čase odhoda in prihoda, storitve, ponujene na krovu, obdobja v letu, v katerih bo storitev uvedena; ali storitve vključujejo postanke itd. Komisija ugotavlja, da so ta vprašanja odražala vprašanja, zastavljena v okviru posvetovanja z uporabniki (časovni razporedi, pogostost, plovila s kabinami in zmogljivostjo plovil, obdobja v letu, pristanišča odhoda/prihoda itd.).

(811) Francoski organi so tako lahko ponudbo, ki so jo predlagali prevozniki, primerjali z značilnostmi povpraševanja uporabnikov, da bi dokazali obstoj potrebe po gospodarski javni službi. Zato je napačno trditi, kot trdi družba Corsica Ferries (uvodna izjava 461), da so bili prevozniki v vprašalniku zgolj pozvani, naj opišejo storitve, ki jih bodo izvajali, da bi zadostili potrebam po ozemeljski kontinuiteti. Nasprotno, v vprašalniku je bil na kratko zahtevan popoln opis obstoječe in potencialne ponudbe na trgu, ki bi jo prevozniki verjetno izvajali, če ne bi bilo pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe. Komisija poleg tega ugotavlja, da se je družba Corsica Ferries v odgovoru na posvetovanje s prevozniki pritožila glede podrobnosti vprašanj (uvodna izjava 169).

(812) Iz tega izhaja tudi, da družba Corsica Ferries ne more utemeljeno trditi, da francoski organi niso pripravili preglednega in objektivnega hipotetičnega scenarija (glej uvodno izjavo 459).

(813) Poleg tega Komisija ugotavlja, da so francoski organi izvedli tudi posvetovanje s pristanišči, ki je omogočilo zbiranje ustreznih informacij o zmogljivostih in storitvah, ki jih pristanišča ponujajo ladjarskim družbam (uvodna izjava 752).

(814) Zato so francoski organi izvedli ustrezna javna posvetovanja, da bi upoštevali interese ponudnikov storitev v skladu z odstavkom 14 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena.

(2) O sklepnih ugotovitvah Francije v zvezi z opredelitvijo ponudbe na trgu

(815) Komisija ugotavlja, da so na posvetovanje z uporabniki odgovorili trije prevozniki (uvodna izjava 166). Družbi Corsica Linea in La Méridionale sta navedli, da brez pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe ne bi zagotavljali nobenih komercialnih storitev (uvodna izjava 167). Družba Corsica Ferries je francoskim organom predložila komercialno ponudbo, ki bi jo podala, če ne bi bilo pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe (uvodne izjave 170 do 173).

(816) Družba Corsica Ferries v svojih pripombah v bistvu meni, da izjave družb Corsica Linea in La Méridionale niso bile verodostojne in da bi morali francoski organi zato te izjave podrobneje analizirati (uvodni izjavi 464 in 465).

(817) Komisija najprej ugotavlja, da imajo države članice v skladu z odstavkom 14 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena in členom 4 uredbe o pomorski kabotaži, kot ju razlaga sodna praksa (sodba v zadevi SNCM II), široko diskrecijsko pravico pri izbiri ustreznih instrumentov za analizo morebitnega nedelovanja trga. V zvezi s tem lahko organizirajo javno posvetovanje (uvodna izjava 737), da bi zbrale stališča prevoznikov o zmožnosti trga, da zadosti povpraševanju, ki so ga opredelili javni organi. Te točke ni izpodbijala nobena od zainteresiranih strani.

(818) Komisija ugotavlja, da so v obravnavani zadevi francoski organi organizirali javno posvetovanje s prevozniki, katerega vsebina jim je omogočila zbiranje natančnih in popolnih informacij o ponudbi na trgu, ki bi se ponujala v okviru storitev pomorskega prevoza na Korziko v okviru sheme obveznosti gospodarske javne službe iz leta 2019, če ne bi bilo pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe (oddelek 3.4.2.2.1).

(819) Kadar država članica organizira celovito in natančno javno posvetovanje, se gospodarski subjekti sami odločijo, ali bodo sodelovali ali ne, in če se odločijo za sodelovanje, morajo to storiti na podlagi načela dobre vere. Zato morajo državi članici predložiti točne in popolne informacije, da ji omogočijo čim popolnejšo analizo ponudbe na trgu, ki bi se izvajala brez obveznosti gospodarske javne službe.

(820) Kar zadeva *obstoječo ponudbo na trgu*, ki jo ponujata družbi Corsica Linea in La Méridionale, Komisija v obravnavani zadevi na podlagi informacij, ki so jih predložili francoski organi in zainteresirane strani, ugotavlja, da na datum sklenitve pogodb o izvajanju gospodarske javne službe (20. december 2022) družbi Corsica Linea in La Méridionale nista opravljali komercialnih storitev zunaj pogodb o izvajanju gospodarske javne službe na eni ali več povezavah med Korziko in celinsko Francijo. Ti družbi sta storitve komercialnega mednarodnega pomorskega prevoza opravljali le med Francijo in Severno Afriko. Družba Corsica Ferries v svojih pripombah ni predložila nobenega dokaza o nasprotnem. Zagotovila je le informacije o storitvah, ki sta jih družbi Corsica Linea in La Méridionale dejansko ponujali v letih 2023 in 2024, tj. po datumu sklenitve pogodb o izvajanju gospodarske javne službe (uvodna izjava 465). Zato se francoski organi niso mogli opreti na analizo obstoječe zasebne ponudbe, ki jo je ponujala družba Corsica Linea ali družba La Méridionale.

(821) Kar zadeva *potencialno ponudbo*, ki bi jo družbi La Méridionale in Corsica Linea lahko ponudili, je v prvi študiji skupine Berkeley, ki jo je predložila družba Corsica Ferries, navedeno, da je družba Corsica Linea junija 2022 korziškemu uradu za promet predložila načrt prevozov, s katerim jo je obvestila, da namerava v letu 2023 začeti opravljati 19 povratnih voženj med Marseillem in Proprianom, 5 povratnih voženj med Marseillem in Ajacciem ter 10 povratnih voženj med Marseillem in L'Île-Roussom. Vendar je jasno, da (i) se načrt prevoza ni nanašal na La Méridionale; (ii) je bil načrt prevoza predložen je bila več kot tri mesece po tem, ko je Francija izvedla posvetovanje s prevozniki in opredelila potrebe po gospodarski javni službi, razpisni postopki za pogodbo o izvajanju gospodarske javne službe pa so se začeli že 6. maja 2022; (iii) je načrt prevoza nanašal na dejavnosti, načrtovane samo za leto 2023, cilj posvetovanja s prevozniki pa je bil analizirati ponudbo na trgu za obdobje 2023–2028. Ob upoštevanju teh omejitev zgolj ta okoliščina ne zadostuje za dokaz, da izjave družbe Corsica Linea niso bile verodostojne. Vsekakor družba Corsica Ferries ni dokazala, kako bi lahko načrt prevoza, ki se poleg tega nanaša na zanemarljivo število enkratnih povratnih voženj, vplival na analizo nedelovanja trga, ki so jo opravili francoski organi.

(822) Poleg tega francoskim organom ni mogoče očitati, da niso opravili poglobljene analize odgovorov, prejetih na posvetovanje s prevozniki, če takrat niso imeli nobenega dokaza, da so bile zadevne izjave očitno napačne. Sklicevanje družbe Corsica Ferries na točko 369 mnenja organa, pristojnega za konkurenco (uvodna izjava 464), v zvezi s tem ni pomembno, saj ne prinaša nobenih dokazov v zvezi s tem. Prvič, v mnenju niso bili obravnavani zadevni ukrepi, ampak opredelitev potrebe po gospodarski javni službi, ki je bila izvedena v okviru pogodb o izvajanju gospodarske javne službe za obdobje 2019–2020. Drugič, v mnenju je bila predlagana uporaba alternativne metodologije za javno posvetovanje. Vendar, kot je navedeno v uvodni izjavi 814, je bilo v obravnavani zadevi posvetovanje s prevozniki ustrezen instrument za analizo nedelovanja trga, ne da bi morali francoski organi v skladu z okvirom za storitve splošnega gospodarskega pomena za to uporabiti druge instrumente.

(823) Poleg tega zgolj dejstvo, da sta družbi Corsica Linea in La Méridionale predložili enake odgovore na posvetovanje s prevozniki, ne dokazuje obstoja nasprotja interesov, ki bi vplivalo nanju, ali usklajevanja med njima. Prav tako zgolj dejstvo, da sta družbi Corsica Linea in La Méridionale koncesionarki, ki se jima koncesija izteka, samo po sebi ni razlog za dvom o verodostojnosti odgovorov, ki so jih ti subjekti podali med posvetovanjem s prevozniki, niti za to, da se jima prepreči sodelovanje pri tem posvetovanju (uvodna izjava 466). V zvezi s tem Komisija glede trditve, da družba Corsica Linea zaradi sestave delničarjev družbe Corsica Linea ni mogla sodelovati pri posvetovanju zaradi nasprotja interesov (uvodni izjavi 462 in 463), ugotavlja, da v pripombah družbe Corsica Ferries ni ničesar, kar bi dokazovalo, da so bili delničarji družbe Corsica Linea „glavne stranke storitev pomorskega tovornega prometa na Korziko“. Komisija nadalje ugotavlja, da člen 14 Direktive 2006/123/ES konkurenčnim prevoznikom ne prepoveduje sodelovanja v javnem posvetovanju, kot je bilo v tem primeru. Družba Corsica Ferries v nobenem primeru ni dokazala, kako bi prepoved sodelovanja družbe Corsica Linea v posvetovanju s prevozniki francoskim organom omogočila, da bi prišli do drugačne sklepne ugotovitve glede proučitve nedelovanja trga.

(824) Nazadnje, v nasprotju s trditvijo družbe Corsica Ferries iz uvodne izjave 467 družbi Corsica Linea in La Méridionale nista zgolj podali splošnih in abstraktnih trditev brez kakršnega koli konteksta ali posvetovanja. Komisija poudarja, da so bili prevozniki v okviru posvetovanja s prevozniki pozvani, naj podrobno opišejo ponudbo na trgu, ki bi jo izvajali, če ne bi bilo pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe. Družbi Corsica Linea in La Méridionale sta navedli, da ne bosta zagotavljali komercialnih storitev, zato nista mogli navesti podrobnosti o storitvah, ki bi jih ponujali brez pogodb o izvajanju gospodarske javne službe.

(825) Iz navedenega izhaja, da francoski organi niso storili očitne napake pri presoji, ko so opredelili ponudbo na trgu, ki bi se ponujala za pomorski potniški promet v okviru storitev pomorskega prevoza na Korziko, če ne bi bilo pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe.

7.3.2.1.1.2.2 Analiza nedelovanja trga

(826) Komisija ugotavlja, da so francoski organi ugotovili popolno nedelovanje trga med pristaniščem Propriano ter pristaniščema v Marseillu in Toulonu (ti pristanišči sta zamenljivi), saj družba Corsica Ferries ne bi ponujala komercialnih storitev med Marseillem/Toulonom in Proprianom (uvodni izjavi 169 in 174).

(827) Družba Corsica Ferries v svojih pripombah ne izpodbija razlage francoskih organov glede njene komercialne ponudbe. Meni le, da sta pristanišči Ajaccio in Propriano zamenljivi, tako da bi storitve, ki bi jih ponujala med pristaniščem Ajaccio in celino, zadostovale za pokritje povpraševanja v Propriano in iz njega. Vendar Komisija zavrača to trditev iz razlogov, navedenih v uvodnih izjavah 783 do 799.

(828) Iz tega sledi, da francoski organi niso storili očitne napake pri presoji, ko so ugotovili, da je med pristaniščem in pristaniščem v Marseillu prišlo do nedelovanja.

7.3.2.1.1.3 Sklepna ugotovitev o obstoju potrebe po pomorskem prevozu potnikov med Marseillem in Proprianom

(829) Iz vsega navedenega izhaja, da francoski organi niso storili očitne napake pri presoji, ko so opredelili obstoj potrebe po gospodarski javni službi med Proprianom in Marseillem, saj povpraševanja po prevozu, ki so ga ugotovili in količinsko opredelili francoski organi, ni bilo mogoče pokriti z opredeljeno ponudbo na trgu.

7.3.2.1.2 Potreba po pomorskem prevozu potnikov iz zdravstvenih razlogov

(830) Komisija bo v tem pododdelku preučila, ali potreba po pomorskem prevozu potnikov iz zdravstvenih razlogov na vsaki od povezav med korziškimi pristanišči in pristaniščem v Marseillu ustreza (i) povpraševanju teh uporabnikov, ki so ga ustrezno dokazali francoski organi, (ii) ki ga ni bilo mogoče zadovoljiti s ponudbo na trgu brez pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe, ki bi jo v ta namen sklenili francoski organi.

7.3.2.1.2.1 Obstoj povpraševanja uporabnikov

7.3.2.1.2.1.1 Kvalitativno povpraševanje

(1) O ustreznih instrumentih, ki se uporabljajo za ugotavljanje kvalitativnega povpraševanja

(831) Komisija ugotavlja, da so francoski organi poskušali povpraševanje potnikov iz zdravstvenih razlogov opredeliti na več načinov.

(832) Prvič, francoski organi so organizirali več javnih posvetovanj, da bi zbrali informacije o povpraševanju teh potnikov.

(833) V okviru začetnega posvetovanja, tj. posvetovanja z uporabniki (uvodna izjava 93), so bili vsi potniki iz zdravstvenih razlogov pozvani, naj odgovorijo na vprašalnik o uporabi storitev pomorskega prevoza v okviru prevozov na povezavah s Korziko. Vprašalnik je imel enake značilnosti kot vprašalnik, poslan vsem potnikom (uvodne izjave 744, 745 in 746), vseboval pa je tudi natančnejša vprašanja o potrebah in željah potnikov v zdravstvu (uvodna izjava 108). Zato je posvetovanje z uporabniki omogočilo ustrezno upoštevanje interesov potnikov iz zdravstvenih razlogov, Komisija pa se v zvezi s tem sklicuje na svojo analizo iz uvodnih izjav 746 do 751. Vendar se je posvetovanje izkazalo za neuspešno, saj so francoski organi prejeli majhno število odgovorov na vprašalnik (uvodna izjava 111).

(834) V okviru drugega posvetovanja, in sicer posvetovanja s pristanišči, so bili pristaniški organi prav tako pozvani, naj predložijo pripombe o storitvah pomorskega prevoza, da bi francoske organe obvestili zlasti o ravni konkurence za storitve pomorskega prevoza v okviru storitev pomorskega prevoza in zmogljivosti teh pristanišč (uvodne izjave 116 do 119 in uvodna izjava 752).

(835) Nazadnje, francoski organi so poleg tega neodvisnemu gospodarskemu svetovalcu, družbi Gecodia, naročili, naj vzporedno z javnimi posvetovanji in za njihovo dopolnitev izvede dopolnilno študijo o povpraševanju uporabnikov (uvodni izjavi 90 in 754). Poročilo družbe Gecodia vsebuje sklepne ugotovitve o tej študiji, zlasti o povpraševanju potnikov iz zdravstvenih razlogov. Posvetovanje z uporabniki ni prineslo rezultatov glede povpraševanja potnikov iz zdravstvenih razlogov, zato so se francoski organi pri opredelitvi povpraševanja teh uporabnikov oprli izključno na poročilo družbe Gecodia. V poročilu družbe Gecodia je bilo kvalitativno (in kvantitativno) povpraševanje ocenjeno na podlagi obsežnih podatkov, zbranih zlasti od zdravstvenih agencij in agencij za socialno varnost.

(836) Ti elementi kažejo, da se je Francija oprla na več instrumentov, za katere Komisija meni, da so v smislu odstavka 14 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena primerni za upoštevanje interesov uporabnikov zadevnih storitev.

(2) Sklepne ugotovitve Francije o kvalitativnem povpraševanju

(837) Komisija bo zdaj proučila sklepne ugotovitve Francije o (i) odsotnosti zamenljivosti pomorskega prevoza z zračnim prevozom z vidika potnikov iz zdravstvenih razlogov; (ii) geografski zamenljivosti pristanišča v Marseillu s pristaniščema v Toulonu in Nici ter (iii) geografski zamenljivosti korziških pristanišč.

(a) O odsotnosti zamenljivosti pomorskega prevoza z zračnim prevozom

(838) Komisija ugotavlja, da po mnenju francoskih organov povpraševanja uporabnikov po pomorskem prevozu med celino in Korziko ne bi bilo mogoče zadovoljiti pod enakovrednimi pogoji z letalskim prevozom, ne glede na zadevno pomorsko povezavo. Francoski organi so na podlagi več dejavnikov, povzetih v uvodnih izjavah 127 do 131, izključili zamenljivost med zračnim in pomorskim prevozom.

(839) Komisija poudarja, da je taka zamenljivost izključena pri zdravstvenih potnikih, ki potujejo po morju, če način prevoza določa napotna listina, ki jo zdravnik izda glede na bolnikovo stanje in stopnjo samostojnosti (uvodni izjavi 141 in 142).

(840) Komisija zato meni, da pri tej analizi ni bila storjena očitna napaka pri presoji. Zainteresirane strani v zvezi s tem niso predložile pripomb.

(b) O neobstoju geografske zamenljivosti celinskih pristanišč

(841) Komisija najprej ugotavlja, da se v zvezi z pacienti iz zdravstvenih razlogov potreba po pomorskem prevozu nanaša na (i) potnike s stalnim prebivališčem na Korziki, (ii) ki morajo zaradi zdravljenja, ki na otoku ni na voljo, potovati na celino (uvodni izjavi 143 in 144), (iii) s pomorskim prevozom, če je to predpisano iz zdravstvenih razlogov (uvodni izjavi 141 in 142). Komisija tako ugotavlja, da morajo potniki iz zdravstvenih razlogov nujno potovati na celinsko Francijo, da bi prejeli ustrezno oskrbo.

(842) Komisija nato navaja, da morajo potniki iz zdravstvenih razlogov, da bi bili upravičeni do povračila stroškov prevoza, ki bi jih lahko imeli v zvezi s svojim potovanjem, izpolnjevati več pogojev, določenih v zakonika o socialni varnosti (uvodne izjave 137, 138 in 139). Natančneje, veljavna pravna ureditev (člen R.310-10-5 zakonika o kazenskem postopku) določa, da se povračilo stroškov prevoza izračuna na podlagi razdalje med krajem oskrbe pacienta in najbližjo predpisano zdravstveno ustanovo. Povedano drugače, potniki iz zdravstvenih razlogov morajo uporabiti najkrajšo povezavo med krajem oskrbe na Korziki in predpisano zdravstveno ustanovo na celini. Kot poudarjajo francoski organi, je v teh okoliščinah razumno šteti, da so potniki iz zdravstvenih razlogov zelo občutljivi na razdalje, prepotovane med tema točkama, in da zato pri potovanju po morju dajejo prednost celinskemu pristanišču, ki je najbližje zdravstveni ustanovi, v katero morajo potovati. Posledično se zdi, da potniki iz zdravstvenih razlogov niso pripravljeni primerjati razpoložljivih prevozov do različnih celinskih pristanišč, zato se nobeno od celinskih pristanišč z vidika teh uporabnikov ne zdi zamenljivo.

(843) Nazadnje, Komisija ugotavlja, da na podlagi podatkov, pridobljenih od organov socialnega varstva (skladov CPAM), velika večina primerov vključuje pomorski prevoz v Marseille, kjer je večina zdravstvenih ustanov, ki jih zdravniki predpišejo za potnike iz zdravstvenih razlogov (uvodni izjavi 147 in 148). Podatki, ki so jih predložili francoski organi, torej potrjujejo, da je povpraševanje potnikov iz zdravstvenih razlogov osredotočeno na povezavah s pristaniščem v Marseillu.

(844) Komisija na podlagi teh elementov meni, da francoski organi niso storili očitne napake pri presoji, ko so menili, da potniki iz zdravstvenih razlogov zaradi svojih posebnih potreb celinskih pristanišč, med katerimi sta Marseille in Toulon, ne štejejo za zamenljiva.

(845) Pripombe, ki jih je predložila družba Corsica Ferries, ne morejo vplivati na ta sklep.

(846) Prvič, družba Corsica Ferries meni, da potreba po gospodarski javni službi, ki so jo opredelili francoski organi, ni omejena le na potnike iz zdravstvenih razlogov, katerih stroški prevoza so upravičeni do povračila iz sistema socialne varnosti, ampak zajema vse potnike iz zdravstvenih razlogov, vključno s tistimi, katerih potovanja niso upravičena do povračila iz sistema socialne varnosti in ki se ne srečujejo z regulativnimi omejitvami v zvezi s potovanjem, ki ga morajo opraviti (uvodne izjave 407, 408 in 409). Poudarja, da je veliko primerov, v katerih potniki iz zdravstvenih razlogov potujejo zaradi zdravljenja in niso upravičeni do povračila iz sistema socialne varnosti.

(847) Vendar Komisija ugotavlja, da družba Corsica Ferries ni dokumentirala, količinsko opredelila ali celo navedla „številnih primerov“, v katerih se opravijo potovanja iz zdravstvenih razlogov, ki niso upravičena do povračila iz sistema socialne varnosti. Prav tako ni pojasnila, kako bi lahko francoski organi opredelili potovanja, ki so upravičena ali neupravičena do kritja iz sistema socialne varnosti, da bi pojasnili povpraševanje potnikov iz zdravstvenih razlogov. Taka trditev je torej povsem špekulativna. V teh okoliščinah francoskim organom ni mogoče očitati, da so storili očitno napako pri presoji, ko so domnevali, da potniki iz zdravstvenih razlogov potujejo v skladu s pravili iz zakonika o socialni varnosti, ki urejajo kritje stroškov prevoza.

(848) Drugič, družba Corsica Ferries, ne da bi predložila kakršen koli dokaz, meni, da se člen R. 322-10-5 zakonika o socialni varnosti, na katerega se francoski organi sklicujejo, da bi izključili kakršno koli geografsko zamenljivost celinskih pristanišč z vidika uporabnikov, ne uporablja za redne prevoze z ladjo, tako da potnikom iz zdravstvenih razlogov ni treba obiskati najbližje predpisane zdravstvene ustanove (uvodne izjave 410 do 416). Izbrati morajo zgolj najcenejše potovanje, ne glede na razdaljo. Zato lahko potujejo v pristanišče v Marseillu ali Toulonu.

(849) Člen R. 322-10-5 zakonika o socialni varnosti določa, da se „povračilo stroškov prevoza iz [pododstavkov] (b)-(f) odstavka 1 člena R. 322-10 izračuna na podlagi razdalje med krajem oskrbe pacienta in najbližjo predpisano zdravstveno ustanovo“. Kot je navedeno v uvodni izjavi 137, člen R. 322-10(1)(f) zakonika o socialni varnosti določa, da se „stroški prevoza zavarovane osebe ali upravičenca, ki mora potovati, krijejo […] za zdravljenje ali opravljanje pregledov, ki ustrezajo njihovemu stanju, v naslednjih primerih: […] (d) prevoz na lokacijo, ki je oddaljena več kot 150 kilometrov, pod pogoji, določenimi v členih R. 322-10-4 in R. 322-10-5“. Člen R. 322-10-1 zakonika o socialni varnosti določa: „prevoz, ki ga krije zdravstveno zavarovanje, se lahko opravi na naslednje načine: (1) z reševalnim vozilom; (2) s profesionalnim sedečim prevozom, lahkim medicinskim vozilom ali taksijem; (3) s kopenskim javnim prevozom, rednim zračnim ali pomorskim prevozom, individualnimi prevoznimi sredstvi“.

(850) Iz branja teh členov je razvidno, da se lahko v nasprotju s trditvami družbe Corsica Ferries potnikom iz zdravstvenih razlogov, ki s Korzike na celino (tj. v kraj, ki je oddaljen več kot 150 kilometrov) potujejo z enim od prevoznih sredstev iz člena R-322-10-1 zakonika o socialni varnosti (vključno z rednim prevozom z ladjo), stroški prevoza povrnejo le, če ravnajo v skladu s členom R-322-10-5 zakonika o socialni varnosti (tj. na podlagi razdalje med krajem oskrbe pacienta in najbližjo predpisano zdravstveno ustanovo). Družba Corsica Ferries torej ne more utemeljeno trditi, da se člen R. 322-10-5 zakonika o socialni varnosti ne uporablja za prevoz z rednim ladijskim prevozom. Iz tega sledi, da morajo potniki iz zdravstvenih razlogov načeloma obiskati najbližjo predpisano zdravstveno ustanovo, tudi kadar potujejo z rednim ladijskim prevozom. Tako francoski organi niso storili očitne napake pri presoji, ko so ugotovili, da so potniki iz zdravstvenih razlogov zelo občutljivi na razdalje in da potujejo v celinska pristanišča, ki so najbližje njihovemu končnemu namembnemu kraju.

(851) Dejstvo, da je bila družba Corsica Ferries edina družba, ki je prevažala potnike v obdobju omejitve gibanja zaradi COVID-19 (uvodna izjava 417), ni pomembno. Kot priznava družba Corsica Ferries, je bilo to izjemno obdobje, v katerem so lahko potovale le osebe, ki so bile v skladu s francoskim pravom posebej pooblaščene za potovanje (negovalci, vojaško osebje, gasilci, tehniki), kar pa ni nujno vključevalo vseh potnikov iz zdravstvenih razlogov. Družba Corsica Ferries v zvezi s tem ne dokazuje, da je prevažala potnike iz zdravstvenih razlogov. V vsakem primeru je treba opozoriti, da to dejstvo z vidika uporabnikov ne kaže na geografsko zamenljivost celinskih pristanišč, saj potniki iz zdravstvenih razlogov niso imeli možnosti izbire pristanišča prihoda na celino zaradi odsotnosti storitev v Marseillu. Zato ni mogoče sklepati, da sta pristanišči v Toulonu in Marseillu z vidika uporabnikov nujno zamenljivi, če uporabniki nimajo na voljo storitve v pristanišču v Marseillu in morajo potovati v pristanišče v Toulonu. Nasprotno, ob upoštevanju dejstva, da (i) morajo potniki iz zdravstvenih razlogov v skladu s sistemom povračila stroškov prevoza potovati v najbližje pristanišče (Marseille), in da (ii) je velika večina predpisanih zdravstvenih ustanov v Marseillu, česar družba Corsica Ferries ne izpodbija, Francija ni storila očitne napake pri presoji, ko je menila, da obstaja posebno povpraševanje potnikov po prevozu za celinsko pristanišče, ki je najbližje njihovi predpisani zdravstveni ustanovi.

(852) Tretjič, družba Corsica Ferries meni, da potovanje prek Toulona do zdravstvene ustanove v Marseillu ne pomeni omejitve za potnike iz zdravstvenih razlogov, saj sta mesti oddaljeni le 45 minut vožnje z avtomobilom (uvodna izjava 418). Komisija se v zvezi s tem sklicuje na uvodno izjavo 850. Vsekakor družba Corsica Ferries napačno domneva, prvič, da vsi potniki iz zdravstvenih razlogov potujejo z vozilom, čeprav ni nujno tako, in drugič, da lahko iz pristanišča v Toulonu zlahka potujejo v zdravstvene ustanove v Marseillu po 12-urni vožnji z ladjo, ne da bi se upoštevala zdravje in stopnja samostojnosti pacienta, kot pravilno poudarjajo francoski organi (uvodna izjava 644). Domneve družbe Corsica Ferries se torej zdijo špekulativne v primeru potnikov iz zdravstvenih razlogov, katerih individualni položaj je lahko občutljiv glede na njihovo zdravje ali stopnjo samostojnosti.

(c) O neobstoju geografske zamenljivosti korziških pristanišč

(853) Komisija ugotavlja, da francoski organi, kar zadeva izbiro korziškega pristanišča odhoda/prihoda s strani potnikov, niso opravili posebne analize geografske zamenljivosti korziških pristanišč z vidika uporabnikov.

(854) Vendar Komisija na podlagi informacij, ki so jih francoski organi predložili med formalnim postopkom preiskave in so jim bile na voljo ob odobritvi ukrepov (oddelek 4.1.3), ugotavlja, da v obravnavani zadevi ta opustitev ni mogla vplivati na proučitev obstoja potrebe po gospodarski javni službi, ki so jo opravili francoski organi.

(855) Komisija iz razlogov, navedenih v uvodnih izjavah 783 do 790, meni, da pristanišče Propriano ni zamenljivo s pristaniščema Ajaccio in Porto-Vecchio.

(856) Komisija tudi ugotavlja, da so razdalje in potovalni časi med preostalimi korziškimi pristanišči bistveno večji (uvodni izjavi 36 in 37), zlasti ob upoštevanju značilnosti, opredeljenih v uvodnih izjavah 16, 17 in 18. To velja za dve pristanišči na severu Korzike (L'Île-Rousse in Bastia) in tri pristanišča na jugu Korzike (Porto-Vecchio, Propriano in Ajaccio) ter za Ajaccio in Porto-Vecchio. Razdalje med temi točkami daleč presegajo 100 km in eno uro potovanja, ne glede na uporabljeno prevozno sredstvo. Kar zadeva razdaljo med Bastio in L'Île-Roussom, je razdalja le 70 km, vendar vožnja traja vsaj 1 uro in 30 minut z avtomobilom in 1 uro in 45 minut z javnim prevozom. Komisija opozarja tudi na posebej visoko stopnjo zasedenosti pristanišča Bastia, kot je poudarila zbornica Korzike (uvodni izjavi 39 in 125), kar lahko prispeva tudi k nezamenljivosti med tema pristaniščema.

(857) Zato bi bilo treba načeloma izključiti vsakršno zamenljivost med temi pristanišči. To velja še toliko bolj, ker so potniki iz zdravstvenih razlogov še posebej občutljivi na prevožene razdalje, ne le zaradi sistema kritja stroškov prevoza, povezanih s potovanjem iz zdravstvenih razlogov, ampak tudi zaradi njihovega potencialno občutljivega in krhkega stanja, povezanega z njihovim zdravstvenim stanjem ali samostojnostjo, zaradi česar lahko dajejo prednost korziškim pristaniščem, ki so najbližje domu, da bi omejili čas in stroške potovanja.

(858) Taki pomisleki ne kažejo na očitno napako pri presoji. Poleg tega zainteresirane strani v zvezi s tem niso predložile nobenih pripomb.

(859) Zato francoski organi niso storili očitne napake pri presoji, ko so menili, da z vidika potnikov iz zdravstvenih razlogov ni zamenljivo nobeno od korziških pristanišč.

(d) Sklepne ugotovitve o kvalitativnem povpraševanju potnikov iz zdravstvenih razlogov

(860) Iz vseh dokazov, ki so jih predložili francoski organi, je razvidno, da so lahko, ne da bi storili očitno napako pri presoji, dokazali kvalitativno povpraševanje potnikov iz zdravstvenih razlogov, ki so potovali po morju med pristaniščem v Marseillu in vsakim od korziških pristanišč.

7.3.2.1.2.1.2 Kvantitativno povpraševanje potnikov iz zdravstvenih razlogov

(861) Francoski organi so kvantitativno povpraševanje ocenili na podlagi preteklih podatkov in projekcij podatkov za obdobje 2023–2030.

(862) Francoski organi so pri količinski opredelitvi preteklega povpraševanja potnikov iz zdravstvenih razlogov sledili trem korakom.

(863) Prvič, rekonstruirali so skupno letno število pacientov, ki živijo na Korziki in so potovali na celino zaradi zdravljenja, ki na Korziki med letoma 2016 in 2019 ni bilo na voljo. O teh tokovih ni bilo neposrednih podatkov, zato je bila v poročilu družbe Gecodia izvedena približna rekonstrukcija na podlagi javnih podatkov, ki so jih zagotovile vladne zdravstvene službe (uvodna izjava 154). Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da je ta rekonstrukcija temeljila na konkretnih podatkih ter da so francoski organi sprejeli preudarne in razumne predpostavke.

(864) Povprečno letno povpraševanje vključuje tudi osebe, ki spremljajo potnike iz zdravstvenih razlogov. Komisija ugotavlja, da je ta ocena skladna s podatki, ki so jih francoski organi pridobili od organov socialnega varstva (uvodna izjava 155). Družba Corsica Ferries torej ne more trditi, da ocena števila spremljevalcev, ki so jo pripravili francoski organi, ne temelji na objektivnih podatkih (uvodna izjava 429). Poleg tega domneva Francije, da imajo osebe, mlajše od 19 let in starejše od 75 let, sistematično spremstvo, v nasprotju s trditvami družbe Corsica Ferries ni očitno v nasprotju z zakonsko ureditvijo kritja stroškov prevoza spremljevalcev (uvodna izjava 430) ([262]).

([262]) Kot je navedeno v členu R.322-10-7 zakonika o socialni varnosti, na katerega se sklicuje družba Corsica Ferries, se „stroški javnega prevoza, ki jih ima oseba, ki spremlja zavarovano osebo ali upravičenca, […] krijejo, če je za njegovo stanje potrebna pomoč tretje osebe ali če je oseba mlajša od šestnajst let“. V teh okoliščinah ni očitno napačno šteti, da imajo osebe, starejše od 75 let ali mlajše od 19 let, sistematično spremstvo, saj je za ti starostni skupini še posebej verjetno, da bosta imeli na potovanju pomoč tretje osebe.

(865) Drugič, francoski organi so želeli oceniti število potnikov iz zdravstvenih razlogov, ki so z ladjo potovali na celino. V ta namen so se oprli na dva pristopa. Prvi pristop je bil empirično določiti število potnikov iz zdravstvenih razlogov, ki uporabljajo pomorski prevoz, na podlagi 15 237 zahtevkov za predhodno odobritev potovanja iz zdravstvenih razlogov, ki so jih potniki iz zdravstvenih razlogov predložili organom socialnega varstva med letoma 2020 in 2021. Od teh 15 237 zahtevkov so se 4 % nanašali na pomorski prevoz (uvodna izjava 157). Drugi pristop je bil, da se od skupnega ocenjenega števila potnikov iz zdravstvenih razlogov med Korziko in celinsko Francijo (65 000) odšteje število potnikov, ki so potovali z letalom (in za katere sta imela sklada CPAM podatke), da bi se pridobilo število potnikov iz zdravstvenih razlogov, ki so potovali z ladjo. S to metodo je bilo število potnikov iz zdravstvenih razlogov, ki so potovali z ladjo, ocenjeno na 30 % (uvodna izjava 158). Francoski organi so se nazadnje odločili za uskladitev obeh pristopov in zavzeli stališče, da je z ladjo potovalo 10 % potnikov od ocenjenega skupnega števila potnikov iz zdravstvenih razlogov (65 000) (uvodna izjava 159).

(866) V nasprotju s trditvami družbe Corsica Ferries (uvodna izjava 431) pri končni oceni francoskih organov ni bila storjena očitna napaka pri presoji. Ocena dejansko temelji na dveh pristopih, od katerih je vsak ustrezen ter temelji na konkretnih in zanesljivih podatkih. Zaradi velike razlike v ocenjenem številu potnikov iz zdravstvenih razlogov so francoski organi lahko razumno sprejeli previden in konservativen pristop, tako da so končno oceno števila potnikov iz zdravstvenih razlogov, ki so potovali z ladjo, določili na 10 % skupnega števila potnikov iz zdravstvenih razlogov, ocenjenega na leto, kar je precej pod povprečjem odstotkov, določenih z uporabo teh dveh metod (povprečje 30 % in 4 % je 17 %). Družba Corsica Ferries v svojih pripombah nikakor ne pojasnjuje, zakaj je bil drugi pristop francoskih organov (ki je privedel do ocene 30 %) nepravilen ali neustrezen. S trditvijo, da bi morali francoski organi uporabiti oceno 4 % v skladu s prvim pristopom, ne upošteva drugega pristopa francoskih organov, ki je prav tako razumen kot prvi, in napačno razlaga metodologijo, ki so jo uporabili francoski organi.

(867) Nazadnje, francoski organi so povpraševanje po posameznem korziškem pristanišču dodelili na podlagi ozemeljske porazdelitve dejavnosti na področju medicine, kirurgije in porodništva, ki so bili edini javni podatki, ki so jih imeli francoski organi na voljo za oceno kraja odhoda potnikov iz zdravstvenih razlogov (glej uvodno izjavo 160). Komisija nadalje ugotavlja, da ti podatki odražajo preteklo porazdelitev potnikov med različnimi korziškimi pristanišči (preglednica 11). Francoski organi so povpraševanje po posameznem celinskem pristanišču dodelili tudi na podlagi podatkov, pridobljenih od skladov CPAM, ki sta zagotovila natančnejše podatke po departmajih (Bouches-du-Rhône, Var, Alpes-Maritimes) in s tem po celinskih pristaniščih. Te ocene naj bi bile razumne in naj ne bi vsebovale očitne napake pri presoji.

(868) Kar zadeva prihodnje povpraševanje, so francoski organi menili, da bo povpraševanje v obdobju 2023–2030 v primerjavi z letom 2019 ostalo stabilno. Ta ocena, pri kateri se upoštevata staranje korziškega prebivalstva (in s tem povečanje števila potovanj iz zdravstvenih razlogov) in razširitev zdravstvenega varstva na Korziki (in s tem zmanjšanje števila potovanj iz zdravstvenih razlogov), ne vsebuje očitne napake pri presoji, ker nevtralizira ti nasprotujoči si predpostavki. Zainteresirane strani v zvezi s tem niso predložile nobenih pripomb.

(869) Komisija na podlagi vsega navedenega meni, da so francoski organi količinsko opredelili povpraševanje potnikov iz zdravstvenih razlogov, ne da bi storili očitno napako pri presoji.

7.3.2.1.2.2 Obstoj nedelovanja trga

7.3.2.1.2.2.1 Opredelitev ponudbe na trgu brez pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe

(870) Komisija se v zvezi s tem sklicuje na trditve iz uvodnih izjav 815 do 825, ki veljajo tudi za opredelitev razpoložljive ponudbe na trgu glede na povpraševanje potnikov iz zdravstvenih razlogov.

7.3.2.1.2.2.2 Analiza nedelovanja trga

(871) Komisija najprej ugotavlja, da so francoski organi ugotovili popolno nedelovanje trga med pristaniščem Propriano in pristaniščem v Marseillu, saj družba Corsica Ferries ne bi ponujala komercialnih storitev med Marseillem in Proprianom.

(872) Komisija ugotavlja tudi, da je bila storitev, ki jo je družba Corsica Ferries ponujala med Marseillem in drugimi štirimi korziškimi pristanišči, po mnenju francoskih organov občasna, saj bi družba Corsica Ferries ponujala le tri povratne vožnje na mesec do/od L'Île-Roussa in Porto-Vecchia (v nasprotju z zahtevanimi tremi tedenskimi povratnimi potovanji) in dve tedenski povratni vožnji do/od Ajaccia in Bastie, za zadovoljitev povpraševanja uporabnikov pa je potrebnih vsaj pet tedenskih povratnih voženj.

(873) Komisija ugotavlja, da francoski organi niso storili očitne napake pri analizi nedelovanja trga, ker je bilo ugotovljeno, da ponudba na trgu ni zadostovala za zadovoljitev celotnega povpraševanja potnikov iz zdravstvenih razlogov med pristaniščem v Marseillu in vsakim od korziških pristanišč.

7.3.2.1.2.3 Sklepna ugotovitev o obstoju potrebe po gospodarski javni službi prevoza potnikov iz zdravstvenih razlogov med Marseillem in vsakim od korziških pristanišč

(874) Iz vsega navedenega izhaja, da je Francija pravilno ugotovila obstoj potrebe po gospodarski javni službi med Marseillem in vsakim od korziških pristanišč, saj povpraševanja po prevozu, ki ga je določila in količinsko opredelila Francija, ni bilo mogoče pokriti z opredeljeno ponudbo na trgu.

7.3.2.1.3 Potreba po pomorskem prevozu vlečenega in nevlečenega tovora

(875) Komisija bo v tem pododdelku proučila, ali potreba po pomorskem prevozu vlečenega in nevlečenega tovora med pristaniščem v Marseillu in vsakim od korziških pristanišč ustreza (i) povpraševanju teh uporabnikov, ki ga je Francija ustrezno dokazala, (ii) ki ga ne bi bilo mogoče zadovoljiti z zasebno ponudbo brez pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe, ki bi jo v ta namen sklenila Francija.

7.3.2.1.3.1 Obstoj povpraševanja uporabnikov

7.3.2.1.3.1.1 Kvalitativno povpraševanje

(1) O ustreznih sredstvih, ki se uporabljajo za ugotavljanje kvalitativnega povpraševanja uporabnikov

(876) Komisija ugotavlja, da so francoski organi poskušali povpraševanje uporabnikov tovornega prometa z vlečenim in nevlečenim tovorom opredeliti na več načinov.

(877) Prvič, francoski organi so organizirali več javnih posvetovanj, da bi zbrali informacije o povpraševanju teh uporabnikov.

(878) V okviru začetnega posvetovanja, tj. posvetovanja z uporabniki (uvodna izjava 93), so bili vsi uporabniki tovornega prometa pozvani, naj odgovorijo na vprašalnik o uporabi storitev pomorskega prevoza med celinsko Francijo in Korziko. Kar zadeva splošne značilnosti tega posvetovanja, se Komisija sklicuje na svojo analizo iz uvodne izjave 744.

(879) Vprašalnik, ki je bil poslan uporabnikom tovornega prometa, je vseboval približno 20 vprašanj, katerih namen je bil oceniti zadovoljstvo in potrebe teh uporabnikov v zvezi s storitvami med Korziko in celino za vsako pomorsko povezavo med pristaniščem v Marseillu in korziškimi pristanišči. Iz podrobnosti vprašanj, predstavljenih v oddelku 3.4.3.1.1.1.1, je razvidno, da so francoskim organom omogočila zbiranje informacij o profilu uporabnikov ter njihovih potovalnih navadah in preferencah v zvezi s časom odhoda in prihoda, potrebami po potovanju, težavami zaradi pomanjkanja razpoložljivih prostorov v pristaniščih ali na plovilih, pogostostjo storitev pomorskega prevoza in zaračunanimi tarifami (uvodna izjava 185). Poleg tega je vprašalnik vseboval več vprašanj v zvezi z zamenljivostjo celinskih pristanišč (uvodna izjava 186).

(880) Komisija iz istih razlogov, kot so navedeni v uvodni izjavi 746, meni, da je bil vprašalnik dovolj odprt, da je bilo mogoče izraziti različna stališča. Predlagani odgovori so jasni, verjetni in raznoliki. Stališča družbe Corsica Ferries v zvezi s tem (uvodna izjava 401) zato niso utemeljena. Podobno pripombe v zvezi z metodološko pristranskostjo, ki vpliva na posvetovanje z uporabniki, niso prepričljive iz razlogov, pojasnjenih v uvodnih izjavah 747, 748 in 749.

(881) Vendar Komisija ugotavlja, da je kljub ustreznemu posvetovanju, ki so ga organizirali francoski organi, le pet prevoznikov odgovorilo na vprašalnik, zaradi česar je bil neuporaben (uvodna izjava 188).

(882) Francoski organi so se zato neposredno (po telefonu) posvetovali z vzorcem približno 20 prevoznikov, katerih skupni tržni delež tovornega prometa med Korziko in celinsko Francijo je bil večinoma reprezentativen (uvodna izjava 189). Francoski organi v okviru tega posvetovanja uporabnikov niso povprašali o uporabi storitev pomorskega prevoza na vseh povezavah z odhodom le iz Marseilla, kot je bilo prvotno načrtovano v posvetovanju z uporabniki, ampak z odhodom iz pristanišč v Marseillu, Toulonu in Nici (uvodna izjava 189). To neposredno posvetovanje je francoskim organom tako omogočilo, da so odpravili pomanjkanje odgovorov na vprašalnik, predložen med posvetovanjem z uporabniki.

(883) V nasprotju s trditvijo družbe Corsica Ferries (uvodna izjava 402) ni razloga za kritiko metodologije, ki so jo uporabili francoski organi, zaradi pomanjkanja preglednosti v zvezi z zastavljenimi vprašanji in identiteto izvajalcev, s katerimi so bili opravljeni razgovori. Prvič, domnevna nepreglednost ni bila dokazana, ker je bil vprašalnik, ki je bil predložen po telefonu, enak vprašalniku za posvetovanje z uporabniki, ki je bil javen in dostopen vsem. Družba Corsica Ferries bi zato lahko bila seznanjena z vsebino vprašanj. Drugič, v zvezi z opredelitvijo prevoznikov, s katerimi so bili opravljeni razgovori, je treba ugotoviti, da se te informacije ne zdijo relevantne, saj so prevozniki, s katerimi so bili opravljeni razgovori, predstavljali znaten del tovornega prometa med Korziko in celino. Okoliščina, ki ni bila dokazana, da so bili nekateri prevozniki morda delničarji izvajalca, nikakor ne zadostuje za izključitev teh prevoznikov iz kakršnega koli javnega posvetovanja, ker ostajajo uporabniki storitev pomorskega tovornega prometa enako kot vsi drugi uporabniki in lahko torej svobodno izrazijo svoje potrebe in želje v okviru javnega posvetovanja.

(884) V okviru drugega posvetovanja, in sicer posvetovanja s pristanišči, so bili pristaniški organi prav tako pozvani, naj predložijo pripombe o pomorskih storitvah, da bi francoske organe obvestili zlasti o ravni konkurence med storitvami pomorskega prevoza v okviru storitev pomorskega prevoza in zmogljivosti teh pristanišč, in sicer z vprašanji v zvezi s prevozom vlečenega in nevlečenega tovora (uvodne izjave 192 do 195). Kar zadeva značilnosti tega posvetovanja, se Komisija sklicuje na svojo proučitev iz uvodne izjave 752.

(885) Iz tega sledi, da so francoski organi izvedli javna posvetovanja, ki so omogočala upoštevanje interesov uporabnikov v skladu z odstavkom 14 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena.

(886) Francoski organi so poleg tega neodvisnemu gospodarskemu svetovalcu, družbi Gecodia, naročili, naj vzporedno z javnimi posvetovanji in za njihovo dopolnitev izvede dopolnilno študijo o povpraševanju uporabnikov (uvodna izjava 90). Komisija meni, da je taka študija ustrezen instrument za ugotavljanje povpraševanja uporabnikov iz razlogov, navedenih v uvodni izjavi 754.

(887) Ti elementi kažejo, da se je Francija oprla na več instrumentov, za katere Komisija meni, da so v smislu odstavka 14 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena primerni za upoštevanje interesov uporabnikov zadevnih storitev.

(2) Sklepne ugotovitve Francije o kvalitativnem povpraševanju uporabnikov

(888) Komisija bo proučila sklepne ugotovitve Francije o (i) razlikovanju med vlečenim in nevlečenim tovorom, (ii) geografski zamenljivosti pristanišča v Marseillu s pristaniščema v Toulonu in Nici za uporabnike nevlečenega tovora in (iii) za uporabnike vlečenega tovora ter (iv) geografski zamenljivosti korziških pristanišč za uporabnike vlečenega in nevlečenega tovora.

(a) O razlikovanju med vlečenim in nevlečenim tovorom

(889) Komisija ugotavlja, da francoski organi razlikujejo med vlečenim in nevlečenim tovorom predvsem zaradi omejitev pri pretovarjanju in logistiki nevlečenega tovora, ki v nasprotju z vlečenim tovorom zahteva posebno pristaniško opremo in določeno logistično verigo (uvodne izjave 205 do 207). Ti preudarki so razumni in zato niso očitno napačni. Kažejo tudi, da je povpraševanje po vlečenem tovoru povezano s povpraševanjem po prevozu voznikov, ki spremljajo svoj tovornjak kot potniki na krovu ladje.

(890) Komisija ugotavlja tudi, da se o tem razlikovanju strinjajo vsi pristaniški organi (uvodna izjava 197).

(891) Vendar Komisija ugotavlja, da je družba Corsica Ferries to razlikovanje izpodbijala v odgovoru na posvetovanje s prevozniki, ker je menila, da je umetno (uvodna izjava 236). Družba Corsica Ferries je zlasti menila, da razlikovanje ni odvisno od ponudbe družb, temveč od velikosti, organizacije in izbire vsakega prevoznika. Vendar je treba ugotoviti, da so francoski organi obstoj takega razlikovanja ugotovili prav na podlagi informacij, ki jih je predložila družba Corsica Ferries (uvodna izjava 889).

(892) Francoski organi so torej lahko tako razlikovali, ne da bi storili očitno napako pri presoji.

(893) Družba Corsica Ferries v svojih pripombah (uvodne izjave 393 in 447 do 450) navaja, da je treba razlikovati med vlečenim tovorom s spremstvom in vlečenim tovorom brez spremstva. Odsotnost takega razlikovanja nepopravljivo vpliva na oceno števila voznikov, ki potujejo na pomorskih povezavah s Korziko. Družba Corsica Ferries se v podporo svojim trditvam sklicuje na prvo študijo skupine Berkeley.

(894) Vendar Komisija ugotavlja, da prva študija skupine Berkeley ne vsebuje nobenih konkretnih podatkov o obstoju takega razlikovanja. Zlasti v njej nikakor ni navedena metodologija, ki bi jo morali francoski organi uporabiti za razlikovanje med vlečenim tovorom s spremstvom in vlečenim tovorom brez spremstva. Ne vsebuje niti podatkov o ocenjeni količini vlečenega tovora s spremstvom in brez njega. Nazadnje, ne sklicuje se na nobeno drugo študijo ali preiskavo, v kateri bi bil ugotovljen obstoj takega razlikovanja. Iz mnenja organa, pristojnega za konkurenco, na primer izhaja, da se razlikuje le med vlečenim in nevlečenim tovorom ([263]).

(895) Brez konkretnih dokazov sklepne ugotovitve iz prve študije skupine Berkeley ne morejo biti taki, da bi lahko kazali na očitno napako francoskih organov pri presoji. Komisija poleg tega meni, da je imela družba Corsica Ferries priložnost predložiti konkretne dokaze med posvetovanjem z uporabniki (s prispevkom v obliki prostega besedila) in posvetovanjem s prevozniki, da bi francoskim organom pojasnila to morebitno razlikovanje med vlečenim tovorom s spremstvom in vlečenim tovorom brez spremstva, česar pa ni storila (uvodna izjava 236).

(b) O geografski zamenljivosti celinskih pristanišč v zvezi s pomorskim prevozom nevlečenega tovora

(896) Kar zadeva nevlečeni tovor, so francoski organi ugotovili, da obstaja izključno povpraševanje po pristanišču v Marseillu.

(897) Komisija ugotavlja, da ta sklepna ugotovitev temelji zlasti na štirih elementih: (i) samo pristanišče v Marseillu ima dovolj opreme in območij za sprejem tovornega prometa z nevlečenim tovorom, glede na to, da ima edina alternativa, Toulon-Brégaillon, preveč omejeno infrastrukturo, da bi lahko sprejela celoten ali celo nezanemarljiv del tega prometa; (ii) posvetovanje z uporabniki jasno kaže na odsotnost zamenljivosti med pristaniščem v Marseillu in drugimi celinskimi pristanišči; (iii) pristaniški organi na celini menijo, da je pristanišče v Marseillu edino pristanišče, ki lahko upravlja ta promet v velikem obsegu, in (iv) zaradi preusmeritve tovornega prometa z nevlečenim tovorom iz pristanišča v Marseillu v druga celinska pristanišča bi nastali znatni dodatni stroški in logistične omejitve, ki bi vplivale na pretok tovornega prometa z nevlečenim tovorom (uvodne izjave 210 do 214).

(898) Komisija meni, da vsi ti premisleki kažejo na odsotnost geografske zamenljivosti med pristaniščem v Marseillu ter pristaniščema v Toulonu in Nici, kar zadeva pomorski prevoz nevlečenega tovora.

([263]) Mnenje organa, pristojnega za konkurenco, iz uvodne izjave 20, točka 295.

(899) Iz informacij, ki so jih predložili pristaniški organi, je razvidno, da ima pristanišče v Marseillu zelo velike zmogljivosti za zagotavljanje prevoza do vsakega od korziških pristanišč (uvodna izjava 199). Terminal Toulon-Brégaillon lahko sprejme tudi tak promet, vendar je treba ugotoviti, da je njegova zmogljivost bolj omejena, saj ima le en privez. Komisija opozarja tudi na izjave pristaniškega organa v Toulonu, da zbirno območje tega pristanišča zajema le zelo neposredno zaledje (uvodna izjava 198). Posvetovanje z uporabniki prav tako kaže na popolno odsotnost zamenljivosti med pristaniščema v Marseillu in Toulonu (uvodna izjava 190). Nazadnje, Komisija opozarja na posebno organizacijo logistične verige za nevlečeni tovor, ki vključuje prevoznike, ki v istem dnevu opravljajo redne povratne vožnje med pristaniščem in svojimi logističnimi bazami, od katerih je večina severno in zahodno od Marseilla (uvodna izjava 206). Zaradi preusmeritve v Toulon bi nedvomno nastali znatni dodatni stroški za prevoznike, ki bi se zelo verjetno prenesli na končne potrošnike na Korziki. Zaradi tega bi se še okrepile gospodarske težave, s katerimi se gospodarski subjekti in potrošniki na Korziki že srečujejo zaradi otoške lege (uvodne izjave 20 do 23).

(900) Komisija ugotavlja, da o tej točki ne razpravlja nobena od zainteresiranih strani.

(901) Komisija zato ugotavlja, da francoski organi niso storili očitne napake pri presoji, ko so ugotovili, da obstaja izključno povpraševanje po pomorskem prevozu nevlečenega tovora med vsakim od korziških pristanišč in pristaniščem v Marseillu.

(c) O geografski zamenljivosti celinskih pristanišč v zvezi s pomorskim prevozom vlečenega tovora

(902) Kar zadeva vlečeni tovor, so francoski organi ugotovili, da obstaja delna zamenljivost med pristaniščema v Toulonu in Marseillu. Menijo, da po mnenju nekaterih uporabnikov tovornega prometa z vlečenim tovorom ni nobene alternative pristanišču v Marseillu. Francoski organi utemeljujejo to sklepno ugotovitev na podlagi naslednjih elementov.

(903) *Prvič*, posvetovanje s pristaniščem je razkrilo obstoj omejitev zmogljivosti v pristaniščih v Toulonu in Nici (uvodna izjava 217). Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da zadevna tri celinska pristanišča lahko sprejmejo vlečeni tovor, vendar so pristaniški organi v Toulonu in Nici izrazili pridržke glede svoje zmogljivosti (uvodna izjava 199). Gospodarska zbornica departmaja Var zato poudarja, da je Toulon-Port de Commerce edini terminal v pristanišču v Toulonu, ki lahko sprejme tovorni promet z vlečenim tovorom ([264]), in da je stopnja zasedenosti tega terminala že precej visoka (v povprečju skoraj 80-odstotna) skozi vse leto (kar povezano z lokalnimi javnimi politikami) in zlasti poleti (promet je omejen na približno 10 priklopnikov na dan). Pristanišče v Nici navaja, da lahko sprejme tovorni promet z vlečenim tovorom brez omejitev, vendar potniški promet ostaja glavna prednostna naloga.

(904) Iz navedenega izhaja, da so pripombe družbe Corsica Ferries o odsotnosti zasedenosti pristanišča v Toulonu (uvodna izjava 437) neutemeljene glede na izjave, ki jih je gospodarska zbornica departmaja Var posredovala francoskim organom med posvetovanjem s pristanišči. Francoskim organom ni mogoče očitati, da so se pri analizi stopnje zamenljivosti med pristaniščema v Toulonu in Marseillu oprli na te informacije, zlasti ker so bile informacije, ki jih je predložila gospodarska zbornica departmaja Var, jasne in nedvoumne.

(905) Glede na te elemente dejstvo, da je lahko pristanišče v Toulonu leta 2014 sprejelo več kot dvakratnik trenutnega tovornega prometa z vlečenim tovorom, v obravnavani zadevi ni bilo relevantno. Prav tako ni relevantno dejstvo, da je družba Corsica Ferries potrdila te informacije pri gospodarski zbornici departmaja Var, saj ne dokazuje, da so francoski organi napačno razlagali odgovore, ki jih je gospodarska zbornica departmaja Var predložila med posvetovanjem s pristanišči.

(906) *Drugič*, francoski organi so se pri pojasnjevanju obstoja delne zamenljivosti oprli na rezultate posvetovanja z uporabniki (uvodna izjava 218). Ti rezultati tako kažejo, da anketiranci večinoma izključujejo vsakršno primerjavo med pristaniščema v Marseillu in Toulonu ali Nici (uvodni izjavi 190 in 191).

([264]) Terminal Brégaillon ne sprejema potnikov, terminal Seyne-sur-Mer pa je rezerviran za potniške ladje za križarjenje.

(907) Vendar družba Corsica Ferries izpodbija verodostojnost odgovorov, prejetih med telefonskim posvetovanjem z uporabniki tovornega prometa, ker so bili sodelujoči v posvetovanju, s katerimi je bil opravljen razgovor, delničarji družbe Corsica Linea in so bili zato v tej vlogi v nasprotju interesov, kar zadeva posvetovanje z uporabniki (uvodna izjava 441). Navedla je tudi, da so bili predloženi odgovori splošne in neutemeljene trditve vzorca sodelujočih, katerih reprezentativnost je bila negotova (uvodna izjava 440).

(908) Komisija najprej ugotavlja, da so uporabniki, s katerimi je bil opravljen razgovor, odgovorili na vprašanja, ki so jim bila postavljena v okviru posvetovanja z uporabniki. Družba Corsica Ferries ne izpodbija relevantnosti vprašanj, postavljenih v okviru posvetovanja z uporabniki ([265]). Zato ni mogoče šteti, kot trdi družba Corsica Ferries, da so sodelujoči v posvetovanju navedli „splošne in neutemeljene trditve“. Poleg tega vzorca anketiranih uporabnikov ni bilo mogoče šteti za nereprezentativnega glede na količino tovora, ki so ga predstavljali (uvodna izjava 189).

(909) Poleg tega po mnenju Komisije na podlagi zgolj dejstva, da je uporabnik pomorskega tovornega prometa delničar družbe Corsica Linea, tega uporabnika ni mogoče izključiti iz javnega posvetovanja, katerega namen je določiti potrebe in želje uporabnikov določene prevozne storitve. Vsi uporabniki določene storitve se lahko kot taki odzovejo na tako javno posvetovanje. V obravnavani zadevi Komisija na podlagi informacij, ki jih je predložila Francija, ugotavlja, da so bili nekateri uporabniki delničarji družbe Corsica Linea ([266]), drugi pa ne ([267]).

(910) Poleg tega Komisija ugotavlja, da so uporabniki, s katerimi so bili opravljeni razgovori, poleg tega, da so bili glavni prevozniki v smislu količine tovora, uporabljali vse povezave med Korziko in celinsko Francijo, vključno s povezavami med Toulonom in Nico ter korziškimi pristanišči, na katerih družba Corsica Linea ni dejavna. Javno posvetovanje se tudi ni nanašalo na uporabo storitev tovornega prometa, ki jih zagotavlja izključno družba Corsica Linea, temveč na storitve, ki jih zagotavljajo vsi pomorski prevozniki, dejavni med Korziko in celinsko Francijo. Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da potrebe uporabnikov niso nujno povezane z interesi pomorskih prevoznikov: večina anketiranih uporabnikov je na primer želela uvedbo storitve prevoza z ro-ro ladjami, ki bi bolje ustrezala njihovim posebnim potrebam, čeprav take storitve ni načrtoval nobeden od treh prevoznikov, dejavnih med Korziko in celinsko Francijo (uvodna izjava 191). Komisija ugotavlja, da je posvetovanje z uporabniki vsekakor eden od indicev, ki so jih francoski organi uporabili za utemeljitev delne zamenljivosti pristanišč v Toulonu in Marseillu, kar zadeva pomorski tovorni promet.

(911) *Tretjič,* francoski organi poudarjajo, da bi zaradi preusmeritve tovornega prometa z vlečenim tovorom iz pristanišča v Marseillu v druga celinska pristanišča nastali znatni dodatni stroški za uporabnike tovornega prometa z vlečenim tovorom, saj so njihove logistične baze večinoma zahodno od Marseilla in v ronskem koridorju (uvodna izjava 219).

(912) Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da so francoski organi predložili več dokazov, da so logistične baze večinoma zahodno od Marseilla in v ronskem koridorju (uvodna izjava 213), iz teh baz pa je pristanišče v Marseillu načeloma lažje dostopno kot druga celinska pristanišča. To potrjujejo tudi analize, ki sta jih predložili družbi Corsica Linea (uvodna izjava 544) in La Méridionale (uvodne izjave 593, 594 in 595), ter pritožba družbe Corsica Ferries (uvodna izjava 433). Iz tega sledi, da trditev družbe Corsica Ferries, da francoski organi niso nikoli predložili nobenega dokaza v podporo svoji trditvi (uvodna izjava 442), ni utemeljena.

(913) Komisija ugotavlja tudi, da so francoski organi predložili konkretne dokaze o ocenjenih dodatnih stroških, ki bi nastali zaradi znatne preusmeritve prevoznikov iz pristanišča v Marseillu v pristanišče v Toulonu. Ta številka je bila določena zlasti na podlagi podatkov, ki jih je objavil nacionalni odbor za ceste. Zainteresirane strani so predložile tudi podobne podatke, ki so vsi kazali na obstoj takih dodatnih stroškov, čeprav se ocena giblje med 5 % skupnih proizvodnih stroškov po mnenju družbe Corsica Ferries (uvodna izjava 443) in 11 % po mnenju družbe Corsica Linea (uvodna izjava 544). Družba La Méridionale meni, da za veliko večino prevoznikov, ki so bližje Marseillu kot Toulonu, preusmeritev na pristanišče v Toulonu ne bi bila ekonomsko smiselna, pri čemer je potrdila tudi s tem povezane dodatne cestne stroške (uvodni izjavi 595 in 596).

([265]) Kritike družbe Corsica Ferries se nanašajo na neobstoj vprašalnikov za povezave iz Toulona in Nice.
([266]) […].
([267]) Na primer […].

(914) Družba Corsica Ferries priznava obstoj dodatnih cestnih stroškov, vendar trdi, da se ti dodatni stroški izravnajo z nižjo tarifo za pomorski prevoz, ki jo družba Corsica Ferries uporablja v pristanišču v Toulonu, v primerjavi s tarifo, ki jo njeni konkurenti uporabljajo v pristanišču v Marseillu (uvodna izjava 443).

(915) Komisija ugotavlja, da je bila v drugi študiji skupine Berkeley uporabljena povprečna tarifa, ugotovljena v Toulonu leta 2023 (32,40 EUR na dolžinski meter), za Marseille pa je bila uporabljena tarifa 42,50 EUR na dolžinski meter v Marseillu, kar je najvišja tarifa, ki se lahko zaračuna v okviru sheme obveznosti gospodarske javne službe iz leta 2019 (uvodna izjava 62). Vendar se zdi, da je taka analiza napačna iz več razlogov. Prvič, študija temelji na podatkih iz leta 2023, ki so torej iz obdobja po sklenitvi pogodb o izvajanju gospodarske javne službe. Drugič, študija temelji na slabih parametrih: primerja tržno tarifo, ki jo je družba Corsica Ferries dejansko uporabljala v pristanišču v Toulonu, in najvišjo regulativno tarifo, ki se je uporabljala v pristanišču v Marseillu v okviru sheme obveznosti gospodarske javne službe iz leta 2019. Da bi bila primerjava ustrezna, bi morala analiza za obe pristanišči temeljiti na najvišjih pomorskih tarifah, ki se uporabljajo v okviru sheme obveznosti gospodarske javne službe iz leta 2019, saj bi lahko pomorski prevozniki to zgornjo mejo dosegli v hipotetičnem scenariju, v katerem pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe ne bi obstajale. Nazadnje, kot ugotavljajo francoski organi (uvodna izjava 650), iz pomorske tarife, ki je bila v drugi študiji skupine Berkeley uporabljena za Toulon, je tarifa brez davkov in manipulativnih stroškov ter ni tarifa, ki so jo uporabniki dejansko plačali.

(916) Komisija zato na podlagi podatkov, ki so jih predložile Francija in vse zainteresirane strani, ugotavlja, da bi imeli zaradi preusmeritve uporabnikov tovornega prometa z vlečenim tovorom, katerih logistične baze so večinoma v bližini pristanišča v Marseillu ali v ronskem koridorju, v pristanišče v Toulonu ti uporabniki dodatne cestne stroške. Ni bilo dokazano, da bi bilo te dodatne stroške očitno mogoče izravnati z nižjo pomorsko tarifo v Toulonu. Francoski organi so torej lahko sklepali, da bi lahko bila zaradi tega dejavnika stopnja zamenljivosti med pristaniščema v Marseillu in Toulonu omejena.

(917) Komisija ugotavlja tudi, da je iz odgovorov pristanišč v Toulonu in Nici razvidno, da je njuno zbirno območje omejeno na njuno lokalno zaledje, pristanišče v Marseillu pa ima nacionalno bazo strank, kar je v skladu s sklepnimi ugotovitvami francoskih organov (uvodne izjave 197, 198 in 219). Družba La Méridionale je v zvezi s tem predložila dodatne informacije (uvodna izjava 593), ki so v skladu s sklepnimi ugotovitvami francoskih organov. Pripombe družbe Corsica Ferries v zvezi s tem (uvodna izjava 442) je zato treba zavrniti.

(918) Nazadnje Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da je v interesu končnih potrošnikov na Korziki (trgovine, posamezniki, podjetja itd.), ki so odvisni od storitev tovornega prometa in imajo od njih koristi (prevoz blaga za podjetja itd.), da se omejijo stroški zaradi otoške lege, ki so jasno poudarjeni v različnih študijah in statističnih podatkih o življenjskih stroških na Korziki (uvodne izjave 20 do 23). Poudariti je treba tudi, da Korzika uvozi veliko več blaga, kot ga izvozi, kar kaže na njeno odvisnost od celine (uvodna izjava 19). Posledično bi lahko zvišanje cen blaga, uvoženega na Korziko, dodatno vplivalo na gospodarstvo otoka in njegove prebivalce. Obstoj dodatnih cestnih stroškov bi torej lahko še bolj vplival na ceno blaga za končne potrošnike na Korziki.

(919) *Nazadnje*, francoski organi so menili, da se zaradi epizod vztrajnih cenovnih pretresov, ki so prizadeli pristanišče v Marseillu, ni znatno preusmeril promet iz pristanišča v Marseillu v pristanišči v Toulonu in Nici (uvodna izjava 220). Ta navedba kaže na odsotnost zamenljivosti med obema pristaniščema in je zainteresirane strani ne izpodbijajo.

(920) Iz vsega navedenega zato izhaja, da francoski organi niso storili očitne napake s tem, ko so menili, da sta pristanišči v Toulonu in Marseillu z vidika uporabnikov delno zamenljivi in da zato obstaja posebno povpraševanje uporabnikov tovornega prometa z vlečenim tovorom po pristanišču v Marseillu.

(921) Pripombe družbe Corsica Ferries v uvodnih izjavah 433 in 434 ne vplivajo na to sklepno ugotovitev. Družba Corsica Ferries nikakor ni dokazala, kako je položaj voznika vlečenega tovora enak položaju potnika, ki potuje s svojim avtomobilom. Poleg tega dejstvo, da družba Corsica Ferries iz pristanišča v Marseillu prevaža toliko voznikov kot iz pristanišča v Toulonu, ne postavlja pod vprašaj delne zamenljivosti, ki jo Francija priznava med obema pristaniščema, kar zadeva prevoz vlečenega tovora. Francija ne izpodbija dejstva, da pristanišči v Toulonu in Marseillu vsaka zagotavljata polovico tovornega prometa z vlečenim tovorom na Korziko: trdi le, da imajo uporabniki tovornega prometa z vlečenim tovorom raje pristanišča, ki so najbližja njihovim logističnim bazam, in da zato nekateri uporabniki, katerih logistične baze so blizu pristanišča v Marseillu, ne razmišljajo o nobeni alternativi temu pristanišču.

(d) O geografski zamenljivosti korziških pristanišč v zvezi s pomorskim prevozom vlečenega in nevlečenega tovora

(922) Komisija ugotavlja, da francoski organi, kar zadeva izbiro korziškega pristanišča odhoda/prihoda s strani uporabnikov tovornega prometa z vlečenim in nevlečenim tovorom, niso opravili posebne analize geografske zamenljivosti korziških pristanišč z vidika uporabnikov.

(923) Vendar Komisija na podlagi informacij, ki so jih francoski organi predložili med formalno preiskavo in so jim bile na voljo ob odobritvi ukrepov, ugotavlja, da v obravnavani zadevi ta opustitev ni mogla vplivati na proučitev obstoja potrebe po gospodarski javni službi, ki so jo opravili francoski organi.

(924) *Prvič*, Komisija opozarja na razdalje in potovanja med posameznimi korziškimi pristanišči, zaradi katerih je načeloma izključena vsakršna geografska zamenljivost. V zvezi s tem se sklicuje na uvodne izjave 36, 774, 785 in 856.

(925) *Drugič*, Komisija ugotavlja tudi visoko stopnjo zasedenosti korziških pristanišč kot celote, kot je poročala zbornica Korzike (uvodna izjava 201). Zbornica Korzike opozarja zlasti na razmere v pristaniščih Bastia, Ajaccio in Porto-Vecchio, kjer zmogljivost dosega točko preobremenjenosti ali nastajajo veliki zastoji. Zaradi teh pomanjkljivosti se povečuje količina blaga, ki se pušča na pomolih, poslabšujejo pogoji, v katerih vozijo težka tovorna vozila, in nastajajo zamude pri dobavi, ki škodijo uporabnikom storitve pomorskega tovornega prometa (uvodna izjava 208). Francija torej lahko utemeljeno trdi, da te omejitve omejujejo preusmeritev prometa v eno ali drugo pristanišče, zlasti v pristanišča Bastia, Ajaccio in Porto-Vecchio, in da je treba z vidika uporabnikov storitve in z vidika javnih organov pomorski tovorni promet razporediti med različna korziška pristanišča.

(926) *Tretjič*, Komisija ugotavlja, da dolge razdalje, prometne razmere in značilnosti cestne infrastrukture na Korziki (uvodne izjave 16 do 19) pomenijo tudi dodatne cestne stroške za uporabnike pomorskega tovornega prometa, zaradi česar se lahko zvišajo stroški uvoza, ki jih nosijo posamezniki in poslovni subjekti na Korziki. Komisija ugotavlja tudi, da je v interesu uporabnikov in prebivalcev otoka, da se omeji promet težkih tovornih vozil na Korziki, zlasti zaradi velikega tveganja nesreč in stroškov zaradi otoške lege.

(927) Komisija iz vseh teh razlogov meni, da ni bilo očitno napačno šteti, da korziška pristanišča z vidika uporabnikov pomorskega tovornega prometa niso zamenljiva. Te točke ni izpodbijala nobena od zainteresiranih strani.

7.3.2.1.3.1.2 Kvantitativno povpraševanje

(928) *Prvič*, Komisija v zvezi s količinsko opredelitvijo delne zamenljivosti pristanišč v Toulonu in Marseillu za prevoz vlečenega tovora poudarja, da je v sklepu o začetku postopka izrazila pomisleke glede virov, ki so jih francoski organi uporabili pri oceni, da uporabniki, katerih količine so predstavljale 80 % preteklega povpraševanja po vlečenem tovoru med pristaniščem v Marseillu in pristanišči Korzike, pristanišča v Toulonu niso šteli za zamenljivega s pristaniščem v Marseillu. Francijo in zainteresirane strani je pozvala, naj v zvezi s tem predložijo pripombe.

(929) Francoski organi so v svojih pripombah predložili tri analize, ki potrjujejo njihovo prvotno oceno stopnje zamenljivosti med pristaniščema v Marseillu in Toulonu z vidika povpraševanja (uvodne izjave 337 do 346). Na to točko so odgovorile tudi vse zainteresirane strani, ki so predložile pripombe (uvodne izjave 444, 445 in 543 ter 591 do 596).

— prva analiza francoskih organov je temeljila na podatkih o lokaciji sedeža, skladišč in logističnih baz prevoznikov. Po mnenju Francije neposredna bližina pristanišča v Marseillu upravičuje prednost, ki jo prevozniki dajejo pristanišču v Marseillu. Med letoma 2018 in 2021 so 80 % celotnega tovornega prometa z vlečenim tovorom med Marseillem in Korziko opravili prevozniki v bližini Marseilla. Po mnenju Francije to kaže, da je zamenljivost med obema pristaniščema omejena na približno 20 %,

— druga analiza je zajemala določitev lokacije logističnih baz večjega števila strank družb Corsica Linea in La Méridionale. Iz te analize je razvidno, da je 83 % količine vlečenega tovora, ki ga je prepeljala družba Corsica Linea, in 88 % količine vlečenega tovora, ki ga je prepeljala družba La Méridionale, mogoče pripisati logistični bazi blizu pristanišča v Marseillu. Ta analiza zato potrjuje rezultate prve analize,

— v tretji analizi so bili predstavljeni podrobni podatki o velikem številu prevoznikov, ki so v preteklosti za prevoz vlečenega tovora po morju uporabljali obe pristanišči, pri čemer je bila za vsakega prevoznika navedena razdalja med logistično bazo in pristaniščema v Marseillu in Toulonu ter delež vlečenega tovora (v dolžinskih metrih), ki je bil prepeljan prek Marseilla in/ali Toulona v letih 2017–2019 in 2021.

(930) Komisija ugotavlja, da se prvi dve analizi osredotočata izključno na pretekli tovorni promet z vlečenim tovorom med Marseillem in Korziko. V njima je analiziran le izvor tovornega prometa z vlečenim tovorom v pristanišču v Marseillu, ni pa podprta sklepna ugotovitev, da bi prevoznik, katerega baza je najbližje pristanišču v Marseillu, ne bi uporabljal pristanišča v Toulonu, ampak le pristanišče v Marseillu. Predpostavljeno je, da prevozniki morajo uporabljati pristanišče v Marseillu, če so njihov sedež, skladišča ali logistične baze blizu Marseilla, ne da bi bila preverjena dejanska uporaba pristanišč, čeprav je prav to domneva, ki jo morajo francoski organi dokazati. Zato Komisija meni, da ti analizi ne dokazujeta domnevne 80-odstotne stopnje „nezamenljivosti“ med Marseillem in Toulonom, kar zadeva tovorni promet z vlečenim tovorom.

(931) Po drugi strani se lahko upošteva tretja analiza, ki kaže, da prevozniki dejansko uporabljajo obe pristanišči. Komisija meni tudi, da so podatki, predstavljeni v tej analizi, dovolj reprezentativni, saj zajemajo približno 65 % količine vlečenega tovora med Korziko ter pristaniščema v Marseillu in Toulonu za obdobji 2017–2019 in 2021 (uvodna izjava 341).

(932) Komisija na podlagi te analize ugotavlja, da večina prevoznikov dejansko uporablja le pristanišče, ki je najbližje njihovi logistični bazi, kot je navedeno v uvodni izjavi 344. Ta analiza kaže zlasti, da se je približno 79 % preteklega tovornega prometa z vlečenim tovorom (v dolžinskih metrih), ki izvira iz logistične baze blizu Marseilla, prepeljalo izključno prek pristanišča v Marseillu ali pa bi se prek njega prepeljalo, če ne bi bilo omejitev zmogljivosti. Komisija zato meni, da predpostavka francoskih organov pri oceni povpraševanja po tovornem prometu z vlečenim tovorom, in sicer, da 80 % preteklega povpraševanja velja izključno za Marseille in da pristanišče v Toulonu ni zamenljivo, ni očitno napačna.

(933) Trditev družbe Corsica Ferries (uvodna izjava 444), da stopnja zamenljivosti vlečenega tovora, ki jo uporabljajo francoski organi, ne temelji na objektivnih in preverljivih podatkih, je zato treba zavrniti. Zadevna trditev v nobenem primeru ni podprta z nobeno ustrezno kvantitativno analizo. Poleg tega Komisija ali francoski organi niso vezani na prejšnje sklepne ugotovitve korziškega regionalnega organa glede zamenljivosti teh pristanišč, kar zadeva tovorni promet z vlečenim tovorom, kot predlaga družba Corsica Ferries (uvodna izjava 445), če lahko francoski organi na podlagi objektivnih in preverljivih podatkov dokažejo, da so predpostavke, na katerih temelji ocena pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, utemeljene, kar so v tem primeru tudi storili.

(934) *Drugič*, kar zadeva oceno povpraševanja po vlečenem in nevlečenem tovoru, Komisija najprej ugotavlja, da je uporaba preteklih podatkov kot podlage za oceno pričakovanega povpraševanja po pomorskem tovornem prometu med Marseillem in Korziko veljaven pristop (uvodni izjavi 223 in 228). Francoski organi so se tako pri oceni prihodnjih trendov povpraševanja do leta 2030 oprli na pretekle podatke za obdobje desetih let (2010–2019).

(935) Parametri, ki so jih izbrali francoski organi, zato ne vsebujejo očitne napake pri presoji.

(936) *Tretjič*, kar zadeva oceno povpraševanja voznikov, povezanega s tovornim prometom z vlečenim tovorom, Komisija ugotavlja, da je po mnenju Francije povpraševanje voznikov sorazmerno z obsegom prepeljanega vlečenega tovora. Francija je prihodnje povpraševanje med letoma 2023 in 2030 izračunala na podlagi razmerja med voznikom in dolžinskim metrom, prepeljanim med letoma 2018 in 2021 (uvodna izjava 230).

(937) V nasprotju s trditvami družbe Corsica Ferries (uvodne izjave 446 do 454) pri takem pristopu, ki temelji na konkretnih, preteklih in objektivnih podatkih, ni bila storjena očitna napaka pri presoji.

(938) Prvič, francoskim organom iz razlogov, navedenih v uvodnih izjavah 894 in 895, ni bilo treba razlikovati med vlečenim tovorom s spremstvom in vlečenim tovorom brez spremstva.

(939) Drugič, francoski organi za oceno povpraševanja med letoma 2023 in 2030 niso uporabili razmerja med voznikom in dolžinskim metrom, ki naj bi se prepeljal leta 2030, temveč so se pri oceni števila voznikov vsako leto med letoma 2023 in 2030 oprli na povprečno preteklo razmerje med vozniki in povprečnim dolžinskim metrom, izračunano med letoma 2018 in 2021, ter na prihodnje povpraševanje po vlečenem tovoru.

(940) Tretjič, francoski organi niso uporabili napačnega razmerja, ampak le razmerje, zaokroženo na dve decimalni mesti, družba Corsica Ferries pa je to razmerje zaokrožila na tri decimalna mesta. Vendar Franciji ni mogoče očitati, da je storila očitno napako pri presoji zgolj zato, ker je zaokrožila zadevno razmerje. Vsekakor posledična previsoka ocena povpraševanja (11 % na povezavi Marseille–Ajaccio in 7 % na povezavi Marseille–Bastia) ne kaže na očitno napako pri presoji.

(941) Nazadnje je treba opozoriti, da je 2,3-odstotna stopnja rasti, ki so jo francoski organi uporabili za oceno povpraševanja po vlečenem tovoru od leta 2019 in za obdobje 2023–2030, posledica povprečne spremembe stopnje rasti tovornega prometa med letoma 2010 in 2019 na vseh petih povezavah med Marseillem in korziškimi pristanišči. Francoski organi so lahko izračunali stopnjo rasti preteklega prometa za vsako povezavo posebej, vendar je treba opozoriti, da je bila ta možnost le ena od metodologij, ki so bile na voljo. Družba Corsica Ferries ni pojasnila, zakaj metodologija, ki so jo uporabili francoski organi, ni bila očitno primerna za izračun prihodnjega povpraševanja na vsaki od pomorskih povezav. Prav tako ni pojasnila, kako bi lahko alternativna metodologija privedla do drugačnega rezultata.

(942) Družba Corsica Ferries ne more trditi, da 2,3-odstotna stopnja rasti ne temelji na nedavnih objektivnih podatkih, niti utemeljeno trditi, da pretekli podatki za obdobje 2018–2023, nasprotno, kažejo na upad prometa. Prvič, ta 2,3-odstotna stopnja je posledica povprečne letne rasti tovornega prometa med letoma 2010 in 2019, tj. pred pandemijo COVID-19 (2020–2021) in rusko vojno agresijo proti Ukrajini (2022). Podatki, ki so jih uporabili francoski organi, se torej nanašajo na zadnje obdobje, v katerem je trg pomorskega prevoza med Korziko in celino normalno deloval. Poleg tega je ta trditev v nasprotju z drugo ugotovitvijo družbe Corsica Ferries, da bi morali francoski organi analizirati podatke o tovornem prometu iz leta 2014, preden je na trg vstopila družba Corsica Linea (uvodna izjava 394). Prav tako je v nasprotju z njenimi odgovori, predloženimi med posvetovanjem s prevozniki, iz katerih je razvidno, da se je družba Corsica Ferries pripravljala, da bo v obdobju 2023–2030 ponudila znatno večjo zmogljivost, kot jo je imela med letoma 2016 in 2019, ki bo večja tudi od skupnega povpraševanja po tovoru, zabeleženega leta 2019, iz katerega je razvidno, da družba Corsica Ferries v prihodnjih letih napoveduje povečanje prometa ([268]).

([268]) Kot je navedeno v preglednici 3, je tovorni promet med Korziko in celino obsegal 2,2 milijona dolžinskih metrov. Kot je navedeno v preglednici 20, je družba Corsica Ferries nameravala med letoma 2023 in 2030 (če ukrepi ne bi bili sprejeti) na trg dati prevozno zmogljivost v višini skoraj 3,3 milijona dolžinskih metrov, kar potrjuje, da se zdi, da družba pričakuje povečanje prometa.

7.3.2.1.3.2 Obstoj nedelovanja trga

7.3.2.1.3.2.1 Opredelitev ponudbe na trgu brez pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe

(943) Komisija se v zvezi s tem sklicuje na trditve iz uvodnih izjav 815 do 825, ki veljajo tudi za opredelitev razpoložljive ponudbe na trgu glede na povpraševanje uporabnikov storitev tovornega prometa z vlečenim in nevlečenim tovorom.

7.3.2.1.3.2.2 Analiza nedelovanja trga

(944) Komisija najprej ugotavlja, da so francoski organi ugotovili popolno nedelovanje trga med pristaniščem Propriano in pristaniščem v Marseillu, saj družba Corsica Ferries na tej povezavi ne bi ponujala nobenih komercialnih storitev.

(945) Komisija ugotavlja tudi, da je bila storitev, ki jo je družba Corsica Ferries ponujala med Marseillem in drugimi štirimi korziškimi pristanišči, po mnenju francoskih organov občasna, saj bi družba Corsica Ferries ponujala le tri povratne vožnje na mesec do/od L'Île-Roussa in Porto-Vecchia (v nasprotju z zahtevanimi tremi tedenskimi povratnimi potovanji) in dve tedenski povratni vožnji do/od Ajaccia in Bastie, za zadovoljitev povpraševanja uporabnikov pa je potrebnih vsaj pet tedenskih povratnih voženj.

(946) Komisija ugotavlja, da francoski organi niso storili očitne napake pri analizi nedelovanja trga, ker je bilo ugotovljeno, da ponudba na trgu ne zadostuje za zadovoljitev celotnega povpraševanja uporabnikov tovornega prometa z vlečenim in nevlečenim tovorom med pristaniščem v Marseillu in vsakim od korziških pristanišč.

7.3.2.1.3.3 Sklepna ugotovitev o obstoju potrebe po gospodarski javni službi prevoza vlečenega in nevlečenega tovora med Marseillem in vsakim od korziških pristanišč

(947) Iz vsega navedenega izhaja, da je Francija pravilno ugotovila obstoj potrebe po gospodarski javni službi prevoza vlečenega in nevlečenega tovora med Marseillem in vsakim od korziških pristanišč, saj povpraševanja po prevozu, ki ga je določila in količinsko opredelila Francija, ni bilo mogoče pokriti z opredeljeno ponudbo na trgu.

7.3.2.2 Sorazmernost poseganja države

(948) Francoski organi so potrebo po poseganju države utemeljili z obstojem več dejanskih potreb po javno službo pomorskega prevoza med Korziko in celinsko Francijo, ne da bi storili očitno napako pri presoji, zato je zdaj treba proučiti, ali je ta poseg sorazmeren glede na temeljne svoboščine in pravilno delovanje notranjega trga.

7.3.2.2.1 Sorazmernost pravnega instrumenta za posredovanje

(949) Komisija ugotavlja, da po mnenju francoskih organov razen pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe ni bilo nobenega drugega pravnega instrumenta, s katerim bi se zagotovila storitev, ki bi lahko zadostila potrebam po gospodarski javni službi, ki so jih opredelili francoski organi (uvodne izjave 249 do 253). Francoski organi zlasti trdijo, da je nedelovanje trga že opredeljeno v okviru sheme obveznosti gospodarske javne službe iz leta 2019 in da taka shema ne bi zadostovala za izpolnitev potrebe po gospodarski javni službi. Trdijo tudi, da so obveznosti gospodarske javne službe, ki se lahko naložijo, v okviru sheme obveznosti gospodarske javne službe iz leta 2019 omejene, zlasti kar zadeva čase odhodov in prihodov, ki so kljub temu značilni za povpraševanje potnikov (uvodna izjava 112) in uporabnikov tovornega prometa (uvodni izjavi 190 in 191).

(950) Komisija meni, da taki premisleki ne pomenijo očitne napake pri presoji. Kot pravilno poudarjajo francoski organi, za storitve pomorskega prevoza med Korziko in celino že velja sistem obveznosti gospodarske javne službe: cilj posvetovanja s prevozniki je bil poleg tega ugotoviti, kakšno ponudbo bi bil trg pripravljen ponuditi v okviru sheme obveznosti gospodarske javne službe iz leta 2019. Vendar se je ta ponudba izkazala za nezadostno, zaradi česar je bilo treba določiti dodatno ureditev, s katero bi se zagotovilo opravljanje storitev, ki zadostujejo za zadovoljitev potreb po gospodarski javni službi ([269]).

(951) Francoski organi zato niso imeli druge izbire, kot da okrepijo shemo obveznosti gospodarske javne službe iz leta 2019 z določitvijo dnevnih prevozov po morju med Marseillem ter pristaniščema Ajaccio in Bastia, tedenskih prevozov do pristanišč L'Île-Rousse in Porto-Vecchio ter obveznega tedenskega prevoza do Propriana. Vendar bi določitev strožjih pogojev v okviru sheme obveznosti gospodarske javne službe iz leta 2019, čeprav so francoski organi v zvezi s tem že ugotovili nedelovanje trga, gospodarskim subjektom še otežila uresničevanje svobode opravljanja storitev pomorskega prevoza med Korziko in celino, saj bi moral vsak gospodarski subjekt, ki bi želel opravljati storitve med Marseillem in korziškimi pristanišči, izpolnjevati strožje zahteve sheme obveznosti gospodarske javne službe iz leta 2019, da bi lahko opravljal take storitve. Komisija ugotavlja, da je v teh okoliščinah uporaba pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe, sklenjene s postopkom oddaje javnega naročila, nasprotno manj omejevalna za svobodo opravljanja storitev, ker lahko omeji omejitve, ki so prevoznikom naložene v okviru sheme obveznosti gospodarske javne službe iz leta 2019, in omogoči konkurenco na trgu.

(952) Poleg tega Komisija ugotavlja, da nadomestila ni bilo mogoče določiti niti v okviru sheme obveznosti gospodarske javne službe iz leta 2019, saj takega nadomestila ne bi bilo mogoče omejiti le na povezave med Marseillem in Korziko, temveč bi ga bilo treba razširiti na vse povezave med celino in Korziko, da bi se zagotovila nediskriminatorna narava sheme obveznosti gospodarske javne službe iz leta 2019 ([270]). Vendar, kot poudarjajo francoski organi (uvodna izjava 252), taka možnost ne bi le pomenila znatnega finančnega bremena za proračun javnih organov, saj proračun držav članic ni neomejen, ampak tudi ne bi zagotovila, da so bile storitve, potrebne za zadovoljevanje opredeljenih potreb po gospodarski javni službi, dejansko zagotovljene ([271]). Shema obveznosti gospodarske javne službe nalaga obveznosti izvajalcem, ki se odločijo za opravljanje storitev, ne nalaga pa opravljanja storitev.

(953) Poleg tega je treba opozoriti, da uredba o pomorski kabotaži ne dovoljuje, da bi sistem obveznosti gospodarske javne službe določal obveznosti glede časov odhoda in prihoda ([272]), ker taka zahteva izhaja iz opredeljenega kvalitativnega povpraševanja.

(954) Iz tega sledi, da bi francoski organi lahko uporabili pogodbo o izvajanju gospodarske javne službe, da bi zadostili različnim opredeljenim potrebam po gospodarski javni službi. Zainteresirane strani v zvezi s tem niso predložile pripomb.

7.3.2.2.2 Sorazmernost obveznosti gospodarske javne službe, določenih za izpolnjevanje potrebe po gospodarski javni službi

(955) Javni organi bi lahko uporabili pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe, zato je treba zdaj proučiti sorazmernost obveznosti gospodarske javne službe, ki so v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe določene za izpolnitev potrebe po gospodarski javni službi, ki jo je opredelila Francija.

(956) *Prvič*, Komisija ugotavlja, da je bilo treba po mnenju francoskih organov skleniti pogodbo o izvajanju gospodarske javne službe pomorskega prevoza potnikov iz zdravstvenih razlogov, vlečenega tovora in spremljajočih voznikov (za uporabnike, ki ne razmišljajo o nobeni alternativi pristanišču v Marseillu) ter nevlečenega tovora med pristaniščem v Marseillu in vsakim od korziških pristanišč. Poleg tega Francija v zvezi s povezavo Marseille–Propriano meni, da mora pogodba o izvajanju gospodarske javne službe zajemati tudi pomorski prevoz potnikov (uvodna izjava 255).

([269]) Glej v tem smislu sodbo z dne 20. februarja 2001, Analir, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, točka 66.
([270]) Glej prejšnjo opombo, točka 38.
([271]) Glej prejšnjo opombo, točka 65.
([272]) Glej oddelek 5.3.1 razlagalnega sporočila o uredbi o pomorski kabotaži.

(957) Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da te obveznosti izhajajo izključno iz nedelovanja trga, ki so ga opredelili francoski organi (oddelka 3.4.3.2.2 in 3.4.2.2.2). Namen pogodb o izvajanju gospodarske javne službe je zato omejen na edino opredeljeno potrebo po gospodarski javni službi. Zainteresirane strani v zvezi s tem niso predložile pripomb.

(958) *Drugič,* francoski organi so kot obveznosti gospodarske javne službe opredelili čase prihoda in odhoda, ki jih je treba upoštevati na vsaki povezavi, zajeti v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe. Te obveznosti izhajajo tudi iz povpraševanja, ki so ga opredelili francoski organi, po prevozu potnikov (ki dajejo prednost nočnim prevozom) in prevozu tovora (za kar so potrebne zgodnje dostave na Korziki in dovolj dolgi postanki čez dan, da lahko sedlasti vlačilci vozijo med pristaniščem in logističnimi bazami/dostavnimi mesti). Zato se obveznosti glede časov odhoda in prihoda ne zdijo nesorazmerne. Zainteresirane strani v zvezi s tem niso predložile pripomb.

(959) *Tretjič,* Komisija ugotavlja, da so francoski organi opredelili več obveznosti gospodarske javne službe v zvezi s pogostostjo prevozov, ki jo je treba zagotoviti na podlagi pogodb o izvajanju gospodarske javne službe (uvodne izjave 257 do 261).

(960) Komisija najprej ugotavlja, da so francoski organi določili najmanjše število prevozov na leto, ki ga je treba upoštevati. Ta pogostost prevozov je namenjena zagotavljanju rednih in zadostnih povezav s Korziko od/do pristanišča v Marseillu skozi vse leto. Koncesionarki morata tako opraviti 365 povratnih voženj na leto na povezavah Marseille–Ajaccio in Marseille–Bastia ter 156 povratnih voženj na drugih treh povezavah.

(961) Komisija ugotavlja, da ta pogostost prevozov izpolnjuje opredeljene potrebe po gospodarski javni službi. Iz posvetovanja z uporabniki je razvidno, da so bili uporabniki potniškega in tovornega prometa zadovoljni s pogostostjo prevozov, ki je veljala na podlagi pogodb o izvajanju gospodarske javne službe za obdobje 2021–2022 in je bila enaka pogostosti prevozov, ki so jo francoski organi določili v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe za obdobje 2023–2030 (uvodna izjava 69). Komisija tudi na splošno poudarja, da so zaradi otoške lege Korzike potrebne redne povezave s celinsko Francijo, zlasti za potnike iz zdravstvenih razlogov, ki lahko take storitve potrebujejo kadar koli, odvisno od njihovega zdravstvenega stanja. To velja tudi za tovorni promet (z vlečenim in nevlečenim tovorom), saj je treba poslovne subjekte in fizične osebe na Korziki pogosto oskrbovati zaradi omejenih skladiščnih zmogljivosti otoških skladišč (uvodna izjava 22). Rezultati posvetovanja z uporabniki so torej skladni s socialno-ekonomskimi značilnostmi Korzike.

(962) Nazadnje Komisija ugotavlja, da je število prevozov večje v primeru pristanišč Ajaccio in Bastia, ki sta najpomembnejši korziški pristanišči, kar zadeva potniški in tovorni promet (oddelka 2.3.1 in 2.3.2), pri čemer sta Ajaccio in Bastia mesti z največjima mestnima območjema na Korziki, v drugih treh pristaniščih, ki ustvarjajo manj prometa, pa je število prevozov manjše.

(963) Obveznost izvedbe določenega števila letnih povratnih voženj je razdeljena na dve obveznosti gospodarske javne službe: zagotavljanje najmanjšega števila rednih povratnih voženj na teden in zagotavljanje prožnih povratnih voženj (ki jih je mogoče prerazporediti) poleg rednih tedenskih povratnih voženj, vendar v mejah števila povratnih voženj, določenih na leto. Komisija razume, da so povratne vožnje, ki jih je mogoče prerazporediti in o katerih odloča korziški urad za promet, prožno orodje za prilagajanje ponudbe povpraševanju. Če na primer korziški urad za promet ugotovi, da je pričakovano povpraševanje po povratni vožnji na določen dan zelo majhno, se lahko odloči, da ga prestavi na bolj zaseden dan, pod pogojem, da prevoznik upošteva število prevozov na teden, ki se zahtevajo v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe. Komisija v zvezi s tem poudarja, da se odbor za tehnični nadzor pogodb o izvajanju gospodarske javne službe (uvodna izjava 290), ki ga vodi korziški urad za promet, sestaja tedensko, da bi med drugim proučil povpraševanje po prometu.

(964) Obveznosti gospodarske javne službe v zvezi z najmanjšo pogostostjo, ki jo je treba upoštevati, imajo torej dvojni namen, in sicer zagotoviti rednost prevoznih storitev (z najmanjšim tedenskim številom prevozov, ki jih je treba zagotoviti v okviru vsake od pogodb o izvajanju gospodarske javne službe) in optimizirati storitve pomorskega prevoza na Korziko (s povratnimi potovanji, ki jih je mogoče prerazporediti).

(965) Komisija ugotavlja, da najmanjše število tedenskih prevozov, ki ga je treba upoštevati, ustreza povpraševanju uporabnikov (uvodne izjave 112, 190 in 191). Francija je uvedla obveznost javne službe dnevnih povratnih voženj v visoki sezoni na povezavah Marseille–Ajaccio in Marseille–Bastia (skoraj vsak dan v nizki sezoni) ter treh povratnih voženj na teden na drugih treh povezavah. Te pogostosti se torej prilagajajo glede na sezono (nizka ali visoka sezona) in zadevno povezavo (Ajaccio in Bastia z velikim številom prevozov, v drugih treh korziških pristaniščih pa je število prevozov manjše).

(966) Iz vseh teh elementov tako izhaja, da francoski organi niso storili očitne napake pri presoji, ko so določili najmanjše pogostosti, zahtevane v okviru vsake pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe. Zainteresirane strani v zvezi s tem niso predložile pripomb.

(967) Komisija poleg tega ugotavlja, da pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe na povezavah Marseille–Ajaccio, Marseille–Bastia in Marseille–L'Île-Rousse poleg števila letnih povratnih voženj, ki jih je treba upoštevati, določajo dodatne povratne vožnje. Cilj teh povratnih voženj je obvladovati izjemne konice povpraševanja med letom in čim bolj preprečiti, da bi se plovila pustila privezana ob pomolu. Komisija ugotavlja, da te dodatne povratne vožnje, ki zadevajo le tovorni promet, zadovoljujejo povpraševanje uporabnikov tovornega prometa, ki se pritožujejo zlasti zaradi pomanjkanja prostora za natovarjanje blaga na krovu plovil v pristanišču v Marseillu (uvodni izjavi 190 in 191), kar potrjujejo pretekli podatki o prometu. Komisija ugotavlja tudi, da je korziški pristaniški organ poročal o vse večji težavi s priklopniki, ki se puščajo na pomolih v korziških pristaniščih, in javne organe pozval, naj zagotovijo dodatne povratne vožnje za razporeditev prometa (uvodna izjava 201). Komisija nadalje ugotavlja, da je število dodatnih povratnih voženj na leto razmeroma omejeno ter da so te povratne vožnje neobvezne in se začnejo izvajati po lastni presoji korziškega urada za promet, če so izpolnjeni vnaprej določeni pogoji (uvodna izjava 287) in jih preveri tehnični odbor za spremljanje pogodb o izvajanju gospodarske javne službe (uvodna izjava 290). Te dodatne povratne vožnje so načrtovana za tri zgoraj navedene povezave, saj je na njih najverjetneje, da bo prišlo do takih prometnih konic.

(968) Kar zadeva te dejavnike, Komisija meni, da uvedba dodatnih povratnih voženj, načrtovanih in urejenih pod pogoji, ki so vnaprej opredeljeni v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe za povezave Marseille–Ajaccio, Marseille–Bastia in Marseille–L'Île-Rousse, ustreza povpraševanju uporabnikov in ponudnikov storitev pomorskega prevoza. Iz tega sledi, da Francija ni storila očitne napake pri presoji, ko je uvedla take obveznosti gospodarske javne službe.

(969) Pripombe družbe Corsica Ferries v zvezi s tem ne vplivajo na to sklepno ugotovitev. V nasprotju s tem, kar zadevna družba trdi (uvodna izjava 470), uredba o pomorski kabotaži Franciji ne prepoveduje uvedbe povratnih voženj, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatnih povratnih voženj pod pogoji, določenimi v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe. Prvič, povratne vožnje, ki jih je mogoče prerazporediti, so del letnih obveznosti glede pogostosti prevozov, ki so naložene prevoznikom in so ravno posledica povpraševanja uporabnikov, ki ga s ponudba na trgu ni mogoče zadovoljiti. Podobno dodatne povratne vožnje zadovoljujejo povpraševanje uporabnikov in ponudnikov storitev, uvedene pa so zaradi odzivanja na ustrezno zabeležene izredne prometne konice. Poleg tega se pod vnaprej določenimi pogoji uvedejo povratne vožnje, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatne povratne vožnje. Te povratne vožnje se začnejo izvajati zlasti v primeru izjemne potrebe po gospodarski javni službi (dodatne povratne vožnje) ali nezadostne potrebe po gospodarski javni službi (povratne vožnje, ki jih je mogoče prerazporediti). Štejejo se torej kot orodje za prilagajanje spreminjajočim se potrebam po gospodarski javni službi v okviru pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, ki veljajo osem let. Zato ni mogoče trditi, da se te povratne vožnje izvajajo „brez pogojev ali utemeljitev". Poleg tega dejstvo, da v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe niso določeni dnevi, na katere je treba izvesti povratne vožnje, ki jih je mogoče razporediti, in dodatne povratne vožnje, ni pomembno, saj so te povratne vožnje po definiciji prožne in se začnejo izvajati glede na ugotovljene potrebe po gospodarski javni službi.

(970) Poleg tega tudi trditev družbe Corsica Ferries, da se te povratne vožnje zdijo odvečne, glede na to, da predpisano najmanjše število prevozov na teden že zadostuje za zadovoljitev potreb po gospodarski javni službi, ni relevantna (uvodna izjava 471). S tako trditvijo se namreč izrecno ne upoštevajo povpraševanje uporabnikov, pretekli podatki o prometu in namen teh povratnih voženj. Prav tako ni mogoče sprejeti trditve, da koncesionarki že vnaprej načrtujeta povratne vožnje, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatne povratne vožnje. Prvič, povratne vožnje, ki jih je mogoče prerazporediti, so opredeljene kot povratne vožnje, ki jih vnaprej načrtuje koncesionar (ki mora upoštevati število letnih povratnih voženj, določenih v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe), vendar jih lahko korziški urad za promet preloži v skladu s potrebo po optimizaciji prometa. Drugič, kot je razvidno iz pripomb Francije, družbe Corsica Linea in družbe La Méridionale, sta dodatne povratne vožnje okvirno načrtovali koncesionarki, pri čemer je bil korziški urad za promet v vsakem primeru edini pristojen za odločanje o njihovi izvedbi.

(971) Nazadnje, pripombe družbe Corsica Ferries glede tega, da koncesionarki nista spoštovali obveznosti gospodarske javne službe, ki jih je določila Francija (uvodna izjava 472), ne morejo postaviti pod vprašaj sorazmernosti teh obveznosti glede na opredeljeno potrebo po gospodarski javni službi.

(972) Iz navedenega izhaja, da francoski organi niso storili očitne napake pri presoji pri opredelitvi letnih in tedenskih obveznosti glede pogostosti prevozov ter dodatnih povratnih voženj in povratnih voženj, ki jih je mogoče prerazporediti.

(973) *Nazadnje*, Komisija ugotavlja, da je bilo po mnenju francoskih organov nujno in sorazmerno s potrebo po gospodarski javni službi, da se opredelijo obveznosti glede najmanjše prevozne zmogljivosti za plovila, dodeljena dejavnostim v okviru pogodb o izvajanju gospodarske javne službe (uvodni izjavi 262 in 263). Te obveznosti se nanašajo na tovorni in potniški promet.

(974) Kar zadeva tovorni promet, so francoski organi v vsaki od pogodb o izvajanju gospodarske javne službe določili najmanjšo prevozno zmogljivost, ki so jo izračunali na podlagi povprečnega števila dolžinskih metrov, pričakovanega julija 2030. To število ustreza mesecu z največjim obsegom pričakovanega tovornega prometa med izvajanjem pogodb o izvajanju gospodarske javne službe (uvodna izjava 266). V zvezi s tem je treba opozoriti, da je Komisija, kot je navedeno v uvodni izjavi 331, v sklepu o začetku postopka izrazila pomisleke glede sorazmernosti te najmanjše tovorne prevozne zmogljivosti glede na opredeljene potrebe po gospodarski javni službi.

(975) Te pomisleke je izrazila tudi družba Corsica Ferries. V svojih pripombah trdi, da bi bilo treba najmanjšo tovorno prevozno zmogljivost izračunati na podlagi povprečnega povpraševanja, ocenjenega med letoma 2023 in 2030, da bi se zadovoljila ugotovljena potreba po gospodarski javni službi (uvodna izjava 469), in ne na podlagi povpraševanja, pričakovanega za julij 2030 ([273]). Vendar Francija tako kot družbi Corsica Linea in La Méridionale meni, da so taki pomisleki neutemeljeni (oddelka 5.2.1.2 in 5.3.1.1.3.1, uvodne izjave 347 do 357, 546 in 547 ter 606 do 611).

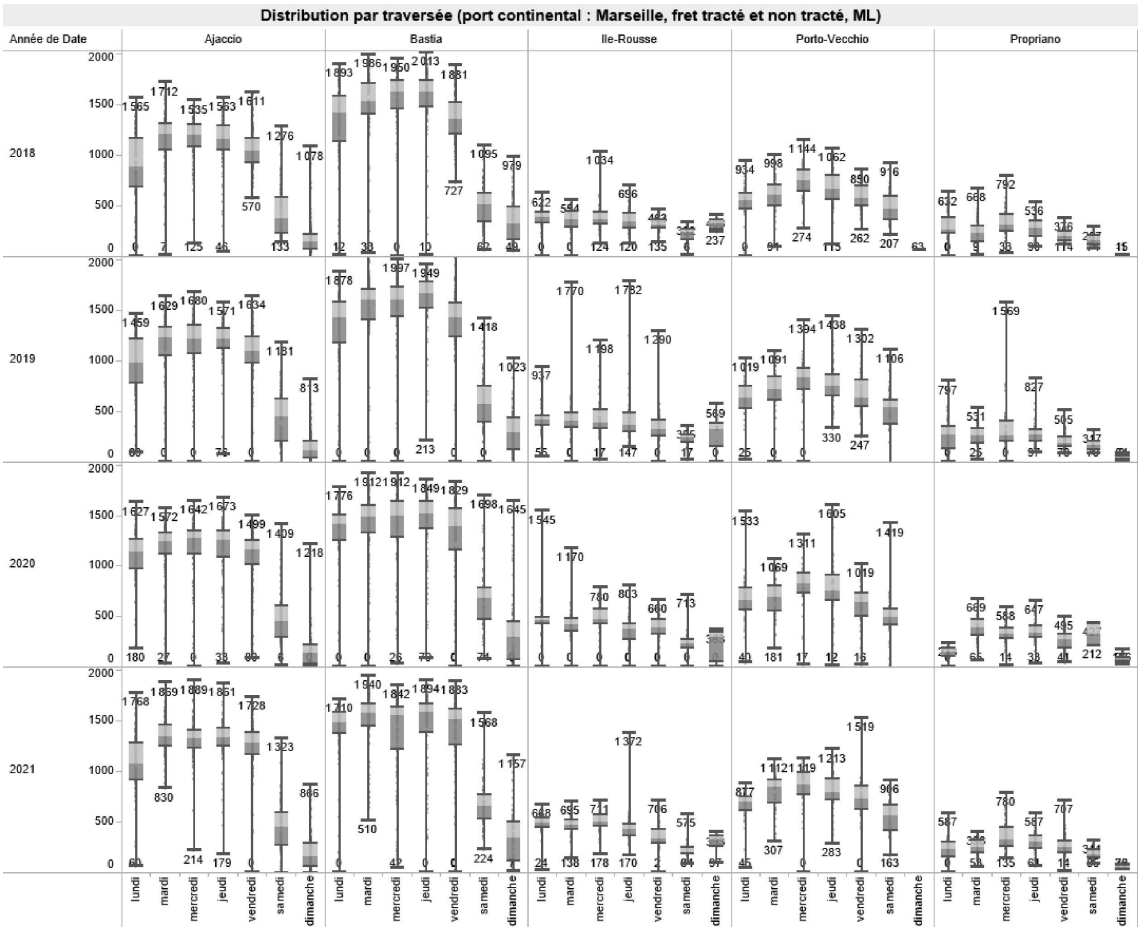
(976) Komisija najprej ugotavlja, da se v skladu s podatki, ki so jih predložili francoski organi, povpraševanje po tovornem prometu na posamezen prevoz zelo razlikuje glede na mesec in dan v tednu na vseh povezavah med Marseillem in Korziko (Figure 3 in Figure 4). Na primer, na povezavi Marseille–Ajaccio se lahko povpraševanje po prometu na posamezni prevoz v določenem mesecu giblje od 20 dolžinskih metrov do 1 680 dolžinskih metrov (podatki za marec 2019). Podobno se lahko v določenem tednu povpraševanje po prometu na posamezni prevoz razlikuje od 0 dolžinskih metrov do 1 680 dolžinskih metrov (podatki za srede v letu 2019) ([274]).

([273]) Na kratko, povprečna najmanjša zmogljivost na posamezni prevoz, predvidena za obdobje 2023–2030, se izračuna kot letna potreba po gospodarski javni službi (preglednica 21), deljena z letnimi povratnimi vožnjami, določenimi v zadevnih pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe (preglednica 23).

([274]) Kot so pojasnili francoski organi, ta razlika v povpraševanju po tovornem prometu odraža dejansko povpraševanje prevoznikov, kar pomeni, da pomorski prevoz običajno poteka na datum, ki ga zahtevajo prevozniki, pri čemer imajo pomorski prevozniki malo manevrskega prostora za spremembo datuma prevozne storitve, ki ga zahtevajo uporabniki. Kar zadeva tovorni promet, je velik del tovora, namenjenega na Korziko, namenjen oskrbi korziških supermarketov, zlasti s svežimi proizvodi. To blago je pokvarljivo in ga je zato treba dostaviti ob določenem času. Rezervacije za prostor na krovu se zato opravijo v zelo kratkem roku, najpogosteje na dan odhoda in največ nekaj dni vnaprej. Za določeno blago (nepokvarljivi materiali, preveliki industrijski stroji, selitve) se rezervacija lahko opravi več kot teden dni vnaprej, vendar je to po mnenju francoskih organov precej redkejše.

Slika 3

Tovorni promet z vlečenim in nevlečenim tovorom na povezavah Korzika–Marseille. Porazdelitev prometa po dnevih v tednu (v dolžinskih metrih)



Vir: pripombe francoskih organov, predložene 27. julija 2023.

Legenda:

— *Distribution par traversée (port continental : Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* – Distribucija na posamezni prevoz (celinsko pristanišče: Marseille, vlečeni in nevlečeni tovor, v dolžinskih metrih)

— *Année de Date* – Referenčno leto

— *Lundi* – ponedeljek

— *Mardi* – torek

— *Mercredi* – sreda

— *Jeudi* – četrtek

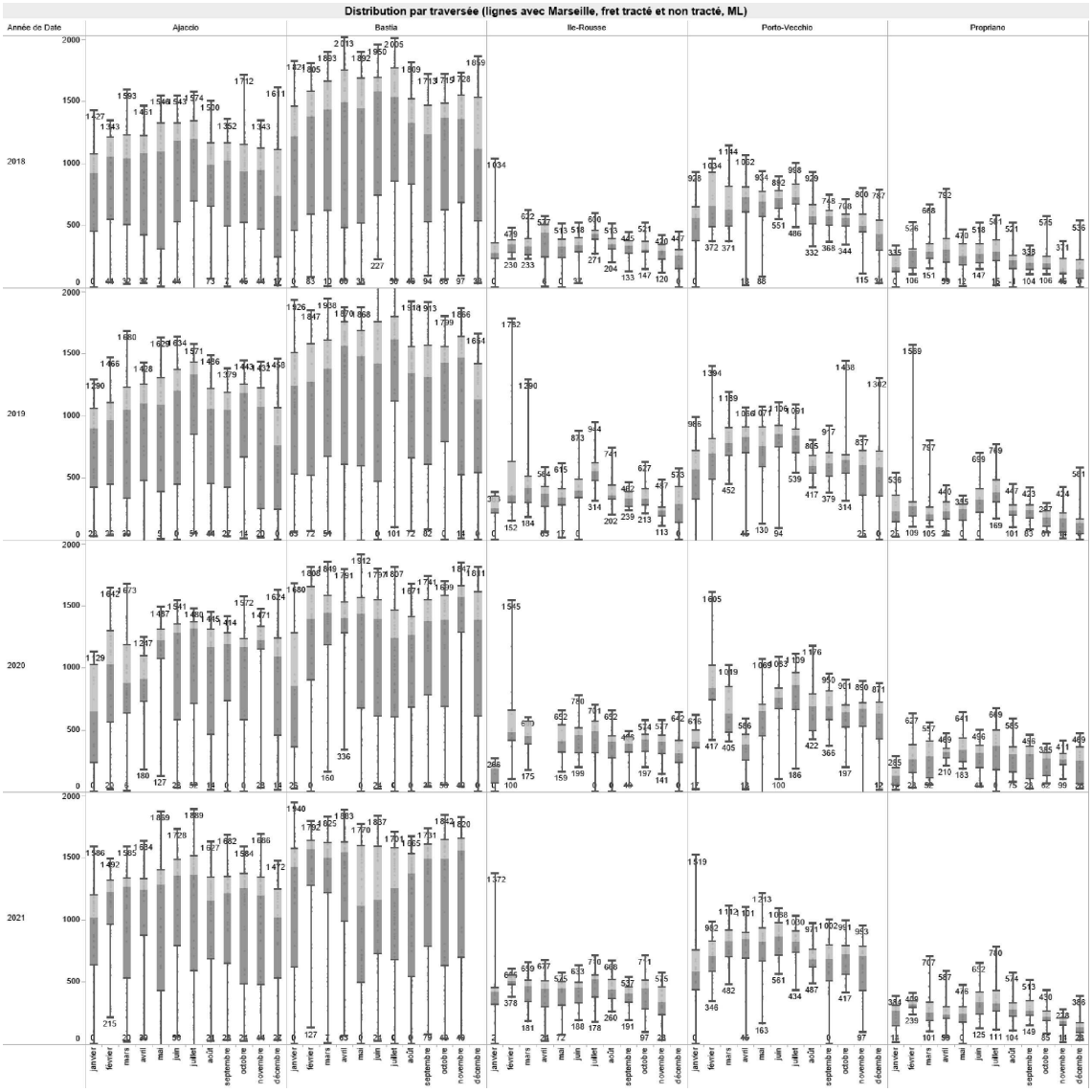
— *Vendredi* – petek

— *Samedi* – sobota

— *Dimanche* – nedelja

Slika 4

Tovorni promet z vlečenim in nevlečenim tovorom (kombinacija obeh segmentov, vključno z zamenljivim deležem) na povezavah Korzika–Marseille. Porazdelitev prometa po mesecih (v dolžinskih metrih)



Vir: pripombe francoskih organov, predložene 27. julija 2023.

Legenda:

— *Distribution par traversée (lignes avec Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* – Distribucija na posamezni prevoz (povezave z Marseillem, vlečeni in nevlečeni tovor, v dolžinskih metrih)

— *Année de Date* – Referenčno leto

— *Janvier* – januar

— *Février* – februar

— *Mars* – marec

— *Avril* – april

— *Mai* – maj

— *Juin* – junij

— *Juillet* – julij

— *Août* – avgust

— *Septembre* – september

— *Octobre* – oktober

— *Novembre* – november

— *Décembre* – december

(977) Francoski organi glede na to široko razpršenost povpraševanja po tovornem prometu menijo, da najmanjša zmogljivost za prevoz tovora na posamezni prevoz, določena v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe, ni nesorazmerna. Zlasti, kot je navedeno v preglednici 31, če bi se najmanjša zmogljivost za prevoz tovora na posamezni prevoz izračunala na podlagi povprečnega povpraševanja na posamezni prevoz, izpeljanega iz preteklih podatkov, kot je predlagala družba Corsica Ferries, ocenjeno povpraševanje po tovornem prometu pri znatnem številu prevozov (vključno s povratnimi vožnjami, ki jih je mogoče prerazporediti) ne bi bilo izpolnjeno. Po podatkih, ki so jih predložili francoski organi, bi presežno povpraševanje glede na najmanjšo pričakovano zmogljivost vplivalo na enega od dveh prevozov na povezavah Marseille–Ajaccio, Bastia in Porto-Vecchio, kjer bi povpraševanje preseglo najmanjšo zmogljivost (eden od štirih prevozov na povezavah Marseille–Propriano in Marseille–L'Île-Rousse), kar je veliko.

(978) Komisija ugotavlja tudi, da bi taka metodologija pomenila, da znatnega deleža potreb po gospodarski javni službi, ugotovljenih v zvezi s tovornim prometom, ne bi bilo mogoče izpolniti. Na podlagi podatkov, ki so jih predložili francoski organi, je verjetno, da ne bi bilo mogoče izpolniti med 17 % in 25 % letne potrebe po tovornem prometu. Zaradi tega bi se še povečale omejitve zmogljivosti, ki so že bile ugotovljene na povezavah med Marseillem in korziškimi pristanišči, kot so poudarili uporabniki in ponudniki storitev (uvodna izjava 350).

(979) Poleg tega je treba opozoriti, da najmanjša tovorna prevozna zmogljivost, določena v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe, v vseh okoliščinah ne zadostuje niti za pokritje povpraševanja po tovornem prometu, ki so ga predvideli francoski organi. Francoski organi so zlasti na povezavah Marseille–Ajaccio in Marseille–Bastia menili, da je na podlagi preteklih podatkov o prometu (2019) verjetno, da bi povpraševanje lahko preseglo najmanjšo tovorno prevozno zmogljivost, ki je za številne prevoze določena v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe. To tveganje je tudi eden od dejavnikov, ki upravičujejo potrebo po zagotovitvi dodatnih povratnih voženj v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe.

(980) Nazadnje, Komisija na splošno ugotavlja, da lahko država članica upravičeno zagotovi, da so obveznosti gospodarske javne službe določene tako, da lahko gospodarska javna služba zadovolji predvideno povpraševanje, tudi na dnevni ravni, kot pravilno ugotavlja družba La Méridionale (uvodna izjava 609). V skladu s členom 14 PDEU morajo Unija in države članice zagotoviti, da storitve splošnega gospodarskega pomena delujejo na podlagi načel in pogojev, ki jim omogočajo izpolnjevanje njihovih nalog. Vendar bi rešitev, ki jo predlaga družba Corsica Ferries, pomenila znatno tveganje, da storitve splošnega gospodarskega pomena, naložene na podlagi pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, ne bi izpolnjevale svojih nalog v zvezi z ugotovljenimi potrebami po gospodarski javni službi. Komisija se sklicuje tudi na ustrezno pripombo družbe La Méridionale v zvezi z morebitnimi operativnimi omejitvami za prevoznike, ki jih morajo države članice upoštevati pri opredelitvi obveznosti gospodarske javne službe (uvodna izjava 609).

(981) Komisija zato ugotavlja, da obveznosti glede najmanjše tovorne prevozne zmogljivosti, določene v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe, niso očitno nesorazmerne z opredeljenimi potrebami po gospodarski javni službi.

(982) V nasprotju s trditvijo družbe Corsica Ferries (uvodna izjava 475) pri izračunu najmanjše tovorne prevozne zmogljivosti na posamezni prevoz ni bilo primerno vključiti dodatnih povratnih voženj. Cilj obveznosti gospodarske javne službe v zvezi z najmanjšo tovorno prevozno zmogljivostjo je dejansko zagotoviti ustrezno prevozno storitev v smislu zmogljivosti v okviru števila prevozov na leto, ki se zahteva v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe (tj. osnovni promet), in v okviru pričakovanega povpraševanja, razen izjemnih konic povpraševanja. Edini namen dodatnih povratnih voženj, ki so neobvezne in zato morda ne bodo nikoli izvedene, je obvladovanje izjemnih konic povpraševanja. Te dodatne povratne vožnje se zato začnejo izvajati le v izjemnih okoliščinah in v okviru dobro opredeljenega postopka, v skladu s katerim se morajo dodatne potrebe določiti vnaprej. Zato so francoski organi lahko določili najmanjšo tovorno prevozno zmogljivost, da bi zagotovili, da bo prevoznik lahko zadovoljil osnovne potrebe po prometu brez poseganja v prilagodljivo orodje dodatnih povratnih voženj, ki jim je omogočilo, da so se izjemoma odzvali na nepredvidene konice.

(983) Kar zadeva potniški promet, so francoski organi v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe določili najmanjšo prevozno zmogljivost za vsako kategorijo potnikov, za katere je bilo opredeljeno, da potrebujejo gospodarsko javno službo pomorskega prevoza (rezidenti in nerezidenti na povezavi Marseille–Propriano, potniki iz zdravstvenih razlogov in vozniki vlečenega tovora na vseh povezavah).

(984) Prvič, kar zadeva najmanjšo prevozno zmogljivost za potnike rezidente in nerezidente na posamezni prevoz, vključeno v pogodbo o izvajanju gospodarske javne službe za povezavo Marseille–Propriano, Komisija ugotavlja, da so bile te zmogljivosti izračunane na podlagi skupnega povpraševanja potnikov, pričakovanega leta 2030 (največje povpraševanje med izvajanjem pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe), ki je nekoliko večje kot leta 2019 (+ 1 %). Pri tej ugotovitvi ni bila storjena očitna napaka pri presoji.

(985) Poleg tega so francoski organi, kar zadeva najmanjšo zmogljivost za prevoz potnikov iz zdravstvenih razlogov na posamezni prevoz, na podlagi ocenjenega obsega prometa v letu 2019 menili, da se povpraševanje potnikov iz zdravstvenih razlogov med letoma 2023 in 2030 ne bo spreminjalo (uvodna izjava 161). Pri tej ugotovitvi ni bila storjena očitna napaka pri presoji, ker so obveznosti glede prevozne zmogljivosti določene na stalni podlagi, ki ustreza konservativni oceni gibanja prometa.

(986) Nazadnje, kar zadeva najmanjšo prevozno zmogljivostjo za voznike na posamezni prevoz, je treba opozoriti, da je po mnenju francoskih organov za vsako pomorsko povezavo razmerje med vozniki in dolžinskim metrom vlečenega tovora ustrezalo povprečni vrednosti, ugotovljeni v obdobju 2018–2021 (uvodna izjava 230). Zato je pričakovano povpraševanje voznikov v letu 2030 neposredno povezano z ocenjeno količino vlečenega tovora v letu 2030.

(987) Komisija meni, da je preteklo razmerje med vozniki in dolžinskim metrom vlečenega tovora veljaven pristop za oceno števila voznikov, povezanih z gospodarsko javno službo tovornega prometa. Ker meni, da najmanjša tovorna prevozna zmogljivost, določena v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe, ni nesorazmerna z opredeljeno potrebo po gospodarski javni službi (uvodna izjava 981), mora enaka trditev veljati za zmogljivost, povezano s številom voznikov.

(988) Pripombe družbe Corsica Ferries v zvezi z nesorazmerno obveznostjo koncesionark, da lahko sistematično sprejmejo več kot 12 potnikov na posamezni prevoz, pri čemer je izključena uporaba ro-ro plovil (uvodne izjave 476 do 479), je treba zavrniti. Kot je navedeno v uvodnih izjavah 829, 874 in 947, Komisija meni, da francoski organi niso storili očitne napake pri opredelitvi obstoja potreb po gospodarski javni službi v zvezi s prevozom potnikov. Poleg tega, kot je navedeno v uvodnih izjavah 984, 985 in 986, Komisija meni, da morajo biti obveznosti gospodarske javne službe v zvezi z najmanjšo potniško prevozno zmogljivostjo sorazmerne s potrebo po gospodarski javni službi, ki jo je treba izpolniti. Zato najmanjša prevozna zmogljivost ni bila določena glede na vrsto plovila, ki naj bi se uporabljalo, temveč le glede na potrebe po gospodarski javni službi. Poleg tega pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe ne vsebujejo nobenih zahtev glede vrste plovil, ki jih je treba uporabljati. Opozoriti je treba, na primer, da se v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe na povezavah z L'Île-Roussom in Porto-Vecchiom sploh ne zahteva najmanjša zmogljivost za prevoz več kot 12 potnikov. V navedenih okoliščinah torej ni mogoče trditi, da pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe nalagajo nesorazmerno uporabo ro-ro potniških ladij namesto ro-ro ladij.

7.3.2.2.3 Sklepna ugotovitev o sorazmernosti poseganja države in obveznosti gospodarske javne službe, določenih v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe

(989) Iz vsega navedenega izhaja, da uporaba pogodb o izvajanju gospodarske javne službe in obveznosti gospodarske javne službe, ki jih vsebujejo, ni očitno nesorazmerna s potrebo po gospodarski javni službi in je zato pomenila pristop, ki najmanj omejuje temeljne svoboščine in pravilno delovanje notranjega trga.

7.3.3 *Obstoj akta o pooblastitvi, v katerem so določene obveznosti gospodarske javne službe in metode za izračun nadomestila*

(990) V skladu z odstavkoma 15 in 16 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena mora biti zadevno podjetje za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena pooblaščeno z enim ali več akti, katerih obliko lahko določi vsaka država članica. Akt oziroma akti morajo vključevati zlasti:

— vsebino in trajanje obveznosti gospodarske javne službe,

— zadevno podjetje in, če je primerno, ozemlje,

— vrsto vseh izključnih ali posebnih pravic, ki jih podjetju dodeli organ, ki dodeli pomoč,

— opis mehanizma nadomestila ter parametrov za izračun, spremljanje in pregled nadomestila, in

— ureditve za preprečitev kakršnega koli prekomernega nadomestila in njegovo izterjavo.

(991) V obravnavani zadevi Komisija ugotavlja, da:

— je vsebina obveznosti gospodarske javne službe določena v členih 17, 18 in 23 ter Prilogi 1 k pogodbam o izvajanju gospodarske javne službe. Njihovo osemletno trajanje je določeno v členu 3 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe,

— podjetje, imenovano za koncesionarja, je navedeno na strani 2 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, kjer je navedeno kot pogodbena stranka. Geografsko področje uporabe pogodb o izvajanju gospodarske javne službe je določeno v členu 1,

— pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe ne zagotavljajo posebnih ali izključnih pravic,

— opis mehanizma nadomestil ter parametrov za izračun, spremljanje in pregled nadomestila so določeni v členih 30 do 39 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe in Prilogi 9 k zadevnim pogodbam,

— postopki za izterjavo morebitnega prekomernega nadomestila in načini za preprečevanje takega prekomernega nadomestila so določeni v členu 40 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe.

(992) Komisija zato meni, da so pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe skladne z odstavkoma 15 in 16 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena. Zainteresirane strani v zvezi s tem niso predložile pripomb.

7.3.4 *Trajanje pooblastitve*

(993) V skladu z odstavkom 17 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena mora biti trajanje obdobja pooblastitve utemeljeno z navedbo objektivnih meril, kot je potreba po amortizaciji neprenosljivih stalnih sredstev. Trajanje pooblastitve za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena načeloma ne sme biti daljše od obdobja, potrebnega za amortizacijo najpomembnejših sredstev, ki so potrebna za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena.

(994) Komisija najprej ugotavlja, da v skladu z razlagalnim sporočilom o uredbi o pomorski kabotaži navedena uredba ne določa najdaljšega trajanja pogodb o izvajanju gospodarske javne službe. V sporočilu je navedeno, da lahko pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe, ki trajajo več kot pet (v primeru, da gre za koncesijsko pogodbo v pomenu direktive o koncesijah) ali šest let, lahko izpolnjujejo zahtevo o sorazmernosti, pod pogojem, da (i) so upravičene z objektivnimi merili, kot je potreba po povrnitvi naložb v izvajanje storitve pomorske kabotaže pod normalnimi pogoji delovanja (npr. naložb v plovila ali infrastrukturo), in (ii) vodijo v omejevanje dostopa do trga ([275]).

([275]) Komisija poudarja, da bi moralo biti trajanje pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, kot je navedeno v sporočilu o smernicah Skupnosti o državni pomoči za pomorski promet, na področju pomorske kabotaže omejeno na razumno in ne predolgo obdobje, običajno šest let (Sporočilo Komisije C(2004) 43 – Smernice Skupnosti o državni pomoči za pomorski prevoz (UL C 13, 17.1.2004, str. 3), točka 9). Vendar je v razlagalnem sporočilu, ki se nanaša na uporabo načela svobode opravljanja storitev v pomorskem prometu, navedeno: „izkušnje […] od leta 2003 [so] pokazale, da v nekaterih primerih omejitev na šest let odvrne ladjarje od potegovanja za pogodbo, saj menijo, da v tem obdobju ne bodo povrnili naložb v izvajanje storitve. Podobno tudi javni organi trdijo, da pogodbe za kratko časovno obdobje lahko odvrnejo ladjarje od večjih naložb, kar ovira inovacije in morebitne izboljšave kakovosti storitve. […] Zato Komisija meni, da pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe, ki trajajo več kot pet (v primeru, da gre za koncesijsko pogodbo v pomenu direktive o koncesijah) ali šest let, lahko izpolnjujejo zahtevo o sorazmernosti, pod pogojem, da (1) so upravičene z objektivnimi merili, kot je potreba po povrnitvi naložb v izvajanje storitve pomorske kabotaže pod normalnimi pogoji delovanja (npr. naložb v plovila ali infrastrukturo), (2) in ne vodijo v omejevanje dostopa do trga. Brez poseganja v analizo posameznih primerov ter glede na izkušnje Komisije in informacije, ki so jih posredovali javni organi, bi se dalo upravičiti pogodbe z najdaljšim trajanjem 12 let, da se hkrati omogočita amortizacija znatnega dela stroškov povprečnega novega trajekta ter ustrezno delovanje trga.“.

(995) Poleg tega člen 18(2) direktive o podeljevanju koncesijskih pogodb določa, da „[n]aložbe, ki se upoštevajo za namene izračuna [trajanja koncesije], vključujejo začetne naložbe in naknadne naložbe med trajanjem koncesije."

(996) Francoski organi trajanje, dolgo sedem let (in eno dodatno leto), utemeljujejo s ciljem, da se koncesionarju omogoči povrnitev stroškov nakupa ali najema plovil ter stroškov njihove uskladitve z veljavnimi predpisi, zlasti kar zadeva varnost in zeleni prehod. To obdobje je potrebno za spodbujanje naložb koncesionark med trajanjem koncesije.

(997) Komisija ugotavlja, da se v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe neposredno ne zahteva nobena naložba, vendar kljub temu poudarja, da morata biti koncesionarki sposobni mobilizirati plovila (kupljena ali zakupljena), kar pomeni znatno kapitalsko breme. Opozarja tudi na znatne naložbe v skladu z najnovejšimi okoljskimi standardi, ki se izvajajo z Direktivo (EU) 2023/959 ([276]) in Uredbo (EU) 2023/1805 ([277]). Kot je navedeno v uvodni izjavi 571, je družba Corsica Linea stroške uskladitve svojih plovil z okoljskimi standardi ocenila na 12 milijonov EUR.

(998) Kar zadeva neobstoj omejevanja dostopa do trga, Komisija ugotavlja, da se je korziški regionalni organ odločil za uporabo odprtega postopka oddaje javnega naročila in pogodb o izvajanju gospodarske javne službe „po posameznih povezavah". Namesto da bi korziški regionalni organ sklenil eno samo pogodbo za sedem let (in eno neobvezno leto), se je odločil, da bo sklenil pet ločenih pogodb za enako obdobje za podobne storitve, kar spodbuja raznolikost akterjev, ki bodo verjetno ponujali storitve pomorskega prevoza med celinsko Francijo in Korziko. Poleg tega je bil namen tega trajanja povečati privlačnost ponudbe za potencialne kandidate in tako spodbuditi konkurenco. Če takega trajanja ne bi bilo, Komisija ugotavlja, da bi potencialni kandidati težko opravljali gospodarsko dejavnost, ki bi jim omogočila povrnitev potrebnih naložb. Ugotavlja tudi, da pritožnik še naprej zagotavlja storitve pomorskega prevoza na Korziko iz Nice in Toulona. Prav tako ugotavlja, da druge pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe pomorskega prevoza v Evropi trajajo več kot šest let (npr. šest plus štiri leta na Hrvaškem) ([278]) in 12 let v Italiji ([279])). Na podlagi teh informacij meni, da v obravnavani zadevi trajanje pogodb verjetno ne bo omejevalo trga.

(999) Glede na navedeno Komisija meni, da sedemletno trajanje pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, ki se lahko podaljša za eno leto, izpolnjuje zahteve po sorazmernosti, zlasti glede na naložbe, ki se zahtevajo v okviru pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, in ob upoštevanju, da tako trajanje verjetno ne bo omejevalo trga.

7.3.5 *Skladnost z Direktivo 2006/111/ES*

(1000) V skladu z odstavkom 18 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena se lahko pomoč šteje za združljivo z notranjim trgom na podlagi člena 106(2) PDEU le, če organ, kjer je to primerno, ravna v skladu z Direktivo Komisije 2006/111/ES (v nadaljnjem besedilu: **direktiva o preglednosti**) ([280]). Za pomoč, ki ni skladna z navedeno direktivo, velja, da vpliva na razvoj trgovine v obsegu, ki bi bil v nasprotju z interesi Unije v smislu člena 106(2) PDEU.

(1001) V skladu s členom 2, točka (d), direktive o preglednosti podjetje, za katero se zahtevajo ločeni računi, med drugim pomeni katero koli podjetje, ki je pooblaščeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena v skladu s členom 106(2) PDEU in prejema nadomestilo za javne storitve v kateri koli obliki v zvezi s temi storitvami ter opravlja druge dejavnosti.

([276]) Direktiva (EU) 2023/959, glej opombo 209.
([277]) Uredba (EU) 2023/1805, glej opombo 210.
([278]) Sklep Komisije z dne 12. julija 2018 o zadevah SA.48119 (2017/N) in SA.49523 (2017/N) – Hrvaška – Storitve splošnega gospodarskega pomena – redni obalni pomorski javni prevoz na trajektnih poteh št. 431, 432, 632 in 635 C(2018) 4375 final (UL C 339, 21.9.2018, str. 1).
([279]) Sklep (EU) 2022/448.
([280]) Direktiva Komisije 2006/111/ES z dne 16. novembra 2006 o preglednosti finančnih odnosov med državami članicami in javnimi podjetji ter o finančni preglednosti znotraj določenih podjetij (UL L 318, 17.11.2006, str. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

(1002) Komisija v obravnavani zadevi ugotavlja, da je treba družbi Corsica Linea in La Méridionale obravnavati kot podjetji, za katero se zahtevajo ločeni računi v smislu direktive o preglednosti.

(1003) Določbe direktive o preglednosti, ki se uporabljajo za podjetja, za katera se zahtevajo ločeni računi, so naslednje.

(1004) V skladu s členom 1(2) direktive o preglednosti morajo države članice zagotoviti, da je finančna in organizacijska struktura vsakega podjetja, ki mora voditi ločene račune, pravilno izražena, tako da jasno izhaja naslednje:

— stroški in prihodki, povezani z različnimi dejavnostmi,

— vse podrobnosti o načinih dodeljevanja ali razporejanja stroškov in prihodkov določenim dejavnostim.

(1005) Poleg tega člen 4(1) direktive o preglednosti določa, da: „države članice sprejmejo potrebne ukrepe, da bi za vsako podjetje, ki mora voditi ločene račune, zagotovile, da so:

— notranji računi, ki ustrezajo različnim dejavnostim, ločeni,

— vsi stroški in prihodki pravilno dodeljeni ali razporejeni na podlagi dosledno uporabljanih in objektivno upravičenih računovodskih načel,

— jasno vzpostavljena računovodska načela, po katerih se vodijo ločeni računi“.

(1006) Komisija v obravnavani zadevi ugotavlja, da je iz člena 30 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe razvidno, da so interni računovodski izkazi izvajalcev v zvezi z dejavnostmi opravljanja storitev splošnega gospodarskega pomena in dejavnostmi, ki niso povezane s temi storitvami, ločeni ter da ti računovodski izkazi prikazujejo prihodke in stroške, povezane s temi različnimi dejavnostmi (uvodna izjava 293).

(1007) Poleg tega in kot bo opisano v oddelku 7.3.8, Komisija na tej stopnji ugotavlja, da so francoski organi pravilno dodelili in razporedili stroške in prihodke v zvezi z opravljanjem storitev splošnega gospodarskega pomena in komercialnimi dejavnostmi na podlagi jasno opredeljenih, dosledno uporabljanih in objektivno upravičenih računovodskih načel. V pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe so navedene tudi podrobnosti o načinih dodeljevanja ali razporejanja stroškov in prihodkov določenim dejavnostim.

(1008) Pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe so zato skladne z direktivo o preglednosti. Zainteresirane strani v zvezi s tem niso predložile pripomb.

7.3.6 *Skladnost s pravili EU o javnem naročanju*

(1009) V skladu z odstavkom 19 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena bo pomoč veljala za združljivo z notranjim trgom na podlagi člena 106(2) PDEU samo, če je pristojni organ ob pooblastitvi zadevnega podjetja za opravljanje storitve spoštoval veljavna pravila Unije na področju javnih naročil oziroma se je zavezal, da jih bo spoštoval. To vključuje morebitne zahteve glede preglednosti, enakega obravnavanja in nediskriminiranja, ki izhajajo neposredno iz Pogodbe in iz sekundarnega prava Unije, če se uporablja. Za pomoč, ki ni skladna s takimi pravili in zahtevami, velja, da vpliva na razvoj trgovine v obsegu, ki bi bil v nasprotju z interesi Unije v smislu člena 106(2) PDEU.

(1010) Ta zahteva je ponovljena v razlagalnem sporočilu o uredbi o pomorski kabotaži ([281]). Poleg tega sporočilo določa tudi pogoje glede izbire postopka za oddajo naročil ([282]). V njem je navedeno, da je odprti razpisni postopek načeloma najbolj enostaven način za zagotovitev nediskriminacije. Postopek za oddajo naročil, ki vključuje pogajanja z morebitnimi koncesionarji, je lahko v skladu z načelom nediskriminacije pod pogojem, da so pogajanja med pritožbenim organom in podjetji, ki so se prijavila na razpis, nepristranska, poštena in pregledna. Kot je navedeno v razlagalnem sporočilu o uredbi o pomorski kabotaži, Komisija meni, da neposredna oddaja naročila ni v skladu z načeloma nediskriminacije in preglednosti iz člena 4 uredbe o pomorski kabotaži. Prav tako vsak razpisni postopek, ki je oblikovan na takšen način, da neprimerno omeji število morebitnih koncesionarjev, ni v skladu z načeli nediskriminacije in preglednosti.

(1011) V razlagalnem sporočilu o uredbi o pomorski kabotaži je navedeno tudi, da bi moralo biti za zagotovitev skladnosti z navedenimi načeli obdobje med začetkom razpisnega postopka in datumom, ko se mora začeti izvajanje prevoznih storitev, ustrezno in razumno dolgo. Prekratka obdobja, ki ne bi v zadostni meri upoštevala meril storitve kabotaže, ki je predmet razpisnega postopka (npr. v zvezi z velikostjo trga, zahtevami o kakovosti in pogostosti), bi dala prednost ladjarju, ki že opravlja storitev, in tako kršila načelo enake obravnave.

(1012) Komisija je zato proučila, ali je pristojni organ, ko je opravljanje storitve zaupal zadevnim podjetjem, spoštoval pravila Unije o javnem naročanju, v tem primeru direktivo o koncesijah.

(1013) Družba Corsica Ferries v pritožbi navaja dve kršitvi direktive o koncesijah. Kar zadeva prvo kršitev, družba Corsica Ferries trdi, da je naletela na ovire, zaradi katerih ni mogla vložiti vloge, zlasti zaradi zelo kratkih rokov za postopek (uvodna izjava 522) ([283]). Poleg tega trdi, da so francoski organi neupravičeno spremenili minimalne značilnosti razpisnega postopka, da bi izbrali ponudbe, ki niso bile v skladu s tehničnimi zahtevami iz Priloge 1 k pogodbam o izvajanju gospodarske javne službe, zlasti glede dodatnih voženj, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatnih povratnih voženj.

(1014) Kar zadeva drugo kršitev (uvodna izjava 523) družba Corsica Ferries trdi, da trajanje pogodb o izvajanju gospodarske javne službe ni bilo upravičeno zaradi neobstoja naložb, ki se zahtevajo od koncesionark. Komisija se v zvezi s tem sklicuje na oddelek 7.3.4 sklepa.

7.3.6.1 Trajanje razpisnega postopka

(1015) V tem oddelku bo Komisija proučila, ali je trajanje razpisnega postopka skladno z direktivo o koncesijah z dveh vidikov: (i) obdobje med začetkom postopka (6. maj 2022) in dejanskim začetkom veljavnosti pogodb o izvajanju gospodarske javne službe (1. januar 2023) ter (ii) obdobje med sklenitvijo pogodb o izvajanju gospodarske javne službe (21. december 2022) in začetkom njihove veljavnosti (1. januar 2023).

(1016) Direktiva o koncesijah določa ([284]) najmanj 30-dnevno obdobje za predložitev vlog in ponudb, ki se začne z datumom objave obvestila o koncesiji. Ta najkrajši rok je bil v obravnavani zadevi upoštevan (rok za oddajo vlog je bil 25. julij 2022).

([281]) Oddelek 5.4.1.
([282]) Oddelek 5.4.2.
([283]) Družba Corsica Ferries trdi tudi, da je zahteva po mobilizaciji ro-pax potniških ladij pomenila oviro za vstop (uvodna izjava 517). Kljub temu Komisija ugotavlja, da imajo družbe, ki so med letoma 2015 in 2022 opravljale prevoze na povezavah s Korziko, vključno z družbo Corsica Ferries, plovila velikosti, ki je združljiva z določbami iz veljavnih pogodb o izvajanju gospodarske javne službe. Poleg tega meni, da so pogoji glede zmogljivosti, ki se zahtevajo v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe, utemeljeni s potrebo po gospodarski javni službi, kot je navedeno v oddelkih 7.3.2.1.1.3, 7.3.2.1.2.3 in 7.3.2.1.3.3. Zato ti pogoji niso mogli pomeniti ovire za vstop.
([284]) Direktiva o koncesijah, člen 39.

(1017) Vendar direktiva o koncesijah ne določa najkrajšega ali najdaljšega obdobje med podelitvijo koncesije in začetkom njene veljavnosti. Zato je treba presoditi, ali bi roki zadevnega postopka lahko kršili načela preglednosti, enakega obravnavanja in prepovedi diskriminacije.

(1018) Komisija bo v nadaljevanju proučila trditve družbe Corsica Ferries, da so roki, določeni v postopku, pomenili oviro za nove udeležence, in sicer ob upoštevanju obstoječe sodne prakse ([285]) in prakse v pomorskem sektorju.

(1019) Komisija ugotavlja, da so pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe za obdobje 2021–2022 prenehale veljati 31. decembra 2022. Začetek veljavnosti novih pogodb o izvajanju gospodarske javne službe 1. januarja 2023 je bil napovedan januarja 2022 v okviru posvetovanja s prevozniki, ki ga je izvedel korziški regionalni organ in v katerem je sodelovala družba Corsica Ferries. Korziški urad za promet je obvestilo o javnem naročilu objavil 6. maja 2022, tj. osem mesecev pred začetkom veljavnosti pogodb o izvajanju gospodarske javne službe za obdobje 2023–2030.

(1020) Komisija ugotavlja tudi, da po objavi obvestila o javnem naročilu 6. maja 2022 nobeden od potencialnih kandidatov ni zahteval spremembe časovnega razporeda, čeprav je bil znan od začetka postopka (glej uvodno izjavo 374).

(1021) Družba Corsica Ferries meni, da je bil ta časovni razpored ovira, zaradi katere se ni mogla prijaviti. Navaja zlasti, da se v sektorju pomorskega prevoza rezervacije odprejo vsaj šest mesecev vnaprej, zaradi česar novi ponudniki storitev ladij z najmanjšo zmogljivostjo v smislu potniškega prevoza in kabin ne morejo mobilizirati v razpisnih rokih. Da bi torej lahko prerazporedila svojo floto, dodeljeno povezavam Toulon–Korzika, Nica–Korzika in Italija–Korzika na povezavah Marseille–Korzika, bi morala rezervacije na teh povezavah zaključiti vsaj šest mesecev vnaprej.

(1022) Komisija je seznanjena s pripombami družb La Méridionale in Corsica Linea, ki kažejo, da za odprtje rezervacij zadostuje veliko krajši rok od tistega, ki ga je navedla družba Corsica Ferries. Upravičenki pogodb o izvajanju gospodarske javne službe pojasnjujeta, da se za tovorni promet, ki je glavni namen pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, velika večina rezervacij opravi nekaj dni vnaprej ali na isti dan za redne stranke. Kar zadeva potniški promet, so se pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe začele izvajati v nizki sezoni z manj prometa. Družba La Méridionale na primer navaja, da je 21. decembra 2022 odprla rezervacije za sklopa 1 in 3 (Ajaccio in Porto-Vecchio), ne da bi ji to preprečilo začetek običajnega poslovanja.

(1023) Komisija ugotavlja, da je korziški urad za promet v odloku skupščine Korzike št. 22/050 z dne 28. aprila 2022 napovedal začasni časovni razpored postopka. V skladu s tem časovnim razporedom je bil datum prejema vlog 25. julij 2022, pogajanja naj bi potekala od avgusta 2022, sklenitev pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, izbor uspešnih kandidatov in obveščanje o njih pa sta bila načrtovana za oktober 2022.

(1024) Ob upoštevanju tega časovnega razporeda je predvideni čas med sklenitvijo pogodb o izvajanju gospodarske javne službe in njihovim začetkom veljavnosti (1. januar 2023) nekaj več kot dva meseca, tj. obdobje, ki je več kot dvakrat daljše od obdobja iz sodne prakse v zadevi SNCM II (glej uvodno izjavo 372).

(1025) Komisija ugotavlja tudi, da sta korziški urad za promet in korziški regionalni organ 25. julija 2022, tj. na datum prejema vlog, ugotovila, da sta se prijavili samo družbi Corsica Linea in La Méridionale, in sicer v svojem imenu ali kot konzorcij, pri čemer je ugotovila, da se ni prijavil noben nov udeleženec na trgu. Zato sta lahko korziški urad za promet in korziški regionalni organ od 25. julija 2022 menila, da odlašanje s prvotnim časovnim razporedom in skrajšanje obdobja med sklenitvijo pogodb o izvajanju gospodarske javne službe in njihovim začetkom veljavnosti nista imela učinka omejevanja dostopa na trg za morebitne nove udeležence.

(1026) Komisija glede na navedeno, zlasti glede na časovni razpored za postopek sklenitve, dejstvo, da ni bila prejeta nobena zahteva za spremembo časovnega razporeda, in prakso rezervacij v sektorju pomorskega prevoza, meni, da je imel vsak kandidat na voljo dovolj časa, da (i) pripravi svojo vlogo in ponudbo ter (ii) razporedi svojo floto na povezavah, za katere se je potegoval.

([285]) Sodba z dne 1. marca 2017, SNCM II, glej opombo 152.

7.3.6.2 O minimalnih zahtevah ter povratnih vožnjah, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatnih povratnih vožnjah

(1027) Komisija bo v tem oddelku proučila skladnost postopka za oddajo javnega naročila z direktivo o koncesijah, kar zadeva (i) področje uporabe minimalnih zahtev, (ii) skladnost pogodb o izvajanju gospodarske javne službe z minimalnimi zahtevami ter (iii) skladnost z načeloma enake obravnave in nediskriminacije, kar zadeva povratne vožnje, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatne povratne vožnje.

7.3.6.2.1 Področje uporabe minimalnih zahtev

(1028) Kar zadeva minimalne zahteve, člen 37 direktive o koncesijah določa, da mora izbrana ponudba izpolnjevati minimalne zahteve, ki jih določi javni naročnik, in da se te zahteve med pogajanji ne smejo spreminjati. Člen 2(4) pravil za oddajo ponudb (uvodna izjava 270) določa naslednje „minimalne značilnosti“:

— „najvišje tarife za rezidente Korzike in prevoz blaga,

— prevozna zmogljivost plovil,

— vozni redi in pogostost storitev,

— trajanje pogodbe [in]

— najvišji znesek finančnega nadomestila, ki ga plača korziški urad za promet.“

(1029) V Prilogi 1 (tehnična priloga o storitvah, uvodna izjava 285) k pravilom za oddajo ponudb je navedeno, da značilnosti pomorskih storitev pomenijo „najmanjše zmogljivosti“.

(1030) Francija je v pripombah k sklepu o začetku postopka pojasnila, da so minimalne zahteve določene v členu 2(4) pravil za oddajo ponudb (uvodna izjava 379) in da so v Prilogi 1 opisane le minimalne zahteve v zvezi s (i) prevozno zmogljivostjo plovil ter (ii) voznimi redi in pogostostjo storitev (uvodna izjava 380).

(1031) Komisija ugotavlja, da je člen 2(4) pravil za oddajo ponudb seznam, na katerem so navedene le minimalne značilnosti brez dodatnih podrobnosti o njihovih opredelitvah ali najmanjših vrednostih. Za razumevanje natančnega obsega minimalnih značilnosti je treba pregledati druge dokumente, vključene v razpisno dokumentacijo (glej uvodno izjavo 379).

(1032) Minimalne značilnosti, ki se nanašajo na (i) prevozno zmogljivost plovil ter (ii) vozne rede in pogostost storitev, so podrobno opisane v Prilogi 1 (v nadaljnjem besedilu: tehnična priloga o storitvah), v kateri so določene (i) najmanjša zmogljivost za prevoz potnikov in tovora ter (ii) najmanjša pogostost in časovni intervali. Družba Corsica Ferries meni, da so vsi elementi iz Priloge 1 minimalne značilnosti, zlasti glede na sodbo državnega sveta z dne 24. junija 2019 ([286]). Za razlago prava Unije je pristojno Sodišče Evropske unije, vendar je treba v zvezi s tem poudariti, da je bil s to sodbo potrjen sklep upravnega sodišča v Bastii z dne 19. marca 2019 ([287]), v katerem je bilo v okviru postopka za sklenitev pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe za pomorski prevoz potnikov in blaga med Korziko in celino za obdobje 2019–2020 očitno ugotovljeno, da se kot minimalne značilnosti štejejo le tehnične zahteve, ki so določene v prilogi, povezani z minimalnimi značilnostmi pogodbe, navedenimi v ustreznem členu pravil za oddajo ponudb.

(1033) Po mnenju družbe Corsica Ferries ponudbe niso izpolnjevale minimalnih zahtev v smislu direktive o koncesijah, kar zadeva povratne vožnje, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatne povratne vožnje, kot je določeno v Prilogi 1.

([286]) Državni svet, 24. junij 2019, La Méridionale, št. 429407, točka 3.
([287]) Upravno sodišče v Bastii, 19. marec 2019, La Méridionale, št. 1900289, točka 12.

(1034) Vendar povratne vožnje, ki jih je mogoče prerazporediti, niso navedene v členu 2(4) pravil za oddajo ponudb ali v Prilogi 1. Zato jih ni mogoče šteti za del minimalnih zahtev v smislu direktive o koncesijah. Kar zadeva dodatne povratne vožnje, se Priloga 1 nanaša le na največje število, ki ga lahko javni naročnik izvede glede na potrebe po izvajanju gospodarske javne službe na nekaterih povezavah. Vendar Priloga 1 ne obravnava drugih značilnosti dodatnih povratnih voženj, kot je določitev njihovih datumov. ([288])

(1035) Komisija glede na navedeno meni, da povratne vožnje, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatne povratne vožnje niso bile del minimalnih zahtev v smislu direktive o koncesijah.

7.3.6.2.2 Skladnost pogodb o izvajanju gospodarske javne službe z minimalnimi zahtevami

(1036) Družba Corsica Ferries trdi tudi, da so francoski organi spremenili minimalne značilnosti.

(1037) Kar zadeva domnevno spremembo minimalnih značilnosti med pogajanji, francoski organi navajajo, da se niso spremenile. Komisija po preverjanju podpisanih pogodb o izvajanju gospodarske javne službe ugotavlja, da so minimalne značilnosti enake tistim, ki so določene v členu 2(4) pravil za oddajo ponudb in v razpisni dokumentaciji.

(1038) Kar zadeva skladnost izbranih ponudb z minimalnimi zahtevami, Komisija po preverjanje ([289]) meni, da ustrezajo značilnostim iz člena 2(4) pravil za oddajo ponudb in razpisne dokumentacije.

(1039) Poleg tega so vse izbrane ponudbe izpolnjevale tehnične zahteve iz Priloge 1. Samo eno plovilo družbe Corsica Linea, tj. Paglia Orba, je imelo eno kabino za osebe z zmanjšano mobilnostjo namesto dveh, kot je določeno v Prilogi 1. Vendar tudi ob predpostavki, da je bila tehnična zahteva glede števila kabin za osebe z zmanjšano mobilnostjo minimalna zahteva v skladu z direktivo o koncesijah, je bilo plovilo sekundarna ladja, ki naj bi se uporabljala kot nadomestek za glavno plovilo (uvodna izjava 384). Poleg tega se je kandidatka zavezala, da bo to plovilo nadomestila z enim od sedmih plovil, ki bi lahko bila dodeljena službi, če bi bili potrebni dve kabini za osebe z zmanjšano mobilnostjo. Opozoriti je treba, da člen 20 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe omogoča zamenjavo plovil med trajanjem pogodbe. Hkrati se je družba Corsica Linea zavezala, da bo opravila dela, ki bodo omogočila namestitev druge kabine za osebe z zmanjšano mobilnostjo. To delo je končano in Paglia Orba ima zdaj dve kabini za osebe z zmanjšano mobilnostjo.

7.3.6.2.3 Skladnost z načeloma enakega obravnavanja in nediskriminacije, kar zadeva povratne vožnje, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatne povratne vožnje

(1040) Družba Corsica Ferries trdi, da je bilo izpolnjevanje zahtev iz Priloge 1 za povratne vožnje, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatne povratne vožnje ekonomsko problematično. Meni, bi bilo za to potrebno mobilizirati plovilo, namenjeno izključno za te povratne vožnje, saj morajo biti vožnje izvedene kadar koli, ob upoštevanju roka za obvestilo, ki je najmanj en teden.

(1041) Komisija ugotavlja, da pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe in priloge 1 k tem pogodbam določajo tri kategorije povratnih voženj: „osnovne“ in „dodatne“ povratne vožnje ter povratne vožnje, „ki jih je mogoče prerazporediti“.

(1042) Povratne vožnje, ki jih je mogoče prerazporediti, ureja člen 17 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, ki določa: „Regionalni organ si zaradi optimizacije organizacije prometa pridržuje pravico, da povratne vožnje prerazporedi v skladu s skupnim številom povratnih voženj na leto, določenim v Prilogi 1. Ta prerazporeditev se izvede v okviru tehničnega odbora iz člena 10(2) te pogodbe“.

(1043) Komisija ugotavlja, da povratne vožnje, ki jih je mogoče prerazporediti, niso dodatne povratne vožnje, dodane skupnemu številu letnih povratnih voženj, ampak so del tega skupnega števila.

([288]) Kot je navedeno v uvodni izjavi 1055, dejstvo, da koncesionarji predlagajo datume takih povratnih voženj, nima vpliva na izbiro dejanskih datumov, ki je v končni fazi prepuščena javnemu naročniku.

([289]) V formalizirani različici priloge 1 za sklop št. 4, ki so jo francoski organi poslali Komisiji, sta manjkali dve strani. Vendar je Komisija lahko pridobila in potrdila manjkajoče informacije v drugi razpisni dokumentaciji (prilogah 2 in 3).

(1044) Dodatne povratne vožnje so opredeljene v členu 18 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, ki določa: „Glede na potrebo po zagotavljanju gospodarske javne službe se lahko od javnega naročnika zahteva, da od izvajalca zahteva *ad hoc* izvedbo dodatnih povratnih voženj v okviru omejitve števila iz Priloge 1 (dodatne povratne vožnje) […]“.

(1045) Komisija ugotavlja, da so bile dodatne povratne vožnje načrtovana samo za tri sklope (10 povratnih voženj za sklop 1, 30 povratnih voženj za sklop 2 in 10 povratnih voženj za sklop 5).

(1046) Francoski organi so navedli, da iz razpisne dokumentacije ali iz odgovorov javnega naročnika na vprašanja kandidatov v postopku oddaje javnega naročila ni razvidno, da bi morali kandidati za povratne vožnje, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatne povratne vožnje mobilizirati dodatna plovila. Poleg tega francoski organi navajajo, da je v skladu s členoma 17 in 18 osnutkov pogodb o izvajanju gospodarske javne službe za izvedbo povratnih voženj, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatnih povratnih voženj potreben sestanek tehničnega odbora iz člena 10(2) pogodb o izvajanju gospodarske javne službe. Odbor koncesionarju, ki ga zadeva izvedba teh povratnih voženj, omogoča, da poroča o težavah, ki bi lahko nastale zaradi takega izvajanja.

(1047) Komisija ugotavlja, da izvajanje dodatnih povratnih voženj ni bilo nič novega, saj so tudi prejšnje pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe (pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe za obdobje 2021–2022), za katere je družba Corsica Ferries oddala ponudbo, zajemale dodatne povratne vožnje v enakem številu za vse tri sklope. Poleg tega so imeli gospodarski subjekti, zainteresirani za prijavo, možnost vpogleda v informacije v zvezi z obdobji velikega povpraševanja, v katerih bi lahko bile potrebne dodatne povratne vožnje.

(1048) Komisija je seznanjena tudi s sklepom upravnega sodišča v Bastii z dne 20. julija 2022 (uvodna izjava 274), v katerem je to sodišče v zvezi z dodatnimi povratnimi vožnjami menilo, da: „[…] v teh okoliščinah in glede na to, da so gospodarski subjekti seznanjeni z informacijami o obdobjih velikega povpraševanja po pomorskem prevozu, ki bi lahko upravičile zahtevo za dodatne povratne vožnje, in da lahko družba SAS Corsica Ferries prosto dostopa do podatkov, ki so na voljo javnosti, zlasti prek regionalne opazovalnice za prevoz na Korziki, kot je navedeno tudi v točki 4(1) pravil za oddajo ponudb, iz preiskave ne izhaja, da informacije iz razpisne dokumentacije v zvezi s povratnimi vožnjami, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatnimi povratnimi vožnjami ne zadostujejo za to, da bi kandidati lahko ocenili obseg obveznosti izvajalcev in predložili ponudbo. Zato je malo verjetno, da bi domnevna kršitev pravil o obveščanju javnosti in javnem razpisu škodovala družbi, ki je vložila zahtevo. Iz tega sledi, da je navedeni tožbeni razlog brezpredmeten“ ([290]).

(1049) Komisija ugotavlja, da odgovori na vprašanja potencialnih kandidatov v zvezi s povratnimi vožnjami niso vsebovali dodatnih podrobnosti o nekaterih vidikih razpisne dokumentacije, temveč so kandidate na splošno napotili na razpisno dokumentacijo, ki je bila ocenjena kot dovolj jasna ([291]). Vendar so imeli vsi kandidati v skladu z načeli preglednosti, nediskriminacije in enake obravnave dostop do istih informacij prek razdelka z vprašanji in odgovori.

(1050) Komisija meni, da v razpisni dokumentaciji nikakor ni bilo navedeno, da je treba določeno floto ohraniti za dodatne povratne vožnje ali povratne vožnje, ki jih je mogoče prerazporediti. To potrjujejo prejšnje pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe in predložene ponudbe. Poleg tega to ni bilo izvedljivo s praktičnega in ekonomskega vidika, saj nadomestilo za javne storitve ne krije stroškov imobilizacije plovil, ki bi bila večino časa neaktivna ([292]).

(1051) Komisija na podlagi navedenega ugotavlja, da so bila pravila za oddajo ponudb v zvezi s tem dovolj jasna, da so kandidati lahko predložili ponudbo.

(1052) Komisija nadalje ugotavlja, da so povratne vožnje, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatne povratne vožnje zasnovane kot instrumenti, ki v primeru dolgoročnih pogodb o izvajanju gospodarske javne službe omogočajo prilagoditev gospodarske javne službe dejanskemu povpraševanju ali vremenskim razmeram v skladu z mehanizmom, podobnim opcijski klavzuli iz člena 43(1), točka (a), direktive o koncesijah.

([290]) Sklep upravnega sodišča v Bastii z dne 20. julija 2022, uvodna izjava 12.

([291]) Družba Corsica Ferries meni, da je korziški urad za promet v svojih odgovorih navedel, da je Priloga 1 minimalna zahteva (uvodna izjava 529). Vendar se je korziški urad za promet skliceval le na razpisno dokumentacijo.

([292]) Če bi bile za povratne vožnje, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatne povratne vožnje potrebne posebne flote, bi to povzročilo dodatne stroške za te flote, ki ne bi bili združljivi z najvišjim nadomestilom za stroške, povezane z obveznostmi gospodarske javne službe.

(1053) Komisija ugotavlja, da posvetovalni dokumenti kandidatom niso prepovedovali predložitve predlogov in da so bile uspešne ponudbe v skladu z določbami pravil za oddajo ponudb in osnutka pogodbe v zvezi s povratnimi vožnjami, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatnimi povratnimi vožnjami.

(1054) Dejstvo, da sta družba Corsica Linea ter konzorcij družb Corsica Linea in La Méridionale na podlagi svojih izkušenj s potrebami po tovoru in na podlagi potreb, ki jih je korziški urad za promet predstavil v razpisni dokumentaciji, predlagala datume dodatnih povratnih voženj, ne pomeni, da bi bilo treba povratne vožnje nujno opraviti na te iste datume, kar bi pomenilo, da korziški urad za promet povratnih voženj ne bi mogel zahtevati na druge datume. Datume teh dodatnih povratnih voženj še naprej določa tehnična komisija, kot je določeno v členu 10(2) pogodbe, koncesionarja pa se o njih obvesti en teden vnaprej.

(1055) Program, ki ga predlaga koncesionar, torej nikakor ni zavezujoč za javnega naročnika, ki o datumu povratne vožnje odloča glede na potrebe. Ta ugotovitev je bila dokazana s primerom dodatnih povratnih voženj, dejansko opravljenih leta 2023 za sklop 1, ki je edini sklop, za katerega so bile opravljene dodatne povratne vožnje (uvodna izjava 389). Izvedenih je bilo 28 od 30 predlaganih dodatnih povratnih voženj. Od tega so bile tri dodatne povratne vožnje izvedena na datume, ki niso bili načrtovani v začasnem programu. Poleg tega korziški urad za promet ni zahteval dodatnih povratnih voženj na pet „začasnih“ datumov. Komisija ugotavlja tudi, da korziški urad za promet leta 2023 ni zahteval nobenih povratnih voženj, ki bi jih bilo mogoče prerazporediti.

(1056) Komisija na podlagi navedenega ugotavlja, da so izbrane ponudbe v skladu z določbami pravil za oddajo ponudb in osnutka pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe v zvezi s povratnimi vožnjami, ki jih je mogoče prerazporediti, in dodatnimi povratnimi vožnjami ter da ni bilo ugodnejše obravnave, kar zadeva vozni red povratnih voženj, ki sta ga predlagala družba Corsica Linea ter konzorcij družb Corsica Linea in La Méridionale.

7.3.6.3 Sklepna ugotovitev

(1057) Komisija na podlagi teh informacij ne more sklepati, da so na družbo Corsica Ferries vplivale kakršne koli ovire za vstop, zaradi katerih ni mogla oddati ponudb in je bila deležna diskriminatorne obravnave.

7.3.7 *Neobstoj diskriminacije, kar zadeva metodo izračuna nadomestila*

(1058) Kot je določeno v odstavku 20 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena, kadar organ dodeli eno storitev splošnega gospodarskega pomena v izvajanje več podjetjem, se nadomestilo izračuna po enaki metodi za vsako podjetje.

(1059) Opravljanje gospodarske javne službe na vsaki od povezav je dodeljeno enemu samemu podjetju ali skupini podjetij (tj. družbi Corsica Linea, družbi La Méridionale ali konzorciju družb Corsica Linea in La Méridionale, glej preglednico 13), zato Komisija meni, da v tem primeru ne more biti diskriminacije v smislu odstavka 20 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena. V vsakem primeru ugotavlja, da je bilo nadomestilo za vsako pogodbo o izvajanju gospodarske javne službe izračunano v skladu z istimi načeli (oddelek 3.7.2).

(1060) Poleg tega razlagalno sporočilo o uredbi o pomorski kabotaži vsebuje tudi posebne določbe o uporabi načela nediskriminacije v pomorski kabotaži. Določa, da države članice ne smejo določiti obveznosti, ki so oblikovane posebej za določeno ladjarsko podjetje in bi ostalim ladjarjem Unije preprečile vstop na trg, hkrati pa ne smejo uporabljati obveznosti s takšnimi značilnostmi ([293]). Sporočilo opozarja zlasti na dve skupini pogodbenih klavzul, ki se nanašajo na pogoje za prevzem plovil od prejšnjih izvajalcev gospodarske javne službe ([294]) in pogoje v zvezi s posadko ([295]).

(1061) V obravnavani zadevi pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe ne nalagajo nobenih obveznosti, ki bi bile posebej namenjene določeni ladjarski družbi, zlasti ne obveznosti v zvezi s prevzemom plovil odhajajočega prevoznika ali v zvezi s posadko.

([293]) Oddelek 5.3.2.
([294]) Oddelek 5.3.2.1.
([295]) Oddelek 5.3.2.2.

(1062) Zainteresirane strani v zvezi s tem niso predložile pripomb.

(1063) Pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe so zato skladne z odstavkom 20 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena in členom 4(1) uredbe o pomorski kabotaži.

7.3.8 *Znesek nadomestila*

(1064) V skladu z odstavkom 21 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena znesek nadomestila ne sme presegati zneska, ki je nujen za kritje neto stroškov izpolnjevanja obveznosti gospodarske javne službe, vključno z zmernim dobičkom.

(1065) Odstavek 22 določa, da se lahko znesek nadomestila določi na podlagi pričakovanih stroškov in prihodkov ali dejansko nastalih stroškov in prihodkov ali pa se uporabi kombinacija obojega, odvisno od spodbud za učinkovitost, ki jih želi država članica zagotavljati že od začetka v skladu z odstavkoma 40 in 41.

(1066) Odstavek 23 določa, da se morajo, če nadomestilo v celoti ali delno temelji na pričakovanih stroških in prihodkih, ti pričakovani stroški in prihodki določiti v aktu o pooblastitvi. Temeljiti morajo na prepričljivih in merljivih parametrih v zvezi z gospodarskim okoljem, v katerem se opravlja storitev splošnega gospodarskega pomena. Po potrebi morajo temeljiti na strokovnem znanju in izkušnjah sektorskih regulativnih organov ali drugih od podjetja neodvisnih subjektov. Države članice morajo navesti vire, na katerih so osnovana ta pričakovanja. Pri oceni stroškov se mora upoštevati pričakovano povečanje učinkovitosti, ki naj bi ga dosegel izvajalec storitve splošnega gospodarskega pomena v času pooblastitve.

(1067) Kot je navedeno v členu 30 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe (uvodna izjava 293), najvišje finančno nadomestilo, ki ga korziški urad za promet plača koncesionarju za njegove obveznosti gospodarske javne službe, ne sme presegati tistega, kar je potrebno za kritje neto stroškov opravljanja storitve splošnega gospodarskega pomena, ob upoštevanju zmernega dobička.

(1068) V obravnavani zadevi se znesek nadomestila za storitve splošnega gospodarskega pomena izračuna predhodno, z uporabo metodologije razporeditve stroškov, kot je navedena v začasnem izkazu poslovnega izida koncesionarjev za vsak sklop (Priloga 9), ki je sestavni del pogodb o izvajanju gospodarske javne službe. Zneska nadomestila iz Priloge 9 ni mogoče naknadno zvišati, vendar zanj veljajo spodbude za učinkovitost (uvodni izjavi 301 in 302) in naknadni pregled (uvodna izjava 319), ki predvideva mehanizem za vračanje sredstev v primeru prekomernega nadomestila.

(1069) Francoski organi so v okviru sklenitve pogodb o izvajanju gospodarske javne službe preverili, ali so finančne ponudbe, ki sta jih predložili družbi Corsica Linea in La Méridionale, temeljile na objektivnih in verjetnih predpostavkah ter ali so bile v skladu z obveznostmi gospodarske javne službe, vključno z najmanjšo zmogljivostjo, kar zadeva prevoz tovora in potnikov, ter obveznostmi v zvezi s tarifami za prevoz tovora in potnikov.

(1070) Komisija zato meni, da so odstavki 21, 22 in 23 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena izpolnjeni.

7.3.8.1 Neto stroški, potrebni za izpolnjevanje obveznosti gospodarske javne službe

(1071) V skladu z odstavkom 24 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena bi bilo treba dejanske ali pričakovane neto stroške, potrebne za izpolnjevanje obveznosti gospodarske javne službe izračunati na podlagi metodologije neto stroškov, ki se jim je bilo mogoče izogniti, kadar to zahteva zakonodaja Unije ali nacionalna zakonodaja in v drugih primerih, kadar je to mogoče.

(1072) Komisija meni, da je metodologija neto stroškov, ki se jim je bilo mogoče izogniti, najnatančnejša metoda za določitev stroškov obveznosti gospodarske javne službe v skladu z odstavkom 27 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena, vendar lahko obstajajo primeri, v katerih uporaba te metodologije ni izvedljiva ali ustrezna. Komisija lahko v takih ustrezno utemeljenih primerih sprejme druge metode za izračun neto stroškov, potrebnih za izpolnjevanje obveznosti gospodarske javne službe, kot je metodologija na podlagi razporeditve stroškov.

(1073) Francoski organi so v obravnavani zadevi uporabili metodologijo razporeditve stroškov (glej uvodne izjave 307, 308 in 309), ki po mnenju družbe Corsica Ferries ni upravičena (uvodne izjave 493 do 498).

(1074) *Prvič*, opozoriti je treba, da sta v skladu z okvirom za storitve splošnega gospodarskega pomena obe metodi (tj. metodologija neto stroškov, ki se jim je bilo mogoče izogniti, in metodologija razporeditve stroškov), če se pravilno uporabljata, veljavni metodi za izračun ustreznega zneska nadomestila. Obe metodi temeljita na predpostavkah o dodatnih ali neposrednih prihodkih in stroških, povezanih z opravljanjem storitev splošnega gospodarskega pomena, in sta zato zanju v nasprotju s trditvami družbe Corsica Ferries veljajo primerljive metodološke omejitve.

(1075) *Drugič*, metodologija neto stroškov, ki se jim je bilo mogoče izogniti, pomeni določitev stroškov in prihodkov podjetja v hipotetičnem scenariju brez storitve splošnega gospodarskega pomena. Vendar so dejavnosti družb Corsica Linea in La Méridionale na povezavah med Korziko in celino odvisne od obstoja storitve splošnega gospodarskega pomena. Zadevni družbi sta v okviru posvetovanja s prevozniki navedli, da brez pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe ne bi ponujali komercialnih storitev med Korziko in celinsko Francijo (uvodna izjava 234). V nasprotju s tem, kar trdi družba Corsica Ferries, Komisija na podlagi informacij iz uvodnih izjav 817 do 825 in 870 meni, da francoski organi niso storili očitne napake pri presoji, ko so upoštevali izjave, ki sta jih družbi Corsica Linea in La Méridionale podali med posvetovanjem s prevozniki. Zato ni bilo mogoče uporabiti nobenega ustreznega hipotetičnega scenarija, po katerem bi prevozniki opravljali komercialne dejavnosti na povezavah med Korziko in celino brez storitve splošnega gospodarskega pomena, kar pomeni, da metodologije neto stroškov, ki se jim je bilo mogoče izogniti, ne bi bilo mogoče uporabiti.

(1076) Trditve družbe Corsica Ferries (uvodne izjave 493 do 498) je zato treba zavrniti.

(1077) Kar zadeva metodologijo razporeditve stroškov, ta metoda v skladu z odstavkoma 28 in 29 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena vključuje izračun neto stroškov, potrebnih za izpolnjevanje obveznosti gospodarske javne službe, kot razlike med stroški in prihodki imenovanega izvajalca pri izpolnjevanju obveznosti gospodarske javne službe, kot je določeno in predvideno v aktu o pooblastitvi. Stroški, ki se upoštevajo, vključujejo vse stroške, potrebne za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena.

(1078) V odstavku 31 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena je navedeno, da kadar podjetje, pooblaščeno za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena, opravlja tudi dejavnosti zunaj obsega storitve splošnega gospodarskega pomena, lahko stroški, ki se upoštevajo, zajemajo vse neposredne stroške, potrebne za izpolnjevanje obveznosti javne storitve, in ustrezen prispevek k posrednim stroškom, ki so skupni storitvi splošnega gospodarskega pomena in drugim dejavnostim. Stroški, povezani s katero koli dejavnostjo, ki se opravlja zunaj obsega storitve splošnega gospodarskega pomena, morajo zajemati vse neposredne stroške in ustrezen prispevek k skupnim stroškom. Za določitev ustreznega prispevka k skupnim stroškom se lahko kot referenčno merilo uporabijo tržne cene uporabe virov, če so na voljo. Če takih tržnih cen ni na voljo, se lahko ustrezni prispevek k skupnim stroškom določi z navedbo stopnje zmernega dobička ([296]), ki naj bi ga podjetje po pričakovanjih ustvarilo z dejavnostmi zunaj obsega storitve splošnega gospodarskega pomena, ali z drugimi metodami, če so ustreznejše.

(1079) V obravnavani zadevi izvajalci gospodarske javne službe opravljajo tudi komercialne dejavnosti. Zato je treba v skladu z odstavkom 31 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena preveriti, ali se pri izračunu zneska nadomestila upoštevajo vsi neposredni stroški, povezani s storitvijo splošnega gospodarskega pomena, in ustrezen prispevek k posrednim skupnim stroškom.

(1080) Poleg tega je treba opozoriti, da je Sodišče v sodbi v zadevi BUPA ob sklicevanju na nujnost in sorazmernost nadomestila navedlo, da je glede na „diskrecijsko pravico, ki jo ima država članica pri opredelitvi naloge SSGP in pogojev za njeno izvajanje, vključno s presojo dodatnih stroškov, povezanih z njenim izvajanjem, ki je odvisna od zapletenih ekonomskih dejstev, Komisija na tej podlagi pristojna za izvajanje nadzora, ki je omejen na presojo očitne napake“ in da je „nadzor[…] nad sorazmernostjo nadomestila za izvajanje naloge SSGP […] omejen na preverjanje, ali je določeno nadomestilo potrebno za opravljanje zadevne naloge SSGP v ekonomsko sprejemljivih razmerah, […] oziroma, obratno, ali zadevni ukrep očitno ni primeren za dosego zasledovanega cilja“. ([297])

([296]) Zmerni dobiček se oceni predhodno (na podlagi pričakovanih dobičkov namesto realiziranih dobičkov), da bi se podjetje še naprej spodbujalo k povečevanju učinkovitosti pri opravljanju dejavnosti zunaj obsega storitve splošnega gospodarskega pomena.

([297]) Sodba z dne 12. februarja 2008, BUPA, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, točki 220 in 222.

(1081) Kot je navedeno v uvodni izjavi 308, se neposredni stroški dejavnosti potniškega in tovornega prometa dodelijo storitvam splošnega gospodarskega pomena na podlagi števila potnikov ali obsega tovora (v dolžinskih metrih), ki ga morajo koncesionarji zagotoviti v okviru obveznosti glede zmogljivosti, določenih v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe, skupni stroški, ki predstavljajo večino stroškov poslovanja koncesionark, pa se storitvam splošnega gospodarskega pomena dodelijo sorazmerno z zmogljivostjo (izraženo v m^3 obsega), ki je na plovilu rezervirana za dejavnosti opravljanja storitve splošnega gospodarskega pomena. Rezultat tega pristopa je približno [60–75]-odstotni delež skupnih stroškov, dodeljenih storitvam splošnega gospodarskega pomena na vseh povezavah (glej preglednico 30), razen za gospodarsko javno službo med Marseillem in Proprianom, pri katerih je storitvam splošnega gospodarskega pomena dodeljenih 100 % skupnih stroškov.

(1082) Kar zadeva razporeditev stroškov na povezavi med Marseillem in Proprianom, je popolna razporeditev stroškov na storitev splošnega gospodarskega pomena upravičena, saj se celotna storitev, ki jo zagotavlja družba Corsica Linea, šteje za storitev splošnega gospodarskega pomena. Na tej povezavi je bilo namreč opredeljeno popolno nedelovanje trga (uvodni izjavi 170 in 239).

(1083) Za druge povezave so izvajalci gospodarske javne službe, kar zadeva stroške, ki so neposredno povezani s storitvami potniškega in tovornega prometa ter se nanašajo na le nekaj stroškovnih postavk (ki zajemajo približno [10–25] % skupnih stroškov na povezavo), storitvam splošnega gospodarskega interesa dodelili približno [0–20] % neposrednih stroškov, povezanih s potniškim prometom, in [80–100] % neposrednih stroškov tovornega prometa. Komisija je preverila, ali so bili ti posebni ključi za dodelitev upravičeni glede na obveznosti storitev splošnega gospodarskega pomena, tako da je izračunala razmerje med številom potnikov in obsegom tovora (v dolžinskih metrih), povezanega s storitvami splošnega gospodarskega pomena, kot je določeno v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe, ter med skupnim številom potnikov in obsegom tovora (v dolžinskih metrih), določenima v začasnem izkazu poslovnega izida koncesionark Corsica Linea in La Méridionale za vsak sklop (Priloga 9). Komisija ugotavlja, da to razmerje ustreza posebnim ključem za dodelitev, ki se uporabljajo za neposredne stroške, in zato ugotavlja, da so ti ključi upravičeni.

(1084) Kar zadeva skupne stroške, ki predstavljajo večino stroškov (približno [70–90] % skupnih stroškov na povezavo), so izvajalci javne službe približno [60–75] % teh stroškov dodelili storitvi splošnega gospodarskega pomena. Da bi Komisija preverila, ali je ta ključ za dodelitev upravičen, je upoštevala naslednje elemente.

(1085) *Prvič*, Komisija ugotavlja, da se obveznosti na podlagi pogodb o izvajanju gospodarske javne službe nanašajo zlasti na tovorni promet. Na podlagi informacij, ki so jih francoski organi predložili med formalnim postopkom preiskave in iz katerih so razvidne zmogljivosti plovil, ki se uporabljajo (v m^3) na povezavah iz pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, razčlenjene po zmogljivosti za prevoz tovora in potnikov, ugotavlja, da zmogljivost plovil za prevoz tovora, ki jih uporabljata družbi Corsica Linea in La Méridionale, kot odstotek skupne zmogljivosti plovil (v m^3) v povprečju znaša 73 %.

(1086) Glede na to, da tovorni promet ne poteka po običajnem vzorcu, kot je opisano v uvodni izjavi 976, Komisija meni, da je razumno razporediti skupne stroške plovila glede na zmogljivost plovila za prevoz tovora, ki jo je prevoznik rezerviral za gospodarsko javno službo, da bi se lahko vedno pokrilo povpraševanje, tudi v obdobjih konic, ko je zmogljivost plovil za prevoz tovora na splošno skoraj v celoti izkoriščena. ([298]) Iz teh razlogov je upravičeno uporabiti skupni ključ za razporeditev stroškov v višini približno [60–75] % na vseh povezavah (ob upoštevanju dejstva, da je zagotavljanje nekaj mest za potnike iz zdravstvenih razlogov, ki predstavljajo manjšino potnikov v pomorskem prometu, zanemarljivo in bi v vsakem primeru povečalo delež skupnih stroškov, ki bi se lahko dodelil storitvam splošnega gospodarskega pomena).

(1087) Poleg tega Komisija ugotavlja, da bodo ključi za dodelitev predmet naknadnih pregledov, pri katerih se bo upoštevala dejanska uporaba plovil za dejavnosti opravljanja storitve splošnega gospodarskega pomena in komercialnih storitev (uvodna izjava 314). Če je torej število komercialnih potnikov ali količina prepeljanega komercialnega tovora večja od pričakovanih količin, navedenih v začasnih izkazih poslovnega izida (Priloga 9), bodo ključi za dodelitev in s tem znesek pomoči prilagojeni (zneska pomoči ni mogoče zvišati naknadno (uvodna izjava 314)).

([298]) Komisija ugotavlja, da bi bilo treba v primeru velikega povpraševanja skoraj v celoti izkoristiti plovila, ki jih družbi Corsica Linea in La Méridionale uporabljata na povezavah med Marseillom ter Ajacciem, Bastio, L'Île-Roussom in Porto-Vecchiom (približno 90 % zmogljivosti plovila za prevoz tovora bi se uporabilo ob konicah).

(1088) *Drugič,* Komisija je preverila, ali bi se lahko razporeditev skupnih stroškov štela za ustrezno tudi glede na raven zmernega dobička, ki bi ga podjetje moralo doseči pri dejavnostih zunaj obsega storitve splošnega gospodarskega pomena, tj. komercialnih dejavnostih. Na podlagi začasnih izkazov poslovnega izida za vsak sklop (Priloga 9) meni, da pričakovani dobiček od komercialnih storitev ne presega zmernega dobička. Zlasti pričakovana stopnja dobička od komercialnih storitev (merjena kot dobiček iz poslovanja) je razmeroma omejena (v povprečju […] %) in ne presega tržne referenčne vrednosti v višini 7,8 %, ki so jo francoski organi določili na podlagi neodvisne študije, v kateri je bila analizirana donosnost vzorca primerljivih ladjarskih družb (uvodna izjava 311).

(1089) Komisija glede na navedeno meni, da so načela, ki so jih francoski organi določili za izvajanje metodologije razporeditve stroškov, veljavna in v skladu z odstavki 28 do 31 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena. Ta načela omogočajo, da se storitvam splošnega gospodarskega pomena dodelijo vsi neposredni stroški, potrebni za izpolnjevanje obveznosti gospodarske javne službe, in ustrezen prispevek k posrednim skupnim stroškom. Poleg tega Komisija meni, da so francoski organi predložili zadostne dokaze, da posebni ključi za dodelitev niso očitno napačni, saj je njihova uporaba upravičena in odraža ustrezen prispevek posrednih skupnih stroškov k storitvam splošnega gospodarskega pomena.

(1090) Skratka, Komisija meni, da so francoski organi pravilno uporabili metodologijo razporeditve stroškov in da je treba trditve družbe Corsica Ferries (uvodne izjave 484 do 491), v skladu s katerimi ključi za dodelitev stroškov niso objektivni in dodeljujejo nesorazmeren delež stroškov dejavnostim opravljanja storitev splošnega gospodarskega pomena, zavrniti.

7.3.8.2 Prihodek

(1091) V skladu z odstavkom 32 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena mora prihodek, ki se upošteva, vključevati vsaj celotni prihodek, ki ga je ustvarila storitev splošnega gospodarskega pomena, kakor je določen v aktu o pooblastitvi, in prekomerne dobičke, ustvarjene iz naslova posebnih ali izključnih pravic, tudi če so povezane z drugimi dejavnostmi, kakor je opisano v odstavku 45 okvira.

(1092) V skladu z odstavkom 32 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe zahtevajo, da se pri izračunu zneska nadomestila upoštevajo prihodki, ki so neposredno povezani z opravljanjem storitve splošnega gospodarskega pomena (uvodna izjava 293). Ti prihodki so določeni v Prilogi 9 k pogodbam o izvajanju gospodarske javne službe (ki vsebuje začasne izkaz poslovnega izida koncesionarja) in se izračunajo na podlagi obveznosti v zvezi s tovornim in potniškim prometom iz pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, veljavnih tarif in števila povratnih voženj, ki se zahtevajo v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe.

(1093) V nasprotju s trditvami družbe Corsica Ferries (uvodne izjave 499 do 502) gospodarska javna služba koncesionarkama ne podeljuje izključnih pravic, zato se dobiček, povezan s komercialnimi storitvami, ne sme upoštevati pri izračunu nadomestila, kot je določeno v odstavku 45 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena. Kot je navedeno v uvodnih izjavah 728 do 988, Komisija meni, da obstaja resnična storitev splošnega gospodarskega pomena za pomorski prevoz potnikov in tovora med Marseillem in Francijo, kot so jo ugotovili francoski organi. Poleg tega pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe drugim prevoznikom ne prepovedujejo ponujanja komercialnih storitev med Marseillem in Korziko v okviru enostranske sheme obveznosti gospodarske javne službe. Pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe torej koncesionarkama ne podeljujejo nobenih izključnih ali posebnih pravic.

(1094) Nazadnje, zdi se, da družba Corsica Ferries napačno razlaga stališče Komisije glede vprašanja, ali pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe zagotavljajo izključnost izvajalcem gospodarske javne službe (uvodna izjava 501). Iz dejstva, da sta francoski svet za konkurenco in organ, pristojen za konkurenco, v preteklosti lahko priznala, da so imeli izvajalci na podlagi prejšnjih pogodb o izvajanju gospodarske javne službe dejansko korist od izključnosti na trgu, nikakor ni razvidno, da pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe izvajalcem zadevnih pogodb zagotavljajo posebne ali izključne pravice. Poleg tega Komisija v svojem sklepu o državni pomoči, dodeljeni na podlagi pogodb o izvajanju gospodarske javne službe za obdobje 2007–2013, v nasprotju s tem, na kar očitno namiguje družba Corsica Ferries, ni menila, da so pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe svojim izvajalcem zagotavljale posebne ali izključne pravice ([299]).

([299]) Sklep 2013/435/EU.

(1095) V vsakem primeru je v odstavku 45 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena določeno le, da je treba, kadar so izvajalcu gospodarske javne službe podeljene izključne pravice, upoštevati prekomerne dobičke, ustvarjene s posebnimi ali izključnimi pravicami, tudi tiste, ki so povezani z drugimi dejavnostmi. Vendar, kot je navedeno v uvodni izjavi 1088, pričakovani dobiček od komercialnih storitev ne presega zmernega dobička.

(1096) Nazadnje, kot je navedeno v členu 32 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe (uvodna izjava 296), izvajalci gospodarske javne službe ne morejo prosto razpolagati z dobičkom, ustvarjenim z dejavnostmi, ki niso povezane s storitvami splošnega gospodarskega pomena. Dobiček, ustvarjen s temi dejavnostmi, morajo ponovno vložiti, da bi dosegli cilje izboljšanja okoljske kakovosti storitev splošnega gospodarskega pomena. Neuporabljeni presežki se ob izteku pogodbe v celoti povrnejo javnemu naročniku. Zato je pristop francoskih organov v skladu z odstavkom 46 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena, v skladu s katerim je treba komercialni dobiček v celoti ali delno nameniti za financiranje storitev splošnega gospodarskega pomena, tudi če je bila s pogodbami o izvajanju gospodarske javne službe podeljena izključna pravica koncesionarjem (ki pa ni bila) in tudi če je bil na podlagi te izključne pravice ustvarjen prekomeren dobiček (ki pa ni bil). To se zagotavlja z obveznostmi iz člena 32 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe.

7.3.8.3 Zmerni dobiček

(1097) Določbe o zmernem dobičku so navedene v odstavkih 33 do 38 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena.

(1098) V odstavku 33 je zmerni dobiček opredeljen kot stopnja donosa kapitala, ki bi jo v celotnem obdobju pooblastitve potrebovalo povprečno podjetje, ki razmišlja o tem, ali naj opravlja storitev splošnega gospodarskega pomena, pri čemer bi upoštevalo pripadajočo stopnjo tveganja. Stopnja tveganja je odvisna od zadevnega sektorja, vrste storitve in značilnosti mehanizma nadomestila. Vendar je v odstavku 34 navedeno, da se za določitev zmernega dobička lahko, kadar je to ustrezno utemeljeno, poleg stopnje donosa kapitala uporabljajo tudi drugi kazalniki dobičkonosnosti, kot so povprečni donos lastniškega kapitala v obdobju pooblastitve, donos sredstev ali donos prodaje.

(1099) V odstavku 35 je navedeno, da morajo države članice ne glede na izbrani kazalnik Komisiji predložiti dokaze, da napovedani dobiček ne presega tistega, ki bi ga potrebovalo povprečno podjetje, ki razmišlja, ali bi opravljalo storitev, na primer s sklicevanjem na donosnost, doseženo pri podobnih vrstah pogodb o javnih storitvah, ki se izvajajo pod konkurenčnimi pogoji.

(1100) Kot je navedeno v uvodni izjavi 310, člen 39 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe določa, da zmerni dobiček ustreza razmerju med tekočimi prihodki pred obdavčitvijo in obrestmi ter prometom od dejavnosti opravljanja storitev splošnega gospodarskega pomena, vključno z nadomestilom, kot je predstavljeno v Prilogi 9 (dobiček iz poslovanja). Za vsako povezavo zmerni dobiček med celotnim trajanjem pogodbe ne sme presegati 2,13 %.

(1101) Ta največji dobiček izhaja iz finančnih ponudb, ki so jih predlagali izvajalci pogodb o izvajanju gospodarske javne službe (Priloga 9), francoski organi pa so ga primerjali s povprečno stopnjo dobička iz poslovanja drugih ladjarskih družb v Evropi (uvodna izjava 311). Pogodbene določbe o zmernem dobičku določajo tudi, da se najvišja stopnja dobička v nobenem primeru ne sme popraviti navzgor, razen v primeru motenj na trgu in ob upoštevanju dodatne neodvisne študije, ki upravičuje spremembo te stopnje.

(1102) Komisija najprej ugotavlja, da je kazalnik dobička iz poslovanja namesto stopnje donosa kapitala razumen in ustrezno utemeljen kazalnik za oceno ravni dobička v obravnavani zadevi.

(1103) Francoski organi so pojasnili, da v obravnavani zadevi ni mogoče izračunati stopnje donosa kapitala, ki je v okviru za storitve splošnega gospodarskega pomena opredeljena kot interna stopnja donosnosti, ki jo družba ustvari na vloženi kapital v času trajanja projekta, za ladjarske družbe, ki zakupijo ali najamejo plovila, ker ni začetne naložbe za posebne storitve v okviru pogodb o izvajanju gospodarske javne službe. Komisija nadalje ugotavlja, da so bili računovodski podatki (npr. dobiček iz poslovanja) uporabljeni tudi v prejšnjih sklepih o storitvah splošnega gospodarskega pomena za oceno ravni zmernega dobička ([300]).

(1104) Družba Corsica Ferries izpodbija izračun zmernega dobička na podlagi tekočih prihodkov pred obdavčitvijo (ali dobička iz poslovanja), ker po njenem mnenju podatki v zvezi s stroški storitev splošnega gospodarskega pomena niso zlahka razvidni iz izkazov poslovnega izida upravičenk, temveč zahtevajo vprašljivo porazdelitev različnih stroškovnih postavk med dejavnostmi opravljanja storitev splošnega gospodarskega pomena in dejavnostmi, ki niso povezane s temi storitvami (uvodna izjava 504). Vendar Komisija ugotavlja, da morajo izvajalci storitev splošnega gospodarskega pomena v Prilogi 9 zagotoviti podrobno razčlenitev svojih ocenjenih in dejanskih stroškov. Poleg tega Komisija meni, da so načela razporeditve stroškov in posebni ključi za razporeditev stroškov iz Priloge 9 za pridobitev ocenjenih stroškov, povezanih s storitvijo splošnega gospodarskega pomena, upravičeni in razumni, kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 1079 do 1089.

(1105) Poleg tega je, kot je navedeno v sklepu o začetku postopka, uporaba primerjalne študije za oceno ravni zmernega dobička ustrezna metoda ([301]). Komisija ugotavlja tudi, da družba Corsica Ferries v svojih pripombah ni izpodbijala upoštevnosti rezultatov te tržne raziskave.

(1106) Glede na to, da pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe zagotavljajo največji dobiček v višini 2,13 %, tj. raven, ki je precej nižja od ocenjene v primerjalni študiji, ki so jo naročili francoski organi, in da tega zneska dobička načeloma ni mogoče naknadno povečati, Komisija meni, da dobiček, določen v pogodbah o izvajanju gospodarske javne službe, ne presega razumne ravni, zato so pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe v skladu z odstavki 33 do 38 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena.

7.3.8.4 Spodbude za učinkovitost

(1107) V skladu z odstavkom 39 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena morajo države članice pri oblikovanju metode za izračun nadomestila uvesti spodbude za učinkovito zagotavljanje visokokakovostnih storitev splošnega gospodarskega pomena, razen če lahko ustrezno utemeljijo, da take spodbude niso izvedljive ali primerne.

(1108) Odstavka 40 in 41 državam članicam zagotavljata diskrecijsko pravico glede oblike takih spodbud. Vendar odstavka 42 in 43 določata, da mora vsak tak mehanizem za spodbujanje izboljšanja učinkovitosti temeljiti na objektivnih in merljivih merilih, kakor so določena v aktu o pooblastitvi in so predmet naknadne ocene, ki jo ob upoštevanju načela preglednosti izvede subjekt, ki je neodvisen od izvajalca storitve splošnega gospodarskega pomena. Poleg tega povečanje učinkovitosti ne bi smelo vplivati na kakovost opravljene storitve in bi moralo spoštovati standarde iz zakonodaje Unije.

(1109) Kot je navedeno v uvodni izjavi 302, je mehanizem učinkovitosti, ki se uporablja za nadomestilo za stroške poslovanja, določen v členu 35(3) pogodb o izvajanju gospodarske javne službe. V praksi je mehanizem učinkovitosti vključen v indeksacijo nadomestila za stroške poslovanja, če se znesek nadomestila poveča manj kot realna inflacija. Poleg tega se mora v skladu s členom 35(4) pogodb o izvajanju gospodarske javne službe dejanski znesek nadomestila plačati na podlagi letnega poročila, ki ga izvajalci gospodarske javne službe predložijo korziškemu uradu za promet. V skladu s členom 46 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe mora letno poročilo vključevati posodobljen izkaz poslovnega izida, ki je v enaki obliki kot začasni izkaz poslovnega izida

([300]) Glej na primer Sklep Komisije 2012/321/EU z dne 25. januarja 2012 glede ukrepa SA.14588 (C 20/2009) Belgije za podjetje De Post – La Poste (zdaj „bpost“) (UL L 170, 29.6.2012, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/321/oj); sklep z dne 1. avgusta 2014 v zadevi SA.35608 – Hellenic Post – Nadomestilo za financiranje univerzalne poštne storitve (UL C 348, 3.10.2014, str. 48), in sklep z dne 29. januarja 2016 v zadevi SA.41702 – Irska – Shema za izravnavo tveganj (UL C 104, 18.3.2016, str. 2).

([301]) Ta metodologija je bila uporabljena v Sklepu Komisije (EU) 2022/348 z dne 17. junija 2021 glede ukrepov SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ki sta jih Italija in dežela Toskana izvedli za družbo Toremar in njeno pridobiteljico, družbo Moby (UL L 64, 2.3.2022, str. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/348/oj).

(Priloga 9), pri čemer je treba upoštevati indeksacijo stroškov, priložiti pa je treba tudi obvestilo, v katerem so primerjane in pojasnjene razlike med dejanskimi in predvidenimi prihodki in stroški. Po navedbah francoskih organov revizijo opravi zunanji revizor, ki ga po postopku javnega razpisa izbere korziški urad za promet. Dejanski znesek nadomestila torej temelji na pregledni naknadni oceni, ki jo izvede subjekt, neodvisen od izvajalca storitev splošnega gospodarskega pomena.

(1110) Poleg tega Komisija ugotavlja, da mehanizem za naknadni nadzor nad zneskom nadomestila, kot je določen v členu 35(1) pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, zagotavlja tudi nekatere spodbude za učinkovitost. Člen 35(1) pogodb o izvajanju gospodarske javne službe določa, da lahko v primeru prekomernega nadomestila (zlasti če se zmogljivost plovil, rezerviranih za storitve splošnega gospodarskega pomena, uporablja za komercialne storitve) polovico morebitnega presežnega nadomestila obdržijo koncesionarji, in sicer do največ 5 % nadomestila. Dejstvo, da lahko izvajalci storitev splošnega gospodarskega pomena po potrebi obdržijo del prekomernega nadomestila, zadevne izvajalce spodbuja k čim učinkovitejši uporabi zmogljivosti plovila. Zlasti jih spodbuja k temu, da zmogljivosti, ki so načeloma rezervirane za storitve splošnega gospodarskega pomena, uporabijo za komercialne storitve, če bi te zmogljivosti sicer ostale neizkoriščene, s čimer se zmanjšajo stroški storitev splošnega gospodarskega pomena.

(1111) Komisija glede na navedeno meni, da so odstavki 40 do 43 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena izpolnjeni.

(1112) Družba Corsica Ferries trdi, da mehanizem učinkovitosti, kot je določen v členu 35(3) pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, ne izpolnjuje svojega cilja, ker je formula za izračun nadomestila, kot je opredeljena v členu 35(3) pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, očitno napačna (uvodni izjavi 512 in 513). Družba Corsica Ferries zlasti trdi, da se bo zaradi uporabe indeksacijske formule javno nadomestilo pogodbenim družbam dodelilo na indeksirani ravni nad inflacijo. Vendar Komisija meni, da je ta trditev neutemeljena.

(1113) Kot so pojasnili francoski organi, podatki v začasnem izkazu poslovnega izida koncesionarjev (Priloga 9) za vsak sklop temeljijo na nominalnih vrednostih za leto 2023. Nominalni znesek nadomestila za stroške poslovanja se na podlagi formule iz člena 35(3) pogodb o izvajanju gospodarske javne službe vsako leto posodobi, da odraža realne vrednosti (tj. prilagojene inflaciji). Formula iz člena 35(3) pogodb o izvajanju gospodarske javne službe zagotavlja, da se nadomestilo, dejansko izplačano v enem letu, poveča manj kot inflacija.

(1114) Komisija na podlagi navedenega ugotavlja, da so zahteve za mehanizem učinkovitosti iz odstavkov 39 do 43 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena izpolnjene in da trditev družbe Corsica Ferries ni utemeljena.

7.3.8.5 Določbe, ki se uporabljajo za podjetja, ki izvajajo tudi dejavnosti zunaj obsega storitve splošnega gospodarskega pomena ali opravljajo več storitev splošnega gospodarskega pomena

(1115) V skladu z odstavkom 44 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena, kadar podjetje opravlja dejavnosti znotraj in zunaj obsega storitve splošnega gospodarskega pomena, se v internih računovodskih izkazih stroški in prejemki, povezani s storitvijo splošnega gospodarskega pomena, prikazujejo ločeno od tistih, ki so povezani z drugimi storitvami, v skladu z načeli iz odstavka 31. Kadar je podjetje pooblaščeno za opravljanje več storitev splošnega gospodarskega pomena, ki so jih podelili različni organi ali pa gre za različne storitve splošnega gospodarskega pomena, morajo interni računovodski izkazi podjetja omogočati preverjanje, ali je morda prišlo do prekomernega nadomestila na ravni posamezne storitve splošnega gospodarskega pomena.

(1116) Kot je navedeno v uvodni izjavi 293, člen 30 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe določa, da morajo biti v internih računovodskih izkazih izvajalca ločeno navedeni stroški in prihodki, povezani s storitvijo splošnega gospodarskega pomena, ter stroški in prihodki, povezani z drugimi storitvami, pri čemer se upoštevajo ključi za dodelitev vseh neposrednih stroškov, potrebnih za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena, in ustrezen prispevek k posrednim stroškom, ki so skupni storitvi splošnega gospodarskega pomena in komercialnim dejavnostim. Komisija ugotavlja, da pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe v Prilogi 9 vsebujejo ključe za dodelitev za vsako stroškovno postavko izvajalcev. Člen 46 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe določa tudi, da morajo izvajalci vsako leto pripraviti letno poročilo o dejavnostih (vključno s posodobljeno Prilogo 9), v katerem ločeno prikažejo dejanske prihodke in stroške, povezane s storitvijo splošnega gospodarskega pomena, ter dejanske prihodke in stroške, povezane s komercialnimi dejavnostmi, ki jih pregledala korziški urad za promet.

(1117) Komisija zato meni, da je odstavek 44 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena izpolnjen.

7.3.8.6 Prekomerno nadomestilo

(1118) V skladu z odstavkom 49 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena morajo države članice zagotoviti, da podjetja ne prejmejo nadomestila, ki presega znesek, določen v skladu z zahtevami iz navedenega okvira. Države članice morajo na zahtevo Komisije zagotoviti dokaze. Izvajati morajo redna preverjanja ali zagotovijo izvajanje takih preverjanj ob koncu obdobja pooblastitve, vsekakor pa največ vsaka tri leta.

(1119) Kot je opisano v uvodnih izjavah 312 do 317, bodo francoski organi izvedli letno naknadno preverjanje zneska nadomestila, izplačanega izvajalcem, da se zagotovi, da ni prekomernega nadomestila, ki bi lahko izhajalo iz dejanske uporabe plovil.

(1120) Najprej je treba opozoriti, da znesek nadomestila za vsak sklop, predhodno izračunan v začasnem izkaz poslovnega izida (Priloga 9), temelji na najmanjšem številu letnih povratnih voženj ali osnovnem prometu, ki se zahteva v okviru storitve splošnega gospodarskega pomena (tj. vključno s povratnimi vožnjami, ki jih je mogoče prerazporediti, vendar brez dodatnih povratnih voženj).

(1121) Kar zadeva osnovni promet, se nadomestilo izračuna na podlagi ključev za dodelitev, ki bodo določeni za celotno trajanje pogodbe (uvodna izjava 307), razen če po naknadnem pregledu obstaja neskladje med ključem za dodelitev iz Priloge 9 in ključem za dodelitev, ki izhaja iz dejanskega opravljanja storitve splošnega gospodarskega pomena. Ta mehanizem tako omogoča, da se po potrebi naknadno zniža znesek nadomestila za stroške poslovanja, naložbe in goriva glede na dejansko uporabo plovil. To pomeni, da se bodo v primeru, da se zmogljivost plovila, rezerviranega za dejavnosti opravljanja storitev splošnega gospodarskega pomena, dejansko uporablja za komercialno storitev, prilagodili ključi za dodelitev iz Priloge 9 in s tem nadomestilo.

(1122) Poleg tega za neizvedene prevoze nadomestilo ne bo izplačano (uvodna izjava 315).

(1123) Korziški urad za promet izvaja naknadno preverjanje izračuna nadomestila na podlagi letnega poročila koncesionarjev, ki vključuje posodobljen izkaz poslovnega izida, ki je v enaki obliki kot začasni izkaz poslovnega izida (Priloga 9), skupaj z obvestilom, v katerem so primerjane in pojasnjene razlike med dejanskimi in napovedanimi prihodki in stroški. Izvajalec korziškemu regionalnemu organu povrne stroške, če obstaja razlika med zneskom nadomestila, ki izhaja iz začasnega izkaza poslovnega izida, in zneskom, ki izhaja iz posodobljenega izkaza poslovnega izida.

(1124) Kar zadeva dodatne povratne vožnje, se celotna storitev šteje za storitev splošnega gospodarskega pomena. Kot je navedeno v uvodni izjavi 306, člen 38(1) pogodb o izvajanju gospodarske javne službe določa, da je nadomestilo za dodatno povratno vožnjo, če je bila opravljena, nižje od (i) pričakovanega zneska nadomestila na povratno vožnjo, navedenega v Prilogi 9 (začasni izkaz poslovnega izida), in (ii) zneska, ki izhaja iz posodobljenega izkaza poslovnega izida, ki vključuje dejanske neto stroške, nastale pri izvajanju dodatne povratne vožnje, in je del letnega poročila, ki ga izvajalci predložijo korziškemu uradu za promet. Komisija meni, da je ta pristop razumen za preprečevanje prekomernega nadomestila.

(1125) Komisija na podlagi navedenega meni, da je pristop francoskih organov primeren za izključitev tveganja prekomernega nadomestila.

(1126) Kar zadeva vračilo morebitnega presežnega nadomestila, lahko v skladu s členom 35(1) pogodb o izvajanju gospodarske javne službe polovico vseh izplačanih presežnih nadomestil obdržijo koncesionarji do največ 5 % nadomestila. Družba Corsica Ferries trdi, da bi to vodilo v prekomerno nadomestilo (uvodna izjava 505).

(1127) Komisija meni, da bi bilo treba to trditev zavrniti. Kot je navedeno v uvodni izjavi 1110, dejstvo, da lahko izvajalci storitev splošnega gospodarskega pomena po potrebi obdržijo del prekomernega nadomestila, izvajalce gospodarske javne službe spodbuja k čim učinkovitejši uporabi zmogljivosti plovila. Kar zadeva neopravljene prevoze, je treba opozoriti, da lahko korziški urad za promet povratne vožnje prekliče le v primeru višje sile ali nepredvidljivih okoliščin v dogovoru s koncesionarji (uvodna izjava 291). Zato se lahko dejstvo, da upravičenci ukrepov ne prejmejo nadomestila vsaj za fiksne stroške, povezane z odpovedano povratno vožnjo, šteje za precej preudarno. V vsakem primeru je znesek, ki ga lahko izvajalci gospodarske javne službe obdržijo v primeru prekomernega nadomestila, omejen na 5 % nadomestila.

(1128) Kot je navedeno v uvodnih izjavah 503 do 511, družba Corsica Ferries navaja dodatne argumente, da bi dokazala, da pogoji pogodb o izvajanju gospodarske javne službe ne zadostujejo za izključitev vsakršnega tveganja prekomernega nadomestila. Te trditve je treba zavrniti.

(1129) *Prvič*, družba Corsica Ferries poudarja, da se v skladu z okvirom za storitve splošnega gospodarskega pomena dobiček, povezan s komercialnimi dejavnostmi, pri izračunu zneska nadomestila upošteva le, če storitev splošnega gospodarskega pomena izvajalcem podeljuje posebne ali izključne pravice in če ta dobiček presega zmerni dobiček. Vendar, kot je navedeno v uvodnih izjavah 1016 do 1096, ti dve okoliščini v obravnavani zadevi nista dokazani.

(1130) *Drugič*, kot je navedeno v uvodnih izjavah 1079 do 1089, so uporabljeni ključi za dodelitev stroškov objektivni in dovolj utemeljeni, da se čim bolj zmanjša tveganje prekomernega nadomestila za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena.

(1131) *Tretjič*, izraz „ključ, ki izhaja iz operacij“ je izrecen in ga je treba razumeti ob upoštevanju splošnih načel razporeditve stroškov, ki so jih opredelili francoski organi in so bila predstavljena ponudnikom v razpisnem postopku za pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe (uvodna izjava 308). V vsakem primeru je izraz podrobneje opredeljen v členu 35(1) in členu 37(1) pogodb o izvajanju gospodarske javne službe kot „ključ za dodelitev, ki bi izhajal iz dejanskega delovanja (dejanski stroški in prihodki, dejansko delovanje plovil itd.)“.

(1132) *Četrtič*, v nasprotju s tem, kar trdi družba Corsica Ferries, komercialni dobiček, ki sta ga ustvarili upravičenki ukrepov in ki ga je treba v skladu s členom 32 pogodb o izvajanju gospodarske javne službe (uvodna izjava 296) ponovno vložiti, da bi se dosegli cilji izboljšanja okoljske kakovosti storitev splošnega gospodarskega pomena, ne pomeni nezakonite pomoči za naložbe. Prvič, komercialni dobiček ne pomeni državnih sredstev. Drugič, kot je navedeno zgoraj, so ključi za dodelitev stroškov dobro opredeljeni, tako da je mogoče izključiti vsakršno navzkrižno subvencioniranje naložb, ki se financirajo s komercialnimi dobički.

(1133) Nazadnje je treba zavrniti tudi trditev družbe Corsica Ferries, da imajo pogodbeniki koristi od nerealiziranega kapitalskega dobička na plovilih ob koncu pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, ki izhaja iz dejstva, da amortizacija in zakupnine, ki se izravnajo v okviru komponente v zvezi s stroški naložb, presegajo ekonomsko amortizacijo plovil v istem obdobju. Komisija priznava, da lahko obstaja razlika med ekonomsko življenjsko dobo sredstva v posameznem primeru in obdobjem, v katerem je podjetje amortiziralo sredstvo, vendar ni očitno napačno, da se za izračun zneska nadomestila, kot v obravnavani zadevi, uporabi amortizacija, ki izhaja iz uporabe istih načel amortizacije, kot jih podjetje uporablja za računovodske namene in ki so v skladu s praksami v pomorskem sektorju.

(1134) Francoski organi so med formalnim postopkom preiskave zlasti potrdili, da je v končni različici Priloge 9 metoda, uporabljena za izračun amortizacije plovil, linearna amortizacija, obdobje amortizacije pa so kandidati določili glede na življenjsko dobo plovila v sektorju pomorskega tovornega in potniškega prometa, ki je v povprečju 30 let.

7.3.8.7 Sklepna ugotovitev o znesku nadomestila

(1135) Komisija na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav 1071 do 1133 meni, da so francoski organi izpolnili pogoje iz oddelka 2.8 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena v zvezi z zneskom nadomestila, zlasti glede neto stroškov, metodologije razporeditve stroškov, zmernega dobička, spodbud za učinkovitost in prekomernega nadomestila.

7.3.9 *Dodatne zahteve, ki so lahko potrebne za preprečitev vpliva na razvoj trgovine, ki bi bil v nasprotju z interesi Unije*

(1136) V skladu z odstavkom 51 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena zahteve iz oddelkov 2.1 do 2.8 običajno zadostujejo za zagotovitev, da pomoč ne izkrivlja konkurence v obsegu, ki bi bil v nasprotju z interesi Unije.

(1137) V skladu z odstavkom 52 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena je možno, da bi lahko v nekaterih izjemnih okoliščinah hujše izkrivljanje konkurence na notranjem trgu ostalo nerešeno in da bi lahko pomoč vplivala na trgovino v obsegu, ki bi bil v nasprotju z interesi Unije. V tem primeru bo Komisija v skladu z odstavkom 53 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena proučila, ali je taka izkrivljanja mogoče ublažiti tako, da se od države članice zahtevajo pogoji ali zaveze.

(1138) V odstavku 54 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena je navedeno, da se razen v izjemnih okoliščinah se ne pričakuje, da bi prišlo do hujšega izkrivljanja konkurence v obsegu, ki bi bil v nasprotju z interesi Unije. Komisija bi morala svojo pozornost omejiti na tisto izkrivljanje, pri katerem pomoč znatno škodi drugim državam članicam in delovanju notranjega trga, ker na primer podjetjem iz pomembnih gospodarskih sektorjev onemogoča doseganje obsega poslovanja, potrebnega za učinkovito delovanje.

(1139) V odstavkih 55 do 59 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena je predstavljenih pet primerov, v katerih bi morala Komisija opraviti poglobljeno analizo izkrivljanja konkurence, kot je določeno v odstavku 52 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena.

(1140) V odstavku 55 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena je navedeno, da do takšnega izkrivljanja lahko na primer pride, če trajanja pooblastitve za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena ni mogoče utemeljiti z navedbo objektivnih meril (kot je potreba po amortizaciji neprenosljivih stalnih sredstev) ali če je v pooblastitvi zajet sklop nalog (za katere običajno velja več ločenih pooblastitev brez izgube socialnih ugodnosti in dodatnih stroškov v smislu učinkovitosti in uspešnosti opravljanja storitev). Komisija bi v takem primeru proučila, ali bi bilo mogoče enako javno storitev enakovredno opravljati na manj izkrivljajoč način, na primer z bolj omejeno pooblastitvijo, kar zadeva trajanje ali obseg, ali prek ločenih pooblastitev.

(1141) V obravnavani zadevi Komisija meni, da je trajanje pooblastitve upravičeno na podlagi objektivnih meril (oddelek 7.3.4). Poleg tega pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe izpolnjujejo jasno opredeljene potrebe po gospodarski javni službi in zagotavljajo sorazmerne obveznosti gospodarske javne službe za izpolnitev teh potreb. Zato pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe ne bi mogle imeti bolj omejenega področja uporabe. Nazadnje, francoski organi so za vsako pomorsko povezavo, na katero vplivajo potrebe po gospodarski javni službi tovornega in potniškega prometa, sklenili pogodbo o izvajanju gospodarske javne službe, tako da so zagotovili ločene pooblastitve. Zato v obravnavani zadevi ni treba opraviti poglobljene analize izkrivljanja konkurence na podlagi odstavka 55 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena.

(1142) V odstavku 56 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena je navedeno, da je podrobnejša ocena lahko potrebna, kadar država članica izvajalca javne storitve brez konkurenčnega izbirnega postopka pooblasti za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena na nerezerviranem trgu, na katerem se že opravljajo zelo podobne storitve ali na katerem se ob odsotnosti storitve splošnega gospodarskega pomena lahko pričakuje, da se bodo zelo podobne storitve opravljale v bližnji prihodnosti. Navedeni škodljivi učinki na razvoj trgovine so lahko izrazitejši, kadar naj bi se storitev splošnega gospodarskega pomena ponujala po ceni, ki je nižja od stroškov katerega koli dejanskega ali potencialnega izvajalca, z namenom omejevanja dostopa do trga. Zato lahko Komisija, ob siceršnjem celovitem upoštevanju široke diskrecijske pravice države članice glede opredelitve storitve splošnega gospodarskega pomena, zahteva spremembe, na primer pri dodelitvi pomoči, kadar lahko utemelji, da bi bilo mogoče enako storitev splošnega gospodarskega pomena opravljati pod enakovrednimi pogoji za uporabnike na manj izkrivljajoč način in z nižjimi stroški za državo članico.

(1143) Komisija v obravnavani zadevi ugotavlja, da francoski organi pogodb o izvajanju gospodarske javne službe niso sklenili brez postopka za oddajo javnega naročila. Zato se odstavek 56 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena v obravnavani zadevi ne uporablja. Komisija v vsakem primeru meni, da so francoski organi jasno opredelili več potreb po gospodarski javni službi na povezavah med Korziko in pristaniščem v Marseillu, ki jih ni mogla zadovoljiti nobena druga podobna komercialna storitev od/do pristanišča v Toulonu/Nici. Ugotovili so tudi, da ni alternativnega pristopa, ki bi manj omejeval konkurenco z nižjimi stroški za državo. Zato v obravnavani zadevi ni treba opraviti poglobljene analize izkrivljanja konkurence na podlagi odstavka 55 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena.

(1144) Komisija ugotavlja tudi, da se pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe nanašajo predvsem na storitve pomorskega prevoza nevlečenega tovora, v zvezi s katerimi ni sporno, da med Korziko in celinsko Francijo obstaja popolno nedelovanje trga, in za katere ima samo pristanišče v Marseillu zadostno zmogljivost za pretovarjanje.

(1145) Komisija prav tako ugotavlja, da prevoz vlečenega tovora, za katerega je Francija ugotovila delno zamenljivost med pristaniščema v Toulonu in Marseillu, zadeva le 20 % skupnega povpraševanja po vlečenem tovoru in 4 % skupnega povpraševanja po tovoru ([302]). Glede na to, da je ta obseg omejen, je izkrivljanje trga minimalno in nima dejanskega učinka na konkurenco.

(1146) Poleg tega je v pogodbi o izvajanju gospodarske javne službe za povezavo Marseille–Propriano, ki vključuje tudi prevoz potnikov, obravnavano tudi popolno nedelovanje trga prevozov na povezavah s Proprianom. Ta pogodba o izvajanju gospodarske javne službe zato ne more voditi v omejevanje dostopa do trga ali diskriminatornega ukrepa v smislu okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena in uredbe o pomorski kabotaži.

(1147) Poleg tega je treba poudariti, da ima pristanišče v Marseillu dovolj zmogljivosti, da prevozniku, kot je družba Corsica Ferries, omogoči ponujanje storitev iz tega pristanišča. Noben dokaz, predložen Komisiji med formalnim postopkom preiskave, ne kaže na nasprotno.

(1148) V odstavku 57 je navedeno, da je podrobnejši pregled potreben tudi, kadar je pooblastitev za izpolnjevanje obveznosti storitve povezana s posebnimi ali izključnimi pravicami, ki močno ovirajo konkurenco na notranjem trgu v obsegu, ki je v nasprotju z interesi Unije.

(1149) Komisija v obravnavani zadevi meni, da pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe ne podeljujejo posebnih ali izključnih pravic. Zato se odstavek 57 v obravnavani zadevi ne uporablja.

(1150) V odstavku 58 je navedeno, da bo Komisija pozorna tudi na primere, ko pomoč omogoča podjetju, da financira razvoj ali uporabo infrastrukture, ki je ni mogoče reproducirati in omogoča preprečevanje dostopa do trga, na katerem se opravlja splošna storitev gospodarskega pomena, ali do povezanih ustreznih trgov.

(1151) Komisija v obravnavani zadevi ugotavlja, da zadevne pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe ne vključujejo infrastrukture, ki je ni mogoče reproducirati, niti njihovo financiranje koncesionarkama ne omogoča financiranja razvoj ali uporabe take infrastrukture. Odstavka 58 zato v obravnavani zadevi ni mogoče uporabiti.

(1152) Nazadnje, v skladu s členom 59, če je izkrivljanje konkurence posledica pooblastitve, ki ovira učinkovito izvrševanje zakonodaje Unije, namenjene ohranjanju nemotenega delovanja notranjega trga, bo Komisija proučila, ali bi bilo mogoče javno storitev enakovredno opravljati na manj izkrivljajoč način, na primer s celovitim izvajanjem sektorske zakonodaje Unije.

(1153) Komisija v obravnavani zadevi ugotavlja, da pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe ne ovirajo učinkovitega izvajanja ali izvrševanja veljavne zakonodaje, saj so francoski organi strogo spoštovali načela iz veljavne sektorske zakonodaje, in sicer uredbe o pomorski kabotaži.

(1154) Zato v obravnavani zadevi ni treba opraviti poglobljene analize izkrivljanja konkurence na podlagi odstavka 55 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena.

([302]) Ocena povpraševanja po tovornem prometu temelji na preteklih podatkih (uvodna izjava 224), iz katerih je razvidno, da je vlečeni tovor predstavljal le približno 20 % celotnega tovora, prepeljanega med Marseillem in Korziko med letoma 2016 in 2020 (uvodna izjava 54). Glede na to, da se 20 % povpraševanja po tovornem prometu z vlečenim tovorom šteje za zamenljivega med Marseillem in Toulonom, se skupaj za zamenljivega med Marseillem in Toulonom šteje samo 4 % celotnega povpraševanja po tovornem prometu.

7.3.10 *Zahteve za objavo nekaterih informacij v zvezi s storitvami splošnega gospodarskega pomena*

(1155) Odstavek 60 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena določa: „Zadevna država članica mora za vsako nadomestilo za storitev splošnega gospodarskega pomena, ki ga podeli na podlagi tega sporočila, na internetu ali na drug primeren način objaviti naslednje informacije:

— rezultate javnega posvetovanja ali drugih ustreznih instrumentov iz odstavka 14,

— vsebino in trajanje obveznosti gospodarske javne službe,

— zadevno podjetje in, če je primerno, ozemlje,

— letne zneske pomoči, dodeljene zadevnemu podjetju.“

(1156) Komisija v obravnavani zadevi ugotavlja, da so francoski organi objavili informacije, zahtevane v odstavku 60 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena ([303]), razen letnih zneskov pomoči, dodeljenih upravičencem, ki bodo objavljeni po reviziji teh informacij.

(1157) Komisija zato meni, da so pogoji iz odstavka 60 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena izpolnjeni.

7.3.11 *Sklepna ugotovitev glede združljivosti ukrepov*

(1158) Komisija na podlagi navedenega ugotavlja, da so ukrepi skladni z okvirom za storitve splošnega gospodarskega pomena in uredbo o pomorski kabotaži. Pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe so zato združljive z notranjim trgom.

8. **SKLEPNE UGOTOVITVE**

(1159) Komisija ugotavlja, da je Francija s kršitvijo člena 108(3) PDEU nezakonito izvajala pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe, ki pomenijo državno pomoč v skladu s členom 107(1) PDEU. Vendar so pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe združljive z notranjim trgom –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

1. Finančno nadomestilo, ki ga je Francija dodelila družbama Corsica Linea in La Méridionale (ločeno ali skupaj) na podlagi petih pogodb o izvajanju gospodarske javne službe v zvezi s storitvami pomorskega prevoza za Korziko iz pristanišča v Marseillu ali vanj za obdobje 2023–2030 v skupnem znesku 853,6 milijona EUR, pomeni državno pomoč v skladu s členom 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

2. Državna pomoč iz odstavka 1, ki jo je Francija nezakonito izvedla v skladu s členom 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije, je združljiva z notranjim trgom v smislu člena 106(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

([303]) Za rezultate javnih posvetovanj glej naslednjo povezavo: 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 (obiskano 18. oktobra 2024), za druge točke pa glej naslednjo povezavo: https://www.isula.corsica/assemblea/docs/rapports/2022E6370-.pdf (obiskano 18. oktobra 2024).

Člen 2

Ta sklep je naslovljen na Francosko republiko.

V Bruslju, 26. novembra 2024

Za Komisijo
Margrethe VESTAGER
izvršna podpredsednica