Europeiska unionens
officiella tidning

SV
L-serien

2025/2453

30.12.2025

KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2025/2453

av den 26 november 2024

i ärende SA.101557 (2023/NN, f.d.-2022/PN) – Frankrike – Sjötransporttjänster till Korsika (2023–2030)

[delgivet med nr C(2025) 8473]

(Endast den franska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 108.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda artiklar [1] ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

1.1 Före anmälan

(1) Genom en skrivelse av den 17 januari 2022 underrättade de franska myndigheterna kommissionen om att Korsikas transportorgan (***transportorganet***) hade inlett åtgärder för att fastställa huruvida det fanns ett behov av allmän trafik avseende sjötransporttjänster mellan Korsika och det franska fastlandet. Kommissionen inledde ett föranmälningsförfarande den 19 januari 2022, som registrerades med nummer SA.101557. De franska myndigheterna översände sina första synpunkter till kommissionen genom skrivelser av den 19, den 25 och den 27 januari 2022.

(2) Genom skrivelser och e-postmeddelanden av den 4 och den 15 februari samt den 22 mars 2022 begärde kommissionen ytterligare upplysningar från de franska myndigheterna. De franska myndigheterna inkom med sina svar den 15 februari samt den 7 och den 31 mars 2022.

(3) Genom skrivelser av den 15 mars, den 8 april samt den 19 och den 20 maj 2022 underrättade de franska myndigheterna kommissionen om sina planer på att tilldela fem avtal om allmän trafik för en period på åtta år (2023–2030) för sjötransport av gods och passagerare mellan hamnen i Marseille och var och en av de fem hamnarna i Ajaccio, Bastia, Porto-Vecchio, Propriano och Île-Rousse (***trafikavtalen*** eller ***åtgärderna***).

(4) Genom skrivelser och e-postmeddelanden av den 20 april, den 30 maj, den 12 juli, den 11 augusti, den 3, den 18, den 21, den 23 och den 30 november samt den 1 och den 2 december 2022 begärde kommissionen ytterligare upplysningar från de franska myndigheterna. De svarade genom skrivelser och e-postmeddelanden av den 7 och den 22 juni, den 22 och den 27 juli, den 10, den 13 och den 14 oktober, den 8, den 10, den 11, den 17, den 22, den 24, den 25 och den 30 november samt den 1 och den 2 december 2022.

(5) Under föranmälningsfasen höll kommissionen och de franska myndigheterna möten den 1, den 17 och den 22 februari, den 18 mars, den 5 april, den 28 juni, den 11 juli samt den 15, den 21 och den 30 november 2022. Som förberedelse inför eller efter dessa möten lämnade de franska myndigheterna ytterligare upplysningar den 21 februari, den 22 mars och den 12 juli 2022.

[1] EUT C C/2024/2266, 22.3.2024, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2266/oj.

(6) Samtidigt mottog kommissionen allmän information från en tredje part den 14 april, den 17, den 21, den 22 och den 30 juni, den 25 juli, den 2 och den 30 september, den 5 och den 26 oktober och den 2 december 2022 samt den 30 och den 31 januari 2023.

1.2 De franska myndigheternas anmälan av åtgärderna och Corsica Ferries klagomål

(7) Den 27 december 2022 lämnade de franska myndigheterna på elektronisk väg in en anmälan till kommissionen om trafikavtalen. Eftersom anmälan var ofullständig begärde kommissionen ytterligare information från de franska myndigheterna den 16 februari 2023. De franska myndigheterna kompletterade sin anmälan med e-postmeddelanden av den 5 april och den 2 maj 2023.

(8) Den 23 mars 2023 lämnade Corsica Ferries in ett formellt klagomål till kommissionen i vilket man ifrågasatte åtgärdernas laglighet och förenlighet med bland annat lagstiftningen om statligt stöd.

(9) Kommissionen vidarebefordrade klagomålet till de franska myndigheterna och begärde ytterligare upplysningar den 11 april och den 5 juni 2023. De franska myndigheterna lämnade sina synpunkter på klagomålet och kompletterande upplysningar den 28 juni, den 28 juli och den 27 oktober 2023.

(10) Corsica Ferries lämnade också kompletterande upplysningar om sitt klagomål i e-postmeddelanden av den 13 oktober och den 20 december 2023. Kommissionen skickade dessa kompletterande upplysningar till de franska myndigheterna den 21 december 2023, och de franska myndigheterna svarade genom ett e-postmeddelande av den 6 februari 2024.

1.3 Kommissionens inledande av det formella granskningsförfarandet avseende åtgärderna

(11) Genom en skrivelse av den 23 februari 2024 underrättade kommissionen de franska myndigheterna om sitt beslut att inleda det förfarande som fastställs i artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (**EUF-fördraget**) med avseende på trafikavtalen i fråga (***beslutet att inleda förfarandet***).

(12) Beslutet att inleda förfarandet offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* ([2]). Kommissionen uppmanade de franska myndigheterna och berörda parter att inkomma med synpunkter på trafikavtalen.

(13) Kommissionen mottog synpunkter från de franska myndigheterna den 27 mars 2024. Efter att ha mottagit dessa synpunkter begärde kommissionen upplysningar av de franska myndigheterna den 23 april, den 13 och den 30 maj, den 14 och den 21 juni samt den 2 och den 9 juli 2024, och de franska myndigheterna inkom med svar den 23 och den 31 maj, den 13 juni samt den 9, den 11, den 12 och den 17 juli 2024.

(14) Kommissionen mottog synpunkter från flera berörda parter, närmare bestämt Corsica Ferries (den 22 april 2024), Corsica Linea (den 29 april 2024), La Méridionale (den 29 april 2024) och Stef-koncernen (den 29 april 2024). ([3])

(15) Kommissionen vidarebefordrade synpunkterna från Corsica Ferries (den 23 april 2024) och från Corsica Linea, La Méridionale och Stef-koncernen (den 30 april 2024) till Frankrike och gav Frankrike möjlighet att bemöta dem. Frankrike svarade på Corsica Ferries synpunkter den 25 juni och den 11 juli 2024. Frankrike ville inte kommentera synpunkterna från de övriga berörda parterna.

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

([3]) Corsica Linea, La Méridionale och Stef-koncernen begärde genom e-postmeddelanden av den 8, den 15 respektive den 16 april 2024 en förlängning av tidsfristen för att inkomma med synpunkter. Kommissionen beviljade en förlängning av fristen till och med den 29 april 2024.

2. SJÖTRANSPORTTJÄNSTER MELLAN KORSIKA OCH DET FRANSKA FASTLANDET

2.1 Korsikas socioekonomiska särdrag

(16) Korsika är en fransk ö i Medelhavet. Den kännetecknas av bergig terräng, skyddade områden och särskilt stora landsbygdsområden ([4]). Ön har en befolkning på nästan 350 000 invånare, varav omkring 53 % bor i stadsområden och 47 % i landsbygdsområden ([5]). Dessa begränsande geografiska förutsättningar gör Korsika till en av de minst tätbefolkade regionerna i Frankrike, med en befolkningstäthet på 39 invånare per km^2. Detta är långt under genomsnittet för Frankrike, som ligger på 105 invånare per km^2 ([6]).

(17) Den låga befolkningstätheten innebär att det är långa avstånd mellan bostäder och arbetsplatser eller fritidsaktiviteter. På Korsika görs fler och längre resor jämfört med det nationella genomsnittet ([7]). Enligt Insee ([8]) leder kommunernas topografi och landsbygdskaraktär samt bristen på kollektivtrafik till att fler personbilar används för dagliga resor (86 % jämfört med 72 % i den europeiska delen av Frankrike) ([9]).

(18) Korsika har ingen motorvägsinfrastruktur. Vägnätet på ön är begränsat och består av omkring tio regionala vägar och lokalvägar. Vägarna är tämligen kurviga, vilket gör att resorna tar längre tid ([10]), försvårar trafikförhållandena ([11]) och ökar risken för trafikolyckor. Korsika har den högsta trafikdödligheten i Frankrike ([12]). Enligt det franska trafiksäkerhetsobservatoriet bidrar turismen ytterligare till den rådande situationen. Observatoriet uppskattar att de cirka 500 000 bilar som anländer och avgår med reguljär sjötrafik varje år under sommarperioden nästintill fördubblar den genomsnittliga dagliga trafiken på Korsikas vägar ([13]).

(19) Korsikas ekonomi grundar sig i huvudsak på tjänstesektorn ([14]). Turism ([15]) och detaljhandel ([16]) hör till de viktigaste drivkrafterna för att skapa välstånd och jobb på ön. Den lokala ekonomin är i hög grad beroende av import från det franska fastlandet. Under 2019 var importen från fastlandet nästan fem gånger större än exporten ([17]).

([4]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (besökt 18.10.2024).
([5]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (besökt 18.10.2024). Som jämförelse är det nationella genomsnittet 67 % för stadsområden och 33 % för landsbygdsområden. Ön Korsika är därför betydligt mer landsbygdspräglad än resten av Frankrike.
([6]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (besökt 18.10.2024).
([7]) Se t.ex. det allmänna vägledningsdokumentet om södra Korsika 2023–2027 (s. 6) som tagits fram av det franska trafiksäkerhetsobservatoriet (*Observatoire national interministériel de la sécurité routière*), som finns på 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 (besökt 18.10.2024).
([8]) Den franska nationella statistikbyrån Insee (*Institut national de la statistique et des études économiques*).
([9]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021 (besökt 18.10.2024).
([10]) I Korsikas regionala myndighets regionala plan för infrastruktur och transporttjänster från 2015 konstateras att ”*den stora bergskedjan på Korsika försvårar de interna förbindelserna avsevärt*”. Det konstateras även att ”*väg- och järnvägsnäten består av slingrande vägar och avstånden mäts snarare i restid än i kilometer*” (https://www.aue.corsica/attachment/619085/, s. 9, besökt 18.10.2024). Se även det allmänna vägledningsdokumentet om södra Korsika 2023–2027 (s. 6) som tagits fram av det franska trafiksäkerhetsobservatoriet (se fotnot 7).
([11]) Se rapporterna från den offentliga tv-kanalen ”France 3 Corse” om vägarnas tillstånd på Korsika: https://france3-regions.francetvinfo.fr/corse/dossier-etats-des-lieux-des-routes-de-corse-et-enjeux-2730762.html (besökt 18.10.2024).
([12]) Se den särskilt allvarliga situationen 2022, då trafikdödligheten på Korsika var 2,5 gånger högre än det nationella genomsnittet: https://www.corsematin.com/articles/le-lourd-bilan-de-2022-sur-les-routes-corses-135750 (besökt 18.10.2024). Se även det allmänna vägledningsdokumentet om södra Korsika 2023–2027 (s. 6) som tagits fram av det franska trafiksäkerhetsobservatoriet (se fotnot 7).
([13]) Se det allmänna vägledningsdokumentet om södra Korsika 2023–2027 (s. 6) som tagits fram av det franska trafiksäkerhetsobservatoriet (se fotnot 7).
([14]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006425?sommaire=6006454 (besökt 18.10.2024).
([15]) Se Insees analyser av turismens betydelse för sysselsättningen på Korsika: https://www.insee.fr/fr/statistiques/6439057 (besökt 18.10.2024).
([16]) Enligt Insee står detaljhandeln för 67 % av öns handel, vilket är nio procentenheter mer än Frankrikes genomsnitt (https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006439?sommaire=6006454, besökt 18.10.2024).
([17]) Kommentarer från de franska myndigheterna inlämnade den 5 april 2023.

(20) I sitt yttrande av den 17 november 2020 om koncentrationen av marknaderna på Korsika och den därmed sammanhängande inverkan på den lokala konkurrensen (***konkurrensmyndighetens yttrande***) ([18]) fastställde den franska konkurrensmyndigheten att *"ökaraktären är det främsta specifika hindret för utvecklingen av öns ekonomi, eftersom de merkostnader som den geografiska isoleringen medför kan minska tillträdet till marknaderna"* ([19]). Konkurrensmyndigheten anser således att *"ökaraktären och det geografiska avståndet från det franska fastlandet ökar leveranskostnaderna, eftersom användningen av sjötransport strukturellt sett är dyrare"*. Detta innebär följaktligen att *"de ekonomiska aktörerna begränsas, eftersom leveranskedjan är komplexare än på fastlandet"* ([20]).

(21) Inom sektorn för bränsledistribution noterar konkurrensmyndigheten till exempel en betydande skillnad i bränslepriset för konsumenter på Korsika och på fastlandet ([21]). Enligt konkurrensmyndigheten beror detta delvis på att Korsika endast försörjs med bränsle sjövägen, vilket leder till ett högre slutpris. Att transportera bränsle på väg till bensinstationer är också dyrare, eftersom den bergiga terrängen förlänger transporttiderna. Slutligen innebär den säsongsbetonade efterfrågan under sommarsäsongen att lagren måste hanteras enligt just-in-time-principen, vilket medför risk för kvoteringar som kan orsaka betydande extra kostnader, eftersom Korsikas oljelager har begränsad lagringskapacitet ([22]).

(22) Likaså är livsmedel och konsumentprodukter mycket dyrare på Korsika än i övriga Frankrike, med skillnader på 14 % respektive 11 % ([23]). Konkurrensmyndigheten anser i sitt yttrande att detta delvis beror på strukturella faktorer som hänger samman med ökaraktären och säsongsvariationerna. Dessutom blir försörjningskedjan från inköpscentralerna i södra Frankrike längre eftersom man måste använda sig av sjötransport ([24]). Eftersom butikerna på Korsika dessutom har begränsad lagringskapacitet innebär detta att de måste få varor levererade oftare än på fastlandet och att de inte får samma rabatter hos inköpscentralerna som butikerna på fastlandet ([25]).

(23) Rent allmänt noterar Insee att Korsika är den fattigaste regionen i den europeiska delen av Frankrike: 18,5 % av invånarna på Korsika levde under fattigdomsgränsen 2018, vilket kan jämföras med 14 % på nationell nivå. Den ekonomiska och sociala situationen försämrades dessutom till följd av covid-19-pandemin 2020 och 2021 ([26]) och den höga inflationen, som främst berodde på de stigande energi- och livsmedelspriserna från och med 2022 ([27]).

([18]) Yttrande 20-A-11 av den 17 november 2020. Konkurrensmyndigheten har uppgett att ekonomiministern begärde ett yttrande. Syftet med detta hänskjutande var att informera myndigheterna om olika konkurrensfrågor, särskilt i relation till invånarnas köpkraft.

([19]) Ibid., punkt 25.

([20]) Ibid., punkt 26.

([21]) Konkurrensmyndigheten konstaterar att Korsikas hushåll är mycket beroende av bilar på grund av öns geografiska situation och underutvecklade kollektivtrafik. Trots att mervärdesskattesatsen är 7 procentenheter lägre på Korsika skiljer sig bränslepriserna på ön avsevärt från priserna på fastlandet: omkring +6,7 % för diesel och +5,3 % för blyfri 95. Detta har även bekräftats av Insee (https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8, besökt 18.10.2024).

([22]) För mer information, se branschfokus nr 2 i konkurrensmyndighetens yttrande.

([23]) Se Insees undersökning om 2022 års prisnivåer på Korsika jämfört med det franska fastlandet: https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8 (besökt 18.10.2024). Totalt sett är priserna 7 % högre på Korsika, och skillnaderna har ökat sedan 2015 trots att Korsika har en mycket låg momssats på produkter som är avsedda att användas som livsmedel (2,1 % i stället för 5,5 % eller 20 % på fastlandet beroende på produktfamilj).

([24]) Konkurrensmyndighetens yttrande, punkterna 590–594. Konkurrensmyndigheten konstaterar att kostnaden för sjötransport är en av de största merkostnaderna för stora och medelstora stormarknader: i motsats till gängse affärspraxis, enligt vilken inköpspriserna inkluderar leveranskostnaderna fram till varornas avsedda destination, ingår inte kostnaderna för sjötransport systematiskt i inköpspriset. Detta innebär att det är de korsikanska butikerna själva som står för kostnaderna för sjöfrakt mellan fastlandet och Korsika.

([25]) Konkurrensmyndighetens yttrande, punkterna 595–598. Enligt konkurrensmyndigheten tar leveranser av varor till Korsika längre tid än till någon annan plats på det franska fastlandet. De tar vanligtvis tre dagar, vilket i genomsnitt är en dag längre än för en butik på fastlandet. Dessutom har butikerna på fastlandet bättre logistiksystem för sina varor, medan butikerna på Korsika är begränsade av den tid som sjötransporten tar (avlastning av fartyg och vägtransport). Slutligen saknar Korsika lokal logistikinfrastruktur (få lagringsutrymmen finns att tillgå). Dessa tre faktorer har två konsekvenser för Korsikas butiker. För det första krävs täta tur- och returresor med fastlandet för att säkerställa att butikernas lager fylls på, vilket ökar leveranskostnaderna. För det andra får Korsikas butiker inte lika hög rabatt hos inköpscentralerna på fastlandet eftersom de beställer små volymer, vilket framför allt beror på det begränsade lagringsutrymmet.

([26]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/5386057 (besökt 18.10.2024).

([27]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021#tableau-figure3 (besökt 18.10.2024). Figur 4 i filen från Insee visar att många kommunsammanslutningar på Korsika är överexponerade för inflation, i synnerhet nästan hela norra hälften av ön och sammanslutningen Sartenais-Valinco-Taravo på södra delen av ön, där den största kommunen är Propriano.

2.2 Hamninfrastruktur som används för sjötransporttjänster mellan det franska fastlandet och Korsika

2.2.1 *Fastlandshamnarna*

(24) De fastlandshamnar som används för sjötransporttjänster mellan Korsika och det franska fastlandet är hamnarna i Marseille, Toulon och Nice (***fastlandshamnarna***).

(25) Marseille ligger mer än 60 km från Toulon (cirka 45 minuter med bil via motorväg A50 och mindre än en timme med tåg ([28])) och nästan 200 km från Nice (cirka 2 timmar och 30 minuter via motorväg A8). Toulon ligger 150 km från Nice (cirka 1 timme och 45 minuter via motorvägarna A57 och A8 och 1 timme och 45 minuter med tåg ([29])).

Figur 1

Fastlandshamnarna respektive hamnarna på Korsika



Källa: Gecodia

2.2.1.1 Hamnen i Marseille

(26) Hamnen i Marseille är en av de största hamnarna i Frankrike. Den har ett stort antal nationella och internationella sjöfartsförbindelser och ligger nära Marseille, som är Frankrikes näst största stad sett till folkmängd.

(27) Hamnmyndigheten i Marseille, *Grand Port Maritime de Marseille*, är ett offentligt industri- och handelsorgan.

([28]) Se järnvägsbolaget SNCF:s webbplats, som finns på https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-toulon-marseille (besökt 18.10.2024). Varje dag trafikeras nästan 20 förbindelser mellan Marseille och Toulon, med en genomsnittlig restid på en timme.

([29]) Se SNCF:s webbplats, som finns på https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-nice-toulon (besökt 18.10.2024). Varje dag trafikeras omkring 15 förbindelser mellan Toulon och Nice, med en genomsnittlig restid på två timmar.

(28) Hamnen i Marseille är en global hamn med infrastruktur som gör att den kan hantera alla typer av trafik. Den har två huvudkajer:

— Den östra kajen (väster om Marseille) med tio hamnterminaler, som främst används av färjor, passagerar- och lastfartyg samt kryssningsfartyg och har ett varv för fartygsreparationer.

— Den västra kajen (Fos-sur-Mer), som är avsedd för stora interkontinentala godstransporter (energi, bilar, containrar, specialgods osv.).

(29) Den östra kajen har fyra hamnterminaler för färjor och passagerar- och lastfartyg, däribland de två nationella terminalerna Joliette och Arenc, som framför allt hanterar den nuvarande sjötrafiken till Korsika (med mer än tio tillgängliga kajplatser). Dessa två terminaler är direkt anslutna till tre motorvägar: A7, som korsar hela Rhônedalen från Lyon till Marseille, A50, som förbinder Marseille med Toulon i öster och A55, som förbinder Marseille med Martigues i väster.

2.2.1.2 Hamnen i Toulon

(30) Hamnen i Toulon har nationella och internationella sjöfartsförbindelser (Spanien, Italien). Den har fyra terminaler runt Toulon-bukten: två terminaler i Brégaillon och två terminaler i centrum av Toulon respektive La Seyne-sur-Mer. Hamnen i Toulon förvaltas av **industri- och handelskammaren i Var**.

(31) Den södra terminalen i Brégaillon är helt och hållet avsedd för transport av tunga paket, medan den norra terminalen (**Toulon-Brégaillon**) har en kajplats uteslutande för godstransport. Terminalen i La Seyne-sur-Mer används uteslutande för kryssningsfartyg, medan terminalen i stadens centrum (***Toulon-Port de Commerce***), som har tre kajplatser, används för färjor, kryssningsfartyg och passagerar- och lastfartyg. Terminalen Toulon-Port de Commerce hanterar för närvarande alla sjötransporttjänster mellan Toulon och Korsika. Hamnen i Toulon ligger relativt nära motorväg A50 och Toulons järnvägsstation.

2.2.1.3 Hamnen i Nice

(32) Hamnen i Nice ligger i stadens centrum. Den förvaltas av Nice Côte d'Azurs industri- och handelskammare (***industri- och handelskammaren i Nice***). Den har två terminaler, var och en med två kajplatser som kan ta emot färjor och passagerar- och lastfartyg. Båda terminalerna används främst för kryssningsfartyg och passagerartrafik och, i mindre utsträckning, godstrafik. Hamnen i Nice ligger relativt långt från motorvägsinfrastrukturen (cirka tio kilometer), men järnvägsstationen ligger ganska nära.

2.2.2 *Hamnarna på Korsika*

(33) De hamnar på Korsika som har sjöförbindelser till det franska fastlandet är Bastia, Ajaccio, Île-Rousse, Porto-Vecchio och Propriano (***hamnarna på Korsika***).

(34) Propriano är den enda hamn på Korsika som endast har en rutt till det franska fastlandet (till Marseille). Alla övriga hamnar på Korsika har förbindelser till de tre fastlandshamnarna (Marseille, Toulon och Nice).

(35) Samtliga hamnar på Korsika förvaltas av **Korsikas handels- och industrikammare**.

(36) Staden Bastia ligger på nordöstra Korsika. Den ligger cirka 70 km från Île-Rousse (1 timme och 40 minuter med bil och nästan 2 timmar med kollektivtrafik) på norra Korsika, 145 km från Porto-Vecchio på sydöstra delen av ön och 150 km från Ajaccio. Staden Ajaccio, som ligger på västra delen av Korsika, ligger cirka 70 km från Propriano (cirka 1 timme och 30 minuter med bil och 2 timmar med kollektivtrafik) på sydvästra Korsika och 140 km från Porto-Vecchio. Propriano och Porto-Vecchio ligger 70 km från varandra (cirka 1 timme och 30 minuter med bil och 2 timmar med kollektivtrafik).

(37) Endast Bastia, Ajaccio och Île-Rousse har en järnvägsstation. Från Porto-Vecchio går det intercitybussar till Ajaccio, Propriano och Bastia, medan det från Propriano går intercitybussar till Ajaccio och Porto-Vecchio. Table 1 och Table 2 visar de beräknade avstånden mellan orterna med kollektivtrafik och turtätheten:

Tabell 1

Järnvägstrafik på Korsika

	Antal tur- och returresor ([1]) per dag	Resans längd
Ajaccio–Bastia	5	4 h
Ajaccio–Île-Rousse	2	4 h 45 min – 5 h
Bastia–Île-Rousse	3	3 h 15 min

([1]) En tur- och returresa motsvarar två resor.
Källa: Korsika järnvägar

Tabell 2

Intercitytrafik på Korsika (bussar)

	Antal tur- och returresor per dag	Resans längd
Ajaccio–Propriano	5	1 h 45 min
Ajaccio–Porto-Vecchio	4	3 h 30 min
Propriano–Porto-Vecchio	3	1 h 45 min
Bastia–Île-Rousse	2	1 h 30 min

Källa: Korsikas regionala myndighet

2.2.2.1. Hamnen i Bastia

(38) Bastia är Korsikas största hamn sett till passagerar- och godsvolymer och står för nästan 60 % av den totala trafiken mellan Korsika och fastlandet. Det är en internationell hamn som har rutter till Italien vid sidan av transporttjänsterna till Marseille, Toulon och Nice.

(39) Hamnen i Bastia har en hamnterminal med åtta kajplatser som kan ta emot färjor och passagerar- och lastfartyg. Planer på att utvidga eller bygga en större hamn övervägs för närvarande, eftersom den befintliga hamnen är mycket överbelastad ([30]). Hamnen ligger i centrum av staden och nås via landsväg 20 från Bastia till Ajaccio.

2.2.2.2. Hamnen i Ajaccio

(40) Ajaccio är Korsikas näst största hamn sett till passagerar- och godsvolymer. Utöver de reguljära sjöförbindelserna till Marseille, Toulon och Nice har hamnen i Ajaccio även säsongsrutter till Porto Torres (Sardinien), Calvi och Propriano.

(41) Hamnen i Ajaccio har en hamnterminal med sex kajplatser som kan ta emot färjor och passagerar- och lastfartyg. Hamnen ligger i centrum av staden och nås via landsväg 20 till Bastia i nordöst och landsväg 40 till Bonifacio på öns södra spets.

([30]) http://www.bastia.port.fr/developpement/ (besökt 18.10.2024).

2.2.2.3. Hamnen i Île-Rousse

(42) Hamnen i Île-Rousse, som ligger i stadens centrum, har en hamnterminal med två kajplatser för färjor och passagerar- och lastfartyg. Det är den enda hamn på Korsika som har tillstånd att hantera farligt gods i klass 1 (explosiva ämnen och föremål). Den har snabb tillgång till landsväg 30 som förbinder Calvi (25 km västerut) med Ponte-Leccia på centrala Korsika.

2.2.2.4. Hamnen i Porto-Vecchio

(43) Hamnen i Porto-Vecchio, som ligger i stadens centrum, har en hamnterminal med två kajplatser för färjor och passagerar- och lastfartyg. Den har relativt snabb tillgång till landsväg 10 till Bonifacio i söder och Bastia i norr.

2.2.2.5. Hamnen i Propriano

(44) Hamnen i Propriano, som ligger i stadens centrum, har en hamnterminal med två kajplatser för färjor och passagerar- och lastfartyg. Den har relativt snabb tillgång till landsväg 40 som förbinder Bonifacio i söder och Ajaccio i norr.

2.3 **Sjötransporttjänster mellan Korsika och det franska fastlandet**

(45) De franska myndigheterna lämnade en beskrivning av de sjötransporttjänster som tillhandahölls mellan 2016 och 2020 ([31]). Mellan 2016 och 2020 bedrev tre sjötransportoperatörer sjötransporttjänster mellan Korsika och det franska fastlandet: Corsica Ferries (från Toulon och Nice), Corsica Linea och La Méridionale (från Marseille). En fjärde operatör, Moby Line, bedrev också sjötransporttjänster mellan Nice och Korsika mellan 2016 och 2019.

2.3.1 *Sjötransport av gods*

(46) Sjötransport är det dominerande transportsättet för gods mellan det franska fastlandet och Korsika. Överlag är sjötransporten av gods mellan Korsika och fastlandet relativt stabil under hela året. Den minskade inte nämnvärt under covid-19-krisen.

2.3.1.1 Uppgifter om sjötransport av gods mellan Korsika och det franska fastlandet

(47) Sjötransporten av gods till Korsika sker endast från det franska fastlandet via rutterna mellan fastlandet och hamnarna på Korsika.

(48) När det gäller fastlandshamnarna går merparten av godstransporterna via rutterna till och från Marseille (Table 3 och Table 4). Hamnen i Marseille har en relativt stabil marknadsandel på omkring 80 % av den totala godstrafiken mellan det franska fastlandet och Korsika (Table 4).

Tabell 3

Transport av gods mellan det franska fastlandet och Korsika per fastlandshamn (import/export, i löpmeter ([1]))

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

([1]) Löpmeter är en måttenhet som används för att mäta varor som säljs per meter med ett konstant tvärsnitt. Den används också för att ange längden på konstanta element (t.ex. släpvagnar), oavsett övriga dimensioner.

Källa: kommentarer från de franska myndigheterna inlämnade den 5 april 2023.

([31]) De trafikuppgifter som presenteras i detta beslut tar inte hänsyn till 2021 eller 2022, eftersom de franska myndigheternas kartläggning av behovet av allmän trafik började i slutet av 2021.

Tabell 4

Transport av gods mellan det franska fastlandet och Korsika per fastlandshamn (import/export, %)

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

Källa: kommentarer från de franska myndigheterna inlämnade den 5 april 2023.

(49) När det gäller hamnarna på Korsika är flödena främst koncentrerade till hamnarna i Ajaccio och Bastia (Table 5 och Table 6). Som framgår av Table 6 ovan hade dessa två hamnar en relativt stabil marknadsandel mellan 2016 och 2020 på cirka 35 % (Ajaccio) och 50 % (Bastia) av den totala godstrafiken mellan det franska fastlandet och Korsika.

Tabell 5

Transport av gods mellan det franska fastlandet och Korsika per hamn på Korsika (import/export, löpmeter)

	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
Île-Rousse	93 243	98 146	102 210	118 132	94 607
Totalt	**2 031 757**	**2 231 198**	**2 236 599**	**2 261 138**	**2 151 287**

Källa: kommentarer från de franska myndigheterna inlämnade den 5 april 2023.

Tabell 6

Transport av gods mellan det franska fastlandet och Korsika per hamn på Korsika (import/export, %)

	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 %
Île-Rousse	5 %	4 %	5 %	5 %	4 %
Totalt	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Källa: kommentarer från de franska myndigheterna inlämnade den 5 april 2023.

2.3.1.2 Typer av sjötransport av gods

(50) Sjötransporten av gods mellan det franska fastlandet och Korsika sker endast med hjälp av roll on roll off-transport ([32]) med lämpliga fartyg, så kallade **ro-pax-fartyg** (passagerar- och lastfartyg) ([33]) och renodlade roll on roll off-fartyg (**ro-ro-fartyg**) (som endast transporterar gods). Förutom vissa specialvaror (cement, tunga förpackningar osv.) sker transporten mellan Korsika och fastlandet endast med hjälp av ro-pax-fartyg.

(51) Enligt de franska myndigheterna ([34]) delas ro-ro-godstransporterna in i ”transport av bogserat gods” och ”transport av icke-bogserat gods”.

(52) Transport av bogserat gods definieras som godstransport med ett vägfordon som är längre än sex meter och har egen framdrivning (skåpbilar, lastbilar och liknande fordon samt påhängsvagnar kopplade till ett dragfordon). Dessa fordon kan därför köras ombord och av direkt av föraren utan att det krävs hamnhantering. De tre fastlandshamnarna och hamnarna på Korsika hanterar alla transporter av bogserat gods.

(53) Transport av icke-bogserat gods definieras som godstransport som sker med hjälp av en påhängsvagn ([35]). Vid lastning kopplas påhängsvagnen loss från dragfordonet på avgångskajen och kopplas sedan till ett särskilt hamndragfordon innan motsatt procedur upprepas i ankomsthamnen, där ett annat dragfordon tar påhängsvagnen till dess destination. Transporter av icke-bogserat gods står för den största delen av sjötransporten av gods mellan Korsika och det franska fastlandet (64 % av de totala transporterade löpmeterna i genomsnitt mellan 2016 och 2020, jämfört med 36 % för transport av bogserat gods).

2.3.1.2.1 Transport av bogserat gods

(54) När det gäller fastlandshamnarna delas transporten av bogserat gods huvudsakligen mellan hamnarna i Marseille och Toulon (Table 7 och Table 8). I hamnen i Marseille stod transporten av bogserat gods i genomsnitt för omkring 20 % av den totala godstransporten till och från Korsika mellan 2016 och 2020.

Tabell 7

Transport av bogserat gods per fastlandshamn (import/export, löpmeter)

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

Källa: kommentarer från de franska myndigheterna inlämnade den 5 april 2023.

([32]) Roll on roll off-transport är transport av gods (bilar, tunga lastbilar, släpvagnar, byggmaskiner och överdimensionerad utrustning) med specialfartyg som kallas ro-ro-fartyg.

([33]) Enligt artikel 2.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2110 av den 15 november 2017 om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik och om ändring av direktiv 2009/16/EG och om upphävande av rådets direktiv 1999/35/EG (EUT L 315, 30.11.2017, s. 61, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj) är ett ro-ro-passagerarfartyg (eller ro-pax-fartyg) ett fartyg som medför fler än tolv passagerare och som är utrustat med anordningar som gör det möjligt för väg- eller järnvägsfordon att rulla på och av fartyget.

([34]) Kommentarer från de franska myndigheterna inlämnade den 5 april 2023.

([35]) Påhängsvagnar är fordon utan motor som endast har hjul baktill. Den främre delen har inga hjul och är anpassad till draganordningen på dragfordon eller påhängsvagnar. Kombinationen av ett dragfordon och en påhängsvagn bildar ett ledat fordon.

Tabell 8

Transport av bogserat gods per fastlandshamn (import/export, %)

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

Källa: kommentarer från de franska myndigheterna inlämnade den 5 april 2023.

2.3.1.2.2 Transport av icke-bogserat gods

(55) Hamnen i Marseille är den enda fastlandshamn som hanterade transport av icke-bogserat gods till/från Korsika mellan 2016 och 2020. Alla hamnar på Korsika hanterar transport av icke-bogserat gods. Denna typ av transport hanteras helt och hållet mellan Marseille och hamnarna på Korsika.

2.3.2 *Sjötransport av passagerare*

(56) Sjötransport av passagerare bedrivs mellan Korsika och Frankrike/Italien. Förbindelserna med det franska fastlandet stod för cirka 65 % av den totala sjötransporten av passagerare i genomsnitt mellan 2014 och 2019, med över 2,7 miljoner passagerare 2017 och 2018, vilket minskade till 2,52 miljoner 2019. År 2020, efter covid-19-krisen, minskade sjötransporten av passagerare med 32 %.

(57) Till skillnad från sjötransporten av gods är sjötransporten av passagerare säsongsbetonad, och efterfrågan under högsäsong (dvs. från april till oktober) är högre än under resten av året.

(58) Den största delen av sjötransporten av passagerare vid fastlandshamnarna är koncentrerad till Toulon (Table 9 och Table 10). Mellan 2016 och 2020 ökade hamnarna i Marseille och Toulon sina marknadsandelar något, medan Nices marknadsandel minskade avsevärt (Table 10).

Tabell 9

Sjötransport av passagerare mellan det franska fastlandet och Korsika per fastlandshamn (antal passagerare)

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

Källa: kommentarer från de franska myndigheterna inlämnade den 5 april 2023.

Tabell 10

Sjötransport av passagerare mellan det franska fastlandet och Korsika per fastlandshamn (%)

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

Källa: kommentarer från de franska myndigheterna inlämnade den 5 april 2023.

(59) Den största delen av sjötransporten av passagerare vid hamnarna på Korsika är koncentrerad till Bastia och Ajaccio. Som framgår av Table 11 och Table 12 har fördelningen av passagerartrafiken mellan hamnarna på Korsika varit relativt stabil.

Tabell 11

Sjötransport av passagerare mellan det franska fastlandet och Korsika per hamn på Korsika (antal passagerare)

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

Källa: kommentarer från de franska myndigheterna inlämnade den 5 april 2023.

Tabell 12

Sjötransport av passagerare mellan det franska fastlandet och Korsika per hamn på Korsika (%)

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

Källa: kommentarer från de franska myndigheterna inlämnade den 5 april 2023.

2.4 Den rättsliga ramen för sjötransporttjänster mellan Korsika och det franska fastlandet

(60) Sjötransporten liberaliserades i Europeiska unionen 1992, då förordningen om cabotage (***cabotageförordningen***) ([36]) antogs. De franska myndigheterna har dock aldrig helt liberaliserat sjötransporttjänsterna till Korsika eftersom det finns behov av allmän trafik som kräver en allmän begränsning av friheten att tillhandahålla sådana tjänster.

(61) Följaktligen bedrivs för närvarande ingen rent kommersiell transport mellan det franska fastlandet och Korsika. Sjötransporttjänsterna tillhandahålls antingen enligt ett system för förpliktelser vid allmän trafik (***systemet för allmän trafikplikt***) i den mening som avses i artikel 2.4 och artikel 4.2 i cabotageförordningen eller enligt ett avtal om allmän trafik som motsvarar definitionen i artikel 2.3 och artikel 4.1 i cabotageförordningen.

2.4.1 *Systemet för allmän trafikplikt*

(62) Genom Korsikas fullmäktiges resolution nr 13/263 av den 20 december 2013, i dess lydelse enligt fullmäktiges resolutioner nr 18/266 av den 27 juli 2018 och nr 19/128 av den 25 april 2019, inrättade Korsikas regionala myndighet (***den regionala myndigheten***) ett system för allmän trafikplikt som fastställer den allmänna trafikplikt som ska fullgöras av alla operatörer som vill erbjuda sjötransporttjänster mellan Korsika och det franska fastlandet (***2019 års system för allmän trafikplikt***) ([37]).

(63) 2019 års system för allmän trafikplikt gäller för alla sjötransporttjänster som utförs mellan hamnarna på Korsika och de tre fastlandshamnarna från och med den 1 oktober 2019 under en tioårsperiod, dvs. till och med den 30 september 2029. Detta system innebär att en rad skyldigheter måste fullgöras, bland annat måste operatörerna genomföra ett minimiantal tur- och returresor på varje sjörutt under året och de får inte ta ut högre priser för transport av gods eller passagerare än vad som fastställts. 2019 års system för allmän trafikplikt föreskriver ingen ekonomisk ersättning till sjötransportföretagen för fullgörandet av den allmänna trafikplikt som åläggs dem.

2.4.2. *Historik över avtal om allmän trafik som ingåtts mellan 1976 och 2022*

(64) Historiskt sett och fram till i dag har endast sjötransporttjänsterna mellan Marseille och hamnarna på Korsika omfattats av ett avtal om allmän trafik. Sjötransporttjänsterna från hamnarna i Toulon och Nice har bedrivits inom ramen för ett system för allmän trafikplikt.

(65) En första offentlig tjänstekoncession mellan det offentliga företaget Société Nationale Corse Méditerranée (**SNCM**) och det privata företaget Compagnie Méridionale de Navigation (numera La Méridionale) å ena sidan och den franska staten å andra sidan undertecknades 1976 för att säkerställa den territoriella kontinuiteten mellan Korsika och fastlandet under en period på 25 år, dvs. fram till 2001.

(66) Från och med den 1 januari 2002 tillhandahöll SNCM via La Méridionale en tjänst mellan Marseille och Korsika enligt ett avtal om allmän trafik med den regionala myndigheten för en period på fem år.

(67) Från och med den 1 juli 2007 till och med den 31 december 2013 tillhandahöll SNCM och La Méridionale denna tjänst enligt ett nytt trafikavtal som ingicks den 7 juni 2007 (***avtalet om allmän trafik för 2007–2013***) och som omfattade samtliga fem rutter mellan hamnen i Marseille och hamnarna på Korsika. Kommissionen fastställde att en del av den ersättning som beviljats enligt trafikavtalet för 2007–2013 utgjorde statligt stöd som var oförenligt med den inre marknaden ([38]).

([36]) Rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) (EGT L 364, 12.12.1992, s. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1992/3577/oj).

([37]) Resolution nr 19/128 av den 25 april 2019 med närmare uppgifter om innehållet i 2019 års system för allmän trafikplikt finns på: https://www.isula.corsica/assemblea/downloads/Deliberations-AC-2019_t21928.html (besökt 18.10.2024).

([38]) Kommissionens beslut av den 2 maj 2013 om det statliga stöd SA.22843 (2012/C) (f.d. 2012/NN) som Frankrike har genomfört till förmån för Société Nationale Corse Méditerranée och Compagnie Méridionale de Navigation [delgivet med nr C(2013) 1926] (EUT L 220, 17.8.2013, s. 20, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2013/435/oj). I det beslutet ansåg kommissionen att finansieringen av den allmänna trafiken avseende sjötransport av passagerare och gods under hela året (grundservicen) var förenlig med den inre marknaden. Kommissionen ansåg dock att den ersättning som den regionala myndigheten betalat för finansieringen av den kompletterande passagerarservicen mellan Marseille och var och en av de fem hamnarna på Korsika under sommarperioden var oförenlig med den inre marknaden.

(68) Genom Korsikas fullmäktiges beslut av den 6 september 2013 beslutade den regionala myndigheten att tilldela fem separata avtal om allmän trafik för var och en av de fem rutterna mellan hamnen i Marseille och hamnarna på Korsika för perioden 2014–2023. Den regionala myndigheten tilldelade dessa avtal till SNCM och La Méridionale. SNCM drog sig dock ur avtalet i december 2015 till följd av att ett förvaltningsförfarande inletts mot bolaget den 28 november 2014, vilket avslutades den 20 november 2015 genom en dom av handelsdomstolen i Marseille. Merparten av bolagets tillgångar förvärvades 2016 av konsortiet Corsica Maritima och införlivades i det nya rederiet Corsica Linea, som startade verksamheten den 10 december 2015. Corsica Linea blev underleverantör inom ramen för avtalen om allmän trafik för 2014–2023 fram till den 1 oktober 2016, då avtalen sades upp genom en dom av förvaltningsdomstolen i Bastia den 7 april 2015.

(69) Konsortiet Corsica Linea–La Méridionale tilldelades sedan flera ”tillfälliga” avtal om allmän trafik för sjötransport av passagerare och gods mellan 2016 och 2022:

— Fem avtal om allmän trafik som ingicks för perioden 1 oktober 2016–30 september 2017 och omfattade rutterna mellan hamnen i Marseille och var och en av hamnarna på Korsika.

— Fem avtal om allmän trafik för perioden 1 oktober 2017–31 maj 2019 som förlängdes till och med den 30 september 2019 och omfattade rutterna mellan hamnen i Marseille och var och en av hamnarna på Korsika.

— Fem avtal om allmän trafik ingicks för perioden 1 oktober 2019–31 december 2020 och förlängdes till och med den 28 februari 2021 och omfattade rutterna mellan hamnen i Marseille och var och en av hamnarna på Korsika (***trafikavtalen för 2019–2020***) ([39]).

— Fem avtal om allmän trafik som ingicks för perioden 1 mars 2021–31 december 2022 och omfattade rutterna mellan hamnen i Marseille och var och en av hamnarna på Korsika (***trafikavtalen för 2021–2022***) ([40]).

(70) Trafikavtalen för 2019–2020 är föremål för en separat undersökning av statligt stöd av kommissionen (registrerad under SA.49207).

3. BESKRIVNING AV TRAFIKAVTALEN

3.1 Trafikavtalens syfte

(71) De åtgärder som är föremål för detta förfarande avser den ekonomiska ersättning som transportorganet har beviljat inom ramen för vart och ett av de fem trafikavtalen avseende sjötransporttjänster till Korsika för perioden 1 januari 2023–31 december 2030. Trafikavtalen avser tillhandahållandet av sjötransporttjänster för gods och passagerare på var och en av sjöförbindelserna mellan hamnen i Marseille och var och en av hamnarna på Korsika (skäl 33). Det totala stödbeloppet beräknas uppgå till 853 600 000 euro.

(72) Syftet med trafikavtalen är att tillgodose de behov av allmän trafik avseende sjötransport av gods och passagerare som de franska myndigheterna har fastställt på var och en av dessa rutter.

3.2 Stödmottagare

(73) De stödmottagare som omfattas av trafikavtalen är Corsica Linea och La Méridionale (***stödmottagarna*** eller ***koncessionshavarna***), var för sig eller tillsammans (Table 13).

([39]) Trafikavtalen för 2019–2020 avsåg sjötransport av passagerare (passagerare som reser av medicinska skäl, studenter, förare som medföljer transporter av bogserat gods och, enbart i fråga om rutten mellan Marseille och Propriano, alla passagerare) och gods (transport av bogserat och icke-bogserat gods).

([40]) Trafikavtalen för 2021–2022 hade samma syfte som avtalen för 2019–2020.

Tabell 13

Stödmottagare

Partier	Rutt	Koncessionshavare
1	Marseille–Ajaccio	Konsortiet Corsica Linea–La Méridionale
2	Marseille–Bastia	Corsica Linea
3	Marseille–Porto-Vecchio	La Méridionale
4	Marseille–Propriano	Corsica Linea
5	Marseille–Île-Rousse	Corsica Linea

Källa: anmälan från de franska myndigheterna av den 27 december 2022.

3.2.1 *Corsica Linea*

(74) Corsica Linea är ett förenklat aktiebolag som specialiserar sig på sjötransport av passagerare och gods ([41]).

(75) Corsica Linea är ett dotterbolag till CM Holding Group, som består av 150 företag och har 15 största aktieägare. Bolaget sysselsätter mer än 1 000 personer och har en flotta på nio fartyg.

(76) Bolaget bedriver för närvarande, under fransk flagg, sjötransporttjänster mellan Korsika och hamnen i Marseille inom ramen för trafikavtalen samt sjötransporttjänster från hamnen i Marseille till Tunisien och Algeriet ([42]).

3.2.2 *La Méridionale*

(77) La Méridionale är ett aktiebolag som specialiserar sig på sjötransport av passagerare och gods ([43]).

(78) Sedan den 1 juni 2023 har La Méridionale varit ett dotterbolag till CMA CGM Group, efter att ha förvärvats från Stef-koncernen, som hade ägt företaget sedan 2009. La Méridionale sysselsätter närmare 650 personer och har en flotta på fyra fartyg ([44]).

(79) Bolaget bedriver för närvarande, under fransk flagg, sjötransporttjänster mellan Korsika och hamnen i Marseille inom ramen för trafikavtalen och, sedan 2024, en regelbunden sjötransporttjänst mellan Toulon och Île-Rousse inom ramen för 2019 års system för allmän trafikplikt. Bolaget bedriver även sjötransporttjänster från hamnen i Marseille till Marocko.

3.3 **Administrativ myndighet som beviljar åtgärderna**

(80) De franska myndigheterna angav i sin anmälan att transportorganet är den myndighet som ansvarar för beviljandet av åtgärderna.

(81) Transportorganet är ett offentligt industri- och handelsorgan på regional nivå som inrättades genom lag nr 91–428 av den 13 maj 1991 om inrättande av en stadga för Korsikas regionala myndighet.

([41]) https://annuaire-entreprises.data.gouv.fr/entreprise/corsica-linea-815243852 (besökt 18.10.2024).
([42]) https://www.corsicalinea.com/la-compagnie/l-entreprise/decouvrir-corsica-linea (besökt 18.10.2024).
([43]) https://annuaire-entreprises.data.gouv.fr/entreprise/la-meridionale-la-meridionale-cmn-057801730 (besökt 18.10.2024).
([44]) https://www.lameridionale.fr/fr/la-meridionale/a-propos/compagnie-maritime-la-meridionale (besökt 18.10.2024).

(82) I artikel L. 4420–20 i den allmänna lagen om regionala och lokala myndigheter (***den allmänna lagen***) fastställs transportorganets uppgifter och befogenheter och det framhålls att transportorganet står under tillsyn av den regionala myndigheten (som i sin tur är en offentlig myndighet enligt artikel L. 4421–1 i den allmänna lagen ([45])) ([46]). Enligt artikel L. 4420–20 i den allmänna lagen leds transportorganet av en verkställande ledamot som utses av ordföranden för den regionala myndighetens verkställande råd. Statens företrädare i den regionala myndigheten deltar per automatik i transportorganets styrelsemöten och är mottagare av dess resolutioner. Transportorganet leds av en direktör som utses på förslag av transportorganets ordförande genom beslut av det verkställande rådet. Transportorganets styrelse består av företrädare för yrkesorganisationer och, framför allt, valda företrädare från Korsikas fullmäktige, som är ett av den regionala myndighetens organ enligt artikel L. 4422–1 i den allmänna lagen.

(83) Enligt riktlinjer som den regionala myndigheten fastställt ([47]) ansvarar transportorganet för att utveckla, samordna och genomföra den regionala luft- och sjötransportpolitiken mellan Korsika och det franska fastlandet. Enligt artikel L. 4420-20 i den allmänna lagen ingår transportorganet avtal om allmän trafik med de företag som utsetts att driva de flyg- och sjöfartslinjer som är nödvändiga för att säkerställa den territoriella kontinuiteten, i vilka tariffer, prestationsvillkor, tjänstekvalitet och övervakningsförfaranden fastställs.

(84) I artikel L. 4420–20 i den allmänna lagen fastställs i detta avseende att transportorganet finansierar avtalen genom det bidrag för territoriell kontinuitet som föreskrivs i artikel L. 4425–26, som den regionala myndigheten betalar till transportorganet. Detta bidrag betalas av staten till den regionala myndigheten i enlighet med artikel L. 4425-23 i den allmänna lagen. Bidraget för territoriell kontinuitet uppgår till 187 miljoner euro per år och finansierar arrangemangen för att upprätthålla den territoriella kontinuiteten i luft- och sjötransporterna mellan Korsika och fastlandet ([48]).

3.4 Fastställande av behovet av allmän trafik avseende sjötransporter mellan Korsika och det franska fastlandet

(85) I detta avsnitt beskrivs först i) de förfaranden som de franska myndigheterna inledde för att fastställa huruvida det fanns ett behov av allmän trafik. Därefter beskrivs de slutsatser som de franska myndigheterna drog om huruvida ett sådant behov fanns avseende ii) sjötransport av passagerare och iii) sjötransport av gods.

3.4.1 *Redogörelse för de förfaranden som de franska myndigheterna inledde för att fastställa huruvida det fanns ett behov av allmän trafik*

(86) Med tanke på att trafikavtalen för 2021–2022 löpte ut den 31 december 2022 (skäl 69) genomförde de franska myndigheterna från och med december 2021 en analys av huruvida det fortfarande fanns ett behov av allmän trafik bland användarna avseende sjötransporttjänster mellan Korsika och det franska fastlandet, särskilt mellan Marseille och de fem hamnarna på Korsika.

(87) De franska myndigheterna uppgav att man behövde genomföra analysen i tre steg för att avgöra om det fortfarande fanns ett sådant behov av sjötransport av gods och passagerare.

(88) Det första steget var att kartlägga och kvantifiera användarnas efterfrågan på sjötransporttjänster. I detta syfte anordnade de franska myndigheterna två offentliga samråd.

(89) Analysens andra steg syftade till att fastställa om marknaden helt eller delvis kunde tillgodose efterfrågan från användarna. De franska myndigheterna anordnade även ett offentligt samråd i detta avseende.

([45]) https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000033463146/2023-01-01 (besökt 18.10.2024).
([46]) Ibid.
([47]) Enligt artikel L. 4424-18 i den allmänna lagen fastställer den regionala myndigheten villkoren för organisationen av sjötransporter mellan Korsika och alla destinationer på det franska fastlandet, särskilt i fråga om tjänster och tariffer, på grundval av principen om territoriell kontinuitet som syftar till att mildra de begränsningar som ökaraktären medför.
([48]) Rapport från Korsikas regionala revisionsrätt av den 2 november 2021, avsnitt 2.1, offentliggjord på den franska revisionsrättens webbplats: https://www.ccomptes.fr/fr/documents/57539 (besökt 18.10.2024).

(90) De franska myndigheterna gav det ekonomiska konsultföretaget Gecodia i uppdrag att genomföra analysens två första steg. Gecodia ansvarade i synnerhet för att samla in och behandla den information som samlats in från användare och operatörer och för att sammanställa en sammanfattning av de svar som inkommit efter de offentliga samråd som transportorganet genomfört. Gecodia ansvarade också för genomförandet av ytterligare studier för att fastställa om det fanns behov av allmän trafik avseende sjötransporter mellan Korsika och det franska fastlandet.

(91) I slutet av analysens andra steg överlämnade Gecodia den 14 mars 2022 en slutrapport till transportorganet (***Gecodia-rapporten***). I Gecodia-rapporten analyseras efterfrågan och utbudet på marknaden och slutsatser dras om huruvida det finns ett behov av allmän trafik avseende sjötransporter mellan Korsika och fastlandet.

(92) Analysens tredje steg syftade till att fastställa vilket tillvägagångssätt som minst skulle påverka den inre marknadens funktion när det gällde att tillgodose det behov av allmän trafik som fastställts. Målet med detta sista steg var att försäkra sig om att de beslut som den regionala myndigheten fattade om hur det konstaterade behovet av allmän trafik skulle tillgodoses var de som begränsade konkurrensen minst. Analysens tredje steg beskrivs i avsnitt 3.5.

3.4.1.1 Förfaranden som inleddes för att fastställa efterfrågan från användare

(93) I syfte att fullfölja det första steg i analysen som avses i skäl 88 inledde de franska myndigheterna den 7 december 2021 ett offentligt samråd bland användare av sjötransporter av gods och passagerare på rutterna mellan hamnen i Marseille och de fem hamnarna på Korsika (***användarsamrådet***).

(94) Samrådet, som pågick i en månad, uppmanade alla dessa användare och andra berörda personer att lämna synpunkter på de aktuella sjötransporttjänsterna. Användarsamrådet offentliggjordes på transportorganets webbplats och omnämndes i lokal och regional press.

(95) Det omfattade flera frågeformulär som vart och ett hade omkring 20 frågor som riktade sig till olika kategorier av användare. Samrådet åtföljdes också av ett dokument till stöd för den offentliga utredningen, i vilket de allmänna aspekterna av sjötransporttjänsterna mellan Korsika och det franska fastlandet ([49]) beskrevs och det gavs en kort preliminär beskrivning av de olika kategorierna av användare av sjötransporter av gods och passagerare mellan Korsika och det franska fastlandet.

(96) De franska myndigheterna inledde även ett samråd med fastlandshamnarna (Marseille, Toulon och Nice) den 22 januari 2022, som pågick i en månad (***hamnsamrådet***). Detta samråd omfattade ett frågeformulär i vilket hamnmyndigheterna i huvudsak ombads att redogöra för egenskaperna hos sin infrastruktur, både avseende gods- och passagerartransporter.

3.4.1.2 Förfaranden som inleddes för att fastställa vilket utbud som fanns på marknaden för att tillgodose användarnas efterfrågan

(97) I syfte att fullfölja det andra steg i analysen som avses i skäl 89 inledde de franska myndigheterna den 19 januari 2022 ett samråd med sjötransporttjänstoperatörer under en period av fem veckor (***operatörssamrådet***). Detta samråd fanns tillgängligt på den regionala myndighetens webbplats.

(98) På introduktionssidan till operatörssamrådet bad de franska myndigheterna de berörda rederierna att klargöra sina avsikter när det gällde regelbundna tjänster till Korsika från och med den 1 januari 2023. Operatörssamrådet omfattade också ett frågeformulär som operatörerna skulle fylla i. Det fanns också ett kompletterande dokument med en fullständig redogörelse för innehållet i dokumentet till stöd för användarsamrådet av den 7 december 2021 (skäl 95) och en kort presentation av resultaten av detta samråd. Slutligen uppmanades berörda rederier att lämna information om den kapacitet och volym av passagerare och gods som de skulle kunna transportera i avsaknad av ett avtal om allmän trafik mellan 2023 och 2028.

([49]) Dessa allmänna aspekter beskrivs i avsnitt 2.3 i detta beslut.

3.4.2 *Fastställande av ett behov av allmän trafik avseende sjötransport av passagerare*

(99) I detta underavsnitt beskrivs de franska myndigheternas slutsatser när det gäller i) förekomsten av efterfrågan från användare av sjötransport av passagerare mellan Korsika och fastlandet och ii) konstaterandet att marknaden misslyckats med att tillgodose denna efterfrågan.

3.4.2.1 Fastställande av efterfrågan från passagerare

(100) I följande underavsnitt beskrivs de franska myndigheternas analyser av den *kvalitativa* efterfrågan på sjötransporter mellan Korsika och fastlandet från passagerare och den *kvantitativa* efterfrågan från dessa användare.

3.4.2.1.1 Fastställande av kvalitativ efterfrågan från passagerare

(101) I detta underavsnitt presenteras först resultaten av användarsamrådet, sedan resultaten av hamnsamrådet och slutligen slutsatserna i Gecodia-rapporten, som kompletterar resultaten av de offentliga samråden.

3.4.2.1.1.1 Resultat av användarsamrådet

3.4.2.1.1.1.1 Frågor till användare

(102) I dokumentet till stöd för användarsamrådet (skäl 95) förklarade de franska myndigheterna först att man i fråga om sjötransport av passagerare ([50]) behövde göra åtskillnad mellan passagerare som var bosatta på Korsika ([51]) och passagerare som inte var det ([52]). De ansåg också att det bland de passagerare som bodde på Korsika fanns specifik efterfrågan på sjötransporter från en viss kategori av användare, närmare bestämt passagerare som reste av medicinska skäl (***medicinska passagerare***), som skilde sig från den allmänna efterfrågan från passagerare. I dokumentet till stöd för användarsamrådet konstaterades också att transportorganet hade identifierat ett behov av en allmän sjötransporttjänst för dessa användarkategorier inom ramen för trafikavtalen för 2021–2022.

(103) I användarsamrådet fick användarna därför svara på två frågeformulär: ett riktat till alla passagerare (bosatta på Korsika och icke-bosatta) och ett mer specifikt riktat till medicinska passagerare ([53]).

(104) Det frågeformulär som skickades till alla passagerare (bosatta på Korsika och icke-bosatta) innehöll omkring 20 frågor med olika svarsalternativ (i vissa fall kunde användarna välja flera svar), och den tid som behövdes för att fylla i frågeformuläret uppskattades till fem minuter.

(105) På den första frågan ombads användarna att lämna information om den eller de sjörutter till Korsika som de använde mellan hamnen i Marseille och de fem hamnarna på Korsika ([54]). Frågorna 2–6 handlade om att få information om användarprofilen (socio-professionell kategori, bosatt/icke-bosatt på Korsika, skäl för resan ([55]), resfrekvens ([56]) och

([50]) I dokumentet till stöd för användarsamrådet uteslöts möjlig intermodal konkurrens mellan sjötransport och lufttransport för resor mellan Korsika och det franska fastlandet, eftersom *"bedömningen av företagen och en analys av restider, turtäthet, priser och tillförlitlighet hos transportmedlen leder till att lufttransport av passagerare inte ingår i hela eller delar av den relevanta marknaden*".

([51]) Transportorganet beviljar status som "bosatt på Korsika" till alla som kan styrka att de har sin huvudsakliga hemvist på Korsika.

([52]) Enligt dokumentet till stöd för det offentliga samrådet fanns det flera faktorer som motiverade denna åtskillnad, bland annat att bosatta på Korsika omfattas av ett särskilt biljettpris och reser oftare än andra passagerare.

([53]) Ett tredje frågeformulär skickades också till studenter som reser mellan Korsika och det franska fastlandet. Eftersom Frankrike dock inte kom fram till att det fanns något behov av allmän trafik för denna användarkategori kommer det inte att göras någon analys i detta avseende i detta beslut.

([54]) Om användarna använde mer än en rutt var de tvungna att fylla i ett frågeformulär för varje rutt.

([55]) Svarsalternativen (flera var möjliga) var följande: besök hos familj eller vänner, turist- eller fritidsresa, affärsresa, resa av medicinska skäl, studentresa, andra skäl (specificera).

([56]) Svarsalternativen var följande: aldrig, en gång om året, två till fem gånger om året, sex till nio gånger om året, mer än tio gånger om året.

resebehov ([57])). På frågorna 7–9 ombads användarna att ange hur nöjda de var med avgångs- och ankomsttiderna på Korsika (nöjda eller missnöjda; om de var missnöjda bad man dem ange om de önskade en tidigare eller senare avgångs- eller ankomsttid) och med turtätheten för de sjötransporttjänster som erbjöds på de aktuella sjörutterna. Frågorna 10–14 gällde priset för tjänsterna i fråga för bosatta på Korsika och syftade särskilt till att utröna om det var lämpligt eller borde ändras.

(106) På frågorna 15–19 ombads användarna att kommentera vilka alternativ till hamnen i Marseille de kunde använda. Dessa frågor syftade särskilt till att fastställa följande:

— Om användarna, när de bokade en resa från Marseille, även kontrollerade överfarterna vid andra fastlandshamnar ([58]).

— Den främsta anledningen till att man valt hamnen i Marseille framför de övriga fastlandshamnarna ([59]).

— Om användarna, i händelse av en hypotetisk höjning av biljettpriset med 5–10 % för sjötransporten vid hamnen i Marseille, skulle vara beredda att använda sjötransporttjänster vid en annan fastlandshamn (Toulon, Nice eller båda) för att resa till eller från Korsika.

— Om användarna redan hade använt rutter från Toulon eller Nice till Korsika sedan 2019 (ja eller nej) och, i så fall, den främsta anledningen till att man valt en annan fastlandshamn (Toulon eller Nice) i stället för hamnen i Marseille ([60]).

(107) Frågorna 20–22 gällde utbytbarheten mellan sjö- och lufttransporter. Frågorna syftade mer specifikt till att ta reda på hur ofta användarna jämförde flyg och sjöresor vid bokningstillfället ([61]), den främsta anledningen till att de valde att resa med båt i stället för med flyg ([62]), och om de var beredda att använda lufttransporttjänster (ja eller nej) i händelse av en höjning av biljettpriset med 5–10 %.

(108) I frågeformuläret för medicinska passagerare ingick både specifika frågor och samma frågor som ställdes i det allmänna frågeformuläret (skäl 103) ([63]). Bland de specifika frågorna gällde fråga 3 användarnas åldersgrupp, fråga 4 antalet resor som användarna gjorde per år, fråga 5 huruvida de hade med sig en medföljande person, fråga 6 behovet av hytt och parkeringsplats ombord på fartyget, fråga 7 den medicinska behandling som utförts och fråga 12 sjukförsäkringens täckningsnivå för kostnader i samband med den medicinska behandlingen.

(109) I allmänhet kunde användare som fyllde i frågeformulären skicka fritextbidrag till consultationpublique@ofc-corse.fr.

3.4.2.1.1.1.2 Sammanfattning av inkomna svar

(110) De franska myndigheterna uppger att de fick in över 1 000 svar på användarsamrådet, varav 987 kunde användas (686 kom från passagerare som var bosatta på Korsika och 301 från icke-bosatta passagerare).

(111) Däremot inkom endast 42 svar på frågeformuläret till medicinska passagerare. Med tanke på de få inkomna svaren beaktade de franska myndigheterna inte resultaten av det samrådet.

([57]) Svarsalternativen var följande: resa med hytt och bil, resa utan hytt eller bil, med bil och utan hytt, med hytt och utan bil.
([58]) Svarsalternativen var följande: jag har inget annat alternativ (obligatorisk bokning), jag kontrollerar detta systematiskt, för vissa resor kontrollerar jag inte detta (typ av resa för vilken ingen jämförelse görs specificeras), jag kontrollerar aldrig detta.
([59]) Svarsalternativen var följande: lägst pris, tidtabell, bättre kvalitet på tjänsten, hamnens nära läge i förhållande till min destination, säsongsbiljett för denna rutt, typ av resa, annan anledning (specificera).
([60]) Svarsalternativen var följande: lägst pris, lämpligare tidtabell, min destination låg närmare hamnen i fråga, vet inte, annan anledning (specificera).
([61]) Svarsalternativen var följande: systematiskt, regelbundet, ibland, aldrig.
([62]) Svarsalternativen var följande: lägre pris, måste resa med ett fordon, möjlighet till nattöverfart med hytt, kan inte flyga, annan anledning (specificera).
([63]) Frågorna 1–2 och 8–24 (utom fråga 12) i frågeformuläret för medicinska passagerare var identiska med de frågor som ställdes i frågeformuläret för alla passagerare.

(112) Svaren på det frågeformulär som de franska myndigheterna skickade till samtliga passagerare kan sammanfattas på följande sätt:

— De flesta bosatta och icke-bosatta (nästan 60 %) reser med båt mellan Korsika och fastlandet två till fem gånger om året ([64]).

— 95 % av de bosatta och 93 % av de icke-bosatta uppger att de behöver en hytt och en bil för att resa på alla rutter.

— De främsta skälen till att bosatta reser är besök hos familj (72 %), turism (56 %), affärer (29 %) och medicinska orsaker (23 %). Icke-bosatta passagerare reser uteslutande för turism (56 %) och besök hos familj (52 %) ([65]).

— De flesta bosatta och icke-bosatta var positivt inställda till de avgångs- och ankomsttider som gällde vid tidpunkten för användarsamrådet (över 80 % var positivt inställda i båda fallen i fråga om samtliga rutter).

— Turtätheten för överfarterna mellan Marseille och Korsika vid tidpunkten för användarsamrådet tillgodoser i stort sett behoven hos både bosatta passagerare (57 %) och icke-bosatta passagerare (65 %) ([66]).

(113) Sammanfattningen visar också att 54 % av de bosatta passagerarna (41 % av de icke-bosatta) systematiskt jämför de tillgängliga överfarterna vid hamnen i Marseille med de andra fastlandshamnarna ([67]). Huruvida passagerarna gör sådana jämförelser varierar dock mellan de olika rutterna: när det gäller vissa rutter, såsom Marseille–Île-Rousse och Marseille–Porto-Vecchio, gör de bosatta systematiska jämförelser med andra överfarter vid olika fastlandshamnar (70 % respektive 60 % för bosatta, 66 % respektive 35 % för icke-bosatta). Däremot görs få sådana jämförelser när det gäller rutten Marseille–Propriano ([68]).

(114) Oavsett vilken rutt det gäller är dessutom den främsta anledningen till att både bosatta och icke-bosatta passagerare väljer hamnen i Marseille att den ligger nära slutdestinationen (53 % respektive 50 %). Om biljettpriset för överfarten från Marseille skulle höjas med 5–10 % uppger minst 60 % av de tillfrågade (bosatta och icke-bosatta) att de skulle vara beredda att byta till Toulon och 35 % även till Nice ([69]). Slutligen uppgav nästan 70 % av de bosatta tillfrågade att de reste via hamnarna i Toulon eller Nice under 2019 för sina resor till/från Korsika (jämfört med 52 % av de icke-bosatta) ([70]). Den främsta anledningen till att man valde dessa två andra hamnar var de lägre priserna via Toulon eller Nice (57 % av de bosatta, 56 % av de icke-bosatta) ([71]).

([64]) 59 % av de bosatta passagerarna (57 % av de icke-bosatta) uppgav att de i genomsnitt reser mellan två och fem gånger om året. 29 % av de bosatta passagerarna reser en gång om året (38 % av de icke-bosatta). Passagerare som reser mer än sex gånger om året är i minoritet (12 % av de bosatta, 5 % av de icke-bosatta). Statistiken ser tämligen likartad ut för rutten Marseille–Propriano.

([65]) Statistiken ser tämligen likartad ut för rutten Marseille–Propriano, även om turism inte är ett lika viktigt skäl att resa för bosatta passagerare (46 %). Besök hos familj (80 %), resor i medicinskt syfte (27 %) och affärsresor (26 %) ligger över genomsnittet. När det gäller icke-bosatta passagerare ligger turism som skäl över genomsnittet (63 %) och besök hos familj under genomsnittet (44 %).

([66]) Statistiken för rutten Marseille–Propriano motsvarar i stort sett genomsnittet.

([67]) Däremot gör 20 % av de bosatta tillfrågade (35 % av de icke-bosatta) aldrig sådana jämförelser och reser endast från/till Marseille. 20 % av de bosatta (21 % av de icke-bosatta) har inte möjlighet att göra sådana jämförelser (bokningen är obligatorisk) och 5 % av de bosatta (3 % av de icke-bosatta) gör endast sådana jämförelser i fråga om vissa resor.

([68]) 31 % av de bosatta tillfrågade (27 % av de icke-bosatta) gör systematiska jämförelser, medan 44 % (50 %) aldrig gör det.

([69]) Andelen är lägre för rutten Marseille–Propriano, i fråga om vilken mer än hälften av de tillfrågade uppgav att de inte skulle byta till de andra fastlandshamnarna.

([70]) Denna andel gäller för alla rutter till Korsika, med undantag för Propriano, eftersom mer än 60 % av de tillfrågade som använder rutten Marseille–Propriano uppgav att de inte hade rest via några andra fastlandshamnar till och från Propriano under 2019.

([71]) Denna andel är mycket lägre för rutten Marseille–Propriano, då endast 40 % av de tillfrågade uppgav ett lägre pris vid de andra hamnarna som skäl, medan hamnens nära läge i förhållande till slutdestinationen var ett annat huvudskäl för att använda överfarter till/från de andra fastlandshamnarna (25 % av de tillfrågade).

(115) När det slutligen gäller utbytbarheten mellan luft- och sjötransporter visade användarsamrådet att 56 % av de bosatta passagerarna (79 % av de icke-bosatta) inte jämför flyg med båtresor vid bokningtillfället ([72]). Andelen är högre för vissa rutter, t.ex. Marseille–Propriano ([73]). När det gäller fråga 21 (skäl 107) är den främsta anledningen till att både bosatta på Korsika (83 % av de tillfrågade) och icke-bosatta (76 %) väljer att resa med båt i stället för flyg på alla rutter att de måste resa med ett fordon. När det gäller möjligheten att byta till lufttransport i händelse av en hypotetisk höjning av biljettpriset för sjötransporten med 5–10 % uppgav drygt hälften av de tillfrågade att de inte skulle byta transportsätt ([74]).

3.4.2.1.1.2 Resultat av hamnsamrådet

3.4.2.1.1.2.1 Frågor

(116) Det frågeformulär som åtföljde hamnsamrådet bestod av tre delar om passagerartrafik.

(117) I den första delen av frågeformuläret (frågorna 1.1–1.5) uppmanades hamnmyndigheterna att kommentera olika förhållanden som präglar efterfrågan från användarna, såsom den identifierats och presenterats i dokumentet till stöd för användarsamrådet (skäl 95). I den första delen uppmanades myndigheterna närmare bestämt att

— kommentera åtskillnaden mellan bosatta, icke-bosatta och medicinska passagerare,

— ange storleken på hamnens upptagningsområde utifrån sin marknadskunskap,

— ange om de ansåg att deras hamninfrastruktur inte kunde ersättas av andra hamnar för hela eller delar av passagerartrafiken mellan Korsika och fastlandet,

— kommentera konkurrensnivån, både den nuvarande och under en sjuårsperiod, mellan hamnarna när det gäller passagerartransport.

(118) I den andra delen av frågeformuläret uppmanades hamnmyndigheterna att ge en fullständig beskrivning av den hamninfrastruktur som de sannolikt skulle upplåta för sjötransporttjänster mellan Korsika och fastlandet.

(119) Den tredje delen (frågorna 4.1–4.8) handlade i huvudsak om hamnmyndigheternas kapacitet att hantera passagerartrafik. Närmare bestämt uppmanades de att ange

— om deras infrastruktur hade områden avsedda för regelbunden passagerartrafik ([75]),

— vilken typ av fartyg de kunde ta emot ([76]),

— om deras infrastruktur för närvarande hanterade regelbunden passagerartrafik ([77]),

([72]) Enligt sammanfattningen av användarsamrådet jämför 33 % av de bosatta aldrig lufttransport med sjötransport medan 23 % gör det ibland, 13 % gör det regelbundet och 31 % gör det systematiskt. Bland icke-bosatta gör 64 % aldrig sådana jämförelser medan 15 % gör det ibland, 7 % gör det regelbundet och 14 % gör det systematiskt.

([73]) Vad gäller rutten Marseille–Propriano jämför nästan 80 % av de tillfrågade aldrig eller sällan båtresor med flygresor.

([74]) Vad gäller rutten Marseille–Propriano skulle över 60 % av de tillfrågade inte byta till lufttransport.

([75]) Hamnmyndigheterna fick uppge i) hur stora hanteringsytorna var, ii) om det fanns hanteringsytor för regelbunden trafik med Korsika, iii) om det var möjligt att avsätta hanteringsytor på daglig eller veckovis basis för regelbunden trafik med Korsika, och iv) om det fanns terminaler för regelbunden trafik med Korsika.

([76]) Hamnmyndigheterna ombads att uppge i) hur många kajplatser som fanns tillgängliga, ii) vilka mottagningstider som gällde beroende på fartygets kapacitet, iii) vilka miljöåtgärder som vidtagits.

([77]) Hamnmyndigheterna ombads att uppge i) den dagliga mottagningskapaciteten när det gäller passagerare, ii) mottagningstiderna för passagerare, iii) det antal passagerare som kunde hanteras per timme vid ombordstigning eller avstigning.

— om deras infrastruktur skulle kunna hantera dagliga ([78]) och icke-dagliga ([79]) tur- och returresor för passagerartrafik,

— om hamnmyndigheterna kunde garantera ett visst antal dagliga och/eller veckovisa tur- och returresor för passagerartrafik till Korsika ([80]).

3.4.2.1.1.2.2 Sammanfattning av inkomna svar

(120) De franska myndigheterna samlade in bidrag från hamnmyndigheterna i Toulon (industri- och handelskammaren i Var) och Nice (industri- och handelskammaren i Nice). De franska myndigheterna förklarade också under det formella granskningsförfarandet att hamnmyndigheten i Marseille (*Grand Port Maritime de Marseille*) redan hade lämnat ett fritextbidrag den 21 december 2021 som en del av användarsamrådet, och att den lämnade samma bidrag som svar på hamnsamrådet utan att särskilt besvara det frågeformulär som ingick i hamnsamrådet. De franska myndigheterna förklarade dock att bidraget från hamnen i Marseille innehöll de relevanta uppgifter som efterfrågades i hamnfrågeformuläret ([81]).

(121) Vad gäller den första delen av frågeformuläret ifrågasatte ingen av de tre hamnarna Frankrikes åtskillnad mellan olika passagerarkategorier. När det gäller upptagningsområdet anser hamnarna i Marseille och Toulon att de lockar kunder från hela Frankrike och även andra länder, medan hamnen i Nice uppger att dess upptagningsområde främst är regionalt.

(122) De tre hamnarna anser att deras hamninfrastruktur är utbytbar när det gäller passagerartransporter. När det gäller konkurrensen mellan fastlandshamnarna uppger Toulon och Marseille att de konkurrerar öppet med varandra, och hamnen i Toulon hävdar att den är *"den obestridda ledaren inom passagerartransporter"*. De påpekar, liksom hamnmyndigheten i Nice själv, att hamnen i Nice ligger efter Marseille och Toulon till följd av en betydande minskning av passagerartrafiken under de senaste åren.

(123) När det gäller den tredje delen av frågeformuläret uppgav hamnmyndigheterna följande:

— *Hamnmyndigheten i Marseille* uppgav att den har 13 kajplatser som kan hantera passagerartrafik till Korsika. Fem av dessa är redan helt reserverade för trafik till Korsika enligt trafikavtalen för 2021–2022, och ytterligare åtta kan avsättas för detta. Hamnen kan således hantera regelbunden passagerartrafik. Vidare förklarade hamnen i Marseille i sitt bidrag att det är lätt för både passagerare med fordon och fotgängare att ta sig till fartygen ([82]). Slutligen uppgav hamnen i Marseille att den kan erbjuda fartygsreparationstjänster för omedelbara tekniska ingrepp.

([78]) Hamnmyndigheterna ombads att ange i) antalet möjliga hamnanlöp per dag, ii) minsta och högsta varaktighet för anlöp, iii) reglerna för tilldelning av kajplatser.

([79]) Hamnmyndigheterna ombads att ange i) antalet möjliga hamnanlöp per vecka, ii) minsta och högsta varaktighet för dessa anlöp och iii) reglerna för tilldelning av kajplatser.

([80]) Hamnmyndigheterna ombads att ange antalet garanterade hamnanlöp.

([81]) I bidraget från Grand Port Maritime de Marseille beskrivs följande: hamnens förbindelser med inlandet för gods- och passagerartrafik, sjöfarts- och logistikkedjan för godstransporter mellan Korsika och fastlandet, hamn, sjö- och landinfrastrukturen i Marseilles hamn, hamntransitens miljöavtryck, tillhörande tjänster samt säkerheten och tryggheten i hamnanläggningarna, rättssäkerheten för rederiernas terminaler för trafik till Korsika.

([82]) Passagerare i fordon kan ta sig in i hamnen genom en grind som ligger i omedelbar närhet av de kajplatser som är avsedda för trafik till Korsika – det tar mindre än en halvtimme att ta sig från ingången till fartyget. Hamnen i Marseille har en ombordkörningssyta på nästan 30 500 m² för fordon, varav en del är täckt. Beläggningsgraden för parkeringsplatserna är 50 % under lågsäsong och upp till 90 % under sommarsäsongen. Hamnen i Marseille förklarade dock att nu när den regelbundna internationella trafiken har flyttats till en annan terminal i hamnen kan parkeringsplatserna för trafiken till Korsika utökas. När det gäller fotgängare preciserade hamnen i Marseille att hamnterminalerna Joliette och Arenc ligger i omedelbar närhet av stadens centrum och har goda förbindelser med kollektivtrafiken.

— *Hamnmyndigheten i Toulon* uppgav att dess hamninfrastruktur gör det möjligt att hantera regelbunden passagerartrafik, men endast vid terminalen Toulon-Port de Commerce, eftersom passagerartrafik är förbjuden vid de två Brégaillon-terminalerna. Den uppgav att Toulon-Port de Commerce har särskilda områden för denna trafik, med en hanteringsyta på 24 000 m². Hamnmyndigheten framhöll dock att den, med tanke på Corsica Ferries nuvarande beläggningsgrad i dessa områden (80 %), inte kan garantera att de dagligen kan avsättas för regelbunden trafik med Korsika ([83]). Toulon-Port de Commerce har tre kajplatser för passagerarfartyg. Denna terminal kan hantera ombordstigning/avstigning av 2 000 passagerare per timme och ta emot upp till tre långa hamnanlöp per dag. Hamnmyndigheten uppgav att den inte kan garantera en tur- och returresa för passagerare till Korsika varje dag.

— *Hamnmyndigheten i Nice* uppgav att dess hamninfrastruktur kan hantera regelbunden passagerartrafik. Infrastrukturen har en hanteringsyta på 25 900 m². Det finns fyra kajplatser. Hamnmyndigheten uppgav också att den kan ta emot upp till åtta korta anlöp per dag. Hamnen i Nice hävdade att den kan garantera upp till fyra dagliga tur- och returresor för passagerartrafik till Korsika.

(124) Vidare förklarade de franska myndigheterna under det formella granskningsförfarandet att den korsikanska hamnmyndigheten, Korsikas handels- och industrikammare, också hade lämnat ett fritextbidrag den 7 januari 2022 som en del av användarsamrådet. Detta fritextbidrag gav information om egenskaperna hos de fem hamnar på Korsika som används för sjötransporttjänster till Korsika.

(125) Korsikas industri- och handelskammare framhöll inga särskilda begränsningar i fråga om passagerartransporter. Däremot nämndes en betydande överbelastning i hamnarna på Korsika, särskilt Bastia (kritisk situation året runt) samt Ajaccio och Porto-Vecchio (omfattande trafikstockningar under sommaren).

3.4.2.1.1.3 Slutsatser i Gecodia-rapporten om den kvalitativa efterfrågan från passagerare

(126) Utöver de offentliga samråden gav de franska myndigheterna också Gecodia i uppdrag att genomföra ytterligare analyser av efterfrågan från passagerare på sjötransporttjänster till Korsika. Slutsatserna av dessa analyser beskrivs i underavsnitten nedan.

3.4.2.1.1.3.1 Efterfrågan på sjötransporter som inte tillgodoses av lufttransporter

(127) I Gecodia-rapporten analyserades för det första om en flygresa, sett ur passagerarnas perspektiv, kunde betraktas som ersättning för en båtresa för att tillgodose transportbehovet mellan Korsika och det franska fastlandet. I rapporten dras slutsatsen att så inte var fallet.

(128) I Gecodia-rapporten grundar man denna slutsats *för det första* på Europeiska kommissionens beslutspraxis ([84]), som visar att det i praktiken inte finns någon utbytbarhet när det gäller passagerare som reser med egen bil eller med mycket bagage. Så är fallet på Korsika, eftersom förhållandet mellan antalet passagerare och antalet lätta fordon av alla typer på fartyg är cirka 0,7 för bosatta passagerare och 0,4 för icke-bosatta passagerare ([85]).

(129) *För det andra* hänvisar man i Gecodia-rapporten till resultaten av användarsamrådet, vilka i stor utsträckning visar att luft- och sjötransporter inte är utbytbara ur användarsynpunkt (skäl 115).

([83]) Industri- och handelskammaren i Var uppgav följande i sitt svar: "*Med tanke på att Corsica Ferries redan hanterar mer än 1,3 miljoner passagerare till Korsika via tjänster som inte omfattas av trafikavtalen och mer än 400 000 passagerare till andra europeiska ödestinationer via sina övriga tjänster enbart vid terminalen [Toulon-Port de Commerce], och eftersom lokala folkvalda representanter har begärt att detta ska begränsas till de volymer som hanterades mellan 2019 och 2021 (dvs. högst 2 miljoner passagerare), förefaller det mycket svårt att föreställa sig att denna befintliga och väletablerade verksamhet skulle kunna kompletteras med ytterligare skyldigheter som fastställs i trafikavtal (och i synnerhet möjligheten att hantera gods under hela året)*".

([84]) De franska myndigheterna hänvisar till Europeiska kommissionens beslut av den 9 oktober 2013, COMP/M.6796 –Aegean/Olympic II (EUT C 25, 24.1.2015), punkt 85.

([85]) Detta innebär att det i genomsnitt finns en bil per bosatt passagerare och nästan en bil per två icke-bosatta passagerare, vilket enligt Frankrike överensstämmer med den genomsnittliga resan för ett par med ett fordon.

(130) *För det tredje* konstaterar man i Gecodia-rapporten att båtresor tar mycket längre tid än flygresor (mellan 6 och 12 timmar beroende på hamnarna, främst på natten, jämfört med 1 timme med flyg) ([86]). Detsamma gäller turtätheten, eftersom flygförbindelserna är mycket tätare än sjöförbindelserna ([87]). Enligt Gecodia-rapporten kan en resa med båt således inte betraktas som ett alternativ för passagerare med tidsbegränsningar.

(131) De franska myndigheterna drog på grundval av Gecodia-rapporten slutsatsen att det fanns en kvalitativ efterfrågan på *sjötransporter* bland bosatta på Korsika och icke-bosatta som reser mellan Korsika och det franska fastlandet.

3.4.2.1.1.3.2 Separat efterfrågan på sjötransporter beroende på passagerarens bosättningsort (bosatt/icke-bosatt på Korsika)

(132) I Gecodia-rapporten analyserade man om det fanns någon väsentlig skillnad i efterfrågan på sjötransporter av passagerare beroende på användarprofilen eller valet av ankomsthamn på fastlandet.

(133) I Gecodia-rapporten dras för det första slutsatsen att det, när det gäller sjötransport av passagerare mellan Korsika och det franska fastlandet, måste göras åtskillnad mellan passagerare som är bosatta på Korsika och passagerare som inte är det. I rapporten konstateras följande:

— Enligt principen om territoriell kontinuitet måste personer som är bosatta på Korsika erbjudas transporttjänster för att lindra isoleringen och göra det möjligt för dem att resa till fastlandet. Bosatta passagerare omfattas således av ett särskilt biljettpris enligt 2019 års system för allmän trafikplikt ([88]).

— De priser som rederierna erbjuder skiljer sig avsevärt mellan de två passagerarkategorierna (bosatta och icke-bosatta). Enligt Gecodia-rapporten varierar biljettpriset för icke-bosatta passagerare avsevärt beroende på säsong, medan priset för bosatta är stabilt under hela året. Därutöver tillämpar vissa rederier, såsom Corsica Ferries, särskilda priser för bosatta på eget initiativ, dvs. utanför ramen för de rättsliga skyldigheterna, särskilt på rutterna mellan Italien och Korsika. Följaktligen gör rederierna själva åtskillnad mellan bosatta och icke-bosatta passagerare.

— Bosatta passagerare har olika beteenden och preferenser, vilket enligt de franska myndigheterna bekräftas av resultaten från användarsamrådet. Efterfrågan på sjötransporter från bosatta är konstant under hela året: 30–39 % av passagerartrafiken med bosatta sker mellan november och mars, dvs. lågsäsongen, medan icke-bosatta främst reser under turistsäsongen (80–94 % av trafiken med icke-bosatta). Dessutom föredrar nästan alla bosatta kvällsavgångar, medan endast två tredjedelar av de icke-bosatta är positivt inställda till dem ([89]).

(134) Av dessa skäl skiljer sig efterfrågan på sjötransporter mellan bosatta på Korsika från efterfrågan bland icke-bosatta.

([86]) Enligt Gecodia-rapporten bedrivs 82 % av trafiken mellan Korsika och det franska fastlandet på natten, med en seglingstid på 10–12 timmar. När det gäller överfarter under dagtid, vilket är undantaget för Toulon och regeln för Nice, är restiden vanligtvis mellan 5 och 8 timmar.

([87]) Enligt Gecodia-rapporten går det tre tur- och returflygningar per dag från Marseille till Ajaccio och Bastia, och två från Nice (upp till tre under högsäsong). Det går två tur- och returflygningar per dag från Marseille till Calvi och Figari, och en från Nice. När det gäller sjötransport är det endast hamnarna i Ajaccio och Bastia som trafikeras minst en gång om dagen från Marseille eller Toulon, både under hög- och lågsäsong.

([88]) De franska myndigheterna uppger att införandet av 2019 års system för allmän trafikplikt motsvarade ett behov av allmän trafik som den regionala myndigheten tidigare hade identifierat bland användarna (bosatta på Korsika) och som marknaden inte kunde tillgodose utan allmän trafikplikt.

([89]) Enligt Gecodia-rapporten gäller denna slutsats endast för rutterna mellan Toulon och hamnarna på Korsika: 91 % av de bosatta gör sina resor mellan Toulon och hamnarna på Korsika på kvällen, jämfört med 67 % av de icke-bosatta passagerarna. I hamnen i Marseille är avgångarna fasta och går endast kl. 19.00, så det finns inga avgångar under dagen. I hamnen i Nice reser 19 % av de bosatta på kvällen, jämfört med 15 % av de icke-bosatta.

(135) I Gecodia-rapporten görs dessutom följande iakttagelser ur geografisk synvinkel:

— *Icke-bosatta* passagerare gör ingen skillnad mellan fastlandshamnarna i Marseille, Nice och Toulon när de väljer en överfart mellan Korsika och det franska fastlandet. Icke-bosatta passagerare betraktar därför dessa tre hamnar som utbytbara när det gäller deras sjötransportbehov.

— *Bosatta* passagerare betraktar hamnarna i Marseille och Toulon som utbytbara i fråga om deras sjötransportbehov, liksom hamnarna i Toulon och Nice. Hamnarna i Marseille och Nice är dock inte utbytbara sett ur deras perspektiv, eftersom avståndet mellan dem överstiger 200 km.

3.4.2.1.1.3.3 Specifik efterfrågan på sjötransporter bland medicinska passagerare

(136) De franska myndigheterna riktade ett särskilt frågeformulär till medicinska passagerare för att klarlägga eventuella särdrag i efterfrågan från denna användargrupp. De fick få svar på detta frågeformulär (skäl 111). De franska myndigheterna lät därför Gecodia genomföra en kompletterande analys för att kontrollera om det fanns någon specifik efterfrågan från medicinska passagerare.

(137) I Gecodia-rapporten hänvisas först till den rättsliga ramen för resor som görs i medicinskt syfte mellan Korsika och fastlandet. Där förklaras att transporter av medicinska skäl mellan Korsika och fastlandet omfattas av en samordnad politik från myndigheternas sida. Den regionala myndigheten, staten (genom den regionala hälso- och sjukvårdsmyndigheten på Korsika) och sjukförsäkringsorganen (genom de primära sjukförsäkringskassorna i Corse-du-Sud (2A) och Haute-Corse (2B) – ***sjukförsäkringskassorna***) vidtar samordnade åtgärder för att minska hindren för tillgång till hälso- och sjukvård för invånare på Korsika som behöver få eller fortsätta behandling som inte finns tillgänglig på Korsika.

(138) Enligt Gecodia-rapporten baseras reglerna för täckning av transportkostnader på artiklarna R. 322-10 till R. 322-10-9 i **socialförsäkringslagen**. I artikel R. 322–10 i socialförsäkringslagen anges de fall i vilka sjukförsäkringssystemet kan täcka kostnaderna för transport av en försäkrad person som är tvungen att resa för att få behandling eller genomgå undersökningar som är relevanta för personens hälsotillstånd ([90]). Hit hör situationer då den försäkrade personen använder transportmedel för att resa till en plats som ligger mer än 150 km bort, vilket är fallet om en försäkrad person reser från Korsika till fastlandet för att få behandling. I artikel R. 322-10-2 i socialförsäkringslagen fastställs att sjukförsäkringssystemets täckning av transportkostnaderna i samtliga fall *"är beroende av att den försäkrade personen uppvisar en läkarordination för transporten och en faktura utställd av transportören eller ett transportbevis*". Det fastställs vidare att *"läkarordinationen måste ange skälet till transporten och vilket transportsätt som används*".

([90]) I artikel R. 310-10 i socialförsäkringslagen föreskrivs följande: *"Transportkostnaderna för en försäkrad person eller ersättningsberättigad person som är tvungen att resa ska täckas enligt följande:*
1. För att få behandling eller genomgå undersökningar som är relevanta för personens tillstånd i följande fall:
   a) Vid transport i samband med sjukhusvistelse.
   b) Vid transport i samband med behandling eller undersökningar som föreskrivs i artikel L. 324-1 för patienter som erkänns lida av en kronisk sjukdom och uppvisar någon av de funktionsnedsättningar eller oförmågor som anges i de föreskrifter som avses i artikel R. 322-10-1.
   c) Vid transport med ambulans som motiveras av patientens tillstånd enligt de villkor som fastställs i den förordning som avses i artikel R. 322-10-1.
   d) Vid transport till en plats som ligger mer än 150 kilometer bort enligt villkoren i artiklarna R. 322-10-4 och R. 322-10-5.
   e) Vid flera resor, om minst fyra resor föreskrivs för samma behandling under en tvåmånadersperiod och varje resa görs till en plats som ligger mer än 50 kilometer bort.
   f) Vid transport i samband med vård eller behandling vid sådana inrättningar som avses i artikel L. 312-1.1 i lagen om socialt arbete och familjer eller vid sådana medicinska, psykiatriska eller pedagogiska inrättningar som avses i artikel L. 160-14.19 i den lagen. [...]".

(139) I Gecodia-rapporten dras slutsatsen att det är läkaren som avgör vilket transportsätt som är mest lämpligt för patienten, beroende på patientens hälsotillstånd och självständighetsgrad (artikel L. 322-5 i socialförsäkringslagen), och att detta val i sig måste godkännas i förväg av sjukförsäkringskassan. Enligt artikel R. 322-10-4 i socialförsäkringslagen krävs dessutom en läkarundersökning för att bekräfta att behandlingen inte kan ges på en anläggning som ligger högst 150 km bort. Enligt Gecodia-rapporten täcks alltså endast transportkostnader för att få specialistvård eller behandling som inte finns att tillgå på Korsika. Slutligen anges i artikel R. 322-10-5 i socialförsäkringslagen att ersättningen för transportkostnader beräknas på grundval av avståndet mellan patientens ursprungliga vårdplats och den närmaste ordinerade vårdinrättningen.

(140) På grundval av dessa uppgifter drog de franska myndigheterna två slutsatser.

(141) *För det första* är det läkaren som ordinerar vilket transportsätt som ska användas, dvs. båt eller flyg, och detta måste godkännas av sjukförsäkringskassorna för att transportkostnaderna ska ersättas. Medicinska passagerare kan därför inte välja transportsätt om de vill få ersättning för transportkostnaderna.

(142) De franska myndigheterna anser att detta visar att det inte finns någon utbytbarhet mellan luft- och sjötransporter ur medicinska passagerares synvinkel. Valet av det ena eller det andra transportsättet påtvingas dem enligt den nationella rättsliga ramen för ersättning av sjukvårdskostnader.

(143) *För det andra* är det patienter som inte kan få lämplig behandling på Korsika och som därför har ett akut behov av att resa till fastlandet för att få lämplig behandling där som omfattas av sjukförsäkringens ersättning för resor som görs i medicinskt syfte. I Gecodia-rapporten anges att lämplig behandling enligt lag måste tillhandahållas vid den vårdinrättning som ligger närmast den plats där patienten får vård på Korsika. I Gecodia-rapporten görs således antagandet att medicinska passagerare är mycket känsliga för avstånd och tenderar att föredra de hamnar som ligger närmast den ordinerade vårdinrättningen, för att undvika att sjukförsäkringskassan inte ersätter deras resekostnader eller endast ersätter vissa av kostnaderna.

(144) I Gecodia-rapporten påpekas att en rad sjukvårdstjänster som rör sjukhusverksamhet inom medicin, kirurgi och obstetrik, uppföljningsvård och rehabilitering samt psykiatri inte finns tillgängliga på Korsika. På grundval av uppgifter som samlats in av den tekniska byrån för information om sjukhusvård (***den tekniska byrån***) för perioden 2015–2020 bekräftade de franska myndigheterna att det fanns ett flöde till fastlandet av patienter som bor på Korsika och som får sådan vård. Uppgifterna i Gecodia-rapporten visar att bosatta på Korsika i genomsnitt stod för nästan 15 000 sjukhusvistelser (medicin, kirurgi och obstetrik) per år på det franska fastlandet, varav två tredjedelar i departementet Bouches-du-Rhône (Marseille). Bosatta på Korsika tillbringade nästan 34 000 dagar per år på det franska fastlandet för uppföljningsvård och rehabilitering, varav hälften i departementet Bouches-du-Rhône, och de fick nästan 1 700 psykiatriska behandlingar per år, varav nästan hälften i departementet Bouches-du-Rhône.

(145) På grundval av detta dras i Gecodia-rapporten slutsatsen att det finns specifik efterfrågan från medicinska passagerare på sjötransporter mellan Korsika och det franska fastlandet, särskilt med hänsyn till de villkor som gäller för ersättning av transportkostnader och det geografiska läget för lämpliga vårdinrättningar som inte finns på Korsika.

(146) I Gecodia-rapporten undersöktes även behoven hos medicinska passagerare när det gäller destinationer på det franska fastlandet.

(147) I detta sammanhang bad de franska myndigheterna sjukförsäkringskassorna att lämna uppgifter om antalet ansökningar om förhandsgodkännande som de godkänt för täckning av transportkostnader genom sjukförsäkringssystemet. Enligt uppgifter från sjukförsäkringskassan 2A (mer än 15 000 godkända ansökningar) ([91]) gällde mer än 80 % en eller flera resor till Marseille, jämfört med mindre än 14 % till Nice, 1,1 % till Paris och mindre än 0,3 % till Toulon ([92]).

([91]) I motsats till vad kommissionen angav i skäl 79 i beslutet att inleda förfarandet underrättade sjukförsäkringskassan 2A de franska myndigheterna om 15 237 ansökningar om förhandsgodkännande som man hade godkänt mellan den 17 september 2020 och den 31 december 2021 (inte 8 000).

([92]) Gecodia-rapporten hänvisar också till uppgifter från sjukförsäkringskassan 2B som samlats in från [...] (*) ((*): konfidentiell information), som visar att mer än 75 % av de flygresor som gjordes i medicinskt syfte gick till Marseille, jämfört med mindre än 25 % till Nice.

(148) I Gecodia-rapporten dras därför slutsatsen att efterfrågan från medicinska passagerare sannolikt endast kommer att gälla de fastlandshamnar som ligger nära deras slutdestination på fastlandet (de ordinerade vårdinrättningarna). De allra flesta medicinska passagerare reser till Marseille.

3.4.2.1.2 Fastställande av kvantitativ efterfrågan på sjötransporter från passagerare

3.4.2.1.2.1 Fastställande av kvantitativ efterfrågan bland passagerare bosatta på Korsika och passagerare som inte är bosatta på Korsika

(149) För att kvantifiera efterfrågan från passagerare (bosatta på Korsika och icke-bosatta) har de franska myndigheterna utgått från både historiska uppgifter och prognoser för perioden 2023–2030.

(150) De franska myndigheterna analyserade den historiska efterfrågan bland passagerare bosatta på Korsika och passagerare som inte är bosatta på Korsika på grundval av tillgängliga uppgifter från 2016 till 2021. När det gäller den förväntade efterfrågan för perioden 2023–2030 gjorde de franska myndigheterna prognoser utifrån den efterfrågan som observerats 2019 (2020 och 2021 var år som påverkades av covid-19-krisen). De uppskattade förändringen i efterfrågan på sjötransporter från bosatta och icke-bosatta passagerare på grundval av den genomsnittliga årliga tillväxttakten för transportefterfrågan på lång sikt (2015–2030), som publicerats av ministeriet för ekologisk omställning i juli 2016 ([93]) och uppdaterats i oktober 2021 ([94]).

(151) Den förväntade efterfrågan på sjötransporter 2030 presenteras i Table 14.

Tabell 14

Efterfrågan från passagerare per rutt 2030

	2030 Icke-bosatta passagerare (Marseille, Toulon och Nice)	2030 Bosatta passagerare (Marseille och Toulon)	2030 Totalt
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**
Île-Rousse	325 000	5 500	**330 500**

Källa: Gecodia-rapporten, tabellerna 43–44.

3.4.2.1.2.2 Fastställande av kvantitativ efterfrågan från medicinska passagerare

(152) När det gäller medicinska passagerare hade de franska myndigheterna inga direkta uppgifter om antalet transporterade patienter och medföljande personer, destination eller transportsätt som använts. I Gecodia-rapporten nämns i detta avseende att den regionala hälso- och sjukvårdsmyndigheten på Korsika och sjukförsäkringskassorna ombads att lämna uppgifter om detta. Den regionala hälso- och sjukvårdsmyndigheten på Korsika uppgav att den inte hade tillgång till denna information. Sjukförsäkringskassorna klargjorde att uppgifterna i deras informationssystem inte var tillförlitliga och fullständiga.

([93]) Se studien från ministeriet för ekologisk omställning från juli 2016 om den förväntade långsiktiga efterfrågan på transporter, tillgänglig på: https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Th %C3 %A9ma %20- %20Projections %20de %20la %20demande %20de % 20transport %20sur %20le %20long %20terme.pdf (besökt 18.10.2024). I studien förklaras att de samlade resultaten av de beräknade förändringarna i transportbehov och trafik ska ligga till grund för lokala trafikprognoser, som ska utarbetas av ministeriets decentraliserade avdelningar eller infrastrukturförvaltare, i syfte att analysera regionernas framtid och utvärdera offentlig politik och transportinfrastrukturprojekt. Studien innehåller prognoser för 2030 och 2050.

([94]) Se studien från oktober 2021, som är en uppdatering av studien från 2016 och i synnerhet beaktar effekterna av ny miljölagstiftning. Uppdateringen finns tillgänglig på https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/document_travail_52_projection_transport_snbc2_oct2021.pdf (besökt 18.10.2024).

(153) De franska myndigheterna gjorde därför en uppskattning av dessa resor med hjälp av indirekta uppgifter.

(154) De franska myndigheterna utgick först från uppgifter från den tekniska byrån (skäl 144) om antalet medicinska behandlingar eller vistelser (för behandlingar som inte finns på Korsika) som registrerats för bosatta på Korsika på det franska fastlandet (och mer specifikt regionen Provence-Alpes-Côte-d'Azur, där städerna Marseille, Toulon och Nice ligger). De franska myndigheterna uppskattade antalet medicinska passagerare och medföljande personer på grundval av antalet medicinska behandlingar eller vistelser som registrerats inom uppföljningsvård och rehabilitering, medicin, kirurgi och obstetrik samt psykiatri för bosatta på Korsika i hela regionen Provence-Alpes-Côte-d'Azur ([95]). Totalt kom de fram till en uppskattning på i genomsnitt 65 000 medicinska passagerare per år när det gäller all medicinsk behandling inom uppföljningsvård och rehabilitering, medicin, kirurgi och obstetrik samt psykiatri. Enbart departementet Bouches-du-Rhône (Marseille) mottog i genomsnitt cirka 53 000 passagerare per år under perioden 2015–2019.

(155) Denna uppskattning omfattar även medföljande personer. De franska myndigheterna uppskattade att medicinska passagerare under 19 år och över 75 år alltid hade en medföljande person med sig, och att varannan person i de övriga åldersgrupperna hade en medföljande person med sig. De fastställde därför att en resa (tur och retur) i medicinskt syfte för en korsikansk patient i praktiken medför ett behov av transport för 1,4 passagerare (tur och retur), med hänsyn till behovet av medföljande personer. Enligt Frankrike stämde detta antagande överens med empiriska uppgifter från sjukförsäkringskassan 2A, givet att 41,5 % (6 318) av de 15 237 ansökningar om förhandsgodkännande som sjukförsäkringskassan godkänt inbegrep en medföljande person och 6 318 av dessa, 7,5 %, inbegrep ytterligare en medföljande person.

(156) De franska myndigheterna uppskattade därefter antalet sjöresor på två sätt.

(157) Den första metoden var att beräkna antalet medicinska passagerare genom att dra av antalet medicinska passagerare som reste med flyg från det uppskattade totala antalet medicinska passagerare. De uppgifter om medicinska passagerare som reste med flyg mellan Korsika och departementet Bouches-du-Rhône (Marseille) som de franska myndigheterna hade tillgång till för perioden 2016–2019 ([96]) visar att i genomsnitt cirka 38 000 passagerare per år reste med flyg (cirka 70 % av det uppskattade totala antalet på 53 000 medicinska passagerare, skäl 154). På grundval av dessa beräkningar drog de franska myndigheterna slutsatsen att sjötransporter kunde stå för upp till 30 % av de medicinska passagerarnas resor till departementet Bouches-du-Rhône.

(158) Den andra metoden var att analysera de 15 237 ansökningar om förhandsgodkännande som personer bosatta på Korsika skickat till sjukförsäkringskassan 2A mellan 2020 och 2021 för att få ersättning för transportkostnader i samband med resor som gjorts i medicinskt syfte. Analysen av dessa ansökningar om förhandsgodkännande, som måste innehålla en läkarordination med uppgift om vilket transportsätt som läkaren ordinerat med hänsyn till patientens hälsotillstånd (skälen 136–148), visade att cirka 4 % av dem gällde sjötransport.

(159) Enligt dessa två metoder varierar andelen medicinska passagerare som reser med båt av det totala antalet medicinska passagerare som reser till Marseille mellan 4 % och 30 %. För att förena de två metoderna och säkerställa att efterfrågan från dessa passagerare bedömdes konservativt uppskattade de franska myndigheterna slutligen att 10 % av de medicinska passagerarna reste med båt (cirka 5 400 medicinska passagerare per år av totalt 53 000 medicinska passagerare per år enligt de franska myndigheternas uppskattning för departementet Bouches-du-Rhône 2019).

([95]) När det gäller medicin, kirurgi och obstetrik bedömdes efterfrågan på resor för korsikanska patienter (tur och retur, exklusive medföljande person) i förhållande till antalet registrerade vistelser (1 vistelse = 1 passagerare tur och retur = 2 resor). När det gäller uppföljningsvård och rehabilitering, uttryckt i antal sjukhusdagar, uppskattade de franska myndigheterna antalet resor i förhållande till antalet registrerade vistelser (1 vistelse = 1 passagerare tur och retur = 2 resor), med beaktande av att en vistelse, oavsett vårdplats, motsvarade i genomsnitt 45 sjukhusdagar. När det slutligen gäller psykiatri beräknades antalet passagerare på grundval av antalet registrerade behandlingar (1 behandling = 1 passagerare tur och retur = 2 resor).

([96]) Uppgifterna från de franska myndigheterna är hämtade från transportavtal som ingåtts [...] [med] sjukförsäkringskassorna.

(160) Slutligen fördelade de franska myndigheterna antalet medicinska passagerare mellan de olika hamnarna på Korsika utifrån hur verksamhet inom medicin, kirurgi och obstetrik är fördelad per region (en karta finns på den tekniska byråns webbplats).

(161) För att uppskatta den årliga efterfrågan från medicinska passagerare som ska tillgodoses mellan 2023 och 2030 antog de franska myndigheterna att den prognostiserade efterfrågan mellan 2023 och 2030 skulle förbli stabil i förhållande till de uppskattade resorna för medicinska passagerare 2019, mot bakgrund av den förväntade befolkningsökningen och den åldrande befolkningen å ena sidan och utvecklingen av hälso- och sjukvården på Korsika å andra sidan. I Table 15 redovisas uppskattningen av antalet båtresor i medicinskt syfte mellan hamnarna på Korsika och hamnen i Marseille.

Tabell 15

Uppskattat antal båtresor i medicinskt syfte för patienter bosatta på Korsika och medföljande personer (årligt antal passagerare) mellan Korsika och Marseille

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

Källa: kommentarer från de franska myndigheterna inlämnade den 27 juli 2023.

3.4.2.2 Fastställande av marknadens kapacitet att tillgodose efterfrågan från användarna

(162) Efter att ha uppskattat den kvalitativa och kvantitativa efterfrågan från olika kategorier av användare av sjötransport av passagerare mellan Korsika och det franska fastlandet försökte de franska myndigheterna fastställa i vilken utsträckning utbudet på marknaden kunde tillgodose denna efterfrågan.

3.4.2.2.1 Operatörssamråd

3.4.2.2.1.1 Frågor

(163) Operatörssamrådet bestod först av ett frågeformulär med fyra allmänna frågor om passagerartransporter:

— På den första frågan ombads rederierna att kommentera olika förhållanden som präglar den efterfrågan från användarna som identifierats och presenterats i dokumentet till stöd för användarsamrådet (skäl 95).

— På den andra frågan ombads operatörerna att beskriva den flotta som de sannolikt skulle använda för sjötransporttjänster mellan Korsika och det franska fastlandet.

— På den tredje frågan ombads operatörerna att ange om de, inom ramen för 2019 års system för allmän trafikplikt, planerade att införa en tjänst på en eller flera av rutterna från och med 2023. Frågan innehöll också en lista över rutter som omfattade alla sjöförbindelser mellan Marseille och hamnarna på Korsika, mellan Toulon och hamnarna på Korsika samt mellan Nice och hamnarna på Korsika. För varje rutt skulle operatörerna ange om de skulle trafikera rutten enligt 2019 års system för allmän trafikplikt eller inte. I frågeformuläret kunde operatörerna också lämna eventuella kommentarer om driften av den aktuella rutten.

(164) Om svaret på den tredje frågan var ”ja” för en eller flera rutter ställdes i frågeformuläret en rad mer specifika frågor om den tjänst som operatören skulle införa. Operatörerna var tvungna att lämna dessa uppgifter för varje rutt där de hade angett att de kunde erbjuda en kommersiell tjänst inom ramen för 2019 års system för allmän trafikplikt.

(165) Om en operatör till exempel uppgav att den kunde tillhandahålla en kommersiell tjänst på rutten Marseille–Ajaccio ställdes följande frågor:

— Hade operatören redan tillhandahållit en sjötransporttjänst för perioden 2015–2022 på den aktuella rutten ([97])?

— Under vilken tid på året skulle operatören tillhandahålla sin tjänst ([98])?

— Vilken typ av fartyg skulle operatören använda för att tillhandahålla sin kommersiella tjänst ([99])?

3.4.2.2.1.2 Sammanfattning av inkomna svar

(166) Tre operatörer svarade på operatörssamrådet: Corsica Linea, La Méridionale och Corsica Ferries.

(167) Corsica Linea och La Méridionale uppgav att de inte skulle erbjuda någon kommersiell tjänst mellan Korsika och det franska fastlandet inom ramen för 2019 års system för allmän trafikplikt.

(168) Corsica Ferries redogjorde för den kommersiella tjänst som bolaget skulle tillhandahålla i avsaknad av ett avtal om allmän trafik för passagerartransport. Till stöd för sina svar på frågeformuläret lämnade Corsica Ferries in flera Excel-filer med bland annat uppgifter om fartygens kapacitet och den kommersiella tjänst som bolaget skulle tillhandahålla.

(169) I sitt svar på fråga 1 i operatörssamrådet påpekade Corsica Ferries att man hade utarbetat sina svar på frågeformuläret och Excel-filen med uppgifter om sina transporttjänster i avsaknad av uppgifter om behoven och kraven på territoriell kontinuitet i de dokument som den regionala myndigheten hade tillhandahållit. Mot bakgrund av dessa osäkerheter hade Corsica Ferries inte beräknat någon ökning eller minskning av erbjuden kapacitet under perioden 2023–2028 i Excel-filen om fartygens kapacitet: den rapporterade kapaciteten var därför identisk under hela den analyserade perioden.

(170) Som svar på fråga 4 uppgav Corsica Ferries att man, i avsaknad av ett avtal om allmän trafik, från och med den 1 januari 2023 skulle bedriva passagerartransporttjänster mellan alla fastlandshamnar (Marseille, Nice, Toulon) och alla hamnar på Korsika utom hamnen i Propriano. Närmare bestämt skulle bolaget erbjuda kommersiella tjänster (för gods och passagerare) både dagtid och nattetid, vilka skulle omfatta följande:

— En daglig tur- och returresa mellan det franska fastlandet (minst fem gånger i veckan från Toulon och två gånger i veckan från Marseille) och både hamnen i Ajaccio och Bastia.

— Två tur- och returresor per månad från Marseille och minst tre tur- och returresor per vecka från Toulon till var och en av hamnarna i Porto-Vecchio och Île-Rousse.

— Ingen kommersiell tjänst till Propriano, eftersom Corsica Ferries ansåg att den hamnen kunde ersättas av Ajaccio, som man redan föreslog att trafikera minst en gång om dagen från Marseille och Toulon.

— Ytterligare sjötransporttjänster mellan hamnen i Nice och Korsika från juli till september.

(171) Corsica Ferries informerade de franska myndigheterna om att bolaget hade en flotta på 13 fartyg som inte var bundna till någon särskild rutt. Bolaget uppgav också att 15 % av överfarterna på samtliga rutter skulle ske dagtid (avgång mellan kl. 06.00 och 16.00 för ankomst mellan kl. 14.00 och midnatt i båda riktningarna).

([97]) Om svaret var ”nej” var operatören tvungen att ange skälet till att ingen tjänst tillhandahållits.

([98]) Operatören var också tvungen att ange i) om tjänsten inte skulle tillhandahållas året runt, vilken specifik period under året som avsågs, ii) om den föreslagna tjänsten var en direkt tjänst, iii) överfarternas turtäthet, iv) planerade avgångs- och ankomsttider, och v) det totala antalet planerade direktöverfarter per år.

([99]) Operatören skulle ange i) på vilket sätt det aktuella fartyget bedömdes uppfylla kraven på territoriell kontinuitet, ii) det planerade antalet fartyg, iii) fartygens kapacitet, iv) deras egenskaper, v) vilka miljöåtgärder som vidtagits, och vi) de tjänster som erbjuds ombord på fartygen.

(172) När det gäller fartygens kapacitet att tillhandahålla passagerartransporttjänster lämnade Corsica Ferries till de franska myndigheterna de uppgifter som anges i Table 16.

Tabell 16

Corsica Ferries potentiella tjänst inom ramen för 2019 års system för allmän trafikplikt (årligt antal passagerare) i avsaknad av trafikavtal

	2023–2028 Icke-bosatta passagerare (Marseille, Toulon och Nice)	2023–2028 Bosatta passagerare (Marseille och Toulon)	2023–2028 Totalt
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**
Île-Rousse	586 182	256 158	**842 340**

Källa: Corsica Ferries svar på marknadstestet av sjötransporttjänster mellan Korsika och det franska fastlandet (22 februari 2022).

(173) Corsica Ferries uppgav också att dess erbjudande (från hamnen i Marseille) endast skulle gälla i avsaknad av ett avtal om allmän trafik mellan Korsika och fastlandet.

3.4.2.2.2 Analys av marknadsmisslyckande

(174) Efter att ha analyserat den kapacitet som Corsica Ferries skulle sätta in drog de franska myndigheterna slutsatsen att marknaden, i avsaknad av trafikavtal, skulle kunna tillgodose den beräknade efterfrågan under perioden 2023–2028 från bosatta passagerare (med undantag för medicinska passagerare) och icke-bosatta på sjötransporttjänster mellan hamnarna i Ajaccio, Bastia, Île-Rousse och Porto-Vecchio och hamnarna på det franska fastlandet.

(175) De franska myndigheterna noterar dock att Corsica Ferries inte skulle trafikera hamnen i Propriano. De drog därför slutsatsen att det förelåg ett fullständigt marknadsmisslyckande vad gäller sjötransport mellan hamnen i Propriano och hamnarna på det franska fastlandet, både för bosatta och icke-bosatta passagerare.

(176) När det gäller efterfrågan från medicinska passagerare konstaterade de franska myndigheterna vidare att Corsica Ferries endast skulle trafikera hamnen i Marseille två gånger i veckan från hamnarna i Ajaccio och Bastia och tre gånger i månaden från hamnarna i Porto-Vecchio och Île-Rousse. Dessutom skulle Corsica Ferries inte trafikera hamnen i Propriano, vilket framgår av skäl 170. De ansåg därför att Corsica Ferries inte erbjöd en tillräckligt regelbunden tjänst till hamnen i Marseille, som är den hamn som medicinska passagerare föredrar.

3.4.2.3 Slutsats om behovet av allmän trafik avseende sjötransport av passagerare

(177) Mot bakgrund av marknadsmisslyckandet mellan hamnen i Propriano och hamnarna på det franska fastlandet när det gäller sjötransport av bosatta och icke-bosatta passagerare drog de franska myndigheterna slutsatsen att det fanns ett behov av allmän trafik som täckte hela den beräknade kvantitativa efterfrågan mellan 2023 och 2030 från/till hamnen i Propriano, såsom anges i Table 14.

(178) Mot bakgrund av marknadsmisslyckandet mellan var och en av hamnarna på Korsika och hamnen i Marseille när det gäller sjötransport av medicinska passagerare, som berodde på de otillräckliga transporttjänster som Corsica Ferries skulle tillhandahålla, drog de franska myndigheterna slutsatsen att det fanns ett behov av allmän trafik som täckte hela efterfrågan från medicinska passagerare som reser till Marseille mellan 2023 och 2030, såsom anges i Table 15.

3.4.3 *Fastställande av ett behov av allmän trafik avseende sjötransport av gods*

(179) I detta underavsnitt beskrivs de franska myndigheternas slutsatser när det gäller i) förekomsten av efterfrågan från användare av sjötransport av gods mellan Korsika och fastlandet och ii) beskrivningen av ett marknadsmisslyckande när det gäller att tillgodose denna efterfrågan.

3.4.3.1 Fastställande av efterfrågan från användare

(180) I följande underavsnitt beskrivs de franska myndigheternas analyser av både den kvalitativa efterfrågan på sjötransport av gods mellan Korsika och fastlandet från användare och den kvantitativa efterfrågan från dessa användare.

3.4.3.1.1 Fastställande av kvalitativ efterfrågan

(181) I detta underavsnitt presenteras först resultaten av användarsamrådet, sedan resultaten av hamnsamrådet och slutligen slutsatserna i Gecodia-rapporten, som kompletterar resultaten av de offentliga samråden.

3.4.3.1.1.1 Resultat av användarsamrådet

3.4.3.1.1.1.1 Frågor

(182) I dokumentet till stöd för användarsamrådet (skäl 95) gjorde de franska myndigheterna en preliminär åtskillnad mellan transport av bogserat gods och transport av icke-bogserat gods ([100]).

(183) Användarsamrådet omfattade ett frågeformulär som riktades till alla användare av sjötransporter av gods. Frågeformuläret bestod av omkring 20 frågor med olika svarsalternativ (i vissa fall kunde användarna markera flera svar) och beräknades ta cirka fem minuter att fylla i.

(184) De tre första frågorna syftade till att få allmän information om användarprofilerna. På den första frågan ombads användarna att lämna information om den eller de sjörutter till Korsika som de använde mellan hamnen i Marseille och de fem hamnarna på Korsika ([101]). Den andra frågan syftade till att få information om användarnas verksamhetsområde och huvudkontorets postnummer. På den tredje frågan ombads användarna att ge sin åsikt om åtskillnaden mellan transport av bogserat gods och transport av icke-bogserat gods, samt att lämna information om volymen bogserat och/eller icke-bogserat gods som transporterats på den aktuella rutten under 2019.

(185) På frågorna 4–13 ombads användarna att ange hur nöjda de var med de sjötransporttjänster som erbjöds på den eller de berörda rutterna. Mer specifikt ställdes följande frågor:

— Om den tjänst som erbjöds på den aktuella rutten tillgodosåg användarens behov (svar: ja eller nej).

— Om användarna stött på problem när det gäller tillgänglig kapacitet ([102]).

— Vilken typ av gods som användarna stötte på sådana problem med och om de bytte till andra rutter på grund av dessa problem ([103]).

— Om användarna var nöjda med avgångs- och ankomsttiderna på Korsika (nöjda eller missnöjda; om de var missnöjda bad man dem ange om de önskade en tidigare eller senare avgångs- eller ankomsttid) och med turtätheten för de sjötransporttjänster som erbjöds på de aktuella sjörutterna.

— Om den högsta tariffen för godstransporter enligt 2019 års system för allmän trafikplikt borde ändras.

([100]) I dokumentet till stöd för användarsamrådet förklaras att transport av icke-bogserat gods kräver betydande hamnhantering (hamnutrustning, arbetskraft), till skillnad från transport av bogserat gods.

([101]) Om användarna använde flera rutter var de tvungna att fylla i ett frågeformulär för varje rutt.

([102]) Svarsalternativen var följande: systematiskt, regelbundet, ibland, aldrig.

([103]) Svarsalternativen var följande: samma rutt, andra rutter via Marseille, andra rutter via Toulon, andra rutter via Nice, annan rutt (specificera).

(186) På frågorna 14 till 20 ombads användarna att redogöra för valet av fastlandshamn för tjänsten. I synnerhet följande frågor ställdes:

— Om användarna, när de bokade en resa från Marseille, även kontrollerade överfarterna från andra fastlandshamnar ([104]).

— Den främsta anledningen till att man valt hamnen i Marseille framför de övriga fastlandshamnarna ([105]).

— Om användarna, i händelse av en hypotetisk höjning av biljettpriset med 5–10 % för sjötransporten vid hamnen i Marseille, skulle vara beredda att använda sjötransporttjänster vid en annan fastlandshamn (Toulon, Nice eller båda) för att resa till eller från Korsika.

— Om användarna redan hade använt rutter från Toulon eller Nice till Korsika sedan 2019 (ja eller nej) och, i så fall, den främsta anledningen till att man valt en annan fastlandshamn (Toulon eller Nice) i stället för hamnen i Marseille ([106]).

(187) På fråga 21 ombads användarna att uttala sig om huruvida det är lämpligt att använda fartyg som enbart är avsedda för godstransport (ro-ro-fartyg) jämfört med den nuvarande tjänsten (ro-pax-fartyg).

3.4.3.1.1.1.2 Sammanfattning av inkomna svar

(188) De franska myndigheterna hade endast mottagit fem svar på frågeformuläret i slutet av samrådsperioden. Med tanke på detta låga antal kontaktade Gecodia direkt flera transport- och logistikföretag som använder sjötransporttjänster för gods mellan Korsika och fastlandet för att gå igenom frågeformuläret direkt med dem per telefon.

(189) De franska myndigheterna uppger att Gecodia kontaktade 21 transportföretag som representerar omkring 90 % av den totala trafiken med icke-bogserat gods och 70 % av trafiken med bogserat gods mellan Korsika och fastlandet. De tillfrågade transportörerna använde främst rutter från Marseille, medan mer än hälften av dem också använde rutter från Toulon. Transportörerna lämnade svar för var och en av de rutter de använde mellan Korsika (var och en av hamnarna på Korsika) och fastlandet (var och en av fastlandshamnarna) och för varje typ av godstransport (transport av bogserat gods och transport av icke-bogserat gods).

(190) När det gäller transport av icke-bogserat gods ([107]) kan svaren på frågeformuläret sammanfattas på följande sätt:

— Drygt hälften av de tillfrågade anser att de befintliga sjötransporttjänsterna i allmänhet inte tillgodoser deras behov. Resultaten varierar beroende på rutt: nästan alla användare som använder transporttjänster mellan fastlandet och Propriano och Île-Rousse är nöjda med det befintliga utbudet medan nästan alla som använder transporttjänster till/från Ajaccio och Bastia är missnöjda ([108]).

— De flesta användare stöter på problem när det gäller tillgänglig kapacitet, särskilt på rutterna mellan fastlandet och Bastia (100 % stöter regelbundet eller systematiskt på problem) samt Ajaccio och Porto-Vecchio (mer än 50 % stöter regelbundet eller systematiskt på problem).

— De tillfrågade uppskattar i stor utsträckning de avgångs- och ankomsttider på Korsika och den turtäthet för tur- och returresor som gällde vid tidpunkten för användarsamrådet.

([104]) Svarsalternativen var följande: jag har inget annat alternativ (obligatorisk bokning), systematiskt, endast för vissa flöden (flöden för vilka ingen jämförelse görs specificeras), aldrig.
([105]) Svarsalternativen var följande: lägst pris, hamninfrastruktur, tidtabell, bättre kvalitet på tjänsten, hamnens nära läge i förhållande till min destination, typ av resa, annan anledning (specificera).
([106]) Svarsalternativen var följande: lägst pris, lämpligare tidtabell, min destination låg närmare hamnen i fråga, tjänsterna i Marseille var fullbokade, annan anledning (specificera).
([107]) Sammanfattningsvis transporteras icke-bogserat gods uteslutande mellan hamnarna på Korsika och hamnen i Marseille.
([108]) När det gäller Porto-Vecchio är bilden mer nyanserad: 64 % av de tillfrågade är missnöjda med tjänsten.

— Ingen av de tillfrågade jämför överfarterna vid hamnen i Marseille med överfarterna vid andra hamnar. Närheten till hamnen i Marseille är i stort sett den enda anledningen till att man väljer den hamnen. Inte ens vid en hypotetisk höjning av priserna för sjötransporten från Marseille skulle någon av de tillfrågade byta till någon av de andra fastlandshamnarna.

— Nästan alla tillfrågade skulle föredra en tjänst med renodlade fraktfartyg (ro-ro-fartyg) framför en passagerar- och frakttjänst.

(191) När det gäller transport av bogserat gods kan svaren på frågeformuläret sammanfattas på följande sätt:

— Drygt hälften av de tillfrågade anser att den befintliga sjötransporttjänsten från/till Marseille i allmänhet tillgodoser behoven, medan tjänsten från Toulon anses otillfredsställande (77 % av de tillfrågade). Resultaten varierar beroende på rutt: nästan alla användare klagar på rutten till/från Bastia (för de tillfrågade som använder Marseille och Toulon). Hälften av dem är också missnöjda med tjänsten till/från Ajaccio och Porto-Vecchio (för de tillfrågade som använder Marseille och Toulon), medan de i stort sett är nöjda med rutterna till/från Propriano och Île-Rousse.

— De flesta användare stöter på problem när det gäller tillgänglig kapacitet, särskilt på rutterna till Bastia (100 % stöter regelbundet eller systematiskt på problem, både i Marseille och Toulon) och till Ajaccio och Porto-Vecchio (50 % stöter regelbundet eller systematiskt på problem från Marseille och 100 % från Toulon).

— De tillfrågade uppskattar i stor utsträckning avgångs- och ankomsttiderna samt turtätheten för tur- och returresor som gällde vid tidpunkten för användarsamrådet i både Toulon och Marseille.

— Nästan ingen av de tillfrågade jämför överfarterna vid hamnen i Marseille med överfarterna vid andra hamnar. Närheten till hamnen i Marseille är i stort sett den enda anledningen till att man väljer den hamnen. Inte ens vid en höjning av priserna för sjötransporter från Marseille skulle någon av de tillfrågade byta till någon av de andra fastlandshamnarna.

— Mindre än 40 % av de tillfrågade använde andra fastlandshamnar än Marseille under 2019. Resultaten varierar beroende på rutt: 80 % respektive 50 % av de tillfrågade som reste till/från Bastia och Ajaccio använde Toulon, medan praktiskt taget ingen som reste till/från andra hamnar på Korsika använde Toulon. Den enda anledningen till att man valde hamnen i Toulon var att tjänsterna i hamnen i Marseille var fullbokade. Inte ens vid en höjning av priserna för sjötransporter från Marseille skulle någon av de tillfrågade byta till någon av de andra fastlandshamnarna.

— Majoriteten av de tillfrågade skulle föredra en tjänst med renodlade fraktfartyg (ro-ro-fartyg) framför en tjänst baserad på ro-pax-fartyg.

3.4.3.1.1.2 Hamnsamråd

3.4.3.1.1.2.1 Frågor

(192) Det frågeformulär som åtföljde hamnsamrådet bestod av tre delar om godstrafik.

(193) I den första delen av frågeformuläret uppmanades hamnmyndigheterna att kommentera olika förhållanden som präglar den efterfrågan från användarna som identifierats och presenterats i dokumentet till stöd för användarsamrådet (skäl 95). I den första delen uppmanades hamnmyndigheterna närmare bestämt att

— kommentera åtskillnaden mellan transport av bogserat och icke-bogserat gods,

— ange storleken på hamnens upptagningsområde utifrån sin marknadskunskap,

— ange om de ansåg att deras hamninfrastruktur inte kunde ersättas av andra hamnar för hela eller delar av transporten av bogserat och icke-bogserat gods mellan Korsika och fastlandet,

— kommentera konkurrensnivån, både den nuvarande och under en sjuårsperiod, mellan hamnarna när det gäller godstransport.

(194) I den andra delen av frågeformuläret uppmanades hamnmyndigheterna att ge en fullständig beskrivning av den hamninfrastruktur som de sannolikt skulle använda för sjötransporttjänster mellan Korsika och det franska fastlandet.

(195) I den tredje delen (frågorna 5.1–5.8 för transport av icke-bogserat gods och frågorna 6.1–6.8 för transport av bogserat gods) ställdes i huvudsak frågor till hamnmyndigheterna om deras infrastrukturs kapacitet att hantera godstrafik. Närmare bestämt uppmanades de att ange

— om deras infrastruktur omfattade hanteringsytor för transport av icke-bogserat och bogserat gods (svar: ja eller nej) ([109]),

— vilken typ av fartyg de kunde ta emot ([110]),

— om deras hamninfrastruktur för närvarande hanterade transport av bogserat och/eller icke-bogserat gods ([111]),

— om deras infrastruktur skulle kunna hantera dagliga ([112]) och veckovisa ([113]) tur- och returresor för godstrafik (svar: ja eller nej),

— om hamnmyndigheterna kunde garantera ett visst antal dagliga och veckovisa tur- och returresor för godstrafik till Korsika (svar: ja eller nej) ([114]).

3.4.3.1.1.2.2 Sammanfattning av inkomna svar

(196) Såsom framgår av skäl 120 samlade de franska myndigheterna in bidrag från hamnmyndigheterna i Toulon, Marseille och Nice.

(197) När det gäller den första delen av frågeformuläret ansåg de tre hamnarna att de franska myndigheternas tillvägagångssätt att skilja mellan transport av bogserat gods och icke-bogserat gods var lämpligt. När det gäller upptagningsområdet för godstransporter ansåg hamnarna i Nice och Toulon att deras upptagningsområde endast är lokalt och begränsat till det omedelbara inlandet, medan hamnen i Marseille ansåg att den lockar godstransporter från hela Frankrike, särskilt godstransporter som passerar genom Rhônedalen.

(198) När det gäller konkurrensvillkoren ansåg hamnen i Nice att dess infrastruktur, som ligger i stadskärnan, och den svaga industriella och kommersiella strukturen runt Nice innebär att den inte kan tillgodose efterfrågan på godstransporter mellan Korsika och fastlandet, vare sig nu eller under en sjuårsperiod. Hamnen i Toulon hävdade också att hamnen i Marseille är den obestridda ledaren på godstransportmarknaden och att den endast kan betraktas som ett komplement till Marseille. Hamnen i Toulon påpekade att konkurrensen mellan Marseille och Toulon är ”*hälsosam, trots Toulons låga kapacitet, som innebär att den inte i någon egentlig mening kan konkurrera på denna marknad*”. Hamnen i Marseille ansåg sig ha en stor fördel när det gäller godstransporter tack vare sitt geografiska läge, dvs. i direkt anslutning till motorvägs- och järnvägsknutpunkter och nära de viktigaste logistik- och transportnaven, samt det faktum att det är mycket lätt att nå hamninfrastrukturen från tre olika motorvägar.

([109]) I frågeformuläret ombads hamnarna att ange storleken på hanteringsytorna, deras tillgänglighet för trafik till Korsika och kapacitet att ta emot farligt gods i klass 1 och klass 2.

([110]) Hamnmyndigheterna var också tvungna att uppge i) hur många kajplatser som fanns tillgängliga, ii) den maximala kapaciteten i löpmeter för de fartyg som kunde tas emot, iii) vilka miljöåtgärder som vidtagits.

([111]) Hamnmyndigheterna var också tvungna att uppge i) den dagliga kapaciteten att ta emot påhängsvagnar/lastbilar, ii) mottagningstiderna för påhängsvagnar/lastbilar, iii) den genomsnittliga parkeringstiden för påhängsvagnar/lastbilar, iv) Antalet påhängsvagnar/lastbilar som kan hanteras per timme för ombordkörning eller avkörning.

([112]) Hamnmyndigheterna var också tvungna att ange i) antalet möjliga hamnanlöp per dag, ii) minsta och högsta varaktighet för anlöp, iii) reglerna för tilldelning av kajplatser.

([113]) Hamnmyndigheterna var också tvungna att ange i) antalet möjliga hamnanlöp per vecka, ii) minsta och högsta varaktighet för dessa anlöp och iii) reglerna för tilldelning av kajplatser.

([114]) Hamnmyndigheterna ombads att ange antalet garanterade hamnanlöp.

(199) När det gäller den tredje delen av frågeformuläret uppgav hamnmyndigheterna följande:

— *Hamnmyndigheten i Marseille* uppgav att den har 13 kajplatser som kan ta emot trafik med bogserat gods och icke-bogserat gods till Korsika. Fem av dessa är redan helt reserverade för trafik till Korsika enligt trafikavtalen för 2021–2022, och ytterligare åtta kan avsättas för detta. Hamnen i Marseille har hanteringsytor på 120 000 m² som helt kan avsättas för trafik med bogserat och icke-bogserat gods till Korsika. Nästan 30 000 m² ytterligare yta kan tillgängliggöras beroende på väderförhållanden eller för att hantera farligt gods. Avslutningsvis planeras en utbyggnad av terminalerna som kommer att leda till ytterligare hanteringsytor på mer än 60 000 m² som hamnen kan använda för sjötransporttjänster till Korsika. Hamnen i Marseille påpekade dessutom i sitt bidrag att det är lätt för lastbilar att ta sig till fartygen ([115]). Hamnen i Marseille kan också lasta/lossa i genomsnitt 35 släpvagnar per timme och hantera nästan 240 släpvagnar per dag. Slutligen uppgav hamnen i Marseille att den kan erbjuda fartygsreparationstjänster för ro-pax-fartyg för omedelbara tekniska ingrepp.

— *Hamnmyndigheten i Toulon* uppgav att dess hamninfrastruktur kan hantera trafik med bogserat och icke-bogserat gods. Den påpekade att Toulon-Port de Commerce har hanteringsytor (3 400 m²) och tre kajplatser för ro-pax-fartyg, vilket kan säkerställa två tur- och returresor per dag ([116]). Hamnmyndigheten uppgav att den kan hantera lastning eller lossning av 80 släpvagnar per dag (men endast cirka tio under sommarperioden) vid denna terminal. Hamnmyndigheten framhöll dock att den, med tanke på Corsica Ferries nuvarande beläggningsgrad i dessa reserverade områden (80 %), inte kan garantera att de dagligen kan avsättas för regelbunden trafik med Korsika ([117]). Toulon-Port de Commerce kan ta emot transporter av bogserat gods, med undantag för farligt gods. Toulon-Brégaillon har en hanteringsyta på 30 000 m² som kan användas för trafik med icke-bogserat gods, inklusive farligt gods. Den har dock endast en kajplats som endast är avsedd för ro-ro-fartyg. Den kan hantera 120 släpfordon per dag. Industri- och handelskammaren i Var uppgav att Toulon-Brégaillon lämpar sig bäst för ren godstrafik, eftersom terminalen ligger i ett område där sprängämnen hanteras och därför inte kan ta emot passagerartrafik.

— *Hamnmyndigheten i Nice* uppgav att dess hamninfrastruktur inte kan hantera trafik med icke-bogserat gods. Trafik med bogserat gods kan dock hanteras. Infrastrukturen har en hanteringsyta på 25 900 m², men hamnen anger att passagerartrafik har företräde framför all annan verksamhet. Det finns fyra kajplatser. Hamnmyndigheten hävdade att den kan garantera upp till fyra dagliga tur- och returresor för trafik med bogserat gods till Korsika.

(200) Såsom framgår av skäl 124 lämnade Korsikas handels- och industrikammare också ett fritextbidrag i samband med användarsamrådet. Korsikas handels- och industrikammare lämnade flera uppgifter om godstransporter i hamnarna på Korsika.

(201) Generellt sett framhöll Korsikas handels- och industrikammare de kapacitetsproblem som alla hamnar på Korsika har, med undantag för hamnen i Propriano. Denna situation kräver regelbundet prefektursundantag under sommarperioden för att tunga lastbilar ska kunna köra på dagar med tung trafik (”röda” dagar). Närmare bestämt gjorde Korsikas handels- och industrikammare följande iakttagelser:

— *Hamnen i Bastia* har sedan 2010 upplevt en mycket kraftig ökning av godstrafiken, som inte bromsades av covid-19-pandemin. Hamnen i Bastia har dock nått kapacitetsgränsen, med överfulla hanteringsytor, alltmer pressade hanteringsoperationer under begränsad tid och på begränsade ytor, samt trafikstockningar som gör att transportörerna inte kan leverera regelbundet och i tid. Trots att hamnen i Bastia har åtta kajplatser kan den inte ta emot åtta fartyg samtidigt, vilket framför allt beror på kajplatsernas tekniska

([115]) Hamnmyndigheten i Marseille uppger att det tar mindre än fem minuter för en lastbil att ta sig från hamninloppet till hamnterminalen. Vidare uppger hamnen att hamntransit- och registreringsförfarandena är helt digitaliserade, vilket gör att trafiken flyter smidigt.

([116]) Hamnmyndigheten i Toulon uppgav att en av de tre kajplatserna, Fournel-kajen, är reserverad för kryssningsfartyg mellan kl. 8.30 och 18.30.

([117]) Industri- och handelskammaren i Var uppgav följande i sitt svar: ”*Med tanke på att Corsica Ferries redan hanterar mer än 1,3 miljoner passagerare till Korsika via tjänster som inte omfattas av trafikavtalen och mer än 400 000 passagerare till andra europeiska ödestinationer (Sardinien, Menorca, Mallorca) via sina övriga tjänster enbart vid terminalen [Toulon-Port de Commerce], och eftersom lokala folkvalda representanter har begärt att detta ska begränsas till de volymer som hanterades mellan 2019 och 2021 (dvs. högst 2 miljoner passagerare), förefaller det mycket svårt att föreställa sig att denna befintliga och väletablerade verksamhet skulle kunna kompletteras med ytterligare skyldigheter som fastställs i trafikavtal (och i synnerhet möjligheten att hantera gods under hela året)*”.

egenskaper (begränsad längd och begränsat djupgående). I sitt bidrag efterlyste Korsikas handels- och industrikammare därför att de dagliga tur- och returresorna mellan Bastia och Marseille skulle bibehållas och att ytterligare tur- och returresor skulle läggas till för att sprida ut trafiken och undvika överbelastning eller att gods lämnas kvar på kajen.

— *Hamnarna i Ajaccio och Porto-Vecchio* upplever också en kraftig ökning av godstrafiken, och varor lämnas allt oftare kvar på kajen på grund av platsbrist ombord på fartygen. Korsikas handels- och industrikammare ville se att de dagliga och veckovisa tur- och returresorna skulle bibehållas i båda hamnarna, med ytterligare tur- och returresor för att sprida ut trafiken och undvika överbelastning och att gods lämnas kvar på kajen.

— Enligt Korsikas handels- och industrikammare lider *hamnen i Île-Rousse* av en obalans jämfört med de övriga hamnarna på Korsika, eftersom en av tre veckorutter är avsedd för transport av farligt gods, vilket skapar problem för den ekonomiska livskraften i hamnens upptagningsområde (Balagne), som är det näst mest populära turistmålet efter Porto-Vecchio. Hamnen i Île-Rousse har dessutom två kajplatser som inte kan användas samtidigt på grund av bredden på den enda vågbrytaren som används för båda kajplatserna och kajernas längd. Enligt Korsikas handels- och industrikammare bör antalet tur- och returresor per vecka ökas till tre plus en särskild tur- och returresa för transport av farligt gods.

— Det råder ingen betydande överbelastning i *hamnen i Propriano*.

3.4.3.1.1.3 Slutsatser i Gecodia-rapporten om kvalitativ efterfrågan från användare av godstransporter

(202) Utöver de offentliga samråden bad de franska myndigheterna även Gecodia att genomföra ytterligare analyser av efterfrågan från användare av godstransporter på sjötransporttjänster till Korsika.

(203) Såsom framgår av skäl 95 påpekade de franska myndigheterna i dokumentet till stöd för användarsamrådet att en åtskillnad måste göras mellan transport av bogserat gods och transport av icke-bogserat gods, i synnerhet på grund av de olika hanteringsbegränsningar som sådan trafik medför.

(204) I den studie som Gecodia genomförde bekräftas denna åtskillnad mellan transport av bogserat gods och icke-bogserat gods. Gecodia gjorde också en analys av den geografiska omfattningen av användarnas efterfrågan på sjötransport av bogserat och icke-bogserat gods för att fastställa om det fanns en efterfrågan från användarna på att en eller flera fastlandshamnar skulle transportera deras gods mellan Korsika och fastlandet. Vid denna analys beaktades särskilt följande parametrar:

— Hamnarnas kapacitet att ta emot trafik.

— Synpunkter som samlats in under de offentliga samråden.

— Den extra kostnaden för att passera genom en viss hamn beroende på avgångsorten för godset från fastlandet till Korsika eller destinationen för godset från Korsika till fastlandet.

— Iakttagandet av en permanent och betydande prischock (endast för transport av bogserat gods).

3.4.3.1.1.3.1 Separat efterfrågan från användarna beroende på typ av godstransport (transport av bogserat gods och transport av icke-bogserat gods)

(205) I Gecodia-rapporten konstateras att det finns en väsentlig skillnad mellan transport av bogserat gods och transport av icke-bogserat gods. För det första innebär transport av icke-bogserat gods att påhängsvagnen måste kopplas loss från lastbilen för att kunna lastas på fartyget, vilket kräver specialutrustning och ingripande från hamnarbetarna. För det andra måste hamnen ha tillräcklig kapacitet (hanteringsyta) för att ställa upp påhängsvagnarna före lastning. Slutligen kan inte lastningen av påhängsvagnar ske samtidigt som ombordstigning av passagerare och ombordkörning av lastbilar, vilket innebär att fartyget har ett långt hamnanlöp. Ett långt hamnanlöp begränsar dock användningen av en kaj, så hamnen måste ha flera kajer för att kunna hantera transporter till flera destinationer samtidigt. I Gecodia-rapporten hänvisas till resultaten av användar- och hamnsamråden som stöd för att denna åtskillnad är lämplig.

(206) I Gecodia-rapporten framhålls dessutom att transport av bogserat gods och transport av icke-bogserat gods skiljer sig åt ur transportörernas perspektiv. I motsats till transport av bogserat gods, som kräver ett stort antal dragfordon för påhängsvagnar för att dagligen kunna transportera flera släpvagnar ([118]), kan transporten av icke-bogserat gods optimeras i förhållande till antalet påhängsvagnar, vilket gör att transportören kan göra flera tur- och returresor med ett enda dragfordon mellan hamnen och sin logistikbas under en och samma dag. I Gecodia-rapporten anges att transportörerna under användarsamrådet generellt uppgett att de gjorde mellan fyra och sex tur- och returresor per dag med ett dragfordon för transport av icke-bogserat gods.

(207) I Gecodia-rapporten dras således slutsatsen att det för en transportör innebär betydande kostnader i form av personal och inköp av ytterligare dragfordon för påhängsvagnar att byta från transport av icke-bogserat gods till transport av bogserat gods. Transport av bogserat gods och transport av icke-bogserat gods handlar därför om två olika typer av efterfrågan.

(208) I Gecodia-rapporten påpekas dock att det finns vissa likheter mellan transport av bogserat gods och transport av icke-bogserat gods. I rapporten framhålls i synnerhet att leveranser (av bogserat eller icke-bogserat gods) måste ske på morgonen före en viss tid som bestämts av transportörens kund, och att en straffavgift utgår om leveransen är försenad eller måste ombokas. I rapporten understryks därför hur viktigt det är att anlända till hamnen så tidigt som möjligt (mellan kl. 06.00 och 07.00) för att kunna leverera till mottagarna i tid, oavsett avsändare (stormarknader, byggbranschen, budfirmor eller bulkfrakt). När det gäller transport av icke-bogserat gods är det också nödvändigt att anlända till hamnen mycket tidigt för att hämta de tomma påhängsvagnarna (som ska tillbaka till fastlandet), eftersom det krävs tid för att transportera de lossade påhängsvagnarna tillbaka till logistikbaserna (detaljhandlare eller transportörer), lasta dem och sedan transportera dem tillbaka till hamnen. Dessutom måste regelbundna sjötransporttjänster säkerställas i båda fallen för att garantera leveransen av varor till Korsika och återtransporten av påhängsvagnar eller lastbilar till fastlandet.

3.4.3.1.1.3.2 Efterfrågan på sjötransport av icke-bogserat gods uteslutande i hamnen i Marseille

(209) I Gecodia-rapporten konstateras att användare av sjötransport av icke-bogserat gods uteslutande använder hamnen i Marseille och att denna hamn därför inte kan ersättas av de andra fastlandshamnarna i Toulon och Nice.

(210) *För det första* konstateras i Gecodia-rapporten att endast hamnarna i Marseille ([119]) och Toulon-Brégaillon har den infrastruktur som krävs för att hantera denna typ av trafik, vilket inte är fallet när det gäller hamnarna i Toulon-Port de Commerce och Nice. Kapaciteten i Toulon-Brégaillon är dessutom begränsad till en enda kajplats, vilket innebär att hamnen inte kan erbjuda mer än en daglig överfart till Korsika med tanke på restriktionerna för hamnanlöpens varaktighet och avgångstiden för transporter av icke-bogserat gods ([120]). När det gäller denna typ av trafik skulle hamnen i Marseille och hamnen i Toulon-Brégaillon därför på sin höjd endast kunna ersätta varandra på en enda rutt.

(211) *För det andra* och enligt Gecodia-rapporten bekräftar användarsamrådet till stor del att transportörerna aldrig eller mycket sällan överväger ett alternativ till hamnen i Marseille när de planerar sina resor för att transportera icke-bogserat gods. Ingen av de tillfrågade uppgav att en prisökning på 5–10 % i hamnen i Marseille skulle få dem att byta till hamnarna i Toulon, eftersom de inte skulle kunna optimera sin dagliga verksamhet om de åkte via Toulon.

([118]) Sammanfattningsvis innebär transport av bogserat gods att hela lastbilen (dragfordon + påhängsvagn) transporteras med föraren, medan transport av icke-bogserat gods innebär att endast påhängsvagnen transporteras.

([119]) I Gecodia-rapporten nämns att hamnen i Marseille i sitt bidrag uppger att den har nästan 210 000 kvadratmeter tillgänglig yta, med 13 kajplatser som kan användas för trafik mellan Korsika och fastlandet och som alla är utrustade med moderna och digitaliserade anläggningar för att säkerställa ett smidigt trafikflöde.

([120]) I Gecodia-rapporten anges att den genomsnittliga hastigheten för lastning av släpvagnar på fartyg i hamnen i Toulon-Brégaillon var mellan 15 och 20 släpvagnar per timme, vilket är betydligt lägre än i Marseille (35 släpvagnar), och att den tillgängliga kapaciteten per dag uppskattas till 120 släpvagnar. Som jämförelse uppgick medianantalet släpvagnar som lastades i Marseilles hamn med destination till Korsika till 237 under 2021, dvs. dubbelt så många.

(212) När det gäller hamnmyndigheterna uppgav industri- och handelskammaren i Nice att hamnens upptagningsområde endast är lokalt och att ”*hamnen i Nice, som har sin infrastruktur i staden och en svag industriell och kommersiell struktur, är i ett ofördelaktigt läge och aldrig kommer att kunna tillgodose efterfrågan på godstransporter till Korsika eftersom Toulon och Marseille är bättre anpassade till de behov som finns*”. I Gecodia-rapporten framhålls dessutom ett uttalande som hamnen i Toulon gjort under hamnsamrådet, nämligen att hamnen i Toulon endast kan betraktas som ett komplement till hamnen i Marseille med tanke på dess begränsade upptagningsområde i Toulons inland och hamnterminalernas begränsade kapacitet.

(213) *För det tredje* konstateras i Gecodia-rapporten att stora distributionsenheter huvudsakligen förlitar sig på regionala eller nationella lager för att säkerställa leveranser till butiker. I Korsikas fall skickas mer än 90 % av leveranserna till Korsikas varuhus via dessa logistikbaser, vilket innebär att de flesta varor som importeras till Korsika har sitt ursprung i logistikcentrumen i regionen Provence-Alpes-Côte-d’Azur ([121]). I Gecodia-rapporten förklaras att lager och logistikplattformar huvudsakligen är koncentrerade till nordvästra delen och området kring Marseille, samt till Rhônedalen. I detta avseende hänvisar de franska myndigheterna till den gemensamma studie som genomfördes i oktober 2021 av stadsplaneringsbyrån för storstadsområdet Marseille och stadsplaneringsbyrån för regionen Aix-Durance, i vilken det geografiska läget för dessa lager och plattformar fastställs ([122]). Studien visar på en mycket hög koncentration av logistikflöden mot Marseille. I Gecodia-rapporten anses därför valet av hamnen i Marseille vara väl motiverat, eftersom hamnen ligger nära lastningsplatserna och har lämplig infrastruktur.

(214) Enligt Gecodia-rapporten har den omständigheten att hamnen i Marseille ligger nära de flesta logistikbaser och lager två konsekvenser. För det första skulle alla transportörer som är baserade i Marseille eller i Rhônedalen, enligt den kostnadssimulator som publicerats av den nationella vägkommittén, få en genomsnittlig merkostnad på 11 euro/löpmeter per resa med påhängsvagn om de använde hamnen i Toulon-Brégaillon i stället för hamnen i Marseille ([123]). För det andra skulle transportörernas produktionskostnader också öka utöver dessa extra vägkostnader. Detta beror på att transportörerna, eftersom de måste köra längre sträckor, skulle tvingas halvera antalet tur- och returresor per dragfordon som de kan göra på en dag mellan sin logistikbas och avgångs-/ankomsthamnen, vilket skulle innebära att de måste skaffa ytterligare dragfordon för att upprätthålla samma verksamhetsvolym.

(215) I Gecodia-rapporten dras slutsatsen att hamnen i Marseille inte kan ersättas av hamnarna i Toulon eller Nice när det gäller sjötransporttjänster till Korsika, sett ur användarsynpunkt för sjötransport av icke-bogserat gods.

3.4.3.1.1.3.3 Specifik efterfrågan på sjötransport av bogserat gods i hamnen i Marseille

(216) I Gecodia-rapporten hävdas att hamnen i Marseille, ur användarsynpunkt, endast kan ersättas av terminalen Toulon-Port de Commerce (med undantag för Nice och de andra terminalerna i Toulon), och endast delvis i den mån vissa användare av sjötransporter av bogserat gods inte betraktar denna terminal som ett alternativ till hamnen i Marseille.

([121]) Enligt Gecodia-rapporten bekräftas detta också i den franska konkurrensmyndighetens yttrande (yttrande nr 20-A-11, punkterna 337–345), där det anges att ”*hamnen i Marseille ligger nära de viktigaste logistikcentrumen i södra Frankrike, vilket gör den mer attraktiv för sjötransport av gods till Korsika, särskilt jämfört med Toulon som ligger längre bort från dessa centrum*”.

([122]) Studie om förbindelserna mellan storstadsområdet Aix-Marseille-Provence och angränsande områden, oktober 2021, s. 32–35, tillgänglig bland annat på https://www.agam.org/relations-de-voisinage-metropole/ (besökt 18.10.2024).

([123]) Toulon ligger ungefär 70 km från Marseille.

(217) *För det första* konstateras det i Gecodia-rapporten att transporter av bogserat gods inte kräver någon särskild hamninfrastruktur eftersom föraren lastar påhängsvagnen direkt på fartyget som ett enda fordon. Var och en av de tre fastlandshamnarna kan således ta emot transporter av bogserat gods utan särskilda begränsningar ([124]). I rapporten påpekas det emellertid att hamnen i Toulon under hamnsamrådet uppgett att det skulle vara svårt att ta emot mer trafik med bogserat gods under året eftersom hamnens kapacitet redan utnyttjas till 80 % av den befintliga trafiken med Corsica Ferries, medan hamnen i Nice uppgett att man ville prioritera passagerartrafiken.

(218) *För det andra* noteras i Gecodia-rapporten att ingen av deltagarna i användarsamrådet uppgett att en prisökning på 5–10 % i Marseille skulle få dem att omdirigera sina transporter av bogserat gods till Toulon (och i ännu mindre utsträckning till Nice). Det framgår således av samrådet att transportörerna inte överväger några alternativa rutter när de planerar sina resor. Valet av hamnen i Marseille motiveras till stor del av att den ligger nära transportörernas lastningsplatser och den tillgängliga hamninfrastrukturen.

(219) *För det tredje* förklaras det i Gecodia-rapporten att om vissa användare som har sina logistikbaser nära Marseille skulle byta till hamnen i Toulon skulle detta, precis som i fråga om transporter av icke-bogserat gods, öka avstånden och medföra ytterligare transportkostnader (4,5 euro/löpmeter), eftersom de flesta transportörers logistikbaser ligger nära hamnen i Marseille (skäl 213). Dessa merkostnader skulle kunna öka transportörernas produktionskostnader med upp till 17 % ([125]). Enligt Gecodia-rapporten överensstämmer dessa slutsatser med de uttalanden som hamnarna i Nice och Toulon gjort under hamnsamrådet, enligt vilka dessa två hamnar endast lockar lokal trafik som är begränsad till det omedelbara närområdet. De franska myndigheterna påpekar också att de sjötransportavgifter som transportörerna betalar överförs i sin helhet till kunderna och att variationerna i sjötransportavgifterna mellan de olika fastlandshamnarna därför inte påverkar transportörernas produktionskostnader.

(220) *Slutligen* presenteras i Gecodia-rapporten en kvantitativ analys som visar att en höjning av den månatliga avgiften per löpmeter för transporter av bogserat gods i Marseille inte ledde till att trafiken med bogserat gods omdirigerades till hamnarna i Toulon. Mer specifikt undersöktes i rapporten två nyligen inträffade episoder med ihållande prischocker på rutterna till Marseille ([126]), samtidigt som den månatliga avgiften per löpmeter förblev i stort sett oförändrad i Toulon ([127]). I rapporten förklaras att prisökningen mellan juli 2018 och maj 2019 inte ledde till någon reaktion från transportörernas sida, eftersom marknadsandelen för hamnen i Toulon förblev stabil under denna period.

(221) I Gecodia-rapporten dras således slutsatsen att hamnarna i Toulon och Marseille endast i viss mån är utbytbara när det gäller sjötransport av bogserat gods mellan Korsika och det franska fastlandet.

([124]) Det finns dock ett undantag för transport av farligt gods i klass 1 (explosiva ämnen) och klass 2 (komprimerade, flytande eller upplösta gaser), som är förbjudet i terminalen Toulon-Port de Commerce och i hamnen i Nice.

([125]) Referensvärde för produktionskostnader för vägtransport (regional transport, nationella uppgifter från december 2021 baserade på en resa på 360 km, vilket är den genomsnittliga dagliga sträckan som körs inom regional transport, med hänsyn tagen till resor till lastningsplatsen och returresor till transportörens bas). I dessa merkostnader beaktas kostnaderna per kilometer med vägtullar, timpriset och dagspriset (kostnader för fordonsägande, skatt/dag, försäkring/dag osv.). De franska myndigheterna påpekar att den genomsnittliga merkostnaden för logistik är omvänt proportionell mot den totala vägsträckan för resan. Ju närmare startpunkten ligger Marseille, desto högre blir alltså den totala merkostnaden för logistik.

([126]) De två episoderna motsvarar följande perioder:

— Mellan oktober 2017 och oktober 2018, en genomsnittlig årlig ökning på 6 % av den månatliga avgiften per löpmeter för transporter av bogserat gods.

— Mellan oktober 2019 och oktober 2020, en genomsnittlig årlig minskning på 16 % av den månatliga avgiften per löpmeter för transporter av bogserat gods.

([127]) Baserat på uppgifter om Corsica Ferries avgifter, insamlade för Gecodia-rapporten från Corsica Ferries webbplats 2020.

3.4.3.1.2 Fastställande av kvantitativ efterfrågan på sjötransport av gods

3.4.3.1.2.1 Kvantitativ efterfrågan på sjötransport av icke-bogserat gods

(222) I Gecodia-rapporten uppskattades den framtida årliga efterfrågan på sjötransport av bogserat och icke-bogserat gods under perioden 2023–2030 för var och en av rutterna mellan hamnen i Marseille och hamnarna på Korsika.

(223) Den historiska efterfrågan på transport av icke-bogserat gods fastställdes på grundval av uppgifter som samlats in från rederier. För att bedöma den prognostiserade efterfrågan för 2023–2030 tillämpades den årliga tillväxttakt som observerats mellan 2010 och 2019 (2,3 % per år) på trafiken 2019. Den prognostiserade efterfrågan fastställdes enligt följande:

Tabell 17

Efterfrågan på transport av icke-bogserat gods per sjörutt (i löpmeter) från Marseille observerad under perioden 2018–2020 och uppskattad för perioden 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
Île-Rousse	73 374	85 229	66 952	93 345	97 688	109 451

Källa: kommentarer från de franska myndigheterna inlämnade den 5 april 2023 (Gecodia-rapporten, tabell 56).

3.4.3.1.2.2 Kvantitativ efterfrågan på sjötransport av bogserat gods

(224) Den kvantitativa efterfrågan på sjötransport av bogserat gods uppskattades på grundval av samma parametrar som den kvantitativa efterfrågan på sjötransport av icke-bogserat gods (skälen 222 och 223).

(225) Såsom förklaras i avsnitt 3.4.2.1.1.3.3 drogs i Gecodia-rapporten slutsatsen att hamnen i Marseille och hamnen i Nice inte är utbytbara när det gäller sjötransport av bogserat gods och att hamnarna Marseille och Toulon endast i viss mån är utbytbara i detta avseende.

(226) Med stöd av Gecodia-rapporten gjorde de franska myndigheterna bedömningen att andelen av efterfrågan från användare av transporter av bogserat gods som anser att hamnen i Marseille inte kan ersättas av hamnen i Toulon motsvarar 80 % av den historiska efterfrågan på transporter av bogserat gods mellan Marseille och Korsika 2019, medan resterande 20 % betraktar Toulon som ett alternativ till hamnen i Marseille.

(227) De franska myndigheterna förklarade att uppskattningen på 80 % härrörde från uttalanden som Korsikas transportförbund och Corsica Linea gjort i samband med en marknadskonsultation 2020. Mer specifikt uppgav transportförbundet (som står för [20–50] % av volymen i löpmeter bogserat gods som transporteras mellan Korsika och fastlandet) och Corsica Linea att 84 % respektive 85 % av det bogserade godset hade sitt ursprung i eller var avsett för departementet Bouches-du-Rhône (där Marseille är den viktigaste hemmahamnen).

(228) Efter att ha fastställt den uppskattade specifika efterfrågan på transporter av bogserat gods i hamnen i Marseille gjorde de franska myndigheterna en kvantifiering av denna efterfrågan för de kommande åren. Den kvantitativa efterfrågan på transporter av bogserat gods från den grupp användare som inte överväger något alternativ till hamnen i Marseille (dvs. 80 % av den uppskattade efterfrågan för 2023–2030 mellan Marseille och Korsika) presenteras i Table 18.

Tabell 18

Efterfrågan på transport av bogserat gods per sjörutt (i löpmeter) från Marseille observerad under perioden 2018–2020 och uppskattad för perioden 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
Île-Rousse	24 017	26 878	22 753	23 550	24 646	27 613

Källa: kommentarer från de franska myndigheterna inlämnade den 5 april 2023 (Gecodia-rapporten, tabell 57 för 2018–2020 och tabell 60 för 2023, 2025 och 2030).

(229) Eftersom transporter av bogserat gods också kräver att förarna (som utgör en passagerarkategori) transporteras, fastställde de franska myndigheterna även efterfrågan på transport av förare. De franska myndigheterna antog att efterfrågan från förarna var proportionell mot den volym bogserat gods som transporterades och att denna proportion var konstant över tid.

(230) För att för varje sjörutt uppskatta förhållandet mellan förare och löpmeter bogserat gods utgick de franska myndigheterna från det genomsnittliga värdet för perioden 2018–2021. Detta förhållande tillämpades på den beräknade efterfrågan på transporter av bogserat gods för 2030. Enligt de franska myndigheterna ser efterfrågan på transport av förare därför ut enligt följande:

Tabell 19

Sjötransport av förare (antal förare) från Marseille observerad under perioden 2018–2021 och uppskattad för perioden 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
Île-Rousse	1 900	2 289	1 768	2 233	1 884	1 972	2 209

Källa: kommentarer från de franska myndigheterna inlämnade den 27 juli 2023.

3.4.3.2 Fastställande av marknadens kapacitet att tillgodose efterfrågan från användarna

(231) Efter att ha uppskattat den kvalitativa och kvantitativa efterfrågan från olika kategorier av användare av sjötransport av gods mellan Korsika och det franska fastlandet försökte de franska myndigheterna fastställa i vilken utsträckning utbudet på marknaden kunde tillgodose denna efterfrågan.

3.4.3.2.1 Resultat av operatörssamrådet

3.4.3.2.1.1 Frågor

(232) Sjötransportoperatörerna fick svara på samma frågor som anges i skälen 163–165 om den godstjänst de skulle tillhandahålla i avsaknad av ett avtal om allmän trafik. Sjötransportoperatörerna ombads särskilt att fylla i en Excel-fil med separat information om de volymer bogserat och icke-bogserat gods de skulle transportera.

3.4.3.2.1.2 Sammanfattning av inkomna svar

(233) Tre operatörer svarade på operatörssamrådet: Corsica Linea, La Méridionale och Corsica Ferries.

(234) Corsica Linea och La Méridionale uppgav att de, i avsaknad av ett avtal om allmän trafik, inte skulle erbjuda några kommersiella tjänster mellan Korsika och det franska fastlandet.

(235) Corsica Ferries redogjorde för det kommersiella erbjudande som bolaget skulle lämna för godstransport i avsaknad av ett avtal om allmän trafik. Till stöd för sina svar på frågeformuläret lämnade Corsica Ferries in flera Excel-filer med bland annat uppgifter om fartygens kapacitet och det kommersiella erbjudande som bolaget skulle genomföra.

(236) Som svar på fråga 2 i operatörssamrådet, där operatörerna ombads att uttrycka sina åsikter om huruvida det var lämpligt att skilja mellan transport av bogserat gods och transport av icke-bogserat gods, påpekade Corsica Ferries att transportorganets systematiska åtskillnad mellan transport av bogserat gods och icke-bogserat gods var konstlad och ineffektiv, eftersom detta berodde på varje transportörs storlek, organisation och val snarare än på de tjänster som rederierna tillhandahöll. Corsica Ferries underströk också att transport av bogserat gods enligt de franska myndigheterna innebär att det måste finnas en förare ombord på fartyget, trots att man inom sådan transport gör åtskillnad mellan transport av bogserat gods med medföljande förare och utan medföljande förare.

(237) Corsica Ferries uppgav i sitt svar att man inom ramen för den tjänst som skulle erbjudas i avsaknad av ett avtal om allmän trafik inte skulle göra någon åtskillnad mellan den erbjudna transportkapaciteten beroende på vilken typ av gods det rör sig om. Den Excel-fil som bolaget lämnade in visade således bolagets sammanlagda godstransportkapacitet, dvs. inklusive både transport av icke-bogserat och bogserat gods, utan åtskillnad mellan de två.

(238) Corsica Ferries framförde också samma kritik som nämns i skäl 169.

(239) Som svar på fråga 4 uppgav Corsica Ferries att man, i avsaknad av ett avtal om allmän trafik, från och med den 1 januari 2023 skulle bedriva godstransporttjänster mellan alla fastlandshamnar (Marseille, Ajaccio, Toulon) och alla hamnar på Korsika utom hamnen i Propriano. Närmare bestämt skulle bolaget erbjuda kommersiella tjänster (för gods och passagerare) både dagtid och nattetid, vilka skulle omfatta följande:

— En daglig tur- och returresa mellan det franska fastlandet (minst fem gånger i veckan från Toulon och två gånger i veckan från Marseille) och både hamnen i Ajaccio och Bastia.

— Två tur- och returresor per månad från Marseille och minst tre tur- och returresor per vecka från Toulon till var och en av hamnarna i Porto-Vecchio och Île-Rousse.

— Ingen kommersiell tjänst till Propriano, eftersom Corsica Ferries ansåg att den hamnen kunde ersättas av Ajaccio, som man redan föreslog att trafikera minst en gång om dagen från Marseille och Toulon.

— Ytterligare sjötransporttjänster mellan hamnen i Nice och Korsika från juli till september.

(240) Corsica Ferries informerade de franska myndigheterna om att bolaget hade en flotta på 13 fartyg som inte var bundna till någon särskild rutt. Bolaget uppgav också att 15 % av överfarterna på samtliga rutter skulle ske dagtid (avgång mellan kl. 06.00 och 16.00 för ankomst mellan kl. 14.00 och midnatt i båda riktningarna).

(241) När det gäller fartygens kapacitet att tillhandahålla godstransporttjänster lämnade Corsica Ferries till de franska myndigheterna de uppgifter som anges i Table 20.

Tabell 20

Corsica Ferries sjötransport av gods per sjörutt (i löpmeter) från Marseille och Toulon observerad under perioden 2016–2019 och uppskattad för perioden 2023–2028 i avsaknad av trafikavtal

Marseille	**Årligt genomsnitt (2016–2019, löpmeter)**	**Årligt genomsnitt (2023–2028, löpmeter)**	**Ökning (%)**
Ajaccio	-	232 566	Ej tillämpligt
Bastia	-	270 297	Ej tillämpligt
Porto-Vecchio	-	47 371	Ej tillämpligt
Propriano	-	-	Ej tillämpligt
Île-Rousse	-	51 123	Ej tillämpligt
Totalt Marseille	-	**601 357**	**Ej tillämpligt**
Toulon	**Årligt genomsnitt (2016–2019, löpmeter)**	**Årligt genomsnitt (2023–2028, löpmeter)**	**%**
Ajaccio	163 611	1 172 434	617 %
Bastia	223 077	1 069 916	380 %
Porto-Vecchio	6 425	122 404	1 805 %
Propriano	-	-	Ej tillämpligt
Île-Rousse	3 999	310 533	7 665 %
Totalt Toulon	**397 112**	**2 675 288**	**574 %**
Totalt Marseille och Toulon	**397 112**	**3 276 644**	**825 %**

Källa: Corsica Ferries svar på marknadstestet av sjötransporttjänster mellan Korsika och det franska fastlandet (22 februari 2022).

(242) Corsica Ferries uppgav också att det föreslagna erbjudandet endast skulle gälla i avsaknad av ett avtal om allmän trafik mellan Korsika och fastlandet.

3.4.3.2.2 Analys av marknadsmisslyckande

(243) Efter analysen av Corsica Ferries (retroaktiva och framtida) kapacitet kom man i slutrapporten fram till att utbudet på marknaden i avsaknad av trafikavtal inte fullt ut skulle kunna tillgodose efterfrågan från användarna på transport av bogserat gods och transport av icke-bogserat gods.

(244) *När det gäller transport av icke-bogserat gods* konstaterades det i Gecodia-rapporten att Corsica Ferries erbjudande stred mot vissa slutsatser i rapporten, eftersom Corsica Ferries föreslog att transportera icke-bogserat gods på passagerar- och lastfartyg (ro-pax-fartyg) från hamnen i Toulon fem gånger i veckan på rutterna Marseille–Ajaccio och Marseille–Bastia, och tre gånger i veckan till de sekundära hamnarna på Korsika. Emellertid är det endast i) Toulon-Brégaillon (och inte Toulon-Port de Commerce) som har den infrastruktur som krävs för att hantera transporter av icke-bogserat gods, och ii) Toulon-Brégaillon kan endast ta emot ro-ro-fartyg och då högst för en enda rutt (skäl 210).

(245) Vidare ansåg man i Gecodia-rapporten att Corsica Ferries erbjudande var otillräckligt för att tillgodose användarnas efterfrågan på sjötransport av icke-bogserat gods, eftersom det inte erbjöds tillräckligt många avgångar per vecka mellan Marseille och Korsika. Enligt Gecodia-rapporten begränsade sig Corsica Ferries inledningsvis till att erbjuda två tur- och returresor per vecka mellan hamnen i Marseille och hamnarna i Ajaccio och Bastia, trots att användarna behövde så gott som dagliga tur- och returresor för att transportera sitt icke-bogserade gods. Vidare konstaterades i Gecodia-rapporten att den föreslagna turtätheten mellan hamnen i Marseille och hamnarna i Île-Rousse och Porto-Vecchio var begränsad till tre tur- och returresor per månad, trots att användarna behövde sjötransporter varje vecka. Slutligen konstaterades i Gecodia-rapporten att Corsica Ferries inte föreslog någon kommersiell tjänst mellan hamnen i Marseille och hamnen i Propriano, trots att användarna behövde sjötransporter varje vecka.

(246) *När det gäller transport av bogserat gods* menade man i Gecodia-rapporten, av samma anledningar som anges i skälen 244 och 245, att Corsica Ferries inte erbjöd tillräckligt många avgångar mellan hamnen i Marseille och hamnarna på Korsika för att tillgodose efterfrågan på transport av bogserat gods för vilken det inte fanns något alternativ till hamnen i Marseille (dvs. 80 % av den totala trafiken med bogserat gods mellan Marseille och Korsika). De franska myndigheterna framhöll också att Corsica Ferries erbjudande, som också innebar en ökning av dess kapacitet från Toulon, framstod som orealistiskt med tanke på de uttalanden som industri- och handelskammaren i Var gjort i fråga om dess överbelastade infrastruktur och problemen för terminalen Toulon-Port de Commerce att öka den nuvarande trafiken med bogserat gods.

3.4.3.3 Slutsats om behovet av allmän trafik avseende sjötransport av gods

(247) På grundval av ovanstående drog de franska myndigheterna slutsatsen att det fanns ett behov av allmän trafik avseende sjötransport av bogserat och icke-bogserat gods motsvarande den beräknade efterfrågan mellan 2023 och 2030 mellan Marseille och var och en av de fem hamnarna på Korsika, såsom framgår av Table 21.

Tabell 21

Behov av allmän trafik avseende sjötransport av gods (i löpmeter) från Marseille uppskattat för perioden 2023–2030

	Transport av icke-bogserat gods (Årliga löpmetrar)		Transport av bogserat gods – Marseille-området (ej utbytbart) (Årliga löpmetrar)		Totalt gods (Årliga löpmetrar)	
	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**
Île-Rousse	93 345	109 451	23 550	27 613	**116 895**	**137 064**
Totalt	**1 627 197**	**1 907 961**	**322 587**	**378 247**	**1 949 784**	**2 286 208**

Källa: kommentarer från de franska myndigheterna inlämnade den 5 april 2023.

3.5 **Trafikavtalens nödvändighet och proportionalitet**

(248) Efter att ha konstaterat att det fanns flera olika behov av allmän trafik avseende sjötransport av gods och passagerare försökte de franska myndigheterna fastställa det nödvändiga rättsliga instrumentet och den lämpliga allmänna trafikplikten för att tillgodose dessa behov på ett sätt som i minsta möjliga utsträckning påverkade de friheter som är grundläggande för en väl fungerande inre marknad (skäl 92).

3.5.1 *Trafikavtalets nödvändighet och proportionalitet*

(249) De franska myndigheterna undersökte först om det var möjligt att stärka 2019 års system för allmän trafikplikt (skäl 62) för de rutter eller användare för vilka det hade konstaterats att det fanns ett behov av en allmän sjötransporttjänst. De ansåg dock att ett sådant tillvägagångssätt hade flera begränsningar.

(250) *För det första* ansåg de franska myndigheterna att 2019 års system för allmän trafikplikt inte kompenserade för bristen på privat utbud för att tillgodose den efterfrågan som fastställts. I avsaknad av ett avtal om allmän trafik ansåg de att Corsica Ferries föreslagna erbjudande inom ramen för 2019 års system för allmän trafikplikt från hamnen i Marseille redan var otillräckligt för att tillgodose alla de behov som Frankrike hade fastställt (avsnitten 3.4.2.3 och 3.4.3.3) och att det därför inte skulle ha haft någon effekt att stärka 2019 års system för allmän trafikplikt.

(251) *För det andra* fann de franska myndigheterna att avgångs- och ankomsttiderna för fartyg mellan det franska fastlandet och Korsika var viktiga aspekter av efterfrågan på sjötransport av gods och passagerare (skälen 112, 190, 191 och 208). Enligt Frankrikes uppfattning får medlemsstaterna enligt cabotageförordningen inte fastställa ankomst- och avgångstider för fartyg inom ramen för ett system för allmän trafikplikt. Enligt artikel 4.2 i förordningen ska medlemsstaterna, när de inför allmän trafikplikt, begränsa sig till krav om vilka hamnar som ska anlöpas, regelbundenhet, kontinuitet, turtäthet, kapacitet att utföra tjänsten, fraktsatser och bemanning av fartyget.

(252) *Slutligen* ansåg de franska myndigheterna att ett sådant system, om det skulle åtföljas av ersättning, inte skulle göra det möjligt för den regionala myndigheten att kontrollera kostnaderna för den allmänna trafiken, eftersom man inte skulle veta exakt hur många överfarter det skulle röra sig om och därmed inte skulle kunna uppskatta kostnaderna (som ersätts efter det att tjänsten har tillhandahållits).

(253) Av alla dessa skäl ansåg de franska myndigheterna att det var nödvändigt att ingå trafikavtal för att fastställa lämpliga krav på allmän sjötransport och på så sätt tillgodose de behov av allmän trafik som fastställts för varje sjörutt mellan hamnen i Marseille och hamnarna på Korsika.

3.5.2 *Nödvändighet och proportionalitet av den allmänna trafikplikt som införts inom ramen för trafikavtalen*

(254) De franska myndigheterna ansåg att de fastställda behoven av allmän trafik krävde att man ingick trafikavtal med följande allmänna trafikplikt:

(255) *För det första* beslutade de franska myndigheterna att tilldela ett avtal om allmän trafik för varje sjörutt som omfattades av ett fastställt behov av allmän trafik. I varje avtal om allmän trafik skulle det ingå ett krav på att bedriva sjötransport av bogserat och icke-bogserat gods samt passagerartransport (förare och medicinska passagerare) mellan hamnen i Marseille och var och en av hamnarna på Korsika, utan mellanliggande hamnanlöp. I avtalet om allmän trafik på rutten Marseille–Île-Rousse skulle det dessutom ingå ett krav på att transportera farligt gods (Île-Rousse är den enda hamn på Korsika som har tillstånd att ta emot sådant gods), medan det i avtalet om rutten Marseille–Propriano skulle ingå ett krav på att transportera bosatta och icke-bosatta passagerare samt medicinska passagerare och förare. De franska myndigheterna förklarade att dessa krav uteslutande var en följd av de marknadsmisslyckanden som konstaterats under operatörssamrådet.

(256) *För det andra* ansåg de franska myndigheterna att det var nödvändigt att fastställa specifika tidtabeller i varje trafikavtal, med kvällsavgångar till/från hamnarna på Korsika och tidiga morgonankomster till Korsika eller Marseille. Tidtabellerna skulle ligga helt i linje med den efterfrågan från användarna som fastställts i samband med användarsamrådet (passagerare/gods) och utifrån slutsatserna i Gecodia-rapporten om organisationen av logistikkedjan mellan Korsika och det franska fastlandet (skäl 208). Kraven presenteras för varje rutt i Table 22.

Tabell 22

Krav på tidtabeller för gods- och passagerartrafik i trafikavtalen i båda riktningarna (Marseille–Korsika och Korsika–Marseille)

Marseille	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	Île-Rousse
Avgångstid	Mellan kl. 18.30 och 20.00.				
Ankomsttid (nästa dag)	Mellan kl. 06.00 och 08.00.	Mellan kl. 06.00 och 08.00.	Mellan klockan 07.00 och 08.00.	Mellan klockan 07.00 och 08.00.	Mellan kl. 06.00 och 08.00.

Källa: kommentarer från de franska myndigheterna inlämnade den 28 juni 2023.

(257) *För det tredje* ansåg de franska myndigheterna att det var nödvändigt att fastställa krav på turtäthet för att säkerställa en regelbunden trafik i enlighet med de behov som fastställts (skälen 112 och 208) och tillräcklig flexibilitet i tillhandahållandet av den allmänna trafiken med tanke på de betydande fluktuationerna i efterfrågan. De franska myndigheterna ansåg att det i trafikavtalen skulle ingå tre krav på turtäthet för varje berörd sjörutt:

— Ett krav på att säkerställa ett minimiantal tur- och returresor per vecka.

— Ett krav på att säkerställa ett minimiantal tur- och returresor per år.

— Ett krav på att i vissa fall och för vissa sjörutter säkerställa ytterligare tur- och returresor inom en gräns som fastställs i trafikavtalen.

(258) Kraven på turtäthet i varje trafikavtal redovisas i Table 23. Turtätheten är särskilt hög för sjörutterna till Bastia och Ajaccio, eftersom dessa två hamnar står för en betydande del av passagerar- och godstrafiken till Korsika (skälen 54, 55 och 59).

Tabell 23

Krav på turtäthet för gods- och passagerartrafik i trafikavtalen

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	Île-Rousse
Minimiantal tur- och returresor per vecka under lågsäsong ([1]) (grundtrafik)	6	6	2–3	2–3	3
Minimiantal tur- och returresor per vecka under högsäsong ([2]) (grundtrafik)	7	7	3	3	3
Minimiantal tur- och returresor per år (grundtrafik)	365	365	156	156	156
Antal ytterligare tur- och returresor per år	10	30	-	-	10

([1]) Definieras som från november till mars.
([2]) Definieras som från april till oktober.
Källa: kommentarer från de franska myndigheterna inlämnade den 28 juni 2023.

(259) Hur dessa krav på turtäthet fungerar kan illustreras med följande exempel. Som framgår av Table 23 är koncessionshavaren skyldig att genomföra sex tur- och returresor per vecka på rutten Marseille–Ajaccio under lågsäsong och sju under högsäsong. Den minimiturtäthet som ska uppnås per vecka innebär således 130 tur- och returresor under lågsäsong och 214 tur- och returresor under högsäsong, vilket ger totalt 344 tur- och returresor. Operatören är skyldig att genomföra 365 tur- och returresor per år: skillnaden mellan de 365 tur- och returresor som krävs per år och de 344 tur- och returresor som krävs på veckobasis är det antal tur- och returresor (19 tur- och returresor) som operatören ska genomföra under året (utöver det minimiantal tur- och returresor per vecka som krävs) men som operatören fritt kan planera in på de dagar under året som denne önskar. Det som utmärker dessa 19 tur- och returresor är dock att de kan omplaneras på de franska myndigheternas begäran (***flexibla tur- och returresor***). En sådan omplanering kan till exempel ske om myndigheterna konstaterar att efterfrågan en viss dag är mycket låg och att det är lämpligt att skjuta upp trafiken till en annan dag. Dessa tur- och returresor kännetecknas således av flexibilitet och innebär att de franska myndigheterna får ett smidigt verktyg för att anpassa tillhandahållandet av den allmänna trafiken till fluktuationer i efterfrågan eller oförutsedda händelser.

(260) De franska myndigheterna fastställde med andra ord ett minimiantal tur- och returresor per år som ska genomföras för att tillgodose det kvantitativa och kvalitativa behovet av allmän trafik (avseende både passagerare och gods), inklusive en skyldighet för operatören att i) genomföra ett fast och minsta antal tur- och returresor per vecka för att säkerställa regelbundenheten i sjötransporttjänsterna och ii) flexibla tur- och returresor för att se till att tjänsterna är flexibla och därmed tillgodose behovet av allmän trafik.

(261) För att komplettera systemet ansåg de franska myndigheterna dessutom att det var nödvändigt att införa ytterligare krav på tur- och returresor för vissa sjörutter. Dessa tur- och returresor motsvarar det antal tur- och returresor som kan genomföras utöver minimiantalet tur- och returresor per år. Syftet med ytterligare tur- och returresor är att hantera särskilda trafiktoppar. De organiseras på begäran av de franska myndigheterna om de konstaterar att efterfrågan på godstransporter en viss dag (och endast godstransporter – de ytterligare tur- och returresorna gäller inte passagerare) överstiger den maximala transportkapaciteten för de fartyg som är tillgängliga den dagen. Syftet med de ytterligare tur- och returresorna är således att förhindra att gods lämnas kvar på kajen, vilket skulle försena leveranserna till Korsika. Som framgår av Table 23 planerade de franska myndigheterna ytterligare tur- och returresor på tre rutter (Ajaccio, Bastia och Île-Rousse), där behovet av sådana tur- och returresor sannolikt är störst.

(262) *Slutligen* ansåg de franska myndigheterna att det var nödvändigt att fastställa minimikapaciteten för fartygen per överfart. Dessa krav motsvarar den minimikapacitet per överfart som operatören måste uppfylla för att tillgodose det dagliga kvantitativa behovet av allmän trafik som de franska myndigheterna har uppskattat för transport av passagerare (bosatta och icke-bosatta på sjörutten Marseille–Propriano och medicinska passagerare på samtliga rutter) och gods (bogserat och icke-bogserat gods, inklusive förare).

(263) För att fastställa minimikapaciteten i fråga om passagerare per överfart utgick de franska myndigheterna från den beräknade årliga efterfrågan för 2030 för varje kategori av passagerare och rutt (Table 14 och Table 19), med beaktande av det antal överfarter som krävs per år (Table 23). Vad gäller transport av medicinska passagerare och förare utgick de franska myndigheterna dessutom från att resan görs varje dag utom helger när det gäller huvudhamnarna Ajaccio och Bastia, och tre dagar i veckan när det gäller de övriga hamnarna på Korsika. Det slutliga resultatet (antal passagerare per överfart) redovisas i Table 24.

Tabell 24

Minimikapacitetskrav för passagerartrafik i trafikavtalen

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	Île-Rousse	Totalt
Medicinska passagerare per överfart (grundtrafik)	4	5	1	1	2	**13**
Förare per överfart (grundtrafik)	14	19	10	4	7	**54**
Passagerare (utom medicinska passagerare och förare) per överfart (grundtrafik)	-	-	-	186	-	**186**

Källa: kommentarer från de franska myndigheterna inlämnade den 28 juni och den 28 juli 2023.

(264) För att slutligen fastställa efterfrågan från medicinska passagerare per överfart (inklusive medföljande personer) utgick de franska myndigheterna från att resan gjordes varje dag utom helger när det gäller huvudhamnarna Ajaccio och Bastia, och tre dagar i veckan när det gäller de övriga hamnarna på Korsika. Den valda nivån är justerad för avrundning. Det slutliga resultatet (antal medicinska passagerare per överfart och sjörutt) redovisas i Table 25.

Tabell 25

Uppskattad efterfrågan från medicinska passagerare och medföljande personer som reser med båt mellan Korsika och Marseille (passagerare per överfart)

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

Källa: kommentarer från de franska myndigheterna inlämnade den 27 juli 2023.

(265) När det gäller minimikapaciteten för *gods* per överfart uppgav de franska myndigheterna att den hade fastställts på följande sätt:

(266) För att beräkna den godskapacitet som krävs per vecka använde de franska myndigheterna som referens det beräknade behovet av allmän trafik avseende gods per vecka i juli 2030 (vilket är den högsta notering som gjorts av behovet av allmän trafik under den period som omfattas av de aktuella åtgärderna). De franska myndigheterna utgick från att 90 % av godstransporterna på rutterna till Ajaccio och Bastia sker på vardagar, medan denna siffra ökar till 100 % när det gäller rutterna till de tre andra hamnarna på Korsika. Genom att kombinera den godsvolym som krävs per vecka med det minimiantal tur- och returresor som krävs per vecka (dvs. sex tur- och returresor per vecka under vinterperioden på rutterna Marseille–Ajaccio och Marseille–Bastia och tre tur- och returresor per vecka till de andra hamnarna) kom de franska myndigheterna fram till den minimikapacitet som krävs per godsöverfart, enligt vad som anges i Table 26.

Tabell 26

Minimikapacitetskrav för godstrafik i trafikavtalen

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	Île-Rousse
Minsta godsvolym (löpmeter) per överfart (grundtrafik)	1 470	1 860	1 040	520	700

Källa: kommentarer från de franska myndigheterna inlämnade den 28 juni och den 28 juli 2023.

3.6 Förfarande för tilldelning av trafikavtalen

3.6.1 *Resolution nr 22/050 av den 28 april 2022*

(267) Efter att ha fastställt att det fanns ett behov av allmän trafik och med tanke på att det krävdes ett avtal om allmän trafik för att på ett korrekt sätt tillgodose detta behov inledde den regionala myndigheten ett upphandlingsförfarande för trafikavtalen den 28 april 2022.

(268) I det aktuella fallet beslutade den regionala myndigheten genom Korsikas fullmäktiges resolution nr 22/050 av den 28 april 2022 att ingå trafikavtal för varje enskild rutt för tillhandahållande av sjötransporttjänster för gods (inklusive farligt gods) och passagerare mellan hamnen i Marseille och hamnarna i Ajaccio (del 1), Bastia (del 2), Porto-Vecchio (del 3), Propriano (del 4) och Île-Rousse (del 5) under en period av sju år (med möjlighet till högst tolv ytterligare månader, dvs. en maximal period på åtta år) mellan den 1 januari 2023 och den 31 december 2030.

(269) Trafikavtalen omfattade alla krav som anges i avsnitt 3.5.2 i detta beslut.

(270) I artikel 2.4 i anbudsreglerna ([128]) föreskrevs följande: ”Minimikraven i varje avtal är följande: högsta tillåtna tariffer för bosatta på Korsika och godstransporter, fartygens transportkapacitet, tidtabeller och turtäthet, avtalets löptid och högsta belopp för den ekonomiska ersättning som betalas ut av transportorganet”.

(271) I artikel 9.2 i anbudsreglerna anges att ”varje anbud kommer att granskas på grundval av kriterier som gör det möjligt att fastställa det bästa anbudet i termer av total ekonomisk nytta för [den regionala myndigheten]”. Det angavs också att denna kapacitet skulle bedömas som en helhet för konsortier.

Kriterier	Analys per kriterium	Viktning
Kriterium 1: Anbudets tekniska värde		60 %
Underkriterium 1	Fartygens tekniska kvalitet: Lämpligheten hos den flotta som anbudssökanden föreslår med avseende på följande: — Presentation av flottan (antal, uppdrag, certifiering och kontroll av fartyg, klassificering, flaggstat, efterlevnad av olika koder och konventioner). Eventuella charteravtal måste anmälas. — Lämplighet för havs- och seglingsförhållanden samt för hamnbegränsningar (leveransår, typ, antal broar och motorer, enhetskraft, hastighet, hastighet i felsäkert läge).	20 %

([128]) Anbudsreglerna ingick i dokumentationen för den offentliga anbudsinfordran som offentliggjordes den 6 maj 2022 (skäl 272).

Kriterier	Analys per kriterium	Viktning
Underkriterium 2	Turtäthet och tidtabeller: Lämpligheten hos anbudssökandens flotta med avseende på turtäthet och tidtabeller enligt specifikationerna i bilaga 1: — Minimiturtäthet (passagerare, förare, gods). — Ytterligare tur- och returresor. — Avgångs- och ankomsttider.	15 %
Underkriterium 3	Flottans anpassning till användarnas behov: (löpmeter gods, längd, höjd, brostyrka, antal uttag för temperaturreglerade containrar för alla rutter och antal hytter och sittplatser), hytter och hissar för personer med nedsatt rörlighet.	15 %
Underkriterium 4	Kvaliteten på tjänsterna för yrkesmässiga och privata användare: — Användartjänster (catering, hotelltjänster, fritidsanläggningar, villkor för personer med nedsatt rörlighet och mer allmänt för personer som reser av medicinska skäl, informationstjänst för användare osv.). — Godstransporttjänster (hantering och administration, kommunikation). — Säkerhet ombord på fartygen (säkerhetsinstruktioner, nödsituationer). — Kontinuitet i den allmänna trafiken (inklusive den sociala och solidariska tjänsten [(1)]): *Informationsplan vid störningar, hantering av klagomål, ersättningssystem osv.*	10 %
Kriterium 2: Belopp för ekonomisk ersättning och affärsplanens robusthet		30 %
Delkriterium 1: Totalt belopp för ekonomisk ersättning	Detta delkriterium analyseras utifrån det totala belopp för ekonomisk ersättning som anbudssökanden föreslagit för att tillhandahålla tjänsten under avtalets löptid. Ersättningen delas upp i en del för driftskostnader, en del för investeringskostnader och en del för bränslekostnader.	20 %
Delkriterium 2: Robusthet hos anbudssökandens preliminära affärsplan	Överensstämmelsen mellan de kostnader och intäkter som redovisas i den preliminära driftsredovisningen (bilaga 9 till utkastet till avtal) och de driftsantaganden som anbudssökanden har använt, vilka de ska ha förklarat i finansieringsöversikten.	10 %
Kriterium 3: Företagens sociala ansvar Anbudssökandens åtgärder och engagemangsnivå ska presenteras, liksom metoderna för att övervaka åtgärderna i termer av företagens sociala ansvar: etiska, sociala och miljömässiga resultat.		10 %

(1) Den sociala och solidariska tjänsten, som avser rutten till Bastia, definieras i artikel 25.3 i trafikavtalet för den rutten som en garanti för *"sjötransport av upp till 1 300 löpmeter gods per dag"* och per enkelresa (kommentarer från de franska myndigheterna av den 7 juni 2022).

3.6.2 *Förfarande för tilldelning*

(272) Den offentliga anbudsinfordran offentliggjordes den 6 maj 2022 ([129]) och sista dagen för inlämning av ansökningar och anbud var den 25 juli 2022.

(273) Innan tidsfristen för inlämning av anbud löpte ut ställde Corsica Ferries ett antal frågor till den regionala myndigheten i syfte att få klarhet kring flera punkter i anbudsreglerna. Eftersom den regionala myndigheten inte besvarade frågorna, eller inte besvarade dem tillräckligt, lämnade Corsica Ferries in en begäran om interimistiska åtgärder till förvaltningsdomstolen i Bastia innan avtalen ingicks i syfte att få förfarandet för tilldelning av trafikavtalen ogiltigförklarat eftersom den regionala myndigheten hade åsidosatt de skyldigheter avseende offentliggörande och konkurrensutsättning som åligger den upphandlande myndigheten ([130]).

(274) Genom beslut nr 2200797 av den 20 juli 2022 fastslog domaren för interimistiska åtgärder vid förvaltningsdomstolen i Bastia att de svårigheter som Corsica Ferries hade påtalat till största delen inte omfattades av domstolens behörighet. När det gäller övriga punkter avvisade domaren de överträdelser som Corsica Ferries åberopat med motiveringen att det enligt domarens uppfattning var möjligt för intresserade anbudssökande att lämna in ett anbud som uppfyllde alla tekniska krav som fastställts i anbudshandlingarna. Corsica Ferries överklagade därefter domen i fråga till högsta förvaltningsdomstolen (*Conseil d'État*). I en dom av den 25 november 2022 förklarade högsta förvaltningsdomstolen överklagandet ogiltigt (*Société Corsica Ferries*, nr 466415).

(275) Corsica Ferries beslutade slutligen att inte delta i anbudsförfarandet för trafikavtalen, särskilt med hänsyn till att bolaget inte hade fartyg som uppfyllde alla de tekniska krav som den regionala myndigheten fastställt i trafikavtalen.

(276) Den regionala myndigheten mottog följande tre ansökningar:

— Konsortiet Corsica Linea–La Méridionale: del 1.

— Corsica Linea: delarna 2, 3, 4 och 5.

— La Méridionale: delarna 3 och 4.

(277) Kommittén för allmän trafikplikt öppnade anbuden den 26 juli 2022. Efter kommitténs yttrande av den 2 augusti 2022 fick de tre anbudssökandena lämna in anbud. Den 31 augusti 2022, efter att ha analyserat deras anbud, rekommenderade kommittén att ett förhandlingsförfarande skulle inledas med dessa anbudssökande.

(278) Enligt Frankrike förde den regionala myndigheten förhandlingar med anbudssökandena enligt följande:

— Den första förhandlingsrundan ägde rum den 6–7 september 2022: anbudssökandena ombads sedan att genomgripande förbättra de finansiella aspekterna av sina anbud.

— Den andra omgången ägde rum den 4, 5 och 6 oktober 2022: anbudssökandena ombads sedan att identifiera ytterligare sätt att optimera de finansiella aspekterna.

— Den tredje omgången ägde rum den 18 och 19 oktober 2022 och syftade till att konsolidera anbudssökandenas finansiella anbud och granska deras förslag till ändringar av avtalet.

— Den fjärde omgången ägde rum den 7 november 2022 i syfte att slutföra utkastet till avtal och konsolidera de finansiella framstegen inför anbudssökandenas inlämning av de slutliga anbuden.

— Den 10 november 2022 lämnade anbudssökandena in sina slutliga anbud.

([129]) Meddelande nr 22-63447 i kungörelseorganet för meddelanden om offentlig upphandling (*Bulletin officiel des annonces des marchés publics*), publicerat den 6 maj 2022, https://www.boamp.fr/pages/avis/?q=idweb: %2222-63447 %22 och i TED med referens 2022/S 089–246001 samma dag, https://ted.europa.eu/sv/notice/-/detail/246001-2022.

([130]) Corsica Ferries hävdade särskilt att anbudshandlingarna innehöll många felaktigheter och motsägelser när det gällde trafikavtalens löptid, arten av de investeringar som den framtida koncessionshavaren skulle stå för och den exakta arten av de fartyg som anbudssökandena skulle använda. Corsica Ferries riktade också kritik mot oförutsägbarheten och den bristande ekonomiska balansen när det gällde de flexibla och ytterligare tur- och returresorna, som utan motivering krävde att två till tre fartyg skulle sättas in per rutt. Slutligen hävdade bolaget att de kriterier som använts för att välja anbud var oprecisa och irrelevanta.

(279) Kommittén för allmän trafikplikt, som ansvarade för inlämningen av de slutgiltiga anbuden, sammanträdde den 23 november 2022.

3.6.3 *Resolution nr 22/188 av den 20 december 2022*

(280) Genom beslut nr 22/188 av den 20 december 2022 godkände Korsikas fullmäktige valet av konsortiet Corsica Linea–La Méridionale för del 1, bolaget Corsica Linea för delarna 2, 4 och 5 och bolaget La Méridionale för del 3. I Table 27 redovisas beloppet för den ekonomiska ersättningen per del .

Tabell 27

Totalt belopp för den ekonomiska ersättningen per del (miljoner euro)

Hamnar på Korsika	Ekonomisk ersättning för 2023–2030	Årlig ekonomisk ersättning (genomsnitt)
del 1: Ajaccio	245,9	30,7
del 2: Bastia	251,1	31,4
del 3: Porto-Vecchio	132,2	16,5
del 4: Propriano	122,6	15,3
del 5: Île-Rousse	101,8	12,7
Totalt	**853,6**	**106,6**

Källa: anmälan från de franska myndigheterna av den 27 december 2022.

3.7 **Relevanta bestämmelser i trafikavtalen**

(281) Syftet med detta avsnitt är att beskriva avtalsklausulerna i trafikavtalen. Dessa klausuler är i stort sett gemensamma för de fem trafikavtalen.

3.7.1 *Bestämmelser om den allmänna trafikplikten och dess varaktighet*

3.7.1.1 Innebörden av den allmänna trafikplikten

(282) I artiklarna 1 och 2 i de fem trafikavtalen fastställs att koncessionshavaren, som en del av den territoriella kontinuiteten mellan hamnarna på Korsika och hamnen i Marseille, anförtros att fullgöra skyldigheter att tillhandahålla en **tjänst av allmänt ekonomiskt intresse** avseende

— transport av gods (inklusive farligt gods på rutten till Île-Rousse) i form av icke-bogserat och bogserat gods, och

— transport av i) passagerare som reser av medicinska skäl ([131]), ii) passagerare som reser som förare som medföljer bogserat gods, och iii) endast på rutten mellan Marseille och Propriano, passagerare som är bosatta på Korsika och passagerare som inte är bosatta på Korsika.

(283) I artikel 1 fastställs också att alla gods- eller passagerartransporttjänster som tillhandahålls av koncessionshavaren och som inte omfattas av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse faller inom ramen för ”kommersiella tjänster eller tjänster som inte omfattas av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse”.

(284) I artikel 4 preciseras att avtalet och dess bilagor (samt, på grundval av artikel 1, eventuella ändringar av dessa) är bindande avtalshandlingar för parterna. Vid motstridighet har avtalet företräde framför bilagorna.

([131]) I artikel 26.1 i trafikavtalen fastställs att dessa passagerare är personer som är bosatta på Korsika och som reser av medicinska skäl.

3.7.1.2 Bestämmelser för genomförande av den allmänna trafikplikten

(285) I bilaga 1 till de fem trafikavtalen beskrivs särdragen hos de tillhörande sjötransporttjänsterna. Dessa beskrivs i avsnitt 3.5.2 i detta beslut.

(286) Enligt artikel 17 i trafikavtalen får koncessionshavaren i fråga om godstransporter inte lämna kvar släpvagnar på kajen vid någon överfart, såvida inte transportören begärt det eller fartygets kapacitet är särskilt överbelastad, detta för att säkerställa att efterfrågan från professionella användare tillgodoses och samtidigt säkerställa den territoriella kontinuiteten. I bestämmelsen tilläggs att den upphandlande myndigheten, för att optimera trafikorganisationen, *"får planera om tur- och returresor i enlighet med det totala antalet tur- och returresor per år som anges i bilaga 1 till avtalet"*. Det fastställs också att omplaneringen *"ska ske inom ramen för den tekniska kommitté som avses i artikel 10.2"* (se även skäl 290).

(287) I artikel 18 i avtalen för rutterna till Ajaccio, Bastia och Île-Rousse anges att den upphandlande myndigheten, med hänsyn till behovet av att tillhandahålla allmän trafik, "får begära att koncessionhavaren utför ytterligare tur- och returresor på ad hoc-basis, vars maximala antal och villkor anges i bilaga 1". Det fastställs också att genomförandet av dessa ytterligare tur- och returresor "kommer att granskas av den tekniska kommitté som avses i artikel 10.2". Enligt de franska myndigheterna kommer dessa tur- och returresor i praktiken endast att anordnas om de franska myndigheterna vid den tekniska kommitténs veckomöte konstaterar att fartygen är fullbelagda och att det finns ytterligare efterfrågan på minst 40 släpvagnar. Efter den tekniska kommitténs möte kommer koncessionshavaren skriftligen att formalisera sina förslag på ytterligare tur- och returresor i enlighet med den upphandlande myndighetens behov och kommer att få en bekräftelse per post på eventuella ytterligare tur- och returresor som överenskommits. Den minsta varseltid som den upphandlande myndigheten ger uppdragstagaren beräknas "i veckor" för att så långt som möjligt överensstämma med åtagandemönstren. De franska myndigheterna uppgav att efterfrågan på godstransporter i praktiken vanligtvis är känd minst 15 dagar i förväg.

(288) I artikel 20 i trafikavtalen fastställs att koncessionshavaren, med förbehåll för den upphandlande myndighetens godkännande, får ersätta ett fartyg med ett annat fartyg som koncessionsinnehavaren ställer till förfogande för att fullgöra avtalet, förutsatt att det aktuella fartyget uppfyller bestämmelserna i bilaga 1.

(289) Enligt artikel 22 i trafikavtalen ska de fartyg som används för att genomföra avtalet, liksom de tjänster som tillhandahålls av koncessionshavaren, uppfylla tillgänglighetsstandarderna för personer med nedsatt rörlighet. Mottagningsvillkoren för personer med nedsatt rörlighet anges i bilaga 5 till trafikavtalen.

3.7.1.3 Övervakning av efterlevnaden av den allmänna trafikplikten

(290) I artikel 10.2 i trafikavtalen föreskrivs att en teknisk övervakningskommitté, bestående av bland annat företrädare för transportorganet, koncessionshavaren, hamninfrastrukturförvaltaren och godstransportörerna, ska sammanträda varje vecka för att övervaka utförandet av tjänsten och eventuella justeringar som kan behövas.

(291) I artikel 11.1 i trafikavtalen föreskrivs att parterna i händelse av force majeure eller oförutsedda händelser ska samarbeta för att identifiera åtgärder som återställer den ekonomiska balansen i avtalen om allmän trafik.

3.7.1.4 Trafikavtalens löptid

(292) I artikel 3 i trafikavtalen anges att avtalet träder i kraft den 1 januari 2023 och löper ut den 31 december 2029. Det tilläggs att parterna kan komma överens om en eventuell förlängning med högst tolv månader, särskilt om inget nytt koncessionsavtal tilldelas när avtalet löper ut. Avtalets maximala löptid är därför åtta år.

3.7.2 *Bestämmelser om ersättning till stödmottagarna*

3.7.2.1 Generella parametrar

(293) I artikel 30 i trafikavtalen fastställs de allmänna principerna för ersättning för skyldigheterna att tillhandahålla tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse. Enligt bestämmelsen gäller särskilt följande:

— Koncessionshavaren erhåller ersättning från intäkterna från tillhandahållandet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och bär kostnaderna för detta. Koncessionshavaren har rätt att erbjuda sjötransporttjänster för gods eller passagerare på kommersiell grund i den mån villkoren för tillhandahållandet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse är uppfyllda. Intäkterna från den kommersiella tjänsten behålls av koncessionshavaren.

— Den maximala ekonomiska ersättning som transportorganet betalar till koncessionshavaren för dess skyldigheter att tillhandahålla tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse får inte överstiga vad som krävs för att täcka nettokostnaden för att tillhandahålla tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse, med beaktande av en rimlig vinst (i enlighet med reglerna i Europeiska unionens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster ([132]) – ***rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse***).

— Den ekonomiska ersättningen beräknas på grundval av kostnadsfördelningsmetoden och motsvarar skillnaden mellan koncessionshavarens förväntade kostnader och intäkter i samband med utförandet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse (enligt bilaga 9 till trafikavtalen som innehåller koncessionshavarens prognostiserade driftsredovisning), med förbehåll för bestämmelserna i artiklarna 35.1, 37.1 och 40 om kontroll av eventuell överkompensation.

— De kostnader för tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse som ska beaktas vid beräkningen av ersättningen omfattar alla direkta kostnader som krävs för att utföra tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och ett lämpligt bidrag till de indirekta kostnader som är gemensamma för både tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och den kommersiella verksamheten.

— De beräknade kostnaderna och intäkterna baseras på rimliga och verifierbara parametrar.

— Det ska klart framgå av koncessionshavarens internredovisning vilka kostnader och intäkter som härrör från tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och övriga tjänster. Användning av kostnadsredovisning och fördelningsnycklar krävs för att fastställa

  — kostnaderna för tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och kostnaderna för den kommersiella verksamheten,

  — eftersom trafikens karaktär inte utesluter användning av ro-pax-fartyg, fördelningen inom tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse mellan godstransport och passagerartransport på de berörda rutterna.

(294) Enligt artikel 31 i trafikavtalen ska den ekonomiska balansen för varje rutt anges i bilaga 9 som koncessionshavaren lämnar in och som fastställer de förväntade resultaten av avtalen om allmän trafik, på avtalspartens egen risk.

3.7.2.2 Parametrar för intäkter och kostnader i samband med utförandet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse

3.7.2.2.1 Intäkter

(295) I artikel 32 i trafikavtalen föreskrivs att koncessionshavaren direkt ska erhålla alla intäkter som härrör från utförandet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse, särskilt

— intäkter från godstransport i enlighet med det tariffschema som fastställs i artikel 33.2 i trafikavtalen,

([132]) Meddelande från kommissionen – *Europeiska unionens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster (2011)*, EUT C 8, 11.1.2012, s. 15).

— intäkter från transport av passagerare som är bosatta på Korsika och som reser av medicinska skäl i enlighet med det tariffschema som anges i artikel 33.3 i trafikavtalen ([133]),

— tillkommande intäkter från bland annat särskilda tjänster som koncessionshavaren på eget initiativ tillhandahåller förare av gods eller personer som är bosatta på Korsika och som reser av medicinska skäl (catering, bagage, spel osv.).

(296) Vidare föreskrivs i artikel 32 i trafikavtalen att koncessionshavaren för perioden 2023–2028 i första hand ska använda överskottet från det kommersiella resultat som inte hänför sig till tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse enligt bilaga 9 för att finansiera investeringar av tekniska lösningar som bidrar till att minska växthusgasutsläppen och, mer generellt, uppnå målen om att förbättra miljökvaliteten hos tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse, i enlighet med artikel 11.2 i avtalen om allmän trafik. Överskott som inte används under ett visst räkenskapsår kommer att kapitaliseras tills investeringarna har gjorts eller avtalet löper ut. Outnyttjat överskott kommer att återbetalas i sin helhet till den upphandlande myndigheten när avtalet löper ut eller om det sägs upp i förtid. Användningen av överskottet kommer att granskas av den kommitté för miljö, ekonomi och juridik som avses i artikel 10.1 i trafikavtalen.

(297) I artikel 33.2 i trafikavtalen anges att tariffschemat för godstransporter inom ramen för tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse finns i bilaga 8, i vilken följande tariffer fastställs och det anges att överfarten för den första föraren ingår i tariffschemat för transporter av bogserat gods:

Tabell 28

Högsta tariffer för godstransport enligt trafikavtalen

För en enkelresa	Tariffer för godstransporter (i euro, exklusive skatter)
Löpmeter ro-ro-gods eller konventionellt gods	40
Löpmeter ”exportgods” eller ”råvarugods”	20
Löpmeter ”export +”	15
Annan typ av gods	Tariffen fastställs fritt av koncessionshavaren i enlighet med 2 019 års system för allmän trafikplikt.

Källa: kommentarer från de franska myndigheterna inlämnade den 28 juni 2023.

(298) I artikel 33.3 i trafikavtalen fastställs att tariffschemat för transport av personer bosatta på Korsika inom ramen för tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse är detsamma som det som följer av tillämpningen av 2019 års system för allmän trafikplikt. Därutöver fastställer koncessionshavaren fritt de priser som ska gälla för passagerare som inte är bosatta på Korsika inom ramen för tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse, men dessa får inte överstiga de högsta priser som fastställts inom ramen för detta system.

([133]) Såsom redan nämnts uppgav de franska myndigheterna i sina kommentarer av den 28 juli 2023 att både bosatta på Korsika och icke-bosatta omfattas av den allmänna trafiken på rutten till Propriano. Följaktligen erhåller uppdragstagaren även intäkter från tjänster som rör transport av dessa passagerare. Uppdragstagaren erhåller dessutom intäkter från tjänster som rör transport av förare som medföljer bogserat gods.

Tabell 29

Tariffer för passagerartransport enligt trafikavtalen

Enkelresa per person (eller enhet)	Högsta tariffer för bosatta på Korsika (i euro, exklusive skatter)		Tariffer för icke-bosatta på Korsika
Passagerare	Vuxen Barn	35 20	Tarifferna fastställs fritt av koncessionshavaren (men får inte överstiga de högsta tariffer som fastställs i resolution nr 19/128) ([1]).
Boende	Hytt med fönster Hytt utan fönster Sittplats	51 46 7	
Fordon	Mindre än eller lika med 4,5 m Mellan 4,5 och 5 m Över 5 m.	46 51 56	

([1]) Jfr fotnot 138.
Källa: kommentarer från de franska myndigheterna inlämnade den 28 juni 2023.

3.7.2.2.2 Kostnader och ekonomisk ersättning

(299) I artikel 34.1 i trafikavtalen fastställs att koncessionshavaren ska bära alla driftskostnader utöver bränslekostnader (inklusive personal, hamnavgifter och livsmedel som ska säljas) och att en marginal ska tillämpas på dessa driftskostnader enligt bilaga 9.

(300) Enligt artikel 34.2 i trafikavtalen ska investeringskostnaderna för fartygen fastställas på grundval av den flotta som koncessionshavaren har avsatt för att trafikera de rutter som omfattas av trafikavtalen.

(301) I artikel 35.1 i trafikavtalen fastställs att den **ekonomiska ersättning för drift och investeringar** som transportorganet årligen ska betala till koncessionshavaren består av följande två delar:

— En **del för driftskostnader** som motsvarar de driftskostnader som uppstår till följd av tillhandahållandet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse (exklusive bränsle- och investeringskostnader), med avdrag för de intäkter som genereras genom tillhandahållandet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse enligt artikel 31 och bilaga 9. Vid beräkningen av delen för driftskostnader beaktas de effektivitetsvinster som koncessionshavaren förväntar sig under avtalets löptid. I praktiken säkerställer effektivitetsmekanismen att beloppet för delen för driftskostnader beräknas på ett sådant sätt att kostnadsökningar på grund av verklig inflation inte kompenseras fullt ut.

— En **del för investeringskostnader** som motsvarar avskrivningar och/eller leasingkostnader och/eller kostnaden för att chartra det fartyg som har avsatts för att utföra tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse, beräknat enligt bilaga 9.

(302) I artikel 35.3 i trafikavtalen föreskrivs att bilaga 9 ska uppdateras årligen för att ta hänsyn till förändringar i den verkliga inflationen, och i artikeln beskrivs vilken metod som ska användas för att beräkna uppdateringen, med särskild hänsyn till effektivitetsvinster.

(303) I artikel 36.2 i trafikavtalen fastställs att kostnaden för bränsle som behövs för att tillhandahålla sjötransporttjänsterna (med undantag för ytterligare tur- och returresor) omfattas av en bränslesäkringsmekanism under en period på upp till 24 månader. Efter denna period ansvarar koncessionshavaren för att förhandla fram ett nytt säkringsavtal genom att begära minst tre offerter. Koncessionshavaren ska skicka offerterna till den upphandlande myndigheten och ange vilken tjänsteleverantör den önskar anlita. Genom undantag får transportorganet, när det ursprungliga bränslesäkringsavtalet löper ut, besluta att införa en mekanism som möjliggör delning av bränslekostnaderna (enligt villkoren i artikel 11.1 i trafikavtalen). Denna mekanism ska ersätta det nya säkringsavtal som koncessionshavaren ska ingå. Vidare återspeglas inte variationer i bränslekostnaderna i tariffschemana. Den enhetskostnad för bränsle som ingår i den preliminära driftsredovisningen (bilaga 9) för motsvarande period och den tillhörande mekanismen beskrivs i bilaga 10.

(304) I artikel 37.1 i trafikavtalen fastställs att transportorganet varje år ska betala koncessionshavaren ekonomisk **ersättning för bränslekostnaderna** i samband med tillhandahållandet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse. Den maximala ekonomiska ersättningen för bränslekostnader anges i bilaga 9.

(305) I artikel 38.1 i trafikavtalen fastställs den maximala **schablonersättningen för ytterligare tur- och returresor**. Ersättningen består av följande tre delar:

— En **del för driftskostnader** som motsvarar de driftskostnader som uppstår till följd av en ytterligare tur- och returresa (exklusive bränslekostnader), med avdrag för intäkterna från den ytterligare tur- och returresan. Här tas hänsyn till driftskostnader och intäkter inom ramen för tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse, med beaktande av en rimlig vinst enligt bilaga 9.

— En **del för investeringskostnader** som motsvarar avskrivningar och/eller leasingkostnader och/eller kostnaden för att chartra det fartyg som används för att utföra de ytterligare tur- och returresorna (beräknat enligt bilaga 9).

— En **del för bränslekostnader** som motsvarar de bränslekostnader som koncessionshavaren bär för att genomföra en ytterligare tur- och returresa (beloppet för delen för bränslekostnader anges i bilaga 9 för 2023 och kommer att justeras för efterföljande år i enlighet med bränslepriset).

(306) I artikel 38.1 i trafikavtalen fastställs vidare att ersättningen för en ytterligare tur- och returresa, om sådan genomförs, ska vara det lägre av i) det förväntade ersättningsbeloppet per tur- och returresa enligt bilaga 9 (preliminär driftsredovisning) och ii) det belopp som följer av den uppdaterade driftsredovisningen, som omfattar de faktiska nettokostnaderna för att genomföra en ytterligare tur- och returresa och ingår i den årsrapport som uppdragstagarna ska lämna till transportorganet (som avses i artikel 46 i trafikavtalen).

3.7.2.3 Parametrar för fördelning av kostnader i samband med tillhandahållandet av tjänsten av allmän ekonomisk intresse

(307) I artiklarna 35.1 och 37.1 i trafikavtalen föreskrivs också att om koncessionshavaren använder fartygen för att bedriva kommersiell verksamhet vid sidan av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse, ska den fördelningsnyckel som avses i bilaga 9 användas för att fastställa kostnadsredovisningen och beloppet för den schablonmässiga ekonomiska ersättningen. Denna fördelningsnyckel är fast under hela avtalets löptid och bindande för parterna.

(308) Enligt de uppgifter som de franska myndigheterna lämnat ([134]) fördelades kostnaderna på tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och den kommersiella tjänsten (och presenterades för anbudsgivarna som en del av anbudsförfarandet för trafikavtalen) på grundval av följande principer, som kommissionen enligt Frankrike redan har tillämpat i tidigare ärenden ([135]):

— Kostnader som är direkt kopplade till transport av passagerare eller gods fördelas på tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse på grundval av det antal passagerare eller den godsvolym (i löpmeter) som koncessionshavarna är skyldiga att transportera enligt de kapacitetskrav som fastställs i trafikavtalen.

— De gemensamma kostnaderna (t.ex. personal, underhåll, bränsle, kostnader för befraktning av fartyg, avskrivningar osv.), som utgör huvuddelen av koncessionshavarnas driftskostnader, fördelas på tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse i proportion till den kapacitet (uttryckt i m^3 volym) som reserverats på fartyget för tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse ([136]).

([134]) Kommentarer från de franska myndigheterna inlämnade den 5 april 2023.

([135]) Kommissionens beslut 2011/98/EG av den 28 oktober 2009 om det statliga stöd C 16/08 (ex NN 105/05 och NN 35/07) som Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland har genomfört till CalMac och NorthLink för sjötransporttjänster i Skottland (EUT L 45, 18.2.2011, s. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2011/98(1)/oj) och beslut av Eftas övervakningsmyndighet nr 070/17/KOL av den 29 mars 2017 om kustavtalet för Hurtigrutens sjöfartstjänster 2012–2019 (Norge) [2018/887] (EUT L 158, 21.6.2018, p. 19, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2018/887/oj).

([136]) För att uppskatta beloppet för förhandsersättningen fördelas kostnaderna på grundval av den reserverade kapaciteten. I efterhand görs kontroller av den kapacitet som faktiskt använts. Detta innebär att om den reserverade kapaciteten för tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse använts för transporter som inte har samband med tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse kommer ersättningsbeloppet att minskas i motsvarande grad. Om kapaciteten för tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse inte utnyttjas får operatören dock fortfarande ersättning för att ha ställt kapaciteten till förfogande.

(309) Som framgår av Table 30 fördelade koncessionshavarna inom ramen för trafikavtalen i genomsnitt [60–75] % av driftskostnaderna på verksamhet kopplad till tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse, med undantag för avtalet om allmän trafik för rutten Marseille–Propriano, där 100 % av kostnaderna fördelades på tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse.

Tabell 30

Andel av kostnaderna som fördelats på tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse i trafikavtalen

Kostnader	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	Île-Rousse
Besättning ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Landpersonal ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Kommersiella kostnader – passagerare ([1])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Kommersiella kostnader – bilar ([4])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Kommersiella kostnader – gods ([2])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Hantering ([2]) ([5])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Hamnavgifter ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Hantering av passagerare ([1])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Livsmedel (för försäljning) ([1])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Livsmedel för besättning ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Förnödenheter ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Kommunikation ([4])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Försäkring ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Informationsteknik[3]	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Tullar och avgifter ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Strukturella kostnader för det företag som innehar koncessionen ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Underhåll och service ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Kostnader för att ställa fartyg till förfogande ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Kostnader för befraktning av fartyg ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Bränslekostnader ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Viktat genomsnitt	[...] %	[...] %	[...] %	**100 %**	[...] %

([1]) Kostnader som är direkt kopplade till transport av passagerare.
([2]) Kostnader som är direkt kopplade till transport av gods.
([3]) Gemensamma kostnader.
([4]) Kostnader som är direkt kopplade till den kommersiella tjänsten (med undantag för rutten Marseille-Propriano).
([5]) Hanteringskostnader motsvarar kostnaderna för hamnarbetare som ansvarar för hantering av släpvagnar vid avgång och ankomst under hamnanlöp. Dessa kostnader hänförs till sin natur i sin helhet till godsverksamheten.
Källa: kommentarer från de franska myndigheterna inlämnade den 28 juni 2023.

3.7.2.4 Parametrar för beräkning av rimlig vinst

(310) Enligt artikel 39 i trafikavtalen ska rimlig vinst fastställas i enlighet med rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse och motsvara följande förhållande (beräknat i bilaga 9 till trafikavtalen): löpande intäkter från tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse före skatt och ränta /omsättning från tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse (inklusive ekonomisk ersättning som uppdragstagaren mottagit). För varje rutt får den rimliga vinsten inte överstiga 2,13 % under avtalets löptid, såvida det inte i händelse av marknadsstörningar genomförs en ytterligare oberoende studie som motiverar en revidering av denna procentsats.

(311) Satsen på 2,13 % härrör från de finansiella anbud som lämnats in av Corsica Linea och La Méridionale, som för alla rutter, på grundval av de prognostiserade resultaträkningarna, uppskattade en rörelsemarginal för verksamheten kopplad till tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse på mellan 0,69 % (del 4: Propriano) och 2,13 % (del 3: Porto-Vecchio). De franska myndigheterna delgav dessutom kommissionen resultaten av en extern studie som Frankrike beställt ([137]), i vilken man på grundval av ett urval av rederier som var jämförbara med Corsica Linea och La Méridionale ([138]) uppskattade en referensmarginal på 7,8 %.

3.7.2.5 Parametrar för kontroll av att ingen överkompensation sker

(312) I artikel 7 i trafikavtalen fastställs att den upphandlande myndigheten (dvs. transportorganet och den regionala myndigheten) ska kontrollera att det ersättningsbelopp som betalas till koncessionshavaren enligt avtalet inte leder till någon överkompensation, och att den ska ålägga koncessionshavaren att återbetala eventuell överkompensation, jämte dröjsmålsränta, i enlighet med artiklarna 35.1, 37.1 och 40.

(313) I enlighet med artikel 46 i trafikavtalen måste koncessionshavaren i sin årsrapport till transportorganet lämna in en driftsredovisning i samma format som den preliminära driftsredovisningen. En jämförelse mellan den preliminära och den slutliga redovisningen måste åtföljas av en förklarande anmärkning om de skillnader som konstaterats. Koncessionshavaren måste återbetala den ersättning som faktiskt betalats ut om transportorganets analys visar att den är högre än vad som krävs för att täcka nettokostnaden för den allmänna trafikplikten, med beaktande av en rimlig vinst, i enlighet med artiklarna 35.1, 37.1, 39 och 40 i trafikavtalen.

(314) Artiklarna 35.1, 37.1 och 40 i trafikavtalen föreskriver att transportorganet, för att undvika risken för överkompensation, ska genomföra en årlig kontroll av ersättningsberäkningen på grundval av en årsrapport om tjänsterna för att bedöma eventuella skillnader mellan den beräkning som gjorts baserat på den fördelningsnyckel som avses i bilaga 9 och den beräkning som gjorts baserat på en fördelningsnyckel som följer av den faktiska driften (faktiska kostnader och intäkter, fartygens faktiska drift osv.). Om det uppstår en skillnad mellan den beräkning som följer av den faktiska driften och den som avses i den preliminära driftsredovisningen (bilaga 9) får koncessionshavaren behålla hälften av eventuellt överskjutande ersättning upp till högst 5 % av ersättningen, och överskottet ska återbetalas till transportorganet i enlighet med de arrangemang som transportorganet fastställt, jämte dröjsmålsränta. Ersättningen får under inga omständigheter överstiga det belopp som följer av bilaga 9.

(315) I artiklarna 35.2 och 37.2 i trafikavtalen fastställs att underlåtenhet att genomföra en överfart, oavsett orsak, leder till en minskning av ersättningen motsvarande de besparingar som koncessionshavaren gjort på ersättning för drift och investeringar samt ersättning för bränslekostnader till följd av att tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse inte har tillhandahållits. Minskningsbeloppet får inte vara negativt.

(316) Om ersättningen av ett fartyg enligt artikel 20 i trafikavtalen (skäl 288) leder till en ökning av de kostnader som ursprungligen fastställdes i den preliminära driftsredovisningen i bilaga 9, ska denna ökning bäras av koncessionshavaren. Om ersättningen leder till en minskning av dessa kostnader ska den upphandlande myndigheten och koncessionshavaren göra de finansiella justeringar som krävs efter det att den årsrapport som avses i artikel 46 i trafikavtalen har lämnats in.

([137]) Kommentarer från de franska myndigheterna inlämnade den 5 april 2023 (Jämförelsetal för sjötransporters lönsamhet framtagna som en del av förfarandet för tilldelning av trafikavtal för sjötransport mellan Korsika och det franska fastlandet, transportorganet, 20 november 2022).

([138]) Urvalet bestod av följande bolag: Brittany Ferries, Condor Ferries, Corsica Ferries, DFDS, Irish Ferries, P&O Ferries, Stena Lines, Grimaldi Group, Finnlines, Fjord Line, Tallink och Viking Line. I de fall där data fanns tillgängliga omfattar den jämförande studien åren 2017–2019.

(317) I artikel 38 i trafikavtalen tilläggs att koncessionshavaren i sin årsrapport måste ange den faktiska kostnaden för varje ytterligare tur- och returresa, motsvarande skillnaden mellan de faktiska kostnaderna och intäkterna för den tur- och returresan. Det fastställs också att den upphandlande myndigheten ska betala en ersättning, kallad **faktisk ersättning för överfart**, som motsvarar det lägsta beloppet mellan den faktiska kostnaden för denna ytterligare tur- och returresa och den maximala ersättningen per ytterligare tur- och returresa under den period då överfarten görs.

3.8 Klagomål från Corsica Ferries

(318) Den 23 mars 2023 ingav Corsica Ferries ett klagomål till kommissionen mot de åtgärder som beviljats La Méridionale och Corsica Linea.

(319) I klagomålet hävdade Corsica Ferries att de aktuella åtgärderna utgjorde statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. I klagomålet betonas särskilt den omständigheten att de aktuella åtgärderna ger dessa bolag en fördel eftersom de inte uppfyller något av de fyra kriterier som fastställts i Altmark-rättspraxis ([139]). Corsica Ferries hävdade också att åtgärderna var oförenliga med den inre marknaden, eftersom de stred mot bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/23/EU om tilldelning av koncessioner (***koncessionsdirektivet***) ([140]) *"tillsammans med artiklarna 49 och 56 i EUF-fördraget"*.

(320) I skrivelser av den 13 oktober och den 20 december 2023 lämnade Corsica Ferries ytterligare upplysningar om klagomålet som enligt dess uppfattning visade att det inte fanns något behov av allmän trafik och att den trafikplikt som ålagts inom ramen för trafikavtalen var oproportionerlig. I detta beslut kommer dessa ytterligare upplysningar, tillsammans med klagomålet av den 23 mars 2023, att kallas ***klagomålet***.

(321) I skrivelsen av den 13 oktober 2023 hänvisas till information om överfarter som Corsica Linea gjort vid sidan av och inom ramen för trafikavtalen sommaren 2023.

(322) I sin skrivelse av den 20 december 2023 tillhandahöll Corsica Ferries resultaten av en studie av den 14 december 2023 som bolaget beställt av Berkeley Research Group (***BRG:s första studie***).

(323) I BRG:s första studie uppges att syftet är att bedöma huruvida det är lämpligt att i trafikavtalen för rutterna till Ajaccio och Bastia inkludera ett behov av allmän trafik avseende transport av mer än tolv passagerare per överfart. I studien behandlas endast det behov av att transportera förare som Frankrike har bedömt, och inga andra behov av allmän trafik som Frankrike har fastställt tas upp.

(324) I BRG:s första studie påtalas dessutom bristen på information från de franska myndigheternas sida om hur man bedömt behovet av allmän trafik i anslutning till trafikavtalen och att studien därför utgick från rapporter och studier om tidigare trafikavtal för att rekonstruera den metod som Frankrike föreföll ha använt.

(325) I sina synpunkter till kommissionen inom ramen för det formella granskningsförfarandet upprepade Corsica Ferries till stor del innehållet i klagomålet. Innehållet i klagomålet redovisas därför i det avsnitt där dessa synpunkter presenteras (avsnitt 5.1).

3.9 Skäl till att inleda det formella granskningsförfarandet

(326) *För det första* intog kommissionen den preliminära ståndpunkten att trafikavtalen utgjorde statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(327) Kommissionen ansåg att trafikavtalen bland annat gav koncessionshavarna en fördel som de inte skulle ha fått under normala marknadsförhållanden. Närmare bestämt uppfyllde de aktuella trafikavtalen inte samtliga kriterier i Altmark-rättspraxis för att en sådan fördel skulle kunna uteslutas.

([139]) Domstolens dom av den 24 juli 2003, Altmark Trans GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([140]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/23/EU av den 26 februari 2014 om tilldelning av koncessioner (EUT L 94, 28.3.2014, s. 1, ELI: ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/23/oj).

(328) Först och främst uttryckte kommissionen tvivel om huruvida trafikavtalen tillgodosåg ett verkligt behov av allmän trafik avseende sjötransport av bogserat gods (första Altmarkkriteriet).

(329) Kommissionen ansåg att de franska myndigheterna inte i tillräcklig utsträckning på förhand hade påvisat att hamnarna i Marseille och Toulon endast i viss mån var utbytbara i fråga om sjötransport av bogserat gods (skälen 310–312 i beslutet att inleda förfarandet).

(330) Kommissionen noterade att de franska myndigheterna enbart hade stött sig på allmänna uttalanden från marknadsaktörer för att kvantifiera denna delvisa utbytbarhet (skäl 227). I beslutet att inleda förfarandet uttryckte kommissionen tvivel kring denna bedömning, eftersom de franska myndigheterna inte hade verifierat de uppgifter som låg till grund för den. Kommissionen uppmanade de franska myndigheterna att lägga fram mer övertygande bevis för att motivera bedömningen av denna specifika efterfrågan på transporter via hamnen i Marseille från vissa användare av sjötransporter av bogserat gods.

(331) Kommissionen uttryckte dessutom tvivel om huruvida vissa av de krav som fastställts inom ramen för trafikavtalen var proportionerliga och nödvändiga för att tillgodose de behov av allmän trafik som fastställts (skälen 337–340 i beslutet att inleda förfarandet). Kommissionen ansåg att de franska myndigheternas krav på minimikapacitet för godstransport (transport av bogserat och icke-bogserat gods) och skyldigheten för de bolag som omfattas av åtgärderna att genomföra ett minimiantal tur- och returresor per år inte föreföll tillräckligt motiverade med hänsyn till de behov av allmän trafik som identifierats i Gecodia-rapporten. Kommissionen befarade att dessa krav skulle kunna leda till att koncessionshavarnas godstransportkapacitet blev betydligt högre än det kvantitativa behovet av allmän trafik.

(332) Kommissionen ansåg också preliminärt att åtgärderna inte uppfyllde det fjärde Altmarkkriteriet. Den ansåg att de franska myndigheternas förfarande för att tilldela trafikavtalen inte var tillräckligt konkurrensutsatt för att säkerställa att den ersättning som stödmottagarna beviljades enligt trafikavtalen utgjorde den lägsta kostnaden för det allmänna. Den ansåg också att ersättningsbeloppet inte hade fastställts i förhållande till de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag med tillräckliga medel för att fullgöra den allmänna trafikplikt som ålagts det skulle ha åsamkats.

(333) Kommissionen ansåg också preliminärt att åtgärderna kunde tillskrivas staten och finansierades med statliga medel. Åtgärderna var också selektiva till förmån för stödmottagarna och utgjorde ett hinder för handeln inom EU och en snedvridning av konkurrensen på en avreglerad marknad.

(334) *För det andra* konstaterade kommissionen att de franska myndigheterna inte hade lagt fram tillräckliga bevis för att trafikavtalen var förenliga med rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Utöver de tvivel som kommissionen gav uttryck för beträffande trafikavtalens omfattning ifrågasatte kommissionen också huruvida förfarandet för tilldelning av trafikavtalen var förenligt med unionsrätten om koncessioner.

4. FRANKRIKES SYNPUNKTER

(335) De franska myndigheterna inkom med synpunkter i en skrivelse av den 27 mars 2024. Synpunkterna gäller i) bedömningen av förekomsten av ett behov av allmän trafik och ii) efterlevnaden av koncessionsdirektivet.

4.1 Förekomst av ett behov av allmän trafik

(336) Som svar på kommissionens preliminära granskning av förekomsten av ett verkligt behov av allmän trafik kommenterade de franska myndigheterna fem punkter.

4.1.1 *Frankrike gjorde en korrekt uppskattning av den specifika kvantitativa efterfrågan från användare av transporter av bogserat gods när det gäller hamnen i Marseille*

(337) Som anges i skäl 227 uppskattade de franska myndigheterna att andelen användare av transporter av bogserat gods som inte anser att det finns något alternativ till hamnen i Marseille när det gäller resor till Korsika utgjorde 80 % av den totala historiska efterfrågan på transporter av bogserat gods mellan Marseille och Korsika.

(338) Mot bakgrund av de tvivel som kommissionen gav uttryck för i skäl 329 i beslutet att inleda förfarandet genomförde de franska myndigheterna mer ingående analyser, som utfördes av företaget Gecodia, för att tillhandahålla kvantitativa bevis för graden av utbytbarhet mellan hamnarna i Marseille och Toulon när det gäller efterfrågan på sjötransport av bogserad gods.

(339) *För det första* hävdar de franska myndigheterna att en analys av det geografiska läget för huvudkontor, lager och logistikbaser för de transportörer som står för 80,8 % av den volym bogserat gods som transporteras på rutterna mellan Marseille och Korsika visar att deras anläggningar ligger i omedelbar närhet av hamnen i Marseille, vilket motiverar deras preferens för denna hamn.

(340) *För det andra* analyserade Gecodia flödena av bogserat gods från 122 kunder till Corsica Linea (som står för 85 % av dess transporter av bogserat gods) och 62 kunder till La Méridionale (som står för 78 % av dess transporter av bogserat gods). Det framgår av analysen att 83 % (Corsica Linea) respektive 88 % (La Méridionale) av dessa flöden kan spåras till logistikbaser som ligger nära hamnen i Marseille, vilket ger anledning att anta att det finns en preferens för denna hamn.

(341) *För det tredje* analyserade Gecodia verksamheten hos 32 transportörer av bogserat gods (varav vissa har flera logistikbaser nära Marseille eller Toulon) mellan Korsika och det franska fastlandet som trafikerar hamnen i Marseille och/eller hamnen i Toulon, vilket motsvarar cirka 65 % av trafiken med bogserat gods mellan Korsika och hamnarna i Marseille och Toulon under 2017–2019 och 2021 ([141]).

(342) För att få fram dessa uppgifter skickade de franska myndigheterna en begäran om information till rederierna för att få en förteckning över deras huvudsakliga kunder och de därmed sammanhängande volymerna bogserat gods (i löpmeter). Dessa uppgifter sammanställdes för att få fram ett representativt antal huvudsakliga transportörer i hela Marseille- och Toulonområdet. För att så exakt som möjligt koppla flödena till en utgångspunkt för logistiken använde de franska myndigheterna den information som samlats in under intervjuerna i samband med användarsamrådet.

(343) Den förteckning som upprättades på detta sätt visar för varje kund logistikbasens geografiska läge, avståndet mellan logistikbasen och hamnarna i Toulon och Marseille samt den årliga volym bogserat gods (i löpmeter) som transporterats via varje hamn under perioden 2017–2021. För vissa kunder preciseras även vilken typ av gods som transporteras (t.ex. transport av militär utrustning, lättfördärvliga produkter, byggmaterial eller farligt gods). De franska myndigheterna samlade också in ytterligare kvalitativ information som är specifik för enskilda transportörer och relevant för bedömningen av utbytbarheten mellan de två hamnarna. Vissa användare uppgav till exempel att de tidigare hade använt hamnen i Toulon på grund av kapacitetsbegränsningar i hamnen i Marseille.

(344) Enligt de franska myndigheterna visar en analys av dessa uppgifter att majoriteten av transportörerna enbart använder den hamn som ligger närmast deras logistikbas (22 av 32 transportörer). Analysen visar att de övriga tio transportörerna, trots att de hade en logistikbas som låg närmare Marseille, uteslutande eller mycket ofta använde hamnen i Toulon. De franska myndigheterna förklarade att vissa transportörer uppgett att de använde hamnen i Toulon eftersom det fanns motorvägsförbindelser till Toulon som gjorde att de kunde undvika storstadsområdet Marseille (norra förbifartsleden), medan andra hade flyttat sin bas/sitt lager från Marseille- till Toulonregionen, vilket resulterat i en förskjutning av transportflödena till hamnen i Toulon.

(345) Enligt de franska myndigheterna visar analysen av den information som samlats in att användarnas val av hamn i hög grad påverkas av hamnens vägavstånd till transportörens logistikbas. Enligt myndigheterna är det främst utbudsbegränsningar som får användare med baser närmare Marseille att flytta sin trafik till Toulon.

(346) Enligt de franska myndigheterna bekräftar alla dessa uppgifter i) att det i första hand är det geografiska läget för transportörernas logistikbaser som styr valet av hamn för transporter av bogserat gods och ii) att mer än 80 % av det bogserade gods som transporteras av entreprenörerna kan kopplas till en logistikbas som ligger inom Marseilleområdet. Användarna har därför en genuin preferens för hamnen i Marseille och för dessa användare är hamnen i Marseille inte utbytbar mot Toulon.

([141]) Med undantag för 2020, på grund av covid-19-pandemins inverkan på handelsflödena.

4.1.2 *Den allmänna trafikplikten avseende den minimivolym gods som ska transporteras var proportionerlig i förhållande till det behov av allmän trafik som Frankrike hade fastställt*

(347) De franska myndigheterna hävdar att den minimikapacitet som åläggs för godstransporter i trafikavtalen inte är oproportionerlig i förhållande till det fastställda behovet av allmän trafik. De anger tre skäl till detta.

(348) *För det första* är det enligt Frankrike inte möjligt att använda en metod som bygger på trafikgenomsnittet, med tanke på den stora volatiliteten i efterfrågan.

(349) De franska myndigheterna påpekar att den minimikapacitet per överfart som anges i trafikavtalen tar hänsyn till i) synpunkter från användarsamrådet (regelbunden överbelastning på vissa rutter), ii) fördelningen av behovet av allmän trafik över överfarter, dagar och månader (registrerat på grundval av historiska uppgifter för 2019 och prognoserna för 2023–2030) och iii) den prognostiserade fördelningen av behovet av allmän trafik per månad (som används för att beräkna den minimikapacitet per vecka och den minimikapacitet per överfart som krävs för att trafiken ska kunna hanteras på ett tillfredsställande sätt). Frankrike påpekar också att det är obligatoriskt att tillgodose behovet av allmän trafik så att inga släpvagnar lämnas kvar på kajen, vilket säkerställer en smidig trafik (ingen överbelastning), kvaliteten (inga straffavgifter för transportörer för förseningar eller leveransstörningar för företag på Korsika) och säkerheten (inga varor lämnas kvar vid kajen som kan bli stulna eller förstörda).

(350) I detta avseende konstaterade de franska myndigheterna under användarsamrådet att de problem som användare av godstransporter stöter på till följd av de överbelastade fartygen har ökat under de senaste åren, särskilt på rutterna till Bastia och Ajaccio. Enligt Frankrike innebär överbelastningen att inte all efterfrågan från transportörerna kan tillgodoses på alla överfarter. De franska myndigheterna konstaterar i detta avseende att koncessionshavarnas bokningsuppgifter för trafikavtalen för 2021–2022 bekräftar att gods lämnats kvar på kajen. Mer än 35 % av varorna på rutten Marseille–Bastia och mer än 20 % av varorna på rutten Marseille–Ajaccio nekades lastning.

(351) De franska myndigheternas strategi syftar därför till att säkerställa att de tjänster som införs kan tillgodose efterfrågan på godstransporter på ett acceptabelt och proportionerligt sätt.

(352) I detta avseende understryker de franska myndigheterna, i motsats till vad som anges i skäl 338 i beslutet att inleda förfarandet, att den minimikapacitet som krävs per överfart inte har fastställts *"på ett sådant sätt att den allmänna trafiken när som helst ska kunna möta den efterfrågetopp som observerats i historiska uppgifter (i samband med tidigare trafikavtal)*".

(353) Enligt de franska myndigheterna visar de uppgifter som skickats till kommissionen tvärtom att den historiska trafikökningen nästan varje månad har överskridit den minimikapacitet som föreskrivs i trafikavtalen. På rutten Marseille–Bastia har minimikapaciteten till exempel fastställts till 1 860 löpmeter per överfart. En analys av historiska uppgifter från 2019 visar emellertid att denna volym överskrids minst en gång i månaden under åtta månader av året, och enligt prognoserna skulle denna kapacitet systematiskt överskridas under 2025. De franska myndigheterna förklarar dessutom att minimikapaciteten överskreds minst en gång i månaden, med undantag för december, år 2023, som var det första året som trafikavtalen genomfördes.

(354) Enligt Frankrike innebär fördelningen av trafiken över året att minimikapaciteten inte kan fastställas på grundval av de genomsnittliga årliga volymer som förväntas för perioden 2023–2030 i Gecodia-studien. Ett sådant tillvägagångssätt skulle kunna leda till en situation där fartygen regelbundet saknar kapacitet att tillgodose efterfrågan på godstransporter.

(355) I Table 31 anges antalet överfarter på vilka efterfrågan skulle överskrida den genomsnittliga minimikapaciteten 2019 och 2030, där denna kapacitet har fastställts på grundval av de genomsnittliga årliga volymer som förväntas för perioden 2023–2030 i Gecodia-rapporten. Det framgår att efterfrågan på rutterna mellan Marseille och Ajaccio, Bastia och Porto Vecchio skulle överskrida minimikapacitetskraven på varannan överfart, och att efterfrågan skulle överskrida minimikapacitetskraven på var fjärde överfart på rutterna mellan Marseille och Propriano och Île-Rousse.

Tabell 31

Antal överfarter där efterfrågan överskrider den genomsnittliga minimikapacitet som fastställts på grundval av de genomsnittliga årliga volymer som förväntas för perioden 2023–2030 i Gecodia-studien

	Antal planerade överfarter per år i trafikavtalen	Genomsnittlig minimikapacitet per överfart (löpmeter) [1]	Antal överfarter där efterfrågan överskrider den genomsnittliga minimikapaciteten			
			2019		2030	
			Antal överfarter	% av de årliga överfarterna	Antal överfarter	% av de årliga överfarterna
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 %
Île-Rousse	312	439	62	20 %	112	36 %

[1] Den genomsnittliga minimikapacitet per överfart som förväntas för perioden 2023–2030 beräknas som det årliga behovet av allmän trafik (Table 21) dividerat med de årliga tur- och returresor som anges i trafikavtalen (Table 23).
Källa: kommentarer från de franska myndigheterna inlämnade den 4 februari 2024.

(356) *För det andra* är det enligt Frankrike normal marknadspraxis att använda en flotta som har högre kapacitet än den genomsnittliga trafiken under året [142]. De franska myndigheterna uppger att de har gjort en analys av sammansättningen av de flottor som tillhandahåller regelbundna sjötransporttjänster i Europa. På Sardinien och Balearerna varierar fartygens nominella kapacitet mellan 1 500 och 1 900 löpmeter, vilket är helt i linje med kapaciteten hos de fartyg som trafikerar Korsika inom ramen för trafikavtalen.

(357) *För det tredje* finns det, såvitt de franska myndigheterna känner till, inga fall i västra Medelhavet där man i stället för ett större fartyg använder två mindre fartyg för samma tur- och returresa, varken inom ramen för uppdrag att tillhandahålla allmän trafik eller på den fria marknaden.

4.1.3 *Hamnarna i Ajaccio och Propriano är inte utbytbara*

(358) De franska myndigheterna anser att Corsica Ferries i sitt klagomål inte lägger fram några seriösa bevis som styrker påståendet att hamnarna i Propriano och Ajaccio är utbytbara. Enligt Frankrike visar följande faktorer på motsatsen.

(359) För det första är enbart vägavståndet mellan de två hamnarna inte en tillräcklig indikation på utbytbarhet: eftersom det saknas motorvägar och med tanke på topografin längs vägen mellan Ajaccio och Propriano tar det nästan 1 timme och 30 minuter att köra mellan de två hamnarna, och mer än två timmar vid trafikstockningar. Frankrike hänvisar i detta avseende till de uppgifter som lämnats om avstånd och restider mellan hamnarna på Korsika, som presenteras i avsnitt 2.2.

[142] De franska myndigheterna hänvisar särskilt till exempel på avtal om allmän trafik som ingåtts i Italien och Norge.

(360) Dessutom har infrastrukturen i hamnen i Ajaccio nästan nått kapacitetsgränsen, och det finns inga hanteringsområden som är tillräckligt stora för att centralisera godsflöden som är större än de som prognostiseras för perioden 2023–2029.

(361) De franska myndigheterna påpekar i vilket fall som helst att Korsikas väginfrastruktur är mycket överbelastad, särskilt under rusningstider och turistsäsongen, och att antalet dödsolyckor i trafiken är högt på Korsika (se avsnitt 2.1). Att organisera den allmänna sjötransporttjänsten på ett sätt som ökar vägtrafiken skulle strida mot det säkerhetsuppdrag som ålagts den regionala myndigheten.

4.1.4 *De tjänster som Corsica Linea och La Méridionale erbjuder vid sidan av trafikavtalen är förenliga med systemet för allmän trafikplikt och påverkar inte det behov av allmän trafik som Frankrike har fastställt*

(362) De franska myndigheterna hävdar i motsats till vad Corsica Ferries påstår i sitt klagomål att det är nödvändigt att skilja mellan ytterligare tur- och returresor, vars principer och villkor fastställs i trafikavtalen, och kommersiella överfarter som koncessionshavarna fritt erbjuder (vid sidan av trafikavtalen) enligt 2019 års system för allmän trafikplikt.

(363) Enligt Frankrike omfattas de kommersiella överfarterna i fråga inte av trafikavtalen och är inte förbjudna enligt dessa, och de påverkar inte heller Frankrikes bedömning av den allmänna trafiken.

(364) Frankrike uppger att de kommersiella överfarter som Corsica Linea genomförde 2023 och 2024 från hamnen i Marseille i) var säsongsbundna överfarter som erbjöds under skolornas vår- och sommarlov, ii) endast transporterade passagerare och inte gods, och iii) inte ersattes, eftersom de genomfördes vid sidan av trafikavtalen. När det gäller de överfarter som La Méridionale genomförde från hamnen i Toulon under 2024 påpekar Frankrike att dessa överfarter i) föreslogs efter det att bolagets aktieinnehav ändrades 2023, ii) endast transporterade passagerare och inte gods, och iii) inte ersattes, eftersom de genomfördes vid sidan av trafikavtalen.

4.1.5 *Användarsamrådet präglades inte av några metodologiska snedvridningar*

(365) De franska myndigheterna anser, i motsats till vad kommissionen antyder i beslutet att inleda förfarandet, att det offentliga användarsamrådet inte präglades av några metodologiska snedvridningar.

(366) De påpekar först och främst att användarsamrådet fick stor spridning i lokal- och fackpressen (tidningen *Le Marin*), på den regionala myndighetens webbplats och i sociala nätverk.

(367) De anser också att de frågor som ställdes inte gav upphov till någon partiskhet till förmån för hamnen i Marseille.

(368) När det gäller användarsamrådet om sjötransport av passagerare var frågorna inriktade på att fastställa om det fanns någon utbytbarhet mellan fastlandshamnarna ur användarsynpunkt. I Gecodia-rapporten drogs också slutsatsen att hamnarna i Marseille och Toulon var utbytbara när det gäller efterfrågan från passagerare som är bosatta på Korsika och passagerare som inte är bosatta på Korsika.

(369) När det gäller användarsamrådet om sjötransport av gods omfattade frågorna på ett systematiskt sätt alla rutter från Marseille *och* Toulon.

4.2 **Trafikavtalen är förenliga med koncessionsdirektivet**

4.2.1 *Den tid som förflöt mellan tilldelningen av de olika delarna till koncessionshavarna och ikraftträdandet av trafikavtalen hade ingen avskärmande effekt*

(370) Till att börja med påpekar de franska myndigheterna att varken koncessionsdirektivet eller fransk lagstiftning föreskriver en strikt tidsfrist mellan tilldelningen av en koncession och ikraftträdandet av denna.

(371) De anser i alla händelser att den korta tidsperioden i fråga inte hade någon avskärmande effekt, och detta av tre skäl.

(372) *För det första* föreskrevs en period på två månader mellan tilldelningen och ikraftträdandet i den ursprungliga tidsplan som Frankrike hade utarbetat och som offentliggjordes i anbudsinfordran av den 6 maj 2022 för tilldelningen av trafikavtalen ([143]). Denna period var således längre än den som fastställts för tilldelningen av trafikavtalen i rättspraxis i målet SNCM II (23 dagar) ([144]).

(373) *För det andra* konstaterade de franska myndigheterna vid mottagandet av ansökningarna och anbuden den 25 juli 2022 att de anbudssökande som hade lämnat in en ansökan och ett anbud inom de föreskrivna tidsfristerna var de avgående koncessionshavarna av trafikavtalen för 2021–2022, dvs. La Méridionale och Corsica Linea. Eftersom inga nya aktörer hade ansökt om att tilldelas trafikavtalen kunde en period som var kortare än de två månaderna (som ursprungligen angavs i anbudsinfordran) mellan tilldelningen av avtalen om allmän trafik och inledningen av verksamheten inte ha någon avskärmande effekt.

(374) *För det tredje*, eftersom trafikavtalen trädde i kraft omedelbart efter det att trafikavtalen för 2021–2022 löpte ut, underrättades alla berörda ekonomiska aktörer om dessa tidsfrister via anbudshandlingarna för användare och operatörer så snart förfarandet inleddes. Alla aktörer hade därför kännedom om det förväntade startdatumet för åtgärderna. De franska myndigheterna framhåller dessutom att ingen av de potentiella anbudssökandena efter offentliggörandet av anbudsinfordran den 6 maj 2022 begärde någon ändring av tidsplanen, även om detta enligt deras uppfattning är vanlig praxis vid tilldelning av koncessionskontrakt.

4.2.2 *Längden på tilldelningsförfarandet ledde inte till någon skillnad i behandling mellan anbudssökandena*

(375) Som svar på de tvivel som kommissionen gav uttryck för i skäl 424 i beslutet att inleda förfarandet ([145]) lämnade de franska myndigheterna följande kommentarer.

(376) För det första föreskrivs i artikel 39.3 och 39.5 i koncessionsdirektivet en minimitidsfrist på 30 dagar för mottagande av ansökningar och anbud från den dag då koncessionsmeddelandet skickades; tidsfristen får minskas till 25 dagar om anbud kan lämnas elektroniskt. Under förutsättning att dessa minimitidsfrister respekteras är den upphandlande myndigheten fri att fastställa tidsfristerna för inlämning av ansökningar och anbud.

(377) För det andra påpekar de franska myndigheterna att ingen av de potentiella anbudssökandena efter offentliggörandet av anbudsinfordran den 6 maj 2022 begärde någon ändring av tidsplanen.

4.2.3 *Minimikraven ändrades inte under anbudsförfarandet och de trafikavtal som ingicks uppfyller minimikraven*

(378) För det första ville de franska myndigheterna klargöra omfattningen av de minimikrav som i detta fall gäller för trafikavtalen. För det andra förklarade de att de fastställda minimikraven inte ändrades under anbudsförfarandet. För det tredje upprepade de att de trafikavtal som ingicks uppfyller minimikraven.

([143]) Tilldelningen av trafikavtalen var ursprungligen planerad till den 28 oktober 2022.

([144]) Dom av den 1 mars 2017, SNCM II, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134.

([145]) Sammanfattningsvis anges följande i skäl 424 i beslutet att inleda förfarandet: ”[…] *”Kommissionen anser att de franska myndigheterna inte har gjort alla klargöranden som krävs för att slutsatsen ska kunna dras att trafikavtalen är förenliga med principerna om likabehandling, icke-diskriminering och öppenhet. Kommissionen uppmanar alla berörda parter att inkomma med sina synpunkter i denna fråga, särskilt för att klargöra om skyldigheten att inom tidsfristen för anbudsinfordran mobilisera fartyg med en viss minimikapacitet för passagerartransport och hytter strider mot principen om likabehandling*.”

4.2.3.1 Minimikravens omfattning

(379) De franska myndigheterna uppger att minimikraven i det aktuella fallet fastställdes i artikel 2.4 i anbudsreglerna (skäl 270). Enligt dem hade minimikraven följande innehåll:

a) ”Högsta tariffer för bosatta på Korsika och godstransport: avser de tariffer som lagts fram i förbindelse med Korsikas fullmäktiges resolution AC nr 19-128 om ändring av systemet för allmän trafikplikt för sjötransport av passagerare och gods mellan hamnarna i Marseille, Toulon, Nice och hamnarna på Korsika.

b) Fartygens transportkapacitet: avser fartygens lastkapacitet.

c) Tidtabeller och turtäthet: avser de tidtabeller som fastställts av den regionala myndigheten och transportorganet och den minimiturtäthet som den regionala myndigheten och transportorganet ålagt operatörerna.

d) Avtalets löptid: avser den löptid för trafikavtalen som anges i artikel 2 i varje avtal (”avtalet träder i kraft den 1 januari 2023 och löper ut den 31 december 2029”), med möjlighet till förlängning med högst tolv månader, särskilt om inget nytt koncessionsavtal tilldelas när avtalet löper ut.

e) Högsta belopp för den ekonomisk ersättning som betalas ut av transportorganet: avser den ekonomiska ersättning som nämns i artikel 2.5 i anbudsreglerna.” ([146])

(380) Vidare fastställdes minimikrav avseende i) fartygens transportkapacitet och ii) tidtabeller och turtäthet i bilaga 1 till trafikavtalen.

(381) Enligt de franska myndigheterna bör artikel 2.4 i anbudsreglerna således läsas mot bakgrund av bilaga 1 endast i förhållande till dessa två minimikrav, varvid det anges att

— minimiturtäthet avser antalet avgångar,

— tidtabeller avser de tidtabeller som fastställts av Frankrike, med förbehåll för att anbudssökandena förblir fria att föreslå avgångs- och ankomsttider så länge de ligger inom de tidsfönster som Frankrike fastställt,

— minimikapacitet i fråga om passagerare och gods avser fartygens transportkapacitet.

(382) De franska myndigheterna drar därför slutsatsen att endast de fem element som anges i artikel 2.4 i anbudsreglerna, varav två specificerades i bilaga 1, utgjorde minimikrav enligt artikel 37 i koncessionsdirektivet, vilket utesluter alla andra egenskaper.

4.2.3.2 Bilaga 1 till trafikavtalen var inte i sin helhet ett minimikrav

(383) I sina kommentarer hävdar de franska myndigheterna att bilaga 1 till trafikavtalen inte omnämndes i artikel 2.4 i anbudsreglerna och därför inte i sin helhet kunde utgöra ett minimikrav. I bilagan fastställdes visserligen minimikraven för i) fartygens transportkapacitet och ii) tidtabeller och turtäthet, men den innehöll också ett stort antal tekniska krav som inte utgjorde minimikrav enligt artikel 2.4 i anbudsreglerna ([147]).

([146]) Kommentarer från de franska myndigheterna inlämnade den 27 mars 2024.

([147]) De franska myndigheterna uppger att detta särskilt gällde antalet tur- och returresor per år, ytterligare tur- och returresor och antalet hytter för personer med nedsatt rörlighet per fartyg.

(384) De franska myndigheterna förklarar också att transportorganet under tilldelningsförfarandet ville säkerställa att alla tekniska krav i bilaga 1 uppfylldes. Det är till exempel därför transportorganet erhöll åtaganden från Corsica Linea om att åtgärda avsaknaden av en hytt för personer med nedsatt rörlighet på fartyget Paglia Orba ([148]).

4.2.4 *Förekomsten av ytterligare och flexibla tur- och returresor strider inte mot principen om likabehandling av anbudssökande*

4.2.4.1 De ytterligare och flexibla tur- och returresorna var inte ett minimikrav

(385) När det gäller de ytterligare tur- och returresorna påpekar de franska myndigheterna att det rör sig om tur- och returresor som den upphandlande myndigheten kan införa med hänsyn till behovet av att tillhandahålla den allmänna trafiken på varje rutt. De är därför avsedda att tillgodose ett behov av allmän trafik som överstiger den minimikapacitet som föreskrivs och att förhindra att gods lämnas kvar på kajen. Genomförandet av sådana resor regleras i artikel 18 i trafikavtalen. De utgjorde således inte ett minimikrav enligt artikel 2.4 i anbudsreglerna.

(386) När det gäller de flexibla tur- och returresorna påpekar de franska myndigheterna att de enbart syftade till att optimera trafikorganisationen. Genomförandet av sådana resor regleras i artikel 17 i trafikavtalen. De utgjorde således inte ett minimikrav enligt artikel 2.4 i anbudsreglerna.

4.2.4.2 Godkännandet av en anbudssökandes förslag om datum för ytterligare och flexibla tur- och returresor innebar inte att principen om likabehandling av anbudssökandena åsidosattes.

(387) De franska myndigheterna påpekar att genomförandet av ytterligare och flexibla tur- och returresor, i enlighet med artiklarna 17 och 18 i trafikavtalen, kräver ett möte i den tekniska kommitté som avses i artikel 10.2 i avtalen om allmän trafik. Den tekniska kommittén ger den koncessionshavare som berörs av genomförandet av dessa tur- och returresor möjlighet att rapportera eventuella svårigheter som skulle uppstå till följd av dem. Frankrike anser därför att det finns ett samrådsförfarande mellan den regionala myndigheten, transportorganet och koncessionshavaren som gör det möjligt för koncessionshavaren att, innan de flexibla och ytterligare tur- och returresorna genomförs, påtala eventuella svårigheter som den kan ställas inför, särskilt när det gäller de fartyg som ska sättas in.

(388) De franska myndigheterna uppger dessutom att varseltiden beräknas i veckor för ytterligare tur- och returresor (artikel 18 i trafikavtalen), vilket gör det möjligt för koncessionshavaren att vid behov tillgodose den ytterligare efterfrågan med hänsyn till sina åtaganden.

(389) Enligt de franska myndigheterna innebär detta att den princip som ursprungligen fastställdes i trafikavtalen inte har ändrats: beslut om ytterligare och flexibla tur- och returresor fattas av transportorganet och inte av koncessionshavarna. De förslag som koncessionsinnehavarna lägger fram är inte på något sätt bindande för transportorganet när det gäller genomförandet av dessa tur- och returresor. Frankrike hänvisar i detta sammanhang till exemplet med rutten Marseille–Bastia, där transportorganet under 2023, vilket var det första år som trafikavtalen genomfördes, beslutade att ändra fem av de ytterligare tur- och returresor som Corsica Linea föreslagit i sitt preliminära program genom att schemalägga tre av dem på andra datum och ställa in de två övriga, eftersom det inte fanns något behov av godstransporter på de datum som Corsica Linea hade föreslagit.

([148]) De franska myndigheterna förklarar att Corsica Linea i sitt anbud föreslog ett fartyg, Paglia Orba, som endast hade en hytt för personer med nedsatt rörlighet och inte två, vilket krävs enligt bilaga 1. Denna fråga diskuterades dock med anbudssökanden under förhandlingsfasen, och i slutet av denna åtog sig anbudssökanden att ersätta fartyget med ett av de sju fartyg som potentiellt kunde avsättas för trafiken om två hytter för personer med nedsatt rörlighet krävdes med hänsyn till behovet av allmän trafik (i enlighet med artikel 20 i trafikavtalen, som tillåter att ett fartyg ersätts under genomförandet) och att utföra arbeten för att installera en andra hytt för personer med nedsatt rörlighet. De franska myndigheterna påpekar dessutom att Paglia Orba är ett ersättningsfartyg som används vid behov, särskilt när det huvudsakliga fartyget tas ur trafik av tekniska skäl (kommentarer från de franska myndigheterna inlämnade den 27 juli 2023). Enligt Frankrike ansågs dessa förslag, som är begränsade i omfattning och inte snedvrider konkurrensvillkoren, kunna uppfylla de fastställda tekniska och funktionella specifikationerna. Enligt deras uppfattning stred de inte i något avseende mot minimikraven i artikel 2.4 i anbudsreglerna.

5. SYNPUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

(390) Fyra berörda parter inkom med synpunkter under det formella granskningsförfarandet: Corsica Ferries, Corsica Linea, La Méridionale och Stef-koncernen.

5.1 Synpunkter från Corsica Ferries

(391) I nedanstående underavsnitt redogörs för innehållet i de synpunkter som Corsica Ferries lämnat in inom ramen för det formella granskningsförfarandet. Som anges i skäl 325 återger dessa synpunkter i stort sett innehållet i klagomålet. I nedanstående underavsnitt hänvisas därför också, i förekommande fall, till klagomålet.

5.1.1 *Faktiska omständigheter*

(392) Inledningsvis lämnar Corsica Ferries två synpunkter på beskrivningen av uppgifterna om transport av bogserat gods i beslutet att inleda förfarandet ([149]).

(393) *För det första* anser Corsica Ferries att den faktiska beskrivningen av transport av bogserat gods helt utelämnar skillnaden mellan transport av bogserat gods med och utan medföljande förare. Enligt Corsica Ferries är det endast vid transport av bogserat gods med medföljande förare som en förare går ombord på fartyget i fråga och det därmed finns en potentiell efterfrågan på passagerartransport (skäl 447–449).

(394) *För det andra* påpekar Corsica Ferries att kommissionen analyserade förändringarna på marknaden för godstransporter mellan Korsika och fastlandet på grundval av historiska uppgifter för perioden 2016–2021. Att analysera denna period ger en missvisande bild av den verkliga marknadsdynamiken. Enligt Corsica Ferries kom Corsica Linea in på marknaden 2016, ett bolag som ägs indirekt av ett konsortium av korsikanska företagare, däribland de 15 viktigaste aktörerna i den korsikanska leveranskedjan. Corsica Ferries hävdar att bolaget sedan 2016 varje år har förlorat godstrafik till Corsica Linea ([150]). Corsica Ferries konstaterar att uppgifterna för perioden 2013–2019 således visar en årlig minskning av godstrafiken från hamnen i Toulon jämfört med hamnen i Marseille. Enligt Corsica Ferries visar detta i synnerhet att Corsica Linea, med tanke på vilka dess aktieägare är, har möjlighet att flytta en del av efterfrågan på godstransporter från Toulon till Marseille.

5.1.2 *Åsidosättande av det första Altmarkkriteriet*

5.1.2.1 Om fastställandet av efterfrågan från användare

5.1.2.1.1 Om den metod som de franska myndigheterna använt för att fastställa efterfrågan från användare

(395) Corsica Ferries bestrider kommissionens preliminära bedömning att den metod som de franska myndigheterna använt för att fastställa förekomsten av efterfrågan från användare inte är behäftad med något uppenbart bedömningsfel.

(396) *För det första* påpekar Corsica Ferries att resultaten av användarsamrådet och Gecodia-rapporten, som Frankrike använde som underlag för att ingå trafikavtalen, fortfarande inte har offentliggjorts eller delgetts Corsica Ferries. Corsica Ferries noterar i detta avseende att **kommissionen för tillgång till administrativa handlingar** har

([149]) Avsnitt 2.1.1 – Sjötransport av gods.

([150]) Enligt Corsica Ferries minskade dess godstrafik från hamnen i Toulon med 15,58 % 2016, 7,49 % 2017 och 6,09 % 2018, medan Corsica Lineas trafik ökade med 15,91 % 2016, 16,31 % 2017 och 3,10 % 2018.

påpekat att den regionala myndighetens redigeringar är uppenbart överdrivna ([151]). Med tanke på den uppenbara bristen på transparens från Frankrikes sida kan Corsica Ferries inte kritiseras för att ha baserat hela eller delar av sina synpunkter på de marknadsundersökningar som genomfördes 2018, 2019 och 2020, samt på BRG:s första studie.

(397) *För det andra* påpekar Corsica Ferries att bevisbördan enligt det första Altmarkkriteriet ligger hos medlemsstaten. Det ankommer därför på de franska myndigheterna att lägga fram objektiva, kontrollerbara och tillräckligt trovärdiga bevis som kan motbevisa de slutsatser och konstateranden som gjorts av de administrativa och europeiska domstolarna samt av den franska konkurrensmyndigheten i samband med tvister om tidigare avtal om allmän trafik.

(398) Kommissionen kunde således inte, som den gjorde i beslutet att inleda förfarandet, utan vidare avvisa Corsica Ferries kritik enbart på grund av att den delvis grundade sig på marknadsundersökningar och beslut som fattats i samband med tidigare avtal om allmän trafik för sjötransporttjänster till Korsika. Kommissionen skulle därigenom åsidosätta principen om god förvaltningssed enligt artikel 41.1 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

(399) *För det tredje* kritiserar Corsica Ferries metoden och användningen av uppgifter som erhållits i samband med användarsamrådet.

(400) Corsica Ferries konstaterar först och främst att de offentliggjorda frågeformulären endast avsåg rutterna mellan Marseille och Korsika. De var därför av naturliga skäl skeva, vilket ledde till en ofrånkomlig metodologisk snedvridning. De enda frågor som avsåg andra rutter än Marseille hade enbart jämförande karaktär och syftade till att klargöra varför de tillfrågade hade valt en rutt mellan Marseille och Korsika framför en förbindelse med en annan fastlandshamn. Corsica Ferries konstaterar i detta avseende att kommissionen, som i beslutet att inleda förfarandet (skäl 283) visserligen påpekat att det eventuellt var fråga om en metodologisk snedvridning, inte dragit de rätta slutsatserna eftersom den inte fastställt att bedömningen var behäftad med ett uppenbart fel.

(401) Corsica Ferries påpekar också att svarsalternativen var restriktiva, vilket styrde användarnas svar och hindrade dem från att svara fritt. De svar som inkom kunde därför inte bidra till att fastställa ett behov av allmän trafik.

(402) Corsica Ferries anser dessutom att antalet inkomna svar var otillräckligt (987 svar från passagerare kunde användas av nästan 3 miljoner passagerare per år, 42 svar från medicinska passagerare och 5 svar från användare av sjötransport av gods). När det gäller de franska myndigheternas initiativ att kontakta användare av sjötransporter direkt per telefon konstaterar Corsica Ferries att inga dokument har överlämnats eller offentliggjorts. Enligt Corsica Ferries var det nödvändigt att ta reda på vilka transportörer som kontaktats och vilka frågor som ställts till dem.

([151]) Corsica Ferries bifogade två yttranden från kommissionen för tillgång till administrativa handlingar, daterade den 15 februari 2024 respektive den 11 januari 2024, som bilagorna 3 och 4 till sina synpunkter. Bilaga 3 avser Corsica Ferries begäran till transportorganet om att få tillgång till Gecodia-rapporten. Transportorganet tillhandahöll Corsica Ferries en icke-konfidentiell version av rapporten. I sitt yttrande av den 15 februari 2024 anser kommissionen för tillgång till administrativa handlingar att även om Gecodia-rapporten i viss mån innehåller konfidentiella uppgifter, vars offentliggörande skulle kunna undergräva affärssekretessen (t.ex. rederiernas svar på operatörssamrådet), var den icke-konfidentiella version som skickades till Corsica Ferries överdrivet redigerad. Bilaga 4 rörde Corsica Ferries begäran om att få tillgång till de fem trafikavtalen och tillhörande bilagor, som den regionala myndigheten skickade till Corsica Ferries i icke-konfidentiella versioner. I sitt yttrande av den 11 januari 2024 ansåg kommissionen för tillgång till administrativa handlingar att vissa redigerade delar av innehållet i trafikavtalen (avtalsinformation om den ekonomiska ersättning som transportorganet betalar ut om ingen överfart sker, bestämmelser om beräkning av rimlig vinst) och vissa bilagor (bilaga om den preliminära driftsredovisningen) kunde lämnas ut, men inte andra (bilagorna 1, 2, 3, 10 och 12).

(403) Corsica Ferries hävdar slutligen att det finns bevis för att Corsica Linea försökt manipulera de frågeformulär som de franska myndigheterna lade ut på nätet, eftersom Corsica Linea skickat uttryckliga instruktioner till sina anställda i vilka man i) uppmanat så många som möjligt att delta i samrådet och ii) angett vilka svar som skulle kryssas i ([152]). Resultaten av användarsamrådet kunde därför inte betraktas som användbara.

5.1.2.1.2 Om fastställandet av användarnas efterfrågan på sjötransport av passagerare

5.1.2.1.2.1 Om fastställandet av den kvalitativa efterfrågan från passagerare

(404) När det gäller passagerartransport till Korsika framhåller Corsica Ferries i klagomålet att hamnarna i Marseille och Toulon är helt utbytbara ur passagerarsynpunkt, vilket Europeiska kommissionen ([153]), Europeiska unionens tribunal ([154]), den franska konkurrensmyndigheten ([155]), kammarrätten i Marseille ([156]) och förvaltningsdomstolen i Bastia ([157]) har fastställt.

(405) I sina synpunkter på beslutet att inleda förfarandet anser Corsica Ferries att de franska myndigheterna gjorde två fel i samband med fastställandet av efterfrågan från passagerarna.

5.1.2.1.2.1.1 Hamnarna Marseille och Toulon är utbytbara ur medicinska passagerares synvinkel

(406) Corsica Ferries anser att slutsatsen att hamnarna i Toulon och Marseille inte är utbytbara ur medicinska passagerares synvinkel är behäftad med ett uppenbart bedömningsfel, och detta av tre skäl.

(407) *För det första* anser Corsica Ferries att begreppet ”medicinsk passagerare” bör tolkas strikt. Bolaget anser att de franska myndigheterna fastställde den specifika efterfrågan från medicinska passagerare enbart på grundval av den rättsliga ram som reglerar täckningen av patienternas transportkostnader, som begränsar passagerarnas val av transportsätt.

(408) Corsica Ferries tolkar detta som att endast efterfrågan på transport av medicinska passagerare vars resor är berättigade till ersättning från socialförsäkringssystemet ska beaktas vid fastställandet av behovet av allmän trafik. Corsica Ferries menar dock att det finns många fall där en bosatt person reser till det franska fastlandet av medicinska skäl men där resan inte är ersättningsberättigad. I dessa fall finns det enligt Corsica Ferries inga rättsliga begränsningar kring vilket transportsätt som ska användas.

([152]) Corsica Ferries tillhandahöll flera dokument i bilaga 5 till sina synpunkter:
- Ett anonymt handskrivet brev till Corsica Ferries vd som beskriver försöket från Corsica Lineas ledning att be sina anställda att ”låtsas vara bosatta” för att svara på användarsamrådet.
- Ett internt meddelande från Corsica Linea (”månadsuppdatering december 2021”) som behandlar flera frågor som rör Corsica Lineas affärsstrategi, bland annat en uppdatering om trafikavtalen med en diskussion om transportorganets tidsplan för att inleda offentliga samråd och anbudsinfordran för avtalen, samt en notering om att Corsica Ferries hade lämnat in klagomål till kommissionen.
- Ett brev från fackliga företrädare till ordförandena för Corsica Linea och La Méridionale där de informeras om en varslad strejk mot den franska statens och kommissionens påstådda motstånd mot den allmänna sjötransporttjänsten till Korsika i den fria rörlighetens namn.
- Ett internt e-postmeddelande från en anställd vid Corsica Linea med en länk till användarsamrådet och ”föreslagna” svar som motiverar en fortsättning av den allmänna trafiken.

([153]) Beslut (EU) 2013/435, skäl 160.

([154]) Domar av den 1 mars 2017, SNCM I, T-366/13 och SNCM II, ibidem.

([155]) Den franska konkurrensmyndighetens yttrande nr 12-A-05 av den 17 februari 2012 om sjötransport mellan Korsika och fastlandet.

([156]) Dom nr 17MA01582 från kammarrätten i Marseille av den 22 februari 2021.

([157]) Dom nr 1100533 från förvaltningsdomstolen i Bastia av den 7 april 2015, SNCM.

(409) Enligt Corsica Ferries begränsade de franska myndigheterna dock inte behovet av allmän trafik i trafikavtalen enbart till medicinska passagerare vars transportkostnader var berättigade till ersättning från socialförsäkringssystemet. Behovet omfattar även medicinska passagerare i allmänhet, även om vissa av dem, vars resekostnader inte är berättigade till ersättning från sjukförsäkringssystemet, inte omfattas av några begränsningar när det gäller vilket transportsätt de ska använda eller vilken fastlandshamn de ska anlända till.

(410) *För det andra* påpekar Corsica Ferries att de franska myndigheterna åberopade gällande lagstiftning för att visa att det inte förelåg någon utbytbarhet mellan hamnarna i Marseille och Toulon när det gällde efterfrågan från medicinska passagerare ([158]). En sådan slutsats skulle vara uppenbart felaktig.

(411) Corsica Ferries hävdar att det, i motsats till vad de franska myndigheterna påstår, inte finns något lagstadgat eller regleringsmässigt krav som gör att ersättningen av transportkostnaderna är beroende av avståndet mellan ankomsthamnen och vårdinrättningen.

(412) Corsica Ferries hänvisar till artikel L. 322–5 i socialförsäkringslagen, som har följande lydelse: ”Transportkostnader ersätts på grundval av en läkarordination […]. Läkarordinationen måste ange vilket transportsätt som är mest lämpligt för patientens hälsotillstånd och om detta tillstånd är oförenligt med samåkning, vilket innebär transport av minst två patienter tillsammans. I enlighet med läkarordinationen ersätts transportkostnaderna på grundval av den billigaste resan, med hänsyn till transportförhållandena och antalet transporterade patienter.”

(413) Corsica Ferries anser också att de franska myndigheterna har gjort en felaktig tolkning av artikel R. 310–10–5 i socialförsäkringslagen (skäl 139). Även om denna bestämmelse enligt Corsica Ferries föreskriver att ersättningen för resekostnader ska beräknas på grundval av avståndet mellan patientens hem och den vårdinrättning som läkaren har ordinerat gäller den endast vissa typer av resor (nämligen de som avses i artikel R. 322-10.1 a–f i socialförsäkringslagen, vilket framgår av skäl 139). Enligt Corsica Ferries omfattar detta inte resor med båt eller flyg enligt tidtabell. Följaktligen berör artikel R. 310-10-5 i socialförsäkringslagen inte resor med båt eller flyg enligt tidtabell eller frågan om avståndet mellan patientens ankomsthamn eller ankomstflygplats och vårdinrättningen.

(414) Enligt Corsica Ferries kan läkarordinationen visserligen begränsa valet av transportsätt (flyg eller båt) och behandlingsplats, men det finns inga begränsningar i fråga om ankomsthamn eller ankomstflygplats vid transport med båt eller flyg enligt tidtabell, och läkarordinationen föreskriver inte heller någon särskild ankomsthamn eller ankomstflygplats.

(415) Däremot gäller villkoret i artikel L. 322-5 i socialförsäkringslagen, enligt vilket resekostnader ersätts på grundval av den billigaste resan, för alla resor och alla transportsätt.

(416) Enligt Corsica Ferries kan därför även medicinska passagerare för vilka sjötransport har ordinerats av en läkare fritt välja en rutt med ankomst till Toulon eller Marseille. Valet måste göras på grundval av priset och inte avståndet mellan ankomsthamnen och vårdinrättningen. Denna slutsats bekräftas också av uppgifterna på det officiella formulär som måste fyllas i av den ordinerande läkaren för att kostnaderna för den planerade transporten ska kunna ersättas ([159]).

(417) Corsica Ferries anser under alla omständigheter, såsom framgår av dess klagomål, att utbytbarheten mellan hamnarna i Marseille och Toulon ur medicinska passagerares synvinkel bekräftas av de omständigheter som rådde efter utbrottet av covid-19, då de nationella myndigheterna drastiskt begränsade passagerartransporterna mellan Korsika och fastlandet genom att endast tillåta transport av vissa personer (vårdpersonal, militär personal, brandmän och tekniker). Corsica Ferries hävdar att man under denna period var den enda operatör som transporterade passagerare som hade tillstånd att resa mellan Toulon och Korsika, eftersom koncessionshavarna Corsica Linea och La Méridionale hade beslutat att endast bedriva sjötransport av gods mellan Marseille och Korsika.

([158]) Beslutet att inleda förfarandet, skäl 296.

([159]) I bilaga 6 till sina synpunkter lämnade Corsica Ferries en blankett för ansökan om förhandsgodkännande för transport som motsvarar en läkarordination. Denna blankett innehåller ett meddelande med information till den ordinerande läkaren om reglerna för täckning av transportkostnader.

(418) *För det tredje* förklarar Corsica Ferries att det inte finns några nackdelar för passagerare med att resa till hamnen i Toulon i stället för till hamnen i Marseille för sina medicinska behov, eftersom lagstiftningen om ersättning för transportkostnader som uppkommit av medicinska skäl inte tvingar medicinska passagerare att välja en överfart till hamnen i Marseille. Corsica Ferries anser att det saknar betydelse för medicinska passagerare som reser med eget fordon (och därmed redan har gjort en 12 timmar lång båtresa) om de anländer till Marseille eller Toulon, eftersom städerna ligger 45 minuters bilresa från varandra.

5.1.2.1.2.1.2 Hamnarna Ajaccio och Propriano är utbytbara ur passagerarsynpunkt

(419) Corsica Ferries anser att slutsatsen att hamnarna i Ajaccio och Propriano inte är utbytbara ur passagerarsynpunkt är behäftad med ett uppenbart bedömningsfel, och detta av tre skäl.

(420) *För det första* är avståndet mellan Ajaccio och Propriano endast 70 km, vilket innebär att det för passagerare som reser med bil (enligt Corsica Ferries 92 % av passagerarna) inte är någon större skillnad om de reser från hamnen i Ajaccio eller Propriano.

(421) *För det andra* hävdar Corsica Ferries att det är felaktigt att anse att en restid på cirka en timme skulle hindra de två hamnarna från att vara utbytbara.

(422) Corsica Ferries påpekar att de franska myndigheterna betraktar hamnarna i Nice och Toulon som utbytbara (trots att restiden är cirka 1 timme och 30 minuter), liksom hamnarna i Marseille och Nice (för icke-bosatta passagerare, trots att restiden är nästan 2 timmar och 20 minuter). Samma princip bör gälla för avståndet mellan Ajaccio och Propriano.

(423) Corsica Ferries anser också att Ajaccio och Propriano har ett gemensamt upptagningsområde och tar som exempel upp situationen för de bosatta i Grosseto-Prugna, som har 32 km till Ajaccio (40 minuters resa) och 35 km till Propriano (45 minuters resa).

(424) Corsica Ferries hänvisar dessutom till klagomålet, i vilket man förklarat att utbytbarheten mellan hamnarna i Ajaccio och Propriano bekräftas av de krav på turtäthet som ställs i trafikavtalen. Enligt dessa krav måste koncessionshavarna upprätthålla daglig trafik mellan Marseille och Ajaccio men endast utföra tre tur- och returresor per vecka mellan Marseille och Propriano. Enligt Corsica Ferries måste passagerare som vanligtvis går ombord i Propriano därför resa till Ajaccio de dagar då det inte går någon tur- och returresa från hamnen i Propriano.

(425) *Slutligen* hänvisar Corsica Ferries till de uppgifter som lämnats i klagomålet om förekomsten av rättsliga prejudikat som karakteriserar utbytbarheten mellan de två hamnarna. I klagomålet påpekade Corsica Ferries att de nationella myndigheterna själva hade konstaterat att de två hamnarna var utbytbara i samband med den expertutredning som kammarrätten i Marseille beställt i sitt förhandsavgörande nr 17MA01582-17MA01583 av den 12 februari 2018, för att fastställa det ersättningsbelopp som den regionala myndigheten skulle betala för den skada som Corsica Ferries lidit till följd av det olagliga stöd som betalats ut inom ramen för trafikavtalet för 2007–2013 ([160]).

(426) I sina synpunkter på beslutet att inleda förfarandet ifrågasätter Corsica Ferries kommissionens ståndpunkt i denna fråga, nämligen att dessa prejudikat saknar relevans eftersom de inte har någon koppling till det aktuella fallet, och påpekar att i) alla prejudikat avsåg sjötransporttjänster till Korsika och liknande förpliktelser vid allmän trafik och ii) avsåg en senare period under vilken marknaden för sjötransporttjänster inte genomgick några väsentliga förändringar som skulle kunna ifrågasätta dessa slutsatser.

([160]) Corsica Ferries uppger att den rättsexpert som utsågs av den nationella domstolen för att bedöma den skada som Corsica Ferries lidit kom fram till att hamnarna i Ajaccio och Propriano var utbytbara, utan att detta bestreds av de berörda parterna (dvs. den regionala myndigheten och Corsica Ferries). Corsica Ferries bifogar som bilaga 8 till sina synpunkter en skrivelse från den berörda rättsexperten till Corsica Ferries, i vilken denne informerar om läget i expertutredningen. I skrivelsen påminns parterna särskilt om de punkter som de enats om, däribland utbytbarheten mellan hamnarna i Propriano och Ajaccio, och det påpekas att experten räknade med att samla in dagliga uppgifter om den kompletterande tjänsten för 2007–2009 (för hamnen i Ajaccio) och 2007–2013 (för hamnen i Propriano).

(427) Corsica Ferries påpekar att de franska myndigheterna inte har gjort någon analys av utbytbarheten mellan hamnarna på Korsika inom ramen för trafikavtalen, och att bevisbördan därför ligger på Frankrike att utifrån objektiva och kontrollerbara uppgifter visa att Ajaccio och Propriano inte längre var utbytbara 2023.

5.1.2.1.2.2 Om fastställandet av den kvantitativa efterfrågan från passagerare

(428) Corsica Ferries bestrider det sätt på vilket de franska myndigheterna beräknade efterfrågan från medicinska passagerare, och detta av två skäl.

(429) *För det första* anser Corsica Ferries att Frankrikes antagande om antalet medföljande personer (att alla medicinska passagerare under 19 år eller över 75 år systematiskt har en medföljande person med sig) inte bygger på objektiva och kontrollerbara uppgifter. Enligt Corsica Ferries skulle detta innebära att en tredjedel av efterfrågan från medicinska passagerare kommer från medföljande personer och inte från medicinska passagerare.

(430) Framför allt bygger denna hypotes på ett antagande som strider mot reglerna för sjukförsäkringssystemets täckning av resor som görs i medicinskt syfte. I artikel R. 322-10-7 i socialförsäkringslagen föreskrivs att ”*kostnaderna för kollektivtrafik för en person som medföljer en försäkrad eller ersättningsberättigad person täcks om dennes hälsotillstånd kräver hjälp av en tredje person eller om personen är under 16 år*”.

(431) *För det andra* anser Corsica Ferries att den procentsats på 10 % för transport med båt som de franska myndigheterna tillämpar förefaller vara kraftigt överskattad mot bakgrund av de enda objektiva uppgifter som de franska myndigheterna har lämnat, vilka baseras på ett urval av 8 000 ansökningar om förhandsgodkännande som skickats till sjukförsäkringskassan 2A (skäl 158). Dessa uppgifter visar att endast 4 % av ansökningarna avsåg sjötransport. Enligt Corsica Ferries måste därför det uppskattade transportbehovet för medicinska passagerare minskas med mer än hälften genom att tillämpa en procentsats på 4 % i stället för de 10 % som de franska myndigheterna tillämpat.

5.1.2.1.3 Om fastställandet av användarnas efterfrågan på sjötransport av bogserat gods där det inte finns något alternativ till hamnen i Marseille

5.1.2.1.3.1 Om fastställandet av användarnas kvalitativa efterfrågan på transport av bogserat gods

(432) Corsica Ferries anser att de franska myndigheterna gjorde ett uppenbart bedömningsfel när de bedömde att hamnarna i Toulon och Marseille endast i viss mån var utbytbara.

(433) I klagomålet menar Corsica Ferries att hamnarna i Marseille och Toulon är fullständigt utbytbara när det gäller transport av förare. Det är således irrelevant för en förare som reser med ett dragfordon och en påhängsvagn och vars logistikcentrum ligger i Marseilleregionen eller Rhônedalen (Miramas, Salon, Avignon) om föraren måste åka till Marseille eller Toulon, som ligger 45 minuter från varandra. Situationen för en förare som reser med ett dragfordon och en påhängsvagn är därför densamma som för en passagerare som reser med bil.

(434) Corsica Ferries uppgav också i klagomålet att man transporterade lika många förare från Toulon som Corsica Linea och La Méridionale gör från Marseille ([161]).

(435) I sina synpunkter bestrider Corsica Ferries särskilt två punkter som tas upp i beslutet att inleda förfarandet: risken för överbelastad kapacitet i hamnen i Toulon och den bristande utbytbarhet som framkom under användarsamrådet.

5.1.2.1.3.1.1 Ingen risk för överbelastning av kapaciteten för transport av bogserat gods i hamnen i Toulon

(436) Corsica Ferries framför två argument i detta avseende.

([161]) Corsica Ferries uppger till exempel att man transporterade 5 947 förare år 2020 (4 984 år 2021) mellan Toulon och Ajaccio, jämfört med 5 232 mellan Marseille och Ajaccio (6 973 år 2021).

(437) För det första stämmer den påstådda överbelastningen av Toulons hamnkapacitet inte överens med den faktiska hamnkapacitet som tidigare har observerats. Corsica Ferries uppger att hamnen i Toulon mellan 2013 och 2015 hanterade 50 % mer gods än i dag. Dessutom ledde de strejker som drabbade hamnen i Marseille i juni 2019 och januari 2020 till att godstrafiken i hamnen i Toulon ökade kraftigt under dessa två månader, utan att detta ledde till några problem med överbelastning.

(438) För det andra, och framför allt, bestrider hamnmyndigheten i Toulon enligt Corsica Ferries den påstådda överbelastningen av hamnen. Corsica Ferries uppger att man har begärt information från industri- och handelskammaren i Var om den faktiska kapaciteten för transport av bogserat gods i hamnen i Toulon. Enligt Corsica Ferries uppgav hamnen i Toulon i sitt svar att den hade ledig kapacitet vid tre av sina terminaler, förutsatt att Corsica Ferries levererade kontinuerligt ([162]). Enligt Corsica Ferries bekräftade dessutom industri- och handelskammaren i Var att Toulon-Port de Commerce hanterade upp till 42 008 släpvagnar för lastning och lossning under 2014, vilket motsvarar 600 000 löpmeter ([163]). Med tanke på att hamnen i Toulon hanterade 320 000 löpmeter under 2022 uppskattar Corsica Ferries att hamnen kan ta emot nästan 280 000 ytterligare löpmeter från hela Frankrike ([164]).

5.1.2.1.3.1.2 Användarsamrådet ger inte tillräckliga belägg för att det finns en efterfrågan på transporter av bogserat gods där det inte finns något alternativ till hamnen i Marseille

(439) Corsica Ferries konstaterar att det enligt de franska myndigheterna framgår av användarsamrådet att transportörerna inte överväger några alternativa rutter när de planerar sina resor för transporter av bogserat gods. Corsica Ferries har följande synpunkter på detta påstående.

(440) För det första är detta enligt Corsica Ferries ett generellt och ogrundat påstående som grundar sig på uttalanden från ett fåtal aktörer ur ett urval med osäker statistisk representativitet.

(441) För det andra påpekar Corsica Ferries att de transportörer som konsulterats befinner sig i en intressekonflikt eftersom de är aktieägare i Corsica Linea (skäl 394). Denna situation påverkar analysen av utbytbarheten mellan hamnarna i Toulon och Marseille, eftersom användarna av sjötransport av bogserat gods inte agerar som rationella ekonomiska aktörer vars val styrs av en jämförelse mellan olika erbjudanden. De gör snarare sina val utifrån sitt intresse som aktieägare i Corsica Linea, vilket är anledningen till att de inte ens överväger något annat alternativ.

(442) Vidare bestrider Corsica Ferries att det nära avståndet till hamnen i Marseille skulle vara ett av transportörernas huvudskäl för att välja denna hamn framför hamnen i Toulon. Corsica Ferries anser att de franska myndigheterna inte har lagt fram några bevis som styrker deras påstående att transportörernas logistikbaser och de kunder som använder sjötransporttjänsterna till Korsika geografiskt sett skulle vara närmare Marseille än Toulon. En betydande del av trafiken med bogserat gods gick via hamnen i Toulon innan den omdirigerades till hamnen i Marseille när Corsica Linea kom in på marknaden 2016. Enligt Corsica Ferries kan upptagningsområdet för hamnen i Toulon, med tanke på närheten till motorvägsnätet och hamnens läge, inte vara begränsat till enbart departementet Var, eftersom hamnen hanterar transporter av bogserat gods från hela regionen och Rhônedalen.

([162]) I sitt svar till Corsica Ferries (som bifogas som bilaga 10 till Corsica Ferries synpunkter) förklarar industri- och handelskammaren i Var att terminalen i Toulon Côte-d'Azur kan ta emot upp till 80 släpvagnar per dag på vintern och omkring 20 på sommaren och terminalen Brégaillon-South 120 släpvagnar (men endast för ro-ro-fartyg). Kryssningsterminalen Seyne-sur-Mer har däremot ingen kaj för ro-ro-fartyg. Den senare skulle behöva förbättras (anläggning av en kaj för ro-ro-fartyg eller tillägg av en flytande ponton) för att kunna ta emot upp till 50 släpvagnar.

([163]) I sitt svar till Corsica Ferries uppger industri- och handelskammaren i Var följande: *"Vid terminalen [Toulon-Port de Commerce] noterades det högsta antalet släpvagnar under de senaste femton åren 2014, då 42 008 släpvagnar lastades och lossades. Eftersom flödena är balanserade motsvarar detta omkring 21 000 lastade släpvagnar per år."*

([164]) Som svar på Corsica Ferries fråga om att bekräfta att upptagningsområdet för hamnen i Toulon (vad gäller tillgänglighet och läge) inte var begränsat till Toulons inland eller departementet Var, utan sträckte sig till alla övriga angränsande departement (bilaga 9 till Corsica Ferries synpunkter), uppgav industri- och handelskammaren i Var att *"hamnen i Toulon är tillgänglig via motorvägarna A50, A57 och A570, som förbinder öst med väst och norr med söder. […]. Hamnen hanterar nu fraktvolymer från den södra regionen och mer generellt från franskt territorium. [...]"*. (Bilaga 10 till Corsica Ferries synpunkter).

(443) Även om man slutligen beaktar att vissa transportörer ådrar sig ytterligare vägkostnader på grund av det längre avståndet mellan deras bas och hamnen i Toulon är detta kriterium i sig inte relevant: Corsica Ferries anser att den totala kostnaden för transporten till slutdestinationen är det viktigaste kriteriet (dvs. vägkostnaden och kostnaden för sjötransporten). Corsica Ferries bestrider i alla händelser merkostnaden på 17 % av den totala kostnaden för resan, som man anser vara en överskattning. En ny studie från BRG som Corsica Ferries har lämnat in (***BRG:s andra studie***) visar att merkostnaden inte överstiger 5–6 % av transportörens totala produktionskostnad, vilket i sig kompenseras av de lägre priserna för sjötransporten av bogserat gods i hamnen i Toulon jämfört med Marseille ([165]).

5.1.2.1.3.2 Om fastställandet av användarnas kvantitativa efterfrågan på sjötransport av bogserat gods där det inte finns något alternativ till hamnen i Marseille

5.1.2.1.3.2.1 Inkonsekvens i den uppskattade kvantitativa efterfrågan på transport av bogserat gods där det inte finns något alternativ till hamnen i Marseille

(444) Corsica Ferries delar kommissionens tveksamheter i fråga om kvantifieringen av den efterfrågan på transporter av bogserat gods som är bunden till hamnen i Marseille, som uppskattas till 80 % av den historiska efterfrågan på dessa transporter mellan Marseille och Korsika, och påpekar att denna siffra inte bygger på objektiva, kontrollerbara uppgifter.

(445) Vidare påpekar Corsica Ferries att de franska myndigheterna i den tidigare marknadsundersökning som genomfördes i oktober 2020 hade kommit fram till den rakt motsatta slutsatsen, nämligen i) en utbytbarhetsgrad på 80 % för efterfrågan på transporter av bogserat gods mellan Toulon och Marseille och ii) en utbytbarhetsgrad på 20 % för efterfrågan på icke-utbytbar godstransport ([166]). En så betydande skillnad mellan de tidigare och befintliga trafikavtalen väcker enligt Corsica Ferries tvivel om huruvida de franska myndigheternas uppskattningar är tillförlitliga, särskilt eftersom det inte skett några väsentliga förändringar på marknaden mellan dessa två perioder.

5.1.2.1.3.2.2 Fel i kvantifieringen av efterfrågan på transport av förare som medföljer transporter av bogserat gods

(446) Corsica Ferries ifrågasätter den metod som de franska myndigheterna använde för att uppskatta antalet förare, som bygger på det enda förhållandet mellan förare och löpmeter bogserat gods som tillämpats på den totala efterfrågan på transporter av bogserat gods 2030. Bolaget framför fyra argument i detta avseende.

(447) *För det första* menar Corsica Ferries att Frankrike inte beaktade den skillnad som finns inom kategorin transport av bogserat gods mellan transport av bogserat gods med och utan medföljande förare. Det påstådda behovet av allmän trafik för förare bygger således på ett omotiverat antagande. Corsica Ferries hänvisar i detta avseende till BRG:s första studie, som bifogats klagomålet.

([165]) Corsica Ferries bifogar i bilaga 2 till sina synpunkter BRG:s andra studie om den regionala myndighetens bedömning av behovet av allmän trafik avseende sjötransporttjänster till Korsika, daterad den 21 april 2024 och utförd på uppdrag av Corsica Ferries. De extra vägkostnaderna beräknas för en genomsnittlig resa från logistikområdena i regionen Provence-Alpes-Côte-d'Azur till hamnen i Marseille för en lastbil på 12 löpmeter, med en antagen dagsavgift på 191 euro och tim-, kilometer- och dagsavgifter som tillhandahållits av den nationella vägkommittén för kategorin "regionala ledade fordon – diesel". När det gäller sjötransportavgifter utgår studien från en avgift på 32,4 euro/löpmeter som i genomsnitt observerats 2023 i Toulon, jämfört med 42,5 euro/löpmeter i hamnen i Marseille (vilket motsvarar den högsta avgift som fastställts i 2019 års system för allmän trafikplikt på rutterna mellan Marseille och Korsika).

([166]) Corsica Ferries bifogar som bilaga 11 till sina synpunkter en analyserande promemoria om sjötransportmarknaden mellan Korsika och det franska fastlandet, som åtföljer Korsikas fullmäktiges resolution nr 20/166 av den 5 november 2020 om godkännande av användningen av avtal om allmän trafik för perioden 2021–2022. Promemorian i fråga har utarbetats av Gecodia och följer samma modell som Gecodia-rapporten. I promemorian bedöms det om hamnarna i Toulon, Marseille och Nice är utbytbara när det gäller transporter av bogserat gods till/från Korsika ur ett efterfrågeperspektiv på grundval av två kriterier (hamnarnas kapacitet att ta emot den aktuella trafiken och merkostnaden för att trafikera den ena eller den andra hamnen). På sidan 36 i promemorian drar Gecodia följande slutsats: "*Det eventuella behovet av allmän trafik [avseende transporter av bogserat gods] beräknas enligt följande: även om 20 % av trafiken med bogserat gods i hamnen i Marseille är strukturellt knuten till denna hamn utesluter detta inte att det skulle kunna konstateras att det finns en viss utbytbarhet mellan fastlandshamnarna för detta marknadssegment om bevis för detta framläggs, särskilt genom ett bredare offentligt samråd med avsändare och transportörer. Resten av trafiken är koncentrerad till hamnarna i Marseille och Toulon*."

(448) Enligt BRG:s första studie bör det göras åtskillnad mellan olika typer av transporter av bogserat gods, eftersom det antingen kan röra sig om transporter med medföljande förare (dvs. föraren går ombord på fartyget med lastbilen) eller transporter utan medföljande förare (dvs. föraren kör ombord lastbilen på fartyget och en annan förare hämtar den i ankomsthamnen). Med andra ord innebär transport av bogserat gods med medföljande förare en sjötransport av föraren, till skillnad från transport av bogserat gods som sker utan medföljande förare. Enligt BRG:s första studie kommer efterfrågan på godstransporter utan medföljande förare från regelbundna kunder med omfattande behov och strukturerad logistik som gör att de kan skicka tillbaka de förare som lämnar lastbilarna ombord på fartygen och/eller transportera de förare som behöver hämta lastbilarna när fartygen anländer. Omvänt kommer efterfrågan på transporter av bogserat gods med medföljande förare från kunder som har mer tillfälliga behov.

(449) Enligt BRG:s första studie innebär dessa skillnader i fråga om kundprofiler och kundbehov att de två flödena måste analyseras separat ur ett efterfrågeperspektiv. Transport av bogserat gods med medföljande förare kan lätt överföras mellan olika hamnar: med andra ord är hamnarna i Marseille och Toulon fullständigt utbytbara ur användarsynpunkt när det gäller att hantera denna trafik, vilket inte är fallet för transport av bogserat gods utan medföljande förare ([167]).

(450) De franska myndigheterna gjorde emellertid inte någon sådan åtskillnad. Enligt BRG:s första studie gjorde Frankrike en övergripande analys av den geografiska utbytbarheten mellan fastlandshamnarna när det gäller transporter av bogserat gods. Därför gjordes ingen bedömning av behovet av allmän trafik avseende transport av förare baserat på en analys av utbytesmöjligheterna vid transporter av bogserat gods med medföljande förare.

(451) *För det andra* hävdar Corsica Ferries att det är ofrånkomligt att de franska myndigheterna, genom att tillämpa förhållandet mellan förare och löpmeter bogserat gods på den beräknade efterfrågan för 2030, som är det år då efterfrågan beräknas vara som högst, överskattade den faktiska efterfrågan på transport av förare under de föregående åren.

(452) *För det tredje* hävdar Corsica Ferries att förhållandet mellan förare och löpmeter bogserat gods är felaktigt. Corsica Ferries hänvisar i detta avseende till BRG:s andra studie, som visar att de franska myndigheterna, i motsats till vad som anges i skäl 115 i beslutet att inleda förfarandet, inte baserade detta förhållande på det genomsnittliga värdet för perioden 2018–2021. Det förhållande som de franska myndigheterna tillämpar är betydligt högre än det som framgår av historiska uppgifter ([168]), vilket leder till en överskattning av det påstådda behovet av transport av förare med cirka 11 % på rutten mellan Marseille och Ajaccio och 7 % på rutten mellan Marseille och Bastia.

(453) *För det fjärde* begick de franska myndigheterna ett metodfel genom att tillämpa en enda tillväxttakt på 2,3 % per år för alla rutter som omfattas av trafikavtalen, trots att analysen av behovet av allmän trafik borde ha gjorts rutt för rutt, utifrån varje rutts specifika egenskaper.

(454) I detta sammanhang hänvisar Corsica Ferries till tabell 16 i beslutet att inleda förfarandet, enligt vilken trafiken med bogserat gods minskade stadigt mellan 2018 och 2023 på rutterna Marseille–Ajaccio och Marseille–Bastia, samtidigt som den stagnerade på rutterna mellan Marseille och de tre övriga hamnarna på Korsika under samma period. Mer generellt visar officiella uppgifter om flödena mellan Korsika och det franska fastlandet (alla hamnar sammantaget) en allmän stagnation av godstrafiken sedan 2010. Tillväxttakten på 2,3 % bygger således inte på de senaste objektiva uppgifterna, vilket leder till en överskattning av förarnas transportbehov med nästan 22 %.

([167]) I BRG:s första studie framhålls att transporter av bogserat gods med medföljande förare medför betydande logistikbegränsningar för transportören, eftersom transportören måste tillhandahålla ett extra fordon eller en extra lastbil för att hämta föraren som har lämnat lastbilen ombord på fartyget eller för att hämta lastbilen. Därför kan denna typ av transport av bogserat gods inte enkelt överföras från en hamn till en annan, till skillnad från transport av bogserat gods med medföljande förare, som inte medför sådana begränsningar.

([168]) På grundval av tabellerna 16 och 17 i beslutet att inleda förfarandet fastställs i BRG:s andra studie de genomsnittliga förhållandena mellan förare och löpmeter bogserat gods för perioden 2018–2020 till 0,054 för rutten mellan Marseille och Ajaccio (jämfört med 0,060 som de franska myndigheterna utgår från), 0,056 för rutten mellan Marseille och Bastia (jämfört med 0,060 som de franska myndigheterna utgår från), 0,065 för rutten mellan Marseille och Porto-Vecchio (jämfört med 0,070 som de franska myndigheterna utgår från), 0,082 för rutten mellan Marseille och Propriano (jämfört med 0,1 som de franska myndigheterna utgår från) och 0,081 för rutten mellan Marseille och Île-Rousse (jämfört med 0,080 som de franska myndigheterna utgår från).

5.1.2.2 Om analysen av marknadsmisslyckandet

(455) Corsica Ferries anser att de franska myndigheterna gjorde ett uppenbart bedömningsfel vid granskningen av det marknadsmisslyckande som motiverade ingåendet av trafikavtalen. Bolaget framför fyra argument i detta avseende.

(456) *För det första* påpekar Corsica Ferries rent generellt att man för att fastställa att det finns ett behov av allmän trafik först måste ta fram ett kontrafaktiskt scenario för att analysera nivån på det privata utbud som skulle kunna erbjudas och sedan avgöra om detta utbud skulle vara tillräckligt för att tillgodose efterfrågan. Enligt Corsica Ferries ska det privata utbudet i ett kontrafaktiskt scenario inte begränsas till det som konstaterats på marknaden i förväg, utan bedömas dynamiskt genom att man förutser hur det privata utbudet skulle se ut i avsaknad av ett avtal om allmän trafik.

(457) Corsica Ferries påpekar också att det kontrafaktiska scenariot måste vara transparent, objektivt och bygga på trovärdiga antaganden. I detta avseende ligger bevisbördan på de offentliga myndigheterna, som måste lägga fram tillräckligt övertygande och trovärdiga bevis.

(458) Enligt Corsica Ferries är kommissionen därför skyldig att göra en noggrann och opartisk granskning av de uppgifter som de offentliga myndigheterna tillhandahållit och därvid göra en grundlig och ingående analys av dessa uppgifter ([169]). Kommissionens granskning kan, och måste om omständigheterna i ärendet så kräver, omfatta en framåtblickande analys ([170]).

(459) I det aktuella fallet anser Corsica Ferries att de franska myndigheterna inte tog fram ett kontrafaktiskt scenario och att kommissionen inte till fullo och i enlighet med sina skyldigheter granskade tillförlitligheten, rimligheten och fullständigheten hos uppgifterna om det privata utbud som skulle erbjudas i avsaknad av trafikavtal.

(460) *För det andra* anser Corsica Ferries att de frågeformulär som användes under operatörssamrådet var snedvridna.

(461) För det första uppmanades operatörerna i frågeformulären endast att beskriva hur de sjötransporttjänster som de erbjöd eller avsåg att erbjuda uppfyllde kraven på territoriell kontinuitet för Korsika, utan att dessa krav någonsin definierades.

(462) Corsica Ferries framhåller dessutom en intressekonflikt som bidrog till att snedvrida svaren i samband med operatörssamrådet för godstransporter. Corsica Linea svarade på operatörssamrådet trots att dess aktieägare, dvs. de viktigaste kunderna för Korsikas sjötransporttjänster, hade ett intresse av att den subventionerade allmänna tjänsten bibehölls (skäl 394). Corsica Ferries påpekar i detta avseende att förekomsten av en intressekonflikt hindrar en person i en sådan situation från att delta eller ingripa i den administrativa beslutsprocessen enligt artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget och artikel 14 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG om tjänster på den inre marknaden ([171]).

([169]) Corsica Ferries hänvisar till domarna av den 18 januari 2017 i mål T-92/11 RENV, *Andersen* mot *kommissionen*, ECLI:EU:T:2017:14, punkt 57, av den 22 oktober 2008 i de förenade målen T-309/04, T-317/04, T-329/04 och T-336/04, TV2/Danmark m.fl. mot kommissionen, ECLI:EU:T:2008:457, punkt 183, och av den 3 december 2014 i mål T-57/11, Castelnou Energía mot kommissionen, ECLI:EU:T:2014:1021, punkt 136.

([170]) Dom av den 3 december 2014 i mål T-57/11, Castelnou Energía mot kommissionen, ECLI:EU:T:2014:1021, punkt 34.

([171]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden (EUT L 376, 27.12.2006, s. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/123/oj). I artikel 14 föreskrivs i synnerhet följande: ”Medlemsstaterna får inte ställa något av följande krav för att tillåta tillträde till eller utövande av tjänsteverksamhet på landets territorium: [...] Direkt eller indirekt inblandning av konkurrerande aktörer, även inom rådgivande organ, vid beviljandet av tillstånd eller då de behöriga myndigheterna antar andra beslut, med undantag för yrkesorganisationer och yrkessammanslutningar eller andra branschorganisationer som handlar i egenskap av behöriga myndigheter. Detta förbud skall inte avse samråd med organisationer, som till exempel handelskammare eller med arbetsmarknadens parter, i andra frågor än enskilda ansökningar om tillstånd, eller samråd med allmänheten.”

(463) Corsica Ferries anser att bevisbördan i detta avseende, i analogi med de regler som gäller för offentlig upphandling ([172]), ligger på de franska myndigheterna, som aktivt måste arbeta för att förebygga och upptäcka intressekonflikter i alla administrativa förfaranden, inklusive rådgivande förfaranden. För att påvisa att det finns ett behov av allmän trafik är Frankrike därför skyldigt att stödja sig på tillräckligt trovärdiga och kontrollerbara objektiva uppgifter och att förhindra inblandning från operatörer som befinner sig i en intressekonflikt.

(464) *För det tredje* anser Corsica Ferries att Corsica Lineas och La Méridonales svar på operatörssamrådet i grunden inte är trovärdiga. Corsica Ferries förklarar att det är orimligt att anta att dessa två bolag helt enkelt skulle upphöra med alla sjötransporttjänster till Korsika i avsaknad av trafikavtal. Bolaget hänvisar särskilt till konkurrensmyndighetens yttrande ([173]) och lyfter också fram att Corsica Linea och La Méridionale har en flotta på respektive 9 och 4 fartyg och mer än 1 100 respektive 600 anställda.

(465) Ett sådant upphörande av verksamheten skulle vara desto mindre troligt med tanke på att koncessionshavarna redan erbjuder en kommersiell tjänst som i sin helhet bedrivs vid sidan av trafikavtalen. Corsica Ferries tar upp Corsica Linea ([174]) och La Méridionale ([175]) som exempel. Corsica Ferries hänvisar också till de bevis som lämnats in till kommissionen i samband med klagomålet, och mer specifikt till BRG:s första studie. I studien konstateras att Corsica Linea i juni 2022 hade lämnat in en transportplan där man uttryckte en avsikt att genomföra ett antal överfarter inom ramen för systemet för allmän trafikplikt under 2023 från hamnen i Marseille till Propriano ([176]), Ajaccio ([177]) och Île-Rousse ([178]). Denna avsikt, som tillkännagavs sommaren 2022, visar att Frankrike har fel i antagandet att ingen privat kapacitet från Marseille skulle ha erbjudits i avsaknad av ett trafikavtal.

(466) Corsica Ferries anser också att det faktum att koncessionshavarnas svar på operatörssamrådet är identiska i) visar på den intressekonflikt som påverkar dem, eftersom båda har ett tydligt intresse av att minska det framtida privata utbudet för att säkerställa att det subventionerade systemet med trafikavtalen fortsätter, och ii) väcker farhågor om samordning mellan dessa två bolag innan de svarade på operatörssamrådet.

(467) Slutligen konstaterar Corsica Ferries att det är inkonsekvent av kommissionen att hävda att allmänna och ogrundade uttalanden från sjötransportoperatörerna inte är tillräckliga för att motivera vissa slutsatser (dvs. om Corsica Lineas uppskattade volym bundna transporter av bogserat gods i hamnen i Marseille, som kommissionen ifrågasätter i skäl 311 i beslutet att inleda förfarandet), men att de däremot anses tillräckliga för att bedöma det framtida privata utbudet.

([172]) Corsica Ferries hänvisar till domstolens dom av den 12 mars 2015, eVigilo Ltd mot Litauen, C-538/13, punkterna 33–43 och 47.

([173]) Corsica Ferries understryker att konkurrensmyndigheten i punkt 369 i sitt yttrande konstaterat att det är ”[...] *svårt att tro att de rederier som för närvarande har anförtrotts den allmänna tjänsten, Corsica Linea och La Méridionale, med de analytiska redovisningsverktyg som står till deras förfogande för att bedöma sina kostnader inom ramen för trafikavtalen inte skulle kunna ge en objektiv uppskattning av den kapacitet de skulle kunna erbjuda om de skulle trafikera samma rutter med eller utan allmän trafikplikt*.”

([174]) Corsica Ferries har tillhandahållit en skrivelse från transportorganet daterad den 31 juli 2023 (bilaga 12 till dess synpunkter) som bekräftar att det genomfördes 41 överfarter som inte omfattades av trafikavtalen på rutten Marseille–Propriano under sommaren 2023 för transport av passagerare och 28 sådana överfarter på rutterna Marseille–Ajaccio (12 överfarter) och Marseille–Île-Rousse (16 överfarter). Corsica Ferries uppger att Corsica Linea genomförde inte mindre än 114 överfarter vid sidan av trafikavtalen under 2024.

([175]) Enligt Corsica Ferries beslutade La Méridionale att från och med april 2024 genomföra tre nattförbindelser per vecka mellan Toulon och Île-Rousse. La Méridionale utökade också sina tjänster utanför trafikavtalen genom att planera tolv ytterligare överfarter mellan Marseille och Ajaccio i juli och augusti 2024.

([176]) 19 tur- och returresor.

([177]) Fem tur- och returresor.

([178]) Tio tur- och returresor.

(468) *Slutligen* tillbakavisar Corsica Ferries kommissionens påstående i skäl 326 i beslutet att inleda förfarandet när det gäller de sjötransporttjänster som Corsica Linea och La Méridionale tillhandahåller vid sidan av trafikavtalen ([179]). Corsica Ferries anser att kravet på ett trovärdigt kontrafaktiskt scenario som ställs i rättspraxis inte innebär att endast det potentiella privata utbud som uppfyller villkoren i trafikavtalen ska beaktas. Tvärtom innebär kravet på ett trovärdigt kontrafaktiskt scenario att hela det privata utbud som rimligen skulle erbjudas i avsaknad av trafikavtal ska analyseras för att sedan jämföras med den uppskattade efterfrågan.

5.1.2.3 Om trafikavtalens nödvändighet och proportionalitet

(469) Corsica Ferries instämmer i kommissionens preliminära ståndpunkt att den minimikapacitet som fastställs i trafikavtalen förefaller oproportionerlig i förhållande till behovet av allmän trafik (skäl 331).

(470) Corsica Ferries hänvisar till innehållet i klagomålet på denna punkt. I klagomålet påpekades att förekomsten av flexibla och ytterligare tur- och returresor stred mot cabotageförordningen och inte motsvarade ett behov av allmän trafik. Enligt förordningen får medlemsstaterna inte utan motivering ändra omfattningen av avtalet om allmän trafik efter eget gottfinnande. I det aktuella fallet kunde Frankrike dock inte påvisa något behov av allmän trafik, eftersom Frankrike inte hade angett i) den period under vilken dessa flexibla och ytterligare tur- och returresor skulle genomföras och ii) det exakta antalet ytterligare tur- och returresor som skulle genomföras (givet att tur- och returresorna var frivilliga).

(471) I klagomålet påpekade Corsica Ferries dessutom att de tur- och returresor som planerats för var och en av de fem rutter som omfattades av de aktuella åtgärderna på det stora hela var tillräckliga för att täcka det behov av allmän trafik som Frankrike hade uppskattat för perioden 2023–2030, vilket innebar att de flexibla och ytterligare tur- och returresorna föreföll överflödiga. Corsica Ferries tillade också att Corsica Linea och La Méridionale i sina anbud till de korsikanska myndigheterna redan själva hade uppgett vilka dagar de flexibla och ytterligare tur- och returresorna skulle genomföras under hela avtalsperioden, vilket innebar att dessa tur- och returresor inte tillgodosåg något behov av allmän trafik som Frankrike tidigare hade fastställt. Dessutom skulle dessa överfarter uteslutande genomföras under sommarperioden och främst erbjudas på helgerna, dvs. för turister (eftersom lastbilsförare inte får köra på söndagar).

(472) Slutligen hyste Corsica Ferries i klagomålet tvivel om huruvida koncessionshavarna var i stånd att fullgöra den allmänna trafikplikt som fastställs i trafikavtalen. I ett e-postmeddelande av den 13 oktober 2023 uppger Corsica Ferries att Corsica Linea, för att kunna genomföra överfarterna i juli och augusti 2023, chartrade ett fartyg som tillhörde La Méridionale, Kalliste, vilket La Méridionale ändå var skyldigt att ställa till transportorganets förfogande om transportorganet begärde ytterligare tur- och returresor enligt trafikavtalen avseende sjötransporttjänster till Porto-Vecchio och Bastia. Utan detta fartyg skulle La Méridionale emellertid inte ha kunnat följa transportorganets avtalsenliga instruktioner om sådana ytterligare överfarter hade blivit nödvändiga mellan juli och augusti 2023.

(473) I sina synpunkter på beslutet att inleda förfarandet anser Corsica Ferries emellertid att kommissionen i beslutet i fråga inte drog alla de slutsatser som följde av dess egna konstateranden.

(474) *För det första* fastställdes minimikapaciteten för gods- och passagerartransporter på grundval av den beräknade högsta efterfrågan år 2030, vilket innebär att kapaciteten är tänkt att kunna tillgodose den beräknade efterfrågan för 2030 redan 2023. Kapaciteten förefaller därför oproportionerlig i förhållande till det behov av allmän trafik som beräknats för åren före 2030. Corsica Ferries anser att minimikapaciteten i trafikavtalen borde ha fastställts så att den motsvarar den beräknade genomsnittliga efterfrågan mellan 2023 och 2030.

([179]) Sammanfattningsvis anges följande i skäl 326 i beslutet att inleda förfarandet: *"Det faktum att en av uppdragstagarna, Corsica Linea, erbjöd underordnade kommersiella tjänster vid sidan av trafikavtalen mellan juli och september 2023 (skäl 205) utgör inte heller något bevis för att denna operatör utan tvivel skulle ha tillhandahållit kommersiella tjänster på samma villkor som de som de franska myndigheterna föreskrivit i avtalen om allmän trafik om dessa avtal inte hade existerat, eller att dessa tjänster faktiskt skulle ha tillhandahållits på samma villkor som de som föreskrivs i avtalen i fråga"*.

(475) *För det andra* anser Corsica Ferries att kommissionen inte tog hänsyn till de ytterligare tur- och returresorna när den analyserade den kapacitet som föreskrivs i trafikavtalen med avseende på behovet av allmän trafik. Eftersom dessa ytterligare tur- och returresor är avsedda att tillgodose efterfrågetoppar borde de ha beaktats vid fastställandet av den minimikapacitet per överfart som föreskrivs i trafikavtalen.

(476) *För det tredje* bestrider Corsica Ferries kommissionens preliminära bedömning att det i trafikavtalen inte fastställs något krav på att använda ro-pax-fartyg ([180]).

(477) Corsica Ferries uppger att passagerarantalet tolv är gränsen mellan i) passagerarfartyg som också kan transportera gods (ro-pax-fartyg) och ii) fraktfartyg (ro-ro-fartyg), vars passagerarkapacitet är begränsad till tolv ([181]).

(478) Corsica Ferries anser att även om det i trafikavtalen inte uttryckligen fastställs något krav på att sätta in ro-pax-fartyg så är detta en direkt följd av den minimikapacitet som föreskrivs i bilaga 1 till trafikavtalen och som måste uppfyllas för varje överfart. Genom att kräva en minimikapacitet på 18 passagerare för rutten Marseille–Ajaccio (4 medicinska passagerare och 14 förare) och 24 passagerare för rutten Marseille–Bastia (5 medicinska passagerare och 19 förare) införde de franska myndigheterna i praktiken ett krav på användning av ro-pax-fartyg och uteslöt därmed användning av ro-ro-fartyg.

(479) Enligt Corsica Ferries är således kravet på att koncessionshavarna systematiskt ska kunna ta emot fler än tolv passagerare per överfart, vilket utesluter användningen av ro-ro-fartyg, omotiverat och oproportionerligt.

5.1.3 *Åsidosättande av det andra Altmarkkriteriet*

(480) Enligt Corsica Ferries innebär det andra Altmarkkriteriet, vars syfte är att säkerställa att beräkningen av ersättningen är tillförlitlig och kontrollerbar, att två krav i synnerhet måste uppfyllas: i) parametrarna för beräkning av ersättningen måste fastställas enligt ett transparent förfarande, och ii) de måste vara objektiva till sin natur.

(481) *För det första* konstaterar Corsica Ferries att de parametrar som låg till grund för ersättningen inte fastställdes på ett transparent sätt.

(482) Bolaget påpekar att förfarandet för tilldelning av trafikavtalen gav anbudssökandena full frihet att fastställa fördelningsnycklarna för beräkning av den ekonomiska ersättningen och att bilaga 9 till trafikavtalen, som innehåller en särskild skala som för varje del av koncessionshavarens utgifter anger den procentandel som tilldelas verksamheten av allmän ekonomisk intresse, inte offentliggjordes alls. Den bristande transparensen från Frankrikes sida innebär således att det i praktiken är omöjligt för Corsica Ferries att på ett effektivt sätt kontrollera och kritisera de fördelningsnycklar som använts.

(483) Corsica Ferries kritiserar också den bristande transparensen kring de franska myndigheternas analys av koncessionshavarnas föreslagna nycklar, även i beslutet att inleda förfarandet. Enligt Corsica Ferries ger denna bristande transparens upphov till ett allvarligt problem när det gäller den kontradiktoriska principen, eftersom berörda parter hindras från att framföra sina synpunkter på ett effektivt sätt.

(484) *För det andra* anser Corsica Ferries att de parametrar som använts för att beräkna ersättningen inte är objektiva.

([180]) I skäl 343 i beslutet att inleda förfarandet konstaterade kommissionen att det i trafikavtalen *"inte fastställs något krav på användning av ro-pax-fartyg (dvs. fartyg som kan ta mer än tolv passagerare), vilket tvärtom innebär att det är möjligt att bedriva trafiken med en flotta bestående av både ro-pax-fartyg och ro-ro-fartyg*". Kommissionen konstaterade även att *"det saknar betydelse att användningen av ro-pax-fartyg kan vara dyrare i fråga om kapital- och driftskostnader än ro-ro-fartyg om behovet av en offentlig godstransporttjänst resulterar i ett passagerarantal (inklusive förare) som gör det nödvändigt att använda ro-pax-fartyg*".

([181]) Enligt regel 2 i den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss av den 1 november 1974 (Solas) är ett passagerarfartyg ett fartyg som transporterar fler än tolv passagerare, medan ett lastfartyg är ett fartyg som inte är ett passagerarfartyg, dvs. med en transportkapacitet på färre än tolvpassagerare.

(485) Corsica Ferries konstaterar först och främst att det framgår av uppgifterna i beslutet att inleda förfarandet att de fördelningsnycklar som koncessionshavarna använder varierar för varje kostnadspost beroende på sjörutt. Enligt Corsica Ferries är dessa variationer dock inte logiska, eftersom den allmänna trafikplikt som åläggs i varje trafikavtal i) är av samma art (det är endast omfattningen som varierar beroende på hamn) och ii) innebär användning av samma typ av fartyg (i detta fall ro-pax-fartyg).

(486) Corsica Ferries hänvisar i detta sammanhang till den studie av den 21 april 2024 som BRG genomförde på uppdrag av Corsica Ferries avseende den ekonomiska analysen av arrangemangen för fastställande av ersättning inom ramen för trafikavtalen (***BRG:s tredje studie***). I nämnda studie påpekas att fördelningsnycklarna i de ursprungliga anbud som koncessionshavarna lämnade in skilde sig åt mellan de olika anbudssökandena, trots att det rörde sig om samma rutt och att behovet av allmän trafik var detsamma i båda fallen. I BRG:s tredje studie konstateras däremot att Corsica Linea i sina ursprungliga anbud i stort sett använde samma fördelningsnycklar för samtliga rutter, trots att omfattningen av verksamheten kopplad till tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och de kommersiella tjänsterna varierade kraftigt mellan de olika rutterna. Dessa variationer visar således att de fördelningsnycklar som användes inte återspeglar, eller åtminstone inte på ett systematiskt sätt återspeglar, bidraget från tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och den kommersiella verksamheten till koncessionshavarnas kostnader.

(487) I BRG:s tredje studie förklaras mer allmänt att det visserligen är möjligt att fördela kostnaderna i redovisningstermer, men att sådana fördelningar delvis är godtyckliga och inte återspeglar den ekonomiska verkligheten. I vilket fall som helst måste antaganden om kostnadsfördelning *åtminstone* åtföljas av analyser som bekräftar deras giltighet.

(488) Därutöver kritiserar Corsica Ferries specifikt de fördelningsnycklar som används inom ramen för trafikavtalen för rutterna Marseille–Propriano, Marseille–Porto-Vecchio och Marseille–Île-Rousse.

(489) När det gäller rutten Marseille–Propriano anser Corsica Ferries att man omöjligen kan betrakta en fördelningsnyckel som fördelar 100 % av kostnaderna på tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse som tillräckligt motiverad och rimlig när de fartyg som Corsica Linea använder systematiskt överskrider minimikapaciteten i fråga om passagerare per överfart. Med andra ord ersätts 100 % av driftskostnaderna för dessa fartyg genom offentliga subventioner från Frankrikes sida, trots att endast en mindre del av den kapacitet som erbjuds motsvarar behovet av allmän trafik.

(490) Detsamma gäller de två övriga rutterna, där koncessionshavarna använde ro-pax-fartyg med mycket hög överskottskapacitet i fråga om passagerare, trots att den föreskrivna minimikapaciteten på nio (Île-Rousse) och elva (Porto-Vecchio) passagerare per överfart i normala fall borde ha lett till användning av ro-ro-fartyg. Corsica Ferries anser att kommissionen inte kunde ha varit omedveten om att användningen av ro-pax-fartyg i stället för ro-ro-fartyg väsentligt ökar kapital- och driftskostnaderna, vilket leder till en överskattning av den ersättning som ska betalas till koncessionshavarna för tillhandahållandet av den allmänna trafiken. I båda fallen konstaterar Corsica Ferries också att de fördelningsnycklar som används ligger mellan 60 % och 75 % för varje kostnad, vilket förefaller klart oproportionerligt och omotiverat med tanke på den allmänna trafikplikt som ålagts på dessa rutter.

(491) Slutligen motsätter sig Corsica Ferries att den metod som de franska myndigheterna använt för att fördela de indirekta kostnaderna skulle vara objektiv och rimlig, eftersom den enligt Corsica Ferries består i att fördela de indirekta kostnaderna på tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse "*endast i proportion till den kapacitet (uttryckt i m³ volym) som reserverats på fartyget för tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse*". Med tanke på att den allmänna trafikplikten även avser passagerartransporter ifrågasätter Corsica Ferries i detta avseende att man enbart utgått från kapacitet uttryckt i m³ för att fastställa fördelningsmetoden. För att säkerställa att endast de kostnader som är direkt kopplade till tillhandahållandet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse beaktas måste fördelningsnycklarna av nödvändiga skäl återspegla den faktiska andelen kapacitet som krävs för passagerartransporter i förhållande till den totala kapaciteten hos de fartyg som koncessionshavarna använder.

5.1.4 *Åsidosättande av det tredje Altmarkkriteriet*

(492) Corsica Ferries anser att stödmottagarna överkompenseras genom trafikavtalen, och detta av fyra skäl.

5.1.4.1 Kostnadsfördelningsmetoden för att beräkna ersättningen enligt trafikavtalen är i detta fall omotiverad

(493) Corsica Ferries ifrågasätter de franska myndigheternas val av kostnadsfördelningsmetod för att bedöma de kostnader som är direkt kopplade till utförandet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse. Bolaget anser att Frankrike inte har motiverat detta val och att det inte heller analyseras i beslutet att inleda förfarandet.

(494) *För det första* påpekar Corsica Ferries att ersättningen för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse i princip måste beräknas på grundval av nettokostnadsmetoden. Det är endast när det inte går att använda denna metod eller när den är olämplig som kostnadsfördelningsmetoden får användas. De nationella myndigheterna måste vederbörligen motivera varför nettokostnadsmetoden inte går att använda eller är olämplig, och kommissionen måste kontrollera detta.

(495) I detta fall anser Corsica Ferries att de franska myndigheterna inte har lämnat någon motivering. I beslutet att inleda förfarandet ifrågasätts inte heller huruvida kostnadsfördelningsmetoden är lämplig eller varför nettokostnadsmetoden inte har använts. Enbart denna brist utgör ett uppenbart bedömningsfel från de franska myndigheternas sida och en felaktig rättstillämpning från kommissionens sida.

(496) *För det andra* anser Corsica Ferries att det i det aktuella fallet var nödvändigt att använda nettokostnadsmetoden, eftersom den inte var olämplig. Enligt Corsica Ferries var det endast denna metod som skulle ha gjort det möjligt att säkerställa att stödmottagarna inte överkompenserades, och detta av följande skäl:

— Nettokostnadsmetoden kräver inte någon fördelning av kostnaderna mellan den allmänna trafikplikten och koncessionshavarens övriga verksamhet, vilket undviker den godtycklighet som är förknippad med behovet av att göra en sådan fördelning.

— Nettokostnadsmetoden kräver inga *förhandsberäkningar* av omfattningen av den verksamhet som omfattas av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och övrig verksamhet, vilket är nödvändigt för att fördela kostnaderna enligt kostnadsfördelningsmetoden, och medför inte heller någon risk för att sådana fördelningar beräknas felaktigt, vilket skulle kunna leda till en överskattning av de kostnader som ska ersättas.

— Nettokostnadsmetoden bygger på en övergripande bedömning av all verksamhet (verksamhet av allmänt ekonomisk intresse och övrig verksamhet) som koncessionshavaren bedriver, så att koncessionsinnehavaren inte kan göra strategiska val för att maximera effektivitetsvinsterna på områden som inte omfattas av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse.

(497) Nettokostnadsmetoden var desto mer nödvändig eftersom kostnadsfördelningsmetoden inte tar hänsyn till ytterligare vinster som gjorts på områden som inte omfattas av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse, även om de genererats genom tillhandahållandet av denna tjänst. Corsica Ferries framhåller att stödmottagarna uppgett att de utan dessa avtal inte skulle vara beredda att erbjuda några kommersiella tjänster, vilket innebär att all den kommersiella verksamhet som dessa stödmottagare bedriver inom ramen för trafikavtalen inte skulle ha bedrivits i avsaknad av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. Intäkterna från dessa verksamheter genereras således via tilldelningen av trafikavtalen, och användningen av nettokostnadsmetoden skulle ha gjort det möjligt att beakta dem i beräkningen av ersättningen, utan någon oproportionerlig fördel för stödmottagarna.

(498) Corsica Ferries anser slutligen att nettokostnadsmetoden var nödvändig med tanke på den oproportionerliga allmänna trafikplikt som fastställs i trafikavtalen, som kräver att stödmottagarna erbjuder överdimensionerad kapacitet i förhållande till behovet av allmän trafik.

5.1.4.2 Kostnadsfördelningsmetoden måste under alla omständigheter ta hänsyn till de vinster som gjorts på verksamhet som stödmottagarna bedriver och som inte omfattas av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse

(499) Corsica Ferries framhåller punkt 32 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, enligt vilken alltför stora vinster som genereras från särskilda eller exklusiva rättigheter ska beaktas, även om dessa är knutna till annan verksamhet.

(500) Enligt Corsica Ferries ger trafikavtalen visserligen inte stödmottagarna exklusiva rättigheter, men de medför ändå faktiskt exklusivitet, och detta av följande tre skäl:

— Den allmänna trafikplikt som fastställs i trafikavtalen står inte i proportion till de faktiska behoven av allmän trafik.

— Stödmottagarna mottar betydande offentliga subventioner, medan andra sjötransportoperatörer som omfattas av systemet för allmän trafikplikt inte mottar några sådana subventioner.

— Systemet för allmän trafikplikt avskräcker rederier som vill tillhandahålla sjötransporttjänster mellan hamnen i Marseille och hamnarna på Korsika i konkurrens med stödmottagarna.

(501) Corsica Ferries påpekar i detta avseende att denna faktiska exklusivitet har konstaterats vid flera tillfällen av konkurrensrådet i sitt beslut nr 06-MC-03 av den 11 december 2006, konkurrensmyndigheten i sitt yttrande nr 12-A-07 av den 17 februari 2012, kommissionen i sitt beslut SA.22843 av den 2 maj 2013, och på nytt i konkurrensmyndighetens yttrande av den 17 november 2020 ([182]). Corsica Ferries anser att dessa slutsatser fortfarande är giltiga, och påpekar att det sedan marknaden för sjötransporttjänster till Korsika öppnades för konkurrens 1996 inte har lagts fram något konkurrerande erbjudande till det som de befintliga koncessionshavarna erbjuder på rutterna mellan Marseille och Korsika.

(502) Enligt Corsica Ferries måste därför en av följande två slutsatser dras:

— Avsaknaden av effektiv konkurrens under 30 år på rutterna till hamnen i Marseille är ett bevis på att trafikavtalen utgör hinder för inträde på marknaden och ger stödmottagarna exklusiva rättigheter att bedriva sjötransport på rutterna mellan Korsika och Marseille, inklusive den kommersiella verksamhet som detta genererar. Det var därför nödvändigt att beakta denna verksamhet i kostnadsfördelningsmetoden.

— Konkurrensen på rutterna mellan Marseille och Korsika har utvecklats via rutterna mellan Toulon och Korsika, vilket gör att slutsatsen måste dras att de sjötransporttjänster som bedrivs från hamnarna i Toulon och Marseille utgör en och samma marknad och att det därför inte föreligger något behov av allmän trafik.

5.1.4.3 Klausulerna i trafikavtalen är otillräckliga för att utesluta risken för överkompensation

(503) *För det första* anser Corsica Ferries att artikel 40 i trafikavtalen, som syftar till att säkerställa att koncessionshavarna återbetalar eventuell överkompensation som överstiger en rimlig vinst, är otillräcklig eftersom den endast är begränsad till omfattningen av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och utesluter överskott från den kommersiella verksamheten.

(504) *För det andra* hänvisar Corsica Ferries till BRG:s tredje studie, som ifrågasätter kommissionens preliminära ståndpunkt att godkänna beräkningen av rimlig vinst på grundval av aktuell inkomst före skatt snarare än stödmottagarnas kapitalavkastning, med motiveringen att aktuell inkomst före skatt är lättare att utläsa i redovisningsuppgifterna än kapitalavkastningen. I BRG:s tredje studie konstateras dock att det inte tydligt framgår vilka kostnader som avser tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse i stödmottagarnas resultaträkningar, utan att det krävs en tveksam fördelning av de olika kostnadsposterna mellan verksamhet som omfattas av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och övrig verksamhet.

([182]) Corsica Ferries hänvisar till punkt 348 i konkurrensmyndighetens yttrande av den 17 november 2020, där följande anges: *"Vissa bestående faktorer förklarar varför den betydande konkurrensfördel som de offentliga tjänsteleverantörerna åtnjuter kan bidra till att ge dem faktisk exklusivitet på rutterna mellan Marseille och Korsika."*

(505) *För det tredje* är artikel 35.1 i trafikavtalen, enligt vilken fördelningsnycklarna är fasta under hela avtalens löptid, med förbehåll för en efterhandskontroll som ska visa om det finns någon skillnad (som ska återbetalas) jämfört med de nycklar som skulle följa av verksamheten, behäftad med uppenbara brister, detta eftersom i) begreppet ”nyckel som följer av verksamheten” inte definieras ([183]) och ii) artikeln inte gör det möjligt att helt neutralisera de oavsiktliga vinster som systemet med fördelningsnycklar i sig ger upphov till. I BRG:s tredje studie påpekas i detta avseende att stödmottagarna enligt artikel 35.1 i trafikavtalen får behålla hälften av skillnaden mellan den förskottsberäknade och den efterhandsberäknade ersättningen (upp till högst 5 % av den ursprungliga ersättningen).

(506) *För det fjärde* anser Corsica Ferries att artikel 32 i trafikavtalen, som syftar till att öronmärka vinsterna från den kommersiella verksamheten, inte förhindrar all överkompensation eftersom de genererade vinsterna kan användas för att finansiera stödmottagarnas investeringar. Stödmottagarna skulle därmed få en fördel i form av investeringsstöd motsvarande beloppet av de genererade vinster som investerats, vilket skulle utgöra olagligt statligt stöd som skiljer sig från den ersättning som betalas ut enligt trafikavtalen.

(507) *Slutligen* anser Corsica Ferries att det inte finns någon klausul i trafikavtalen som tar hänsyn till den ytterligare ersättning som stödmottagarna troligen kommer att erhålla för kapitalvinsten på sina fartyg, varken i beräkningen av ersättningen eller i metoden för att kontrollera en rimlig vinst.

(508) Corsica Ferries hänvisar i detta avseende till BRG:s tredje studie, där två iakttagelser görs.

(509) För det första överstiger den ersättning som stödmottagarna erhåller vida fartygens ekonomiska avskrivningar. Subventionen till koncessionshavarna omfattar en del för investeringskostnader, som motsvarar avskrivningar och/eller leasingavgifter och/eller charterkostnader för det fartyg som ska utföra tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse. Enligt BRG:s tredje studie överstiger dock fartygens ekonomiska livslängd vida avskrivningsperioden eller den normala leasingperioden ([184]). Följaktligen skulle den ersättning som stödmottagarna erhåller för investeringskostnader överstiga den redovisade förlusten i ekonomiskt värde varje år.

(510) För det andra konstateras i BRG:s tredje studie att det i trafikavtalen inte fastställs någon mekanism för att övervaka de kapitalvinster som stödmottagarna kan göra på fartygen. Enligt artikel 51 i trafikavtalen har den regionala myndigheten visserligen möjlighet att köpa tillbaka fartygen till ett pris som understiger marknadsvärdet (för att ta hänsyn till de subventioner som redan betalats ut), men det finns inget krav på att myndigheten ska göra ett sådant förvärv. Eftersom fartygen i trafikavtalen betraktas som stödmottagarnas egendom är stödmottagarna dessutom inte skyldiga att sälja dem om den regionala myndigheten erbjuder sig att köpa dem.

(511) Allt detta medför en verklig risk för att stödmottagarna, när trafikavtalen löper ut, genom det ökade värdet på sina fartyg (som helt eller delvis finansierats med offentlig ersättning) skulle erhålla en ersättning som går utöver den som härrör från fullgörandet av trafikavtalen och som inte beaktats vid beräkningen av rimlig vinst (artikel 39 i trafikavtalen) eller omfattas av klausulen om kontroll av rimlig vinst i artikel 40 i trafikavtalen.

5.1.4.4 Indexeringsformeln för delen för driftskostnader är uppenbart felaktig

(512) Corsica Ferries hänvisar till BRG:s tredje studie, som pekar på ett fel i den indexeringsformel som de franska myndigheterna använt för att beräkna beloppet för delen för driftskostnader (skäl 301).

([183]) Enligt BRG:s tredje studie måste denna klausul, för att undvika oavsiktliga vinster och överkompensation, leda till en ökning av kostnaderna för den kommersiella verksamheten i efterhand, så att den kommersiella vinsten återgår till en rimlig nivå.

([184]) BRG:s tredje studie visar till exempel att Corsica Ferries flotta omfattar fartyg som togs i drift för mer än 50 år sedan och att 31 % av ro-pax-fartygen i världen är äldre än 40 år och 17 % äldre än 50 år, enligt uppgifter från Corsica Ferries. I studien påpekas däremot att avskrivningsperioden för fartyg och den normala leasingperioden är mycket kortare. La Méridoniales räkenskaper för 2022 visar således en 20-årig avskrivning av fartyg och en 15-årig leasingperiod för ett av fartygen i dess flotta.

(513) Enligt BRG:s tredje studie beräknas det årliga beloppet för delen för driftskostnader inte separat för varje år på grundval av en specifik kostnadsfördelningsnyckel, utan beräknas för 2023 och indexeras därefter till konsumentprisindex. I studien anses denna formel vara felaktig, eftersom den innebär att ökningen av delen för driftskostnader mellan år N och N + 1 inte motsvarar 85 % av prisökningen mellan dessa två år, vilket föreslås i trafikavtalen, utan 85 % av den totala kumulativa prisökningen mellan 2023 och år N + 1. Man anser således att ökningen av delen för driftskostnader mellan 2029 och 2030 till följd av tillämpningen av denna formel inte återspeglar den observerade prisökningen mellan dessa två år utan den totala prisökningen mellan 2023 och 2030, dvs. över sju år ([185]).

5.1.5 *Åsidosättande av det fjärde Altmarkkriteriet*

(514) I sina synpunkter på beslutet att inleda förfarandet hänvisar Corsica Ferries i sin helhet till klagomålet, i vilket bolaget gjorde gällande att åtgärderna inte uppfyllde det fjärde Altmarkkriteriet. Corsica Ferries hävdade att anbudsförfarandet för trafikavtalen inte hade gjort det möjligt att på transparenta och icke-diskriminerande villkor välja de anbudssökande som kunde tillhandahålla tjänsten till lägsta kostnad, och detta av framför allt tre skäl.

(515) *För det första* hävdade Corsica Ferries att det fanns flera ”inträdeshinder” som gynnade de avgående koncessionshavarna och som i praktiken hindrade bolaget från att lämna ett anbud. Corsica Ferries lyfte fram två inträdeshinder i det aktuella fallet.

(516) För det första pekade bolaget på den mycket korta tid som förflutit mellan det datum då trafikavtalen tilldelades (den 21 december 2022) och tjänsternas startdatum (den 1 januari 2023), detta trots att det är uppenbart att det inom sjötransport krävs en period på minst sex månader mellan dessa två datum för att kunna öppna bokningarna i tillräckligt god tid och omfördela flottan för att uppfylla kraven på allmän trafik. Enligt Corsica Ferries innebär en så kort period mellan datumet för tilldelningen av trafikavtalen och tjänsternas startdatum endast fördelar för de avgående koncessionshavarna och en begränsning av andra konkurrenters deltagande.

(517) För det andra påpekade Corsica Ferries att det ställdes tekniska krav som inte var motiverade med hänsyn till behovet av allmän trafik, vilket i praktiken begränsade antalet anbudssökande som deltog i anbudsförfarandet. Corsica Ferries hänvisade till det faktum att de anbudssökande inte kunde lägga fram förslag på ro-ro-fartyg i stället för ro-pax-fartyg. Därutöver, och framför allt, ställdes enligt Corsica Ferries krav på de anbudssökande i anbudsförfarandet för trafikavtalen att använda ett eller två ytterligare fartyg per del ([186]) för att uppfylla kraven på flexibla och ytterligare tur- och returresor. Dessa tur- och returresor skulle genomföras under verkställandet av trafikavtalen på begäran av den upphandlande myndigheten och med minst en veckas varsel. Enligt Corsica Ferries innebar detta att anbudssökandena för alla delar var tvungna att permanent sätta in sju ytterligare fartyg under fullgörandet av trafikavtalen, och detta utan att kunna förutse eller garanteras att fartygen skulle användas eller att operatören kunde använda dem för andra tjänster (eftersom fartygen måste kunna sättas in när som helst för att genomföra tur- och returresorna). Denna begränsning är den främsta anledningen till att Corsica Ferries inte deltog i anbudsförfarandet för trafikavtalen.

(518) *För det andra* ansåg Corsica Ferries att tilldelningskriterierna för anbuden inte gjorde att det gick att välja den anbudssökande som kunde tillhandahålla tjänsten till lägsta kostnad. Corsica Ferries noterade att tilldelningskriteriet avseende ekonomisk ersättning endast viktades till 20 %, vilket innebar att anbudsförfarandet enligt bolagets uppfattning inte baserades på det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet.

(519) *Slutligen* ansåg Corsica Ferries att det begränsade antalet anbudssökande i anbudsförfarandet för trafikavtalen (en eller två anbudssökande per del) visade på avsaknaden av verklig konkurrens.

([185]) I BRG:s tredje studie föreslås att CFE(n) (CFE – delen för driftskostnader) ersätts med CFE 2023 eller att I(2023) ersätts med I(n) i formeln i trafikavtalen.

([186]) Corsica Ferries uppger att vart och ett av de fem delarna krävde mobilisering av två fartyg för att genomföra de fasta tur- och returresor som föreskrivs i trafikavtalen, samt ett eller två ytterligare fartyg (beroende på partierna) för att när som helst kunna genomföra flexibla och ytterligare tur- och returresor på den regionala myndighetens begäran.

(520) För det andra ansåg Corsica Ferries att Frankrike inte hade gjort någon förhandsanalys av de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag med tillräckliga medel skulle ha åsamkats, i syfte att fastställa ersättningsbeloppet.

5.1.6 *Åsidosättande av bestämmelserna i koncessionsdirektivet*

(521) Corsica Ferries framhåller att man i klagomålet ansett att åtgärderna inte kunde förklaras förenliga med den inre marknaden eftersom de stred mot bestämmelserna i koncessionsdirektivet. Corsica Ferries gjorde gällande två överträdelser: åsidosättande av principerna om likabehandling, icke-diskriminering och öppenhet, samt trafikavtalens överdrivet långa varaktighet.

(522) När det gäller den första överträdelsen hävdade Corsica Ferries först och främst att bolaget stött på två hinder som gjorde det omöjligt för bolaget att ansöka (skälen 516 och 517). För det andra hävdade bolaget att de franska myndigheterna hade ändrat minimikraven för anbudsförfarandet för varje del för att kunna välja anbud som inte uppfyllde de tekniska kraven i bilaga 1 till trafikavtalen.

(523) När det gäller den andra överträdelsen hävdade Corsica Ferries att trafikavtalens varaktighet inte var motiverad med tanke på att stödmottagarna inte hade gjort några investeringar.

(524) I sina synpunkter på beslutet att inleda förfarandet reagerade Corsica Ferries på två punkter, närmare bestämt i) de franska myndigheternas eventuella ändring av minimikraven för anbudsförfarandet under detta förfarande, och ii) trafikavtalens varaktighet, som bolaget ansåg vara överdrivet lång.

5.1.6.1 Om ändringen av minimikraven under förfarandet, valet av felaktiga anbud och den diskriminerande karaktären hos förfarandet för tilldelning av trafikavtalen

(525) I klagomålet påpekade Corsica Ferries att artikel 37 i koncessionsdirektivet kräver att anbudssökandena måste uppfylla de minimikrav som den upphandlande myndigheten fastställer i samband med ett anbudsförfarande. Den upphandlande myndigheten måste för sin del förkasta alla anbud som inte uppfyller dessa minimikrav.

(526) Corsica Ferries förklarade att bilaga 1 till trafikavtalen innehöll en förteckning över de tekniska krav som anbudssökande måste uppfylla i sin helhet. De tekniska kraven omfattade bland annat antalet flexibla och ytterligare tur- och returresor som koncessionshavaren skulle utföra på den regionala myndighetens begäran. Dessa flexibla och ytterligare tur- och returresor kunde kombineras samma dag, på samma rutt och på flera rutter samtidigt, och måste uppfylla alla tekniska krav i bilaga 1 till trafikavtalen, inklusive tidtabeller och fartygens transportkapacitet. Corsica Ferries anser att de anbudssökande därför var tvungna att ha en flotta som samtidigt uppfyllde alla krav i bilaga 1 till trafikavtalen, inklusive flexibla och ytterligare tur- och returresor, för vart och ett av de delar som de hade lämnat anbud på.

(527) Enligt Corsica Ferries hade koncessionshavarna emellertid inte alla de fartyg som behövdes för att kunna trafikera alla de rutter som de, ensamma eller i grupp, hade lämnat anbud på. Denna iakttagelse grundar sig på en läsning av Frankrikes rapport med en analys av de ursprungliga anbuden. Enligt Corsica Ferries konstateras i rapporten att de anbudssökande själva hade fastställt vilken dag de flexibla och ytterligare tur- och returresorna skulle genomföras och att de dessutom hade skurit ned på antalet sådana tur- och returresor. De hade också ändrat avgångstiderna på söndagar och måndagar under vintern. Slutligen hade de avsatt fartyg för de flexibla och ytterligare tur- och returresorna som inte uppfyllde alla krav i bilaga 1 till trafikavtalen.

(528) Enligt Corsica Ferries gick de franska myndigheterna ändå med på att ändra minimikraven i anbudsreglerna under förhandlingarna, vilket strider mot principerna om likabehandling av anbudssökande och öppenhet. En sådan ändring var enligt Corsica Ferries inte tillåten, eftersom den upphandlande myndigheten enligt domstolens rättspraxis endast under exceptionella omständigheter får korrigera eller komplettera minimikraven, dvs. när de "*kräver en enkel förklaring eller för att undanröja uppenbara sakfel*", under förutsättning att alla anbudsgivare informeras ([187]). Så förhöll det sig emellertid inte i det aktuella fallet. Vidare hävdar Corsica Ferries att det också tydligt framgår av domstolens rättspraxis att ändringar, om de ska godtas, endast får göras innan anbudsgivarna lämnar in anbuden, och så förhöll det sig återigen inte i det aktuella fallet.

(529) Enligt Corsica Ferries var dessa ändringar särskilt ofördelaktiga för bolaget, eftersom det hade ställt specifika frågor till transportorganet om de tekniska kraven i bilaga 1 till trafikavtalen (transportkapacitet, tidtabeller, hytter för personer med nedsatt rörlighet) och de operativa och ekonomiska villkoren för genomförandet av flexibla och ytterligare tur- och returresor. Enligt Corsica Ferries svarade transportorganet att de tekniska kraven i bilaga 1 till trafikavtalen var minimikrav som inte kunde förhandlas och att det var absolut nödvändigt att de anbudssökande lämnade in anbud som uppfyllde alla tekniska krav i bilaga 1.

(530) Det var för övrigt den sammantagna effekten av dessa minimikrav som ställdes på anbudssökandena som avskräckte Corsica Ferries från att lämna ett anbud, eftersom de innebar att i) ett eller till och med två ytterligare fartyg per rutt behövde sättas in för att kunna genomföra de flexibla och ytterligare tur- och returresorna, ii) detta utan någon visshet om huruvida dessa ytterligare tur- och returresor faktiskt skulle genomföras eller klarhet i fråga om vilket datum de skulle genomföras, och iii) det samtidigt angavs att endast de ytterligare tur- och returresor som den regionala myndigheten faktiskt begärde och koncessionshavaren genomförde skulle ge upphov till ekonomisk ersättning.

(531) I sina synpunkter på beslutet att inleda förfarandet hävdar Corsica Ferries att de uppgifter som Frankrike lämnat och som anges i beslutet att inleda förfarandet ([188]) är felaktiga.

(532) Corsica Ferries hävdar att bilaga 1 till trafikavtalen inte kunde ändras enligt anbudsreglerna. De anbudssökande fick därför inte ändra de tekniska kraven i den bilagan. Corsica Ferries påpekar i detta sammanhang att anbudsreglerna (artikel 2.4 om minimikrav och artikel 4.1 om anbudshandlingar) var utformade på samma sätt som reglerna för tilldelningen av trafikavtalen för 2019–2020. I en tvist om dessa trafikavtal fastslog dock högsta förvaltningsdomstolen att "*den tekniska bilagan om tjänster i bilaga 1 till utkastet till avtal bör mot bakgrund av villkoren i artikel 4.1 i anbudsreglerna anses utgöra en del av anbudshandlingarna och därmed fastställa de minimikrav som ska uppfyllas*" ([189]).

5.1.6.2 Om trafikavtalens överdrivet långa varaktighet

(533) I klagomålet hävdade Corsica Ferries att avtalen inte innehöll några bestämmelser om att de utvalda anbudssökandena skulle stå för några investeringar, vilket innebär att avtalens varaktighet (mer än fem år) strider mot bestämmelserna i artikel 18 i koncessionsdirektivet. Denna punkt bekräftades särskilt av det krav som enligt Corsica Ferries ställdes på de anbudssökande att de skulle ha fullständig och obegränsad tillgång till de fartyg som avsattes för att trafikera var och en av de rutter som omfattades av trafikavtalen redan från och med det att de lämnade in sina anbud.

(534) I sina synpunkter på beslutet att inleda förfarandet bestrider Corsica Ferries kommissionens preliminära ståndpunkt att avtalens varaktighet förefaller vara motiverad mot bakgrund av att i) avtalen kräver att koncessionshavarna sätter in fartyg som innebär en betydande kapitalbörda, och ii) det finns andra avtal om allmänna sjötransporttjänster i Europa som har en varaktighet som överstiger sex år.

([187]) Domstolens dom av den 29 mars 2012, SAG ELV Slovensko, C-599/10, ECLI:EU:C:2012:191, punkt 40.
([188]) Skälen 419 och 423 i beslutet att inleda förfarandet.
([189]) Högsta förvaltningsdomstolen, 24 juni 2019, La Méridionale, nr 429407.

(535) *När det gäller den första punkten* anser Corsica Ferries att det framgår av skäl 52 och artikel 18 i koncessionsdirektivet att en koncessionsperiod på mer än fem år endast kan vara motiverad om koncessionshavaren åläggs att göra investeringar av den upphandlande myndigheten själv. Om koncessionshavaren bär kostnaderna för de investeringar som krävs för den offentliga tjänst som tilldelats måste koncessionens varaktighet fastställas på grundval av den period som krävs för att koncessionshavaren ska kunna få tillbaka gjorda investeringar. Omvänt hävdar Corsica Ferries att det varken i koncessionsdirektivet eller domstolens rättspraxis finns stöd för att en koncession på mer än fem år kan motiveras av något annat än investeringar som åläggs av den upphandlande myndigheten.

(536) Corsica Ferries anser dessutom att de ovannämnda bestämmelserna i koncessionsdirektivet hänger samman med det faktum att de investeringar som koncessionshavaren åläggs att göra i princip återgår till den upphandlande myndigheten när koncessionen löper ut. De investeringar som koncessionshavaren åläggs att göra inom ramen för en koncession utgör således inte koncessionshavarens egna tillgångar som förblir i dess ägo eller under dess kontroll när koncessionen löper ut. I detta sammanhang beräknas koncessionens varaktighet så att koncessionshavaren kan få tillbaka de investeringar som koncessionshavaren ålagts och som koncessionshavaren kommer att tvingas avstå från när avtalet löper ut.

(537) Så förhåller det sig dock inte i fråga om trafikavtalen, eftersom de fartyg som stödmottagarna sätter in för att genomföra dem i) inte är resultatet av någon investering som de franska myndigheterna ålagt dem att göra och ii) tillhör stödmottagarna, som behåller ägande- eller nyttjanderätten till dem när avtalen löper ut. Under dessa omständigheter och eftersom stödmottagarna inte åläggs att göra några investeringar är trafikavtalens varaktighet inte motiverad.

(538) Corsica Ferries konstaterar att trafikavtalen i alla händelser tillåter stödmottagarna att skriva av investeringskostnaderna för fartygen i räkenskaperna för trafikavtalen genom att inkludera en rimlig avkastning på det investerade kapitalet. I det aktuella fallet är det dock enligt Corsica Ferries uppenbart att det i ersättningsparametrarna inte togs hänsyn till fartygens restvärde efter det att trafikavtalen löpt ut, fartyg som stödmottagarna då kommer att kunna disponera fritt.

(539) *När det gäller den andra punkten* anser Corsica Ferries att de exempel som Frankrike har angett på sjöfartskoncessioner i Europa som överstiger sex år inte är tillämpliga i det aktuella fallet. När det gäller det norska fall som Frankrike åberopar, i vilket koncessionsavtal på tio år ingicks, anser Corsica Ferries att tidsperioden i fråga var motiverad av det faktum att koncessionshavaren var skyldig att investera i nya fartyg. Situationen är således annorlunda när det gäller trafikavtalen, eftersom Frankrike och kommissionen medger att stödmottagarna inte är skyldiga att göra några investeringar.

5.2 **Synpunkter från Corsica Linea**

(540) Corsica Linea kommenterade tre punkter: i) förekomsten av ett behov av allmän trafik, ii) anbudsförfarandets förenlighet med unionsrätten om koncessioner och iii) avsaknaden av fördelar för stödmottagarna eller, i alla händelser, trafikavtalens förenlighet med kommissionens beslut av den 20 december 2011 om tillämpningen av artikel 106.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på statligt stöd i form av ersättning för allmännyttiga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (***beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse***) ([190]).

5.2.1 *Förekomst av ett behov av allmän trafik*

(541) I sina synpunkter på beslutet att inleda förfarandet tog Corsica Linea upp tre punkter som rörde granskningen av huruvida det fanns ett behov av allmän trafik:

— bedömningen av den kvantitativa efterfrågan på icke-utbytbar transport av bogserat gods från hamnen i Marseille, som uppskattats till 80 % av den historiska trafiken från den hamnen,

— definitionen av den allmänna trafikplikten med avseende på minimikapaciteten för godstransporter per överfart, uttryckt i volym, som koncessionshavarna åläggs enligt trafikavtalen,

— utbytbarheten mellan hamnarna i Ajaccio och Propriano.

([190]) EUT L 7, 11.1.2012, s. 3.

(542) Corsica Linea uppger att man i fråga om dessa tre punkter beställde en ekonomisk studie som genomfördes av Analysis Group (***analysstudien***) och som enligt Corsica Linea innehåller alla faktauppgifter och ekonomiska uppgifter som gör det möjligt att dra slutsatsen att Frankrike inte begick något uppenbart fel i samband med fastställandet av behovet av allmän trafik.

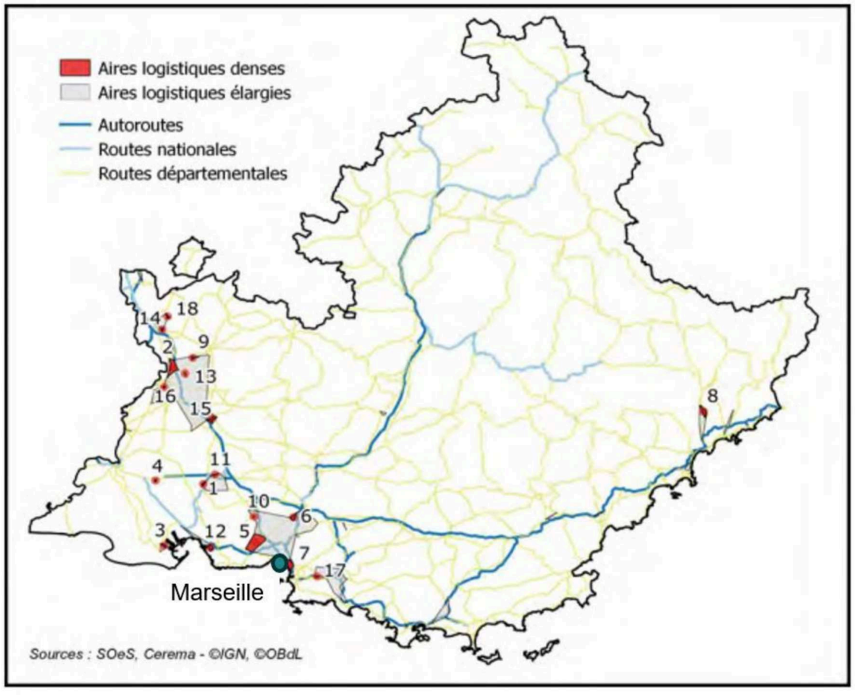
5.2.1.1 Det föreligger inget uppenbart bedömningsfel i uppskattningen av den andel av efterfrågan på transporter av bogserat gods för vilka det inte finns något alternativ till hamnen i Marseille.

(543) Corsica Linea anser att valet av avgångshamn på fastlandet nästan uteslutande avgörs av var de logistikbaser som tillhör de transportörer som transporterar gods till Korsika är belägna.

(544) Corsica Linea stöder sig framför allt på analysstudien, i vilken man undersökte var de 18 mest koncentrerade logistikområdena i regionen Provence-Alpes-Côte d'Azur var belägna ([191]). Av dessa 18 områden var endast ett beläget i en kommun vars närmaste hamn inte var Marseille. Analysstudien visar således att om godstransporttjänsterna via hamnen i Marseille upphör skulle de allra flesta transportörer tvingas resa till en hamn som ligger längre bort, vilket skulle öka transportkostnaderna avsevärt, enligt studien med i genomsnitt 11 %.

Figur 2

Logistikområden i Provence-Alpes-Côte d'Azur



Källa: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015, *s. 87*.

Förklaring: *Aires Logistiques denses* – koncentrerade logistikområden

Aires logistiques élargies – utvidgade logistikområden

Autoroutes – motorvägar

([191]) Analysstudien använder som källa sidan 87 i 2015 års atlas över lager och logistikområden i Frankrike, som finns på följande webbadress: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015 (besökt 18.10.2024).

Routes nationales – huvudvägar

Routes départementales – lokalvägar

Chaque aire logistique est repérée par un numéro – varje logistikområde identifieras med ett nummer

(545) I analysstudien jämfördes en vägsträcka mellan Salon-de-Provence ([192]) och Marseille å ena sidan och Salon-de-Provence och Toulon å andra sidan ([193]) för att fastställa den uppskattade ökningen till 11 %. Slutsatsen drogs att en vägsträcka genom Toulon medförde en extra vägkostnad på 75 euro för en transportör ([194]), vilket främst berodde på i) två vägtullar mellan Salon-de-Provence och Toulon (vilket medförde en kostnad på 35,10 euro till Toulon i stället för 6,90 euro till Marseille) och ii) ökade bränslekostnader ([195]).

5.2.1.2 Frankrike fastställde på ett korrekt sätt minimikapaciteten för godstransport i trafikavtalen

(546) Corsica Linea hävdar att Frankrike inte begick något uppenbart fel vid fastställandet av minimikapaciteten för godstransport i trafikavtalen, eftersom statistiken för 2023 tvärtom visar att denna minimikapacitet regelbundet överskreds från och med det första år som trafikavtalen genomfördes.

(547) Corsica Linea hänvisar i detta avseende till analysstudien, i vilken man analyserade de faktiska godsvolymer som varje månad transporterades från Marseille till hamnarna i Ajaccio och Bastia under 2023. Dessa analyser visar att de faktiska volymer som Corsica Linea transporterar i många fall överstiger tröskelvärdet för minimikapaciteten ([196]).

5.2.1.3 Hamnarna i Ajaccio och Propriano är inte utbytbara

(548) Corsica Linea anser att Corsica Ferries påstående att hamnarna Ajaccio och Propriano är helt utbytbara saknar grund. Enligt Corsica Linea utgår konkurrensmyndigheterna främst från en analys av restider för att definiera ett ”upptagningsområde” och därmed fastställa om två konkurrerande tjänster inom detta upptagningsområde är utbytbara.

(549) På grundval av uppgifterna i analysstudien för många korsikanska kommuner som ligger i upptagningsområdet för hamnen i Propriano skulle passagerarnas kostnader öka avsevärt om de tvingades göra längre resor till hamnen i Ajaccio än till hamnen i Propriano ([197]).

([192]) Enligt analysstudien är staden Salon-de-Provence det geografiska centrumet (genomsnittliga koordinater) för alla 18 koncentrerade logistikområden som studerats.

([193]) För att beräkna vägresan användes i analysstudien referensvärden från den franska nationella vägkommitténs kostnadssimulator (för beräkning av vägkostnader) och webbplatsen Mappy (för beräkning av avstånd). I analysstudien beaktas i) bränslekostnaden (den beräknade bränsleförbrukningskostnaden på 0,319 euro/km), ii) förarens lönekostnader (kostnaden för förarpersonal per timme som tilldelats fordonet uppgår till 17,39 euro/timme), iii) kostnaden för vägtullar, iv) kostnaden för slitage, dvs. underhålls- och reparationskostnader (kostnaden för underhåll och reparation av fordon uppgår till 0,083 euro/km), och v) kostnaden för däckreparationer (kostnaden för däckreparationer uppgår till 0,025 euro/km).

([194]) Kostnaden för att transportera bogserat gods från det geografiska centrumet i regionen Provence-Alpes-Côte d'Azur (Salon-de-Provence) är 116 euro till hamnen i Toulon jämfört med 41,14 euro till hamnen i Marseille. Att transportera via Toulon i stället för Marseille innebär därför enligt analysstudien en genomsnittlig kostnadsökning på 2,8 gånger för landtransporter.

([195]) I analysstudien ingick även kostnaderna för sjötransport i beräkningarna, men man ansåg att priset för sjötransport var detsamma från Toulon och Marseille, dvs. 40 euro per löpmeter från kaj till kaj (640 euro per lastbil, förutsatt att lastbilarna i genomsnitt är 16 meter långa). Kostnaden för sjötransport är därför noll i denna analys.

([196]) I analysstudien konstateras att den maximala volym icke-utbytbart gods som Corsica Linea transporterar varje månad i många fall överstiger tröskelvärdet i trafikavtalen: så är fallet för sex av tolv månader 2023 för rutten Marseille–Bastia och för fem av tolv månader 2023 för rutten Marseille–Ajaccio.

([197]) Enligt analysstudien skulle en enkelresa från Propriano eller dess omgivningar till hamnen i Ajaccio medföra uppskattningsvis cirka 8,00 euro i ytterligare vägkostnader, med bränslekostnader på 1,99 euro per liter för en liten bil som förbrukar 5,2 liter/100 km.

5.2.2 *Efterlevnad av EU:s koncessionsregler*

5.2.2.1 Den korta tid som stod till förfogande för att sätta in fartyg efter anbudsinfordran utgjorde inte ett hinder för Corsica Ferries ansökan

(550) Corsica Linea anser att den korta tid som förflöt mellan det datum då trafikavtalen tilldelades och tjänsternas start inte kunde ha hindrat Corsica Ferries från att ansöka om tilldelningen av trafikavtalen.

(551) *För det första* anser Corsica Linea att den offentliga anbudsinfordran som offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* den 6 maj 2022 informerade eventuella anbudssökande om att de tjänster som omfattades av trafikavtalen skulle inledas den 1 januari 2023. Eventuella anbudssökande informerades således åtta månader i förväg om startdatumet för de aktuella tjänsterna. Dessutom tillkännagavs att trafikavtalen skulle träda i kraft den 1 januari 2023 så snart de franska myndigheterna inledde operatörssamrådet den 22 januari 2022. Enligt Corsica Linea informerades således alla rederier som kunde tänkas lämna anbud från januari 2022 och senast den 6 maj 2022 om startdatumet för trafikavtalen.

(552) *För det andra* påpekar Corsica Linea att det i de anbudsregler som offentliggjordes den 6 maj 2022 angavs att anbudssökande skulle lämna in sina ansökningar och anbud senast den 25 juli 2022 och att eventuella förhandlingsmöten preliminärt skulle inledas i augusti 2022. En anbudssökande som lämnade in ett seriöst anbud i juli 2022 och räknade med att kunna vinna upphandlingen hade därför nästan fem månader på sig att förbereda sig för att sätta in sin flotta på de rutter som var föremål för anbudet.

(553) *Slutligen*, eftersom de franska myndigheterna visste att endast Corsica Linea och La Méridionale hade lämnat in anbud när tidsfristen för att lämna in anbud löpte ut (den 25 juli 2022) kunde de, utan att bryta mot reglerna i koncessionsdirektivet, besluta att förlänga förhandlingstiden och förkorta perioden mellan tilldelningen av trafikavtalen och ikraftträdandet av dessa. Eftersom Corsica Ferries inte hade ansökt om att tilldelas trafikavtalen kunde den faktiska längden på förhandlingsfasen inte strida mot koncessionsdirektivet.

5.2.2.2 Minimikraven omfattade inte flexibla och ytterligare tur- och returresor

5.2.2.2.1 Minimikraven omfattade inte flexibla och ytterligare tur- och returresor

(554) Corsica Linea framhåller att en upphandlande myndighet enligt artikel 37 i koncessionsdirektivet fritt får fastställa minimikrav och därmed fritt bestämma deras omfattning och innehåll. De minimikrav som den upphandlande myndigheten fastställt i anbudshandlingarna kan endast tolkas strikt utifrån deras ordalydelse.

(555) Corsica Linea påpekar att minimikraven i det aktuella fallet fastställdes i artikel 2.4 i anbudsreglerna. Enligt Corsica Linea var det visserligen nödvändigt att hänvisa till bilaga 1 till trafikavtalen för att förstå den exakta omfattningen av vissa av minimikraven, men bilaga 1 kunde inte i sin helhet anses utgöra ett minimikrav.

(556) Enligt Corsica Linea leder denna slutsats till att följande konstateranden kan göras.

(557) När det gäller de ytterligare tur- och returresorna konstaterar Corsica Linea först och främst att de inte omnämns i artikel 2.4 i anbudsreglerna. Endast tidtabeller och turtäthet behandlas. Dessutom framställs de ytterligare tur- och returresorna i bilaga 1 till trafikavtalen endast som en möjlighet, vars genomförande överlåts till de franska myndigheterna. Dessa hänvisningar ger därför ingen information om ”tidtabellerna” för de ytterligare tur- och returresorna eller deras ”turtäthet” i den mening som avses i minimikravet i artikel 2.4 i anbudsreglerna. Enligt Corsica Linea går det heller inte att likställa en upphandlande myndighets hänvisning till en möjlighet som uppstår under fullgörandet av avtalet med ett minimikrav enligt artikel 37 i koncessionsdirektivet, dvs. med ”*villkor och egenskaper (i synnerhet tekniska, fysiska, funktionella och rättsliga) som alla anbud bör uppfylla eller inneha*”.

(558) När det gäller de flexibla tur- och returresorna konstaterar Corsica Linea att de varken omnämns i artikel 2.4 i anbudsreglerna eller i bilaga 1. Det går därför inte att utläsa av dessa bestämmelser att det skulle finnas något särskilt krav på flexibla tur- och returresor i relation till tidtabeller eller turtäthet, som ensamma utgör ett minimikrav.

(559) Eftersom varken ytterligare tur- och returresor eller flexibla tur- och returresor utgjorde ett minimikrav kunde det i anbudsreglerna inte ställas krav på innehav av en flotta för sådana tur- och returresor som uttryckligen skulle avsättas för dem, i motsats till vad Corsica Ferries hävdar. Enligt Corsica Linea finns två ytterligare skäl som talar för detta.

(560) För det första är det enligt artiklarna 17 och 18 i trafikavtalen (skälen 285–287) visserligen transportorganet som beslutar om genomförandet av flexibla och ytterligare tur- och returresor, men denna möjlighet innebär inte att det finns någon skyldighet att sätta in ett eller flera fartyg för att tillgodose dessa behov ([198]).

(561) För det andra skulle det inte ha varit ekonomiskt rimligt att, som Corsica Ferries gör, acceptera att de upphandlande myndigheterna skulle ha krävt innehav av ett ytterligare fartyg för att snabbt kunna tillgodose behovet av några ytterligare eller flexibla tur- och returresor, med tanke på den betydande extra ersättning som skulle ha krävts för att täcka kostnaderna för att ta fartyg ur drift, som i praktiken skulle ha varit inaktiva.

5.2.2.2.2 Corsica Lineas anbud följde anbudsreglerna

(562) *För det första* konstaterar Corsica Linea att dess slutliga anbud inte innehöll några ändringar av bilaga 1 eller artiklarna 16 och 17 i utkasten till trafikavtal när det gäller flexibla och ytterligare tur- och returresor. Bilagorna 1 som lämnades in till stöd för Corsica Lineas slutliga anbud för delarna 1, 3 och 5 innehöll endast förslag på var ytterligare tur- och returresor kunde läggas in, baserat på bolagets kunskaper om sjötransporttjänster.

(563) *För det andra anser* Corsica Linea, när det gäller fartygens transportkapacitet (i fråga om passagerare och gods), att kapaciteten hos de fartyg som bolaget avsatte för de olika delarna uppfyllde minimikapacitetskraven för transport av gods och passagerare. Corsica Linea hävdar också att alla dess fartyg uppfyller minimiantalet hytter för personer med nedsatt rörlighet ([199]).

5.2.2.3 Trafikavtalens varaktighet är förenlig med unionsrätten

(564) Corsica Linea instämmer i kommissionens preliminära analys av trafikavtalens motiverade varaktighet. Bolaget har lämnat två ytterligare kommentarer på denna punkt.

(565) *För det första* anser Corsica Linea att trafikavtalens varaktighet överensstämmer med de normer som fastställs i unionsrätten. Corsica Linea hänvisar i detta avseende till kommissionens beslutspraxis när det gäller avtal om allmänna sjötransporttjänster i Kroatien ([200]) och Norge ([201]), som har en varaktighet på nästan tio år.

(566) *För det andra* kräver fullgörandet av trafikavtalen investeringar från koncessionshavarnas sida, i motsats till vad Corsica Ferries hävdar.

([198]) Corsica Linea understryker i detta sammanhang att det enligt artiklarna 17 och 18 i trafikavtalen är de tekniska övervakningskommittéerna som har ansvaret för att bedöma om det föreligger ett särskilt behov som motiverar användningen av dessa verktyg för att anpassa sjötransporttjänsterna i form av flexibla och ytterligare tur- och returresor, samt för att beakta eventuella konflikter i användningen av uppdragstagarens flotta.

([199]) Corsica Linea nämner att fartyget Paglia Orba ursprungligen hade en hytt för personer med nedsatt rörlighet. I enlighet med det åtagande som Corsica Linea gjorde under anbudsförfarandet skulle detta fartyg dock i) ersättas med ett av de sju andra fartygen i flottan som avsatts för tjänsten om två hytter för personer med nedsatt rörlighet krävdes för den allmänna trafiken i enlighet med artikel 20 i trafikavtalen och ii) snabbt renoveras för att utrustas med en andra hytt för personer med nedsatt rörlighet. Corsica Linea hänvisar i detta avseende till Bastia förvaltningsdomstols dom av den 19 mars 2019 (Société La Méridionale, nr 1900289), i vilken domstolen fann att det var möjligt att ”göra ett åtagande om att följa avtalet” för att genomföra det. Detta åtagande har nu uppfyllts, vilket innebär att Paglia Orba nu har två hytter för personer med nedsatt rörlighet.

([200]) Kommissionens beslut av den 12 juli 2018 i ärendena SA.48119 – Kroatien – *Croatian Ferries PSO* (EUT C 339, 21.9.2018, s. 1) och SA.49523 – Kroatien – *Croatian Ferries PSO 3* (EUT C 339, 21.9.2018, s. 2).

([201]) Se fotnot 25.

(567) Corsica Linea understryker att man bör skilja mellan koncessionsavtal för tjänster (som trafikavtal), som avser tillhandahållande av en tjänst, och koncessionsavtal för uppförande eller modernisering av infrastruktur, som avser uppförande av infrastruktur och kräver omfattande investeringar. I det andra fallet måste de investeringar som koncessionshavaren ska göra beskrivas noggrant i koncessionsavtalet, eftersom uppförandet av infrastrukturen är själva syftet med avtalet. Så är inte fallet med tjänsteavtal, eftersom det är koncessionshavaren som under överinseende av den upphandlande myndigheten beslutar vilka investeringar som måste göras för att se till att man alltid har de materiella resurser som behövs för att tillhandahålla tjänsten på ett korrekt sätt och säkerställa att den utförs.

(568) Corsica Linea påpekar att de anbudssökande i det aktuella fallet var tvungna att tillhandahålla tjänsten med egna fartyg och upprätthålla en särskild, högpresterande flotta under fullgörandet av trafikavtalen, samtidigt som de skulle uppfylla gällande miljökrav.

(569) Corsica Linea beskriver utvecklingen av den tillämpliga rättsliga ramen, särskilt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959 ([202]) och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 ([203]).

(570) Enligt Corsica Linea föreskrivs i direktiv (EU) 2023/959 att kvottilldelningssystemet och överlämningskraven för sjötransportverksamhet ska tillämpas på 100 % av utsläppen från fartyg, baserat på en progressiv tidsplan (40 % från 2024 och 100 % från 2026). Dessutom föreskrivs i förordning (EU) 2023/1805 åtgärder för att minska intensiteten av växthusgasutsläpp från bränslen som används inom transportsektorn (från 2 % 2025 till 80 % 2050).

(571) Corsica Linea förklarar att tillämpningen av dessa regler kräver investeringar i mindre förorenande fartyg för att undvika hög beskattning. Corsica Linea uppskattar kostnaden för att anpassa fartygen till miljönormerna till 12 miljoner euro. Corsica Linea uppger i linje med detta att man också har investerat 145 miljoner euro i ett nytt fartyg för flytande naturgas som förväntas levereras 2026 och som skulle kunna användas för att fullgöra trafikavtalen.

(572) Corsica Linea konstaterar avslutningsvis att dessa investeringsbeslut inte påverkar ersättningsbeloppet, eftersom avtalen begränsar ersättningsbeloppet till de preliminära driftsredovisningar som lämnats in i samband med anbuden och som har full avtalsenlig verkan (bilaga 9 till trafikavtalen). Enligt Corsica Linea är det därför nödvändigt att koncessionshavarna får insyn i de intäkter som genereras av tillhandahållandet av tjänsterna under en tillräckligt lång period.

5.2.3 *Trafikavtalen utgör inte statligt stöd eller är i vart fall undantagna från anmälningsskyldigheten enligt beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse*

(573) Corsica Linea anser att åtgärderna inte utgör statligt stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget, eftersom de fyra Altmarkkriterierna, och i synnerhet det fjärde, är uppfyllda. Åtgärderna uppfyller i alla händelser alla kriterier i beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse och var därför undantagna från kravet på anmälan till kommissionen.

5.2.3.1 Trafikavtalen uppfyller det fjärde Altmarkkriteriet

(574) I motsats till kommissionens preliminära analys i beslutet att inleda förfarandet anser Corsica Linea att det faktiskt förekom ett verkligt konkurrenstryck i förfarandet för att tilldela trafikavtalen, vilket gjorde det möjligt att välja det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet för det allmänna.

([202]) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959 av den 10 maj 2023 om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem, EUT L 130, 16.5.2023, s. 134, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj.

([203]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 av den 13 september 2023 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG, EUT L 234, 22.9.2023, s. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj.

(575) *För det första* påpekar Corsica Linea att ingen fransk eller utländsk sjötransportoperatör, utom Corsica Ferries, Corsica Linea och La Méridionale, har visat något intresse för den korsikanska marknaden, varken genom att svara på de olika anbudsinfordringar eller offentliga samråd som Frankrike har inlett eller genom att bedriva trafik enligt systemet för allmän trafikplikt.

(576) *För det andra* påpekar Corsica Linea att det i fråga om trafikavtalet om sjötransporttjänsten till Propriano, beträffande vilket Corsica Linea visat sig konkurrera med La Méridionale, fanns tillräcklig konkurrens för att den regionala myndigheten skulle kunna välja det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet. När det gäller de övriga delar som Corsica Linea tilldelades (Bastia, Île-Rousse och Ajaccio) innebär avsaknaden av konkurrerande anbud i princip inte att det helt kan uteslutas att det fanns tillräckligt konkurrenstryck för att det fjärde Altmarkkriteriet skulle anses vara uppfyllt ([204]).

(577) *För det tredje* fanns enligt Corsica Linea ett betydande konkurrenstryck, eftersom det var allmänt känt att tre operatörer sannolikt skulle lämna in anbud i samband med förfarandena för tilldelning av trafikavtalen (Corsica Linea, La Méridionale och Corsica Ferries).

(578) *För det fjärde* minskade den ersättning som Corsica Linea begärde mellan sitt första och sitt slutliga anbud avsevärt för de delar som bolaget tilldelades i samband med det förhandlingsförfarande som transportorganet och den regionala myndigheten genomförde, vilket visar att de franska myndigheterna hade verklig förhandlingsstyrka.

(579) *Avslutningsvis* var de franska myndigheterna under inga omständigheter skyldiga att acceptera de slutliga anbuden om de ansågs vara för dyra, även om endast ett slutligt anbud mottogs för vissa delar.

5.2.3.2 Trafikavtalen är under alla omständigheter förenliga med beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse

(580) Corsica Linea anser att de aktuella åtgärderna uppfyller alla kriterier i beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, i motsats till vad kommissionen anger i skälen 395–398 i beslutet att inleda förfarandet. Corsica Linea anser att i) beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse är tillämpligt i det aktuella fallet, ii) vissa sjörutter inte överskrider tröskelvärdet för att undantas från anmälningsskyldigheten, och iii) trafikavtalen uppfyller alla övriga kriterier i beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

5.2.3.2.1 Beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse är tillämpligt på kombinerade tjänster (gods/passagerare)

(581) Corsica Linea bestrider kommissionens preliminära ståndpunkt att beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse endast är tillämpligt på sjötransport av passagerare, särskilt eftersom det i beslutet endast fastställs ett tröskelvärde för antalet transporterade passagerare.

(582) Enligt Corsica Linea strider kommissionens tolkning klart mot ordalydelsen i själva texten och dess syfte, vilket klargörs i skäl 24 i beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Av detta skäl framgår det tydligt att all sjötransport (inklusive godstransport) omfattas av beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Om kommissionens tolkning godtogs skulle ingen sjötransporttjänst för gods kunna omfattas av beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, vilket skulle strida mot principen om likabehandling.

(583) Corsica Linea noterar i detta avseende att beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse enligt kommissionens beslutspraxis kan tillämpas på kombinerade tjänster för vilka tröskelvärdet för passagerartrafik som fastställs i beslutet i fråga inte har överskridits ([205]).

(584) Vidare anser Corsica Linea att hänvisningen i beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse till ett enda tröskelvärde för antalet passagerare är motiverad av att passagerartrafiken på sin höjd är en övergripande indikator på den ekonomiska betydelsen av en viss rutt. Enligt Corsica Linea är det svårt att föreställa sig att godsvolymer som inte står i proportion till passagerartrafiken skulle kunna transporteras på samma rutt.

([204]) Dom av den 16 september 2013, Iliad, T-325/10, ECLI:EU:T:2013:472, punkterna 240–254.

([205]) Corsica Linea hänvisar till kommissionens beslut (EU) 2022/1328 av den 30 september 2021 om de åtgärder SA.32014, SA.32015 och SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) som Italien och regionen Lazio har genomfört till förmån för Laziomar och förvärvaren av detta företag, CLN (EUT L 200, 29.7.2022, s. 154, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/1328/oj), punkt 484 ff.

5.2.3.2.2 Alla villkor i beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse är uppfyllda

(585) Corsica Linea anser att trafikavtalen är förenliga med artikel 4 i beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse: bolaget påpekar att det i det aktuella fallet verkligen rör sig om en tilldelning som uppfyller alla krav i den artikeln, vilket kommissionen konstaterar i skäl 275 och följande skäl i beslutet att inleda förfarandet ([206]).

(586) Corsica Linea anser också att trafikavtalen är förenliga med artiklarna 5 och 6 i beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse mot bakgrund av att metoderna för att beräkna ersättningen och kontrollera att det inte förekommer någon överkompensation fastställs i avtalen i fråga, vilket kommissionen konstaterar i beslutet att inleda förfarandet (skälen 345–377).

(587) Slutligen anser Corsica Linea att trafikavtalen uppfyller villkoren i artikel 7 i beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, eftersom de franska myndigheterna på TED-plattformen (som innehåller en förteckning över alla avtal och koncessioner i medlemsstaterna som överskrider de tröskelvärden som kräver offentliggörande på EU-nivå) offentliggjorde ett meddelande om koncessionstilldelning avseende trafikavtalen, som innehåller all information som krävs enligt artikel 7 i beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ([207]).

5.3 **Synpunkter från La Méridionale**

(588) La Méridionale hävdar för det första i sina synpunkter att trafikavtalen inte utgör statligt stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget. Trafikavtalen uppfyller i alla händelser villkoren i beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse och är undantagna från kravet på förhandsanmälan till kommissionen. Trafikavtalen är i vart fall förenliga med rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ([208]).

5.3.1 *Trafikavtalen utgör inte statligt stöd*

(589) La Méridionale anser att trafikavtalen inte gav bolaget någon fördel, eftersom de uppfyller samtliga Altmarkkriterier, inklusive det första och det fjärde kriteriet.

5.3.1.1 Trafikavtalen uppfyller det första Altmarkkriteriet

(590) La Méridionale anser att trafikavtalens omfattning tillgodoser ett behov av allmän trafik. Bolaget hävdar att de franska myndigheterna på ett korrekt sätt fastställde i) användarnas efterfrågan på transporter av bogserat gods ii) och ett marknadsmisslyckande. Slutligen ansåg bolaget att Frankrike hade definierat trafikavtalen på ett sätt som var proportionerligt i förhållande till behovet av allmän trafik (iii).

5.3.1.1.1 Frankrike fastställde på ett korrekt sätt efterfrågan från användarna

(591) La Méridionale anser att Frankrike på ett korrekt sätt fastställde efterfrågan från användare av sjötransport av gods och passagerare. Detta gäller särskilt sjötransport av bogserat gods, vilket La Méridionale kommenterade i flera avseenden.

(592) La Méridionale uppger att bolaget beställde två ekonomiska analyser som utfördes av Deloitte (***Deloitte-rapporten***), särskilt avseende i) den bristande utbytbarheten mellan hamnarna i Toulon och Marseille när det gäller sjötransport av bogserat gods. Enligt La Méridionale bekräftas de franska myndigheternas analyser i Deloitte-rapporten, dvs. att det råder mycket låg utbytbarhet mellan hamnarna i Marseille och Toulon när det gäller sjötransport av bogserat gods.

(593) *För det första* visar de insamlade bevisen ur kvalitativ synvinkel att transportörer som vill minimera sina kostnader inte betraktar Toulon som ett alternativ till Marseille, och detta av följande skäl:

— Hamnen i Marseille har ett strategiskt läge vid Rhônedalens mynning, nära de många logistikbaser som ligger utspridda i området.

([206]) Corsica Linea noterar i detta avseende att det i artikel 2 i trafikavtalen uttryckligen hänvisas till beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

([207]) Meddelande om tilldelning av tjänstekoncession, EUT S 15/2023.

([208]) La Méridionale preciserar att dess synpunkter endast avser de trafikavtal som tilldelats bolaget enskilt eller tillsammans med Corsica Linea.

— Hamnen ger operatörerna tillgång till ett multimodalt nätverk och ligger i skärningspunkten mellan två stora europeiska godskorridorer (Medelhavsaxeln och Nordsjön–Medelhavsaxeln).

— Marseille har ett upptagningsområde som täcker hela sydöstra Frankrike ([209]), medan hamnen i Toulon har en mycket mer lokal inriktning och endast omfattar tre företagsparker ([210]).

— Farligt gods får inte transporteras till Toulon eftersom hamnen ligger nära militära anläggningar och sådan transport således är förbjuden.

(594) *För det andra* påpekar La Méridionale att Deloitte-rapporten ur kvantitativ synvinkel bekräftar att det råder mycket låg utbytbarhet mellan hamnarna i Marseille och Toulon när det gäller transporter av bogserat gods. I Deloitte-rapporten uppskattas att mindre än 20 % av transportörerna skulle välja hamnen i Toulon framför hamnen i Marseille om priserna i Marseille skulle höjas med 5–10 %.

(595) För att komma fram till denna slutsats utgick man i Deloitte-rapporten först från två databaser, nämligen i) den offentliga databasen över koncentrerade logistikområden ([211]) och utvidgade logistikområden ([212]) i Frankrike 2015 ([213]), och ii) en databas från La Méridionale över lagerlokaler på det franska fastlandet som tillhörde bolagets kunder inom transport av bogserat gods 2021. Efter att ha lokaliserat de olika lagren på grundval av dessa databaser fastställdes i Deloitte-rapporten den totala kostnaden för godstransport till Korsika, med en sjötransportavgift på 35 euro/löpmeter för hamnarna i Toulon och Marseille och en vägtransportkostnad på 1,13 euro/km ([214]).

(596) Enligt Deloitte-rapporten visar resultaten att det vid en prisökning på 10 % för en överfart från hamnen i Marseille fortfarande skulle vara rationellt ur ekonomisk synvinkel för de allra flesta transportörer att fortsätta att resa via hamnen i Marseille. I genomsnitt skulle endast 4,7 % av transportörerna gynnas av att byta till hamnen i Toulon. I Deloitte-rapporten dras slutsatsen att uppskattningen att 80 % av efterfrågan på transporter av bogserad gods i Marseille är bunden är konservativ.

([209]) I Deloitte-rapporten hänvisas till kartor från webbplatsen Upply (ett företag som specialiserar sig på godstransporter, särskilt vägtransporter) från den 4 juli 2019, som finns på market-insights.upply.com/en/the-real-map-of-the-major-hinterlands-for-container-shipping (besökt 18.10.2024), och från Marseilles stadsplaneringsbyrå från rapporten *Logistics in the PACA Region – Diagnostics and Challenges* (januari 2019), som finns på https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (s. 16) (besökt 18.10.2024).

([210]) La Méridionale hänvisar i) till rapporten från Marseilles stadsplaneringsbyrå *La logistique en région PACA – Diagnostic et enjeux* (januari 2019), som finns på https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (besökt den 18 oktober 2024) och ii) till en studie från den 18 juni 2020 som genomförts av en konsult på uppdrag av industri- och handelskammaren i Var, som en del av ett uppdrag att studera energiflödena i hamnarna runt Toulonbukten och dess inlandsområden, som visar att upptagningsområdet för hamnen i Toulon är begränsat till området mellan städerna Bandol, Signes och Hyères (studien finns på 0acf6059–3e3-be1e-1214–59847ece5a39 (interreg-maritime.eu) (besökt 18.10.2024). Enligt La Méridionale visar siffran på s. 5 i den andra studien tydligt att upptagningsområdet för hamnen i Toulon endast omfattar de tre huvudsakliga företagsparkerna i närheten av hamnen, nämligen företagsparken Signes, företagsknutpunkten Toulon West och företagsparken Toulon East.

([211]) Enligt Deloitte-rapporten är ett koncentrerat logistikområde ett område där varje komponentlager eller logistikplattform på mer än 5 000 m² ligger mindre än två kilometer från ett annat. Varje logistikområde omfattar minst tre lager eller logistikplattformar på mer än 5 000 m².

([212]) Enligt Deloitte-rapporten är ett utvidgat logistikområde ett område där varje lager eller logistikplattform på mer än 5 000 m² ligger mindre än sex kilometer från ett annat. Varje logistikområde omfattar minst tre lager eller logistikplattformar på mer än 5 000 m².

([213]) Atlas över lager och logistikområden i Frankrike 2015, finns på: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015 (besökt 18.10.2024).

([214]) Deloitte-rapporten hänvisar till uppgifter från den nationella vägkommittén för 2019, enligt vilka den årliga kostnaden för en långdistanslastbil på 40 ton är 1,13 euro/km. Detta inkluderar kostnaden för en förare, kostnaden för att äga och finansiera fordonet, kostnaden för bränsle, däck, underhåll, vägtullar och vinjetter samt försäkringskostnader och fordonsskatter.

5.3.1.1.2 Frankrike gjorde en korrekt analys av marknadsmisslyckandet

5.3.1.1.2.1 Corsica Ferries privata utbud i avsaknad av trafikavtal är inte trovärdigt

(597) La Méridionale anser att de franska myndigheterna gjorde en korrekt analys av det marknadsmisslyckande som kännetecknar behovet av en allmän sjötransporttjänst mellan Korsika och hamnen i Marseille.

(598) I detta avseende påpekar bolaget att det erbjudande som Corsica Ferries lämnade under operatörssamrådet inte kunde betraktas som trovärdigt eftersom den kapacitet som Corsica Ferries skulle sätta in i avsaknad av trafikavtal inte var förenlig med kapaciteten i hamnen i Toulon. Enligt Deloitte-rapporten baserades den kapacitet som Corsica Ferries angav i avsaknad av ett trafikavtal ([215]) på en beläggningsgrad på 539 % i hamnen i Toulon under perioden 2023–2028 ([216]), dvs. en godsvolym som är mer än fem gånger större än hamnens nuvarande kapacitet.

5.3.1.1.2.2 La Méridoniales lansering av rutten Toulon–Île-Rousse 2024 inom ramen för systemet för allmän trafikplikt påverkar inte slutsatsen om förekomsten av ett marknadsmisslyckande

(599) La Méridionale uppger att man 2024 lanserade en ny rutt mellan Toulon och Livorno (Italien) med anlöp i Île-Rousse. Bolaget påpekar dock att detta initiativ inte på något sätt påverkar de franska myndigheternas slutsatser om förekomsten av ett marknadsmisslyckande som motiverar att trafikavtalen ingicks.

(600) La Méridionale upprepar att det enligt det system för allmän trafikplikt som gäller mellan Korsika och det franska fastlandet står bolaget fritt att erbjuda nya tjänster vid sidan av trafikavtalen. I detta avseende påpekar bolaget att förändringen i dess ägarstruktur och ledning från juni 2023 ledde till att det tog fram en ny affärsstrategi med en öppning mot internationella rutter. Den nya rutten till Italien uppfyller direkt detta mål.

(601) *För det första* uppger La Méridionale att denna rutt endast omfattar passagerartransport och främst riktar sig till turister. Den omfattar således inte transport av gods eller medicinska passagerare.

(602) *För det andra* uppger La Méridionale att driftsredovisningen för rutten Toulon–Île-Rousse och för fartyget Kalliste som används på denna rutt förs separat från redovisningen för rutterna Marseille–Ajaccio och Marseille–Porto-Vecchio som drivs inom ramen för trafikavtalen, vilket säkerställer att det inte förekommer några korssubventioner när det gäller fartygens avskrivningar och driftskostnader.

(603) I detta avseende tillbakavisar La Méridionale Corsica Ferries kritik i skäl 216 i beslutet att inleda förfarandet mot Corsica Lineas användning av fartyget Kalliste, som skulle ha kunnat hindra La Méridionale från att fullgöra sina skyldigheter enligt trafikavtalen.

(604) La Méridionale förklarar att Kalliste visserligen användes av Corsica Linea i juli och augusti 2023, men att detta berodde på den exceptionella situationen med en brand på ett av Corsica Lineas fartyg (Monte d'Oro), som innebar att fartyget var ur drift i flera månader, varefter Corsica Linea uttryckligen frågade La Méridionale om det var möjligt att chartra Kalliste för att tillfälligt trafikera dess rutter.

(605) La Méridionale uppger dessutom att Kalliste visserligen i bilaga 2 till trafikavtalen (tjänsteprogrammet) avsätts för del 3 (Marseille–Porto-Vecchio) och att de preliminära driftsredovisningarna (bilaga 9 till trafikavtalen) baseras på detta, men att det är möjligt att sätta in fartyget på andra rutter enligt den mekanism för ersättning av fartyg som fastställs i artikel 20 i trafikavtalen eller genomföra en ytterligare tur- och returresa enligt de franska myndigheternas beslut.

([215]) Enligt Deloitte-rapporten uppgav Corsica Ferries att man i avsaknad av ett trafikavtal skulle öka verksamheten i Toulon avsevärt från i genomsnitt 397 112 löpmeter per år under perioden 2016–2019 till i genomsnitt 2 675 288 löpmeter per år under perioden 2023–2028, dvs. öka utbudet med 574 %.

([216]) I Deloitte-rapporten beräknas denna beläggningsgrad på grundval av det årliga genomsnittet i löpmeter som transporterats av Corsica Ferries mellan 2016 och 2019 (397 112 löpmeter), vilket motsvarar en aktuell beläggningsgrad på 80 % för hamnen i Toulon enligt industri- och handelskammaren i Var, och det årliga genomsnitt som Corsica Ferries har angett mellan 2023 och 2028 (2 675 288 löpmeter), vilket motsvarar en beläggningsgrad på 539 % för hamnen i Toulon.

5.3.1.1.3 De franska myndigheterna fastställde en proportionerlig allmän trafikplikt

5.3.1.1.3.1 Minimikapacitetskraven för godstransport är proportionerliga i förhållande till det behov av allmän trafik som fastställts

(606) La Méridionale bestrider kommissionens preliminära ståndpunkt att minimikapaciteten för godstransport fastställdes i trafikavtalen på ett sådant sätt att den allmänna trafiken när som helst skulle kunna tillgodose den maximala efterfrågetoppen enligt historiska uppgifter.

(607) La Méridionale förklarar att de franska myndigheterna fastställde den minimikapacitet som krävs för godstrafiken på grundval av genomsnittet per överfart i juli 2030, vilket är högre än genomsnittet per överfart under de övriga månaderna 2030. Med tanke på skillnaderna i trafik beroende på veckodag och månad räcker detta månatliga genomsnitt inte för att vid alla tidpunkter kunna tillgodose den högsta observerade efterfrågetoppen. Enligt La Méridionale omfattar det månatliga genomsnittet i juli 2030, liksom de andra månatliga genomsnitten, överfarter där efterfrågan överstiger den valda minimikapaciteten.

(608) La Méridionale betonar i detta avseende att analysen av godsvolymerna på fartyg under 2021 och 2022 på de rutter som trafikeras av La Méridionale visar att den minimikapacitet som fastställs i trafikavtalen för godstransport inte är överdriven, eftersom den överskreds på en betydande andel av överfarterna ([217]). Analyser per månad och dag visar att minimikapaciteten regelbundet överskreds varje månad under året och varje dag i veckan under 2021 och 2022. Kapaciteten i trafikavtalen kan därför inte anses vara oproportionerlig.

(609) Slutligen förklarar La Méridionale att fastställandet av minimikapaciteten till den nivå som beräknats för juli 2030 är förenligt med de begränsningar som bolagen står inför när det gäller förvaltningen av sin flotta. Det var därför inte möjligt att fastställa minimikapaciteten på månadsbasis eller ens på årsbasis, med tanke på de ekonomiska begränsningarna när det gäller flottförvaltning och avskrivningstiderna för fartyg. La Méridionale förklarar att det med tanke på fartygens värde är svårt för operatörerna att byta fartyg under avtalets löptid, både ur ekonomisk och operativ synvinkel. Däremot gör den allmänna trafikplikt som fastställs i trafikavtalen det möjligt att ta fartyg i drift som kan tillhandahålla den allmänna trafiken under hela avtalets löptid och hantera efterfrågetopparna.

5.3.1.1.3.2 Minimikapacitetskraven för antalet transporterade förare per överfart står i proportion till behovet av allmän trafik

(610) La Méridionale hävdar att minimikapaciteten för transport av förare som anges i trafikavtalen inte är oproportionerlig, i motsats till vad Corsica Ferries hävdar i sitt klagomål.

(611) På grundval av de uppgifter som La Méridionale lämnade bedömdes i Deloitte-rapporten det faktiska antalet förare som följde med sitt gods på La Méridonales fartyg under 2021 och 2022. I rapporten fastställs att den minimikapacitet som anges i trafikavtalen för antalet förare inte är överdriven, eftersom den redan överskreds eller uppnåddes på en betydande andel av överfarterna under 2021 och 2022 ([218]).

5.3.1.2 Trafikavtalen uppfyller det fjärde Altmarkkriteriet

(612) *För det första* påstår La Méridionale att kriterierna för tilldelning av avtalen inte påverkade Frankrikes möjlighet att välja den anbudssökande som kunde tillhandahålla tjänsten till den lägsta kostnaden för det allmänna. La Méridionale anser att Corsica Linea och La Méridionale lämnade konkurrerande anbud på rutterna Porto-Vecchio (del 3) och Propriano (del 4). I båda fallen accepterade de franska myndigheterna det lägsta anbudet.

([217]) Deloitte-rapporten visar att nästan en tredjedel av de överfarter som La Méridionale genomförde mellan Marseille och Ajaccio under 2021 redan överskred den minimikapacitet för godstransport som fastställs i trafikavtalen. År 2022 var detta fallet för 40 % av de överfarter som La Méridionale genomförde mellan Marseille och Ajaccio.

([218]) Enligt Deloitte-rapporten uppnåddes eller överskreds den minimikapacitet för förare som transporterar bogserat gods som fastställs i trafikavtalen på 40 % av de överfarter som La Méridionale genomförde 2021 och 43 % 2022 mellan Marseille och Ajaccio.

(613) *För det andra* uppger La Méridionale att tre rederier (Corsica Ferries, Corsica Linea och La Méridionale) svarade på operatörssamrådet och att antalet anbudssökande (två) därmed överensstämde med antalet svar på operatörssamrådet. Den omständigheten att inga andra rederier ansökte tyder dessutom på att det saknas intresse på marknaden för rutter med låg lönsamhet, såsom rutterna till Korsika.

5.3.2 *Trafikavtalen är förenliga med beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse*

5.3.2.1 Beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse är tillämpligt på trafikavtalen

(614) La Méridionale bestrider kommissionens preliminära ståndpunkt att beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse endast är tillämpligt på rutter avsedda för passagerartransport, med undantag för alla andra sjötransporttjänster (särskilt godstransport). Bolaget anser för det första att det i beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse inte preciseras att det inte är tillämpligt på kombinerade tjänster och att kommissionen inte kan göra en sådan restriktiv tolkning. För det andra anser bolaget att en sådan tolkning i alla händelser är förenlig med kommissionens beslutspraxis ([219]).

5.3.2.2 Trafikavtalen är förenliga med beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse

(615) La Méridionale anser att trafikavtalen är förenliga med artikel 4 i beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse: bolaget påpekar att det i det aktuella fallet verkligen rör sig om en tilldelning som uppfyller alla krav i den artikeln, vilket kommissionen konstaterar i skäl 275 och följande skäl i beslutet att inleda förfarandet ([220]). Bolaget påpekar också att varaktigheten för trafikavtalen är mindre än tio år, i enlighet med beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

(616) La Méridionale anser också att trafikavtalen är förenliga med artiklarna 5 och 6 i beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse mot bakgrund av att metoderna för att beräkna ersättningen och kontrollera att det inte förekommer någon överkompensation fastställs i avtalen i fråga, vilket kommissionen konstaterar i beslutet att inleda förfarandet (skälen 345–377).

(617) Slutligen anser La Méridionale att trafikavtalen uppfyller villkoren i artikel 7 i beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, eftersom de franska myndigheterna har offentliggjort all information som krävs enligt den artikeln.

5.3.3 *Trafikavtalen är förenliga med rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse*

(618) La Méridionale anser att åtgärderna under alla omständigheter är förenliga med rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Bolaget lämnade synpunkter på två punkter: uppdragets varaktighet och trafikavtalens överensstämmelse med EU-rätten om koncessioner.

5.3.3.1 Trafikavtalens varaktighet är förenlig med rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse

(619) La Méridionale anser att trafikavtalens varaktighet på sju år är förenlig med de normer som fastställs i EU-rätten. La Méridionale anser att denna period är rimlig och motiverad med hänsyn till de investeringar som gjorts eller kommer att göras för att fullgöra trafikavtalen, särskilt med avseende på avskrivningskostnaderna för de fartyg som sätts in och kostnaderna för ytterligare utrustning eller för att uppfylla miljökraven. I detta avseende hänvisar bolaget till kommissionens beslutspraxis när det gäller avtal om allmänna sjötransporttjänster i Italien ([221]) och Norge ([222]) med en varaktighet på nära eller mer än tio år.

([219]) La Méridionale hänvisar till beslut punkt 484 ff.

([220]) La Méridionale noterar i detta avseende att det i artikel 2 i trafikavtalen uttryckligen hänvisas till beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

([221]) Kommissionens beslut (EU) 2022/448 av den 17 juni 2021 om de åtgärder SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) som Italien har genomfört till förmån för Siremar och dess förvärvare Società Navigazione Siciliana [delgivet med nr C(2022) 4268] (EUT L 97, 24.3.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/448/oj).

([222]) Se fotnot 141.

5.3.3.2 Trafikavtalen är förenliga med unionsrätten om offentlig upphandling

5.3.3.2.1 Den tid som förflöt mellan datumet för tilldelningen av trafikavtalen och startdatumet för tjänsterna hade ingen avskärmande effekt

(620) La Méridionale anser att den korta perioden mellan datumet för tilldelningen av trafikavtalen och startdatumet för tjänsterna inte medförde några svårigheter enligt EU-rätten om koncessioner.

(621) *För det första* anser bolaget att omständigheterna skiljer sig från dem som avses i SNCM II-domen, som kommissionen nämner i sitt beslut att inleda förfarandet. Enligt La Méridionale informerades eventuella anbudssökande om att de tjänster som omfattades av trafikavtalen skulle inledas den 1 januari 2023 i den offentliga anbudsinfordran som offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* den 6 maj 2022. Eventuella anbudssökande informerades således åtta månader i förväg om startdatumet för de aktuella tjänsterna. Dessutom hade det tillkännagetts att trafikavtalen skulle träda i kraft den 1 januari 2023 när de franska myndigheterna inledde operatörssamrådet den 22 januari 2022, vilket Corsica Ferries svarade på, dvs. nästan ett år tidigare.

(622) *För det andra* påpekar La Méridionale att det i de anbudsregler som offentliggjordes den 6 maj 2022 angavs att anbudssökande skulle lämna in sina ansökningar och anbud senast den 25 juli 2022 och att eventuella förhandlingsmöten preliminärt skulle inledas i augusti 2022. Med tanke på de fasta tidsfristerna för förhandlingar och tilldelning av avtal som är så komplexa som trafikavtalen i fråga informerades alla berörda ekonomiska aktörer således från början om att det skulle gå ungefär två till tre månader, mellan hösten 2022 och den 1 januari 2023, mellan tilldelningen av trafikavtalen och ikraftträdandet av dem. En sådan period var tillräcklig för att alla intresserade ekonomiska aktörer skulle kunna ta sin flotta ur drift och omplacera den.

(623) I detta avseende hävdar La Méridionale att Corsica Ferries påstående om att bokningar inom sjötransport måste göras minst sex månader i förväg är ogrundat. Bolaget uppger att inom godstransport (som är det huvudsakliga syftet med trafikavtalen) görs bokningar i praktiken några dagar i förväg, medan passagerartransporttjänsterna inleds under lågsäsong, när trafiken är mindre intensiv (den 1 januari).

(624) *För det tredje*, eftersom de franska myndigheterna visste att endast Corsica Linea och La Méridionale hade ansökt om att delta i anbudsförfarandet när tidsfristen för att lämna in anbud löpte ut (den 25 juli 2022) kunde de, utan att bryta mot koncessionsdirektivet, besluta att förlänga förhandlingstiden och förkorta perioden mellan tilldelningen av trafikavtalen och ikraftträdandet av dessa. Eftersom Corsica Ferries inte lämnade något anbud på trafikavtalen av skäl som hade att göra med bristande tydlighet i de tekniska kraven (och inte på grund av den korta tidsperioden mellan tilldelningen och ikraftträdandet) kunde den faktiska längden på förhandlingsfasen inte anses bryta mot koncessionsdirektivet.

5.3.3.2.2 Minimikraven omfattade inte flexibla och ytterligare tur- och returresor

(625) La Méridionale upprepar att minimikraven enligt artikel 37 i koncessionsdirektivet fastställdes i artikel 2.4 i anbudsreglerna. Enligt La Méridionale var det visserligen nödvändigt att hänvisa till bilaga 1 till trafikavtalen för att förstå den exakta omfattningen av vissa av minimikraven, men bilaga 1 var inte i sin helhet ett minimikrav.

(626) Enligt La Méridionale leder denna slutsats till följande konstateranden.

(627) När det gäller de ytterligare tur- och returresorna konstaterar La Méridionale först och främst att de inte omnämns i artikel 2.4 i anbudsreglerna. Endast tidtabeller och turtäthet behandlas. Dessutom framställs de ytterligare tur- och returresorna i bilaga 1 till trafikavtalen endast som en möjlighet, vars genomförande överlåts till de franska myndigheterna. Dessa hänvisningar ger därför ingen information om ”tidtabellerna” för de ytterligare tur- och returresorna eller deras ”turtäthet” i den mening som avses i det minimikrav som strikt anges i artikel 2.4 i anbudsreglerna.

(628) När det gäller de flexibla tur- och returresorna konstaterar La Méridionale att de varken omnämns i artikel 2.4 i anbudsreglerna eller i bilaga 1.

(629) Enligt La Méridionale följer det av detta att de flexibla och ytterligare tur- och returresorna inte var en del av trafikavtalens minimikrav.

5.3.3.2.3 De flexibla och ytterligare tur- och returresorna är förenliga med principerna om likabehandling, icke-diskriminering och öppenhet

(630) När det gäller de flexibla tur- och returresorna påpekar La Méridionale att det inte rör sig om ytterligare tur- och returresor som läggs till minimiantalet tur- och returresor per år. Det enda syftet med dessa tur- och returresor är att optimera trafiken på ett begränsat och ad hoc-baserat sätt. Framför allt hävdar La Méridionale att det är de franska myndigheterna som avgör om dessa tur- och returresor ska genomföras, under förutsättning att artikel 17 i trafikavtalen följs. Slutligen påpekar La Méridionale att en tur- och returresa skjuts upp av den tekniska kommitté som inrättats för detta ändamål, i syfte att flytta den till ett datum som tillgodoser både de verkliga behoven av allmän trafik och tar hänsyn till operatörens begränsningar.

(631) När det gäller de ytterligare tur- och returresorna hävdar La Méridionale att sådana resor också är ett alternativ som den upphandlande myndigheten kan välja att utnyttja vid en efterfrågetopp på sjötransport av gods som inte kan hanteras genom de planerade tur- och returresorna. Enligt La Méridionale är detta ett flexibelt instrument i trafikavtalen som gör det möjligt att anpassa den allmänna trafiken till användarnas faktiska efterfrågan under en period på 7–8 år. Dessutom är antalet ytterligare tur- och returresor strikt begränsat och genomförandet av dem regleras av artikel 18 i trafikavtalen, som förblev oförändrad i slutet av förfarandet för tilldelning av trafikavtalen.

(632) Det fanns inga belägg för Corsica Ferries antagande att operatören behövde hålla reservfartyg i ständig beredskap som kunde sättas in när som helst för att genomföra ytterligare eller flexibla tur- och returresor. La Méridionale påpekar i detta avseende att bilaga 1 till trafikavtalen för 2021–2022 (som Corsica Ferries hade ansökt om) redan innehöll denna mekanism för ytterligare tur- och returresor, i nästan samma termer, på rutterna Ajaccio, Bastia och Île-Rousse. Enligt dessa avtal genomfördes dock aldrig de ytterligare tur- och returresorna på de villkor som Corsica Ferries hävdar (dvs. genom att begära flera fartyg samtidigt). Corsica Ferries måste därför ha vetat att det inte var ekonomiskt eller operativt meningsfullt att ha reservfartyg i permanent beredskap.

5.3.3.2.4 La Méridionales anbud följde anbudsreglerna

(633) *För det första* konstaterar La Méridionale att dess slutliga anbud inte innehöll några ändringar av bilaga 1 eller artiklarna 16 och 17 i utkasten till trafikavtal när det gäller flexibla och ytterligare tur- och returresor. Bilaga 1, som lämnades in till stöd för La Méridonales slutliga anbud för del 1, innehöll endast ett förslag till placering av ytterligare tur- och returresor, baserat på bolagets kunskap om sjötransporttjänster.

(634) *För det andra* anser La Méridionale, när det gäller fartygens transportkapacitet (i fråga om passagerare och gods), att kapaciteten hos de fartyg som bolaget avsatte för de olika delarna uppfyllde minimikapacitetskraven för transport av gods och passagerare. La Méridionale hävdar också att alla dess fartyg uppfyller minimiantalet hytter för personer med nedsatt rörlighet.

5.4 **Synpunkter från Stef-koncernen**

(635) Stef och dess dotterbolag (som tillsammans bildar Stef-koncernen) är huvudsakligen verksamma inom området temperaturreglerade godstransporter på väg, logistiktjänster för färskvaror och kylvaror samt industriell förpackning av jordbruksbaserade livsmedelsprodukter.

(636) I sina synpunkter förklarar Stef-koncernen att Stef var ensam aktieägare i La Méridionale mellan 2009 och den 31 maj 2023, då Stef sålde La Méridionale till CMA CGM. Stef var således La Méridoniales enda aktieägare när två av de ifrågavarande åtgärderna beviljades La Méridionale av Frankrike.

(637) I sina synpunkter upprepar Stef-koncernen i sin helhet innehållet i de synpunkter som lämnats av La Méridionale. Stef-koncernen lägger inte fram några fakta eller argument utöver dem som redan lagts fram av La Méridionale. Stef-koncernens synpunkter bör därför förstås som identiska med La Méridoniales synpunkter, som redan presenterats i avsnitt 5.3.

6. FRANKRIKES KOMMENTARER AVSEENDE SYNPUNKTERNA FRÅN BERÖRDA PARTER

(638) De franska myndigheterna inkom med sina kommentarer avseende Corsica Ferries synpunkter genom skrivelser av den 25 juni och den 11 juli 2024. Kommentarerna gäller bedömningen av förekomsten av ett behov av allmän trafik och efterlevnaden av koncessionsdirektivet.

6.1 Kommentarer avseende förekomsten av ett behov av allmän trafik

6.1.1 *De offentliga samråden var inte partiska*

(639) De franska myndigheterna uppger inledningsvis att den metod som användes för att fastställa behovet av allmän trafik var förenlig med principerna i cabotageförordningen ([223]) och dess tolkningsmeddelande från 2014 (***tolkningsmeddelandet*** ([224])). De tillägger att de kriterier som fastställts av tribunalen i SNCM I-domen och SNCM II-domen ([225]) också beaktades.

(640) I motsats till vad Corsica Ferries hävdar (skälen 399–403) konstaterar de franska myndigheterna att användarsamrådet inte var partiskt. De påpekar att samrådet offentliggjordes i stor utsträckning för allmänheten. De påpekar också att resultaten av samrådet visar att hamnarna i Marseille och Toulon är helt utbytbara ur passagerarsynpunkt (bosatta på Korsika och icke-bosatta), vilket Corsica Ferries hävdar. De påpekar i alla händelser att operatörssamrådet var en av flera metoder för att fastställa efterfrågan från användarna.

(641) I motsats till vad Corsica Ferries hävdar (skälen 455–468) präglades inte heller operatörssamrådet av någon metodologisk snedvridning. Frankrike påpekar att detta samråd också fick stor publicitet och var öppet för alla intresserade operatörer. De franska myndigheterna uppger att Corsica Ferries svar analyserades i detalj för att säkerställa att det var välgrundat och relevant. När det gäller Corsica Ferries kritik mot avsaknaden av en definition av territoriell kontinuitet uppger de franska myndigheterna att anbudshandlingarna för operatörerna omfattade ett kompletterande dokument som beskrev den rättsliga organisationen av sjötransport av passagerare och gods, och som i sin helhet återgav den franska lagstiftningen om territoriell kontinuitet.

6.1.2 *Frankrike fastställde på ett korrekt sätt den kvalitativa efterfrågan från användarna*

6.1.2.1 Frankrike fastställde på ett korrekt sätt den kvalitativa efterfrågan från medicinska passagerare

(642) För det första avvisar de franska myndigheterna Corsica Ferries argument att det endast finns ett behov av allmän trafik för medicinska passagerare som har rätt till ersättning från sjukförsäkringssystemet. De påpekar att Gecodia-rapporten tydligt visar att vissa medicinska passagerare specifikt använder sjötransport och att det finns en specifik koppling till hamnen i Marseille.

(643) De franska myndigheterna tillbakavisar också Corsica Ferries argument att det inte finns några rättsliga eller regleringsmässiga begränsningar som gör att ersättningen för transportkostnader är beroende av avståndet mellan ankomsthamnen och vårdinrättningen. De påpekar att ersättningen utgår på grundval av den kortaste sträckan från hamnen i Marseille till vårdinrättningen, i enlighet med artikel R. 322-10-5 i socialförsäkringslagen.

(644) De franska myndigheterna hävdar i alla händelser att villkoren för landtransport av medicinska patienter inte är desamma i Marseille och Toulon. Frankrike påpekar att medicinska patienter transporteras för sjukhusvistelse och därmed sammanhängande konsultationer, som äger rum samma dag som patienten anländer till fastlandet, och att det rör sig om potentiellt sköra personer med schemalagda besök (läkarbesök) som måste genomföras. Följaktligen skulle en extra resa på nästan en timme från Toulon till vårdinrättningarna i Marseille kunna försvåra resan ytterligare för medicinska passagerare med tanke på de risker som hänger samman med trafikstockningar och försenade tåg eller bussar samt de betydande kostnader som detta kan medföra (övernattningar på hotell, taxikostnader).

([223]) Artikel 4 i cabotageförordningen.

([224]) Meddelande från kommissionen om tolkningen av rådets förordning (EEG) nr 3577/92 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage), COM(2014) 232 final, 22.4.2014.

([225]) Domar av den 1 mars 2017, SNCM I och SNCM II, ibidem.

6.1.2.2 Frankrike fastställde på ett korrekt sätt den kvalitativa efterfrågan på transporter av bogserat gods

(645) *För det första* hävdar de franska myndigheterna att Corsica Ferries, genom att påstå att kommissionen baserade sin bedömning av utbytbarheten mellan hamnarna i Marseille och Toulon när det gäller transporter av bogserat gods enbart på överbelastningen i hamnen i Toulon och på resultaten av det offentliga användarsamrådet, gör en godtycklig och delvis begränsad tolkning av den metod som använts.

(646) När det gäller frågan om att det inte finns någon risk för överbelastning av hamnen i Toulon när det gäller transporter av bogserat gods (skälen 436–438) påpekar de franska myndigheterna först och främst att svaret från industri- och handelskammaren i Var tydligt visar att hamnen i Toulon har begränsad kapacitet. I sina kommentarer lämnade de franska myndigheterna ytterligare information om överbelastningen i hamnen i Toulon. Om den dagliga trafiken på rutterna mellan Marseille och Ajaccio/Bastia skulle flyttas till hamnen i Toulon bedömer de att efterfrågan skulle överstiga hamnens kapacitet 177 av 365 dagar år 2029 ([226]).

(647) När det gäller användarsamrådet om godstransporter och de argument som Corsica Ferries framfört i detta avseende (skälen 439–443), i synnerhet när det gäller relevansen av den information som erhållits från samrådet, upprepar de franska myndigheterna att ett användarsamråd är ett giltigt underlag enligt rambestämmelserna för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

(648) *För det andra* konstaterar de franska myndigheterna först och främst att Corsica Ferries inte bestrider de extra vägkostnader som transportörerna åsamkas genom att byta från Marseille till Toulon (skäl 443) och att samtliga analyser som Corsica Ferries, Corsica Linea och La Méridionale lämnat in bekräftar att logistikbaserna främst ligger runt Marseille och i Rhônedalen.

(649) De franska myndigheterna lämnar också en uppdaterad kvantitativ bedömning av merkostnaden med hjälp av den senaste referensen (december 2023) om produktionskostnader som beräknats av den nationella vägkommittén. Enligt de franska myndigheterna bekräftar denna bedömning att det uppstår en merkostnad på cirka 40 % för en resa via hamnen i Toulon i stället för hamnen i Marseille för en transportör vars logistikbas ligger nära Marseille.

(650) Frankrike påpekar också att BRG:s andra studie som Corsica Ferries lämnat in (se skäl 443), som omfattar en analys av merkostnaderna för vägtransporter, innehåller ett antal metodologiska fel. För det första utgår man i studien från en referens på 12 löpmeter, trots att en standardlastbil med släp (dragfordon + släpvagn) är nära 17 löpmeter. För det andra använder man i studien en sjötransportavgift för Toulon som motsvarar avgiften exklusive skatt och hanteringskostnader, dvs. inte den avgift som faktiskt betalas. Slutligen tar studien inte hänsyn till flera faktorer som ökar de extra vägkostnaderna. Beräkningen baseras till exempel på en extra vägsträcka på 60 km, trots att den är mer än 70 km.

(651) *För det tredje*, när det gäller bedömningen av graden av utbytbarhet avseende den specifika efterfrågan på transporter av bogserat gods i hamnen i Marseille, betonar de franska myndigheterna, som svar till Corsica Ferries (skälen 444–445), att det i den rapport från oktober 2020 som Corsica Ferries hänvisar till konstateras att den bedömning av den geografiska omfattningen av marknaden för transporter av bogserat gods som gjorts inte utesluter att det skulle kunna konstateras att det finns en viss utbytbarhet mellan fastlandshamnarna när det gäller transport av bogserat gods om mer övertygande bevis för detta läggs fram, särskilt genom ett bredare offentligt samråd med avsändare och transportörer. I det aktuella fallet genomförde de franska myndigheterna dock bredare offentliga samråd, vilket innebär att slutsatserna i rapporten från oktober 2020 inte längre är relevanta.

(652) *Slutligen* tillbakavisar de franska myndigheterna Corsica Ferries påstående att hamnarna i Marseille och Toulon är helt utbytbara ur användarsynpunkt när det gäller att hantera transporter av bogserat gods med medföljande förare (skäl 449). För det första konstaterar de franska myndigheterna att Corsica Ferries inte lägger fram några bevis som motiverar denna åtskillnad. De franska myndigheterna tillägger att denna åtskillnad inte togs upp av några transportörer, sjötransportoperatörer eller hamnmyndigheter under de offentliga samråden.

([226]) Kapacitetströskeln uppskattas till 80 lastbilar per dag under hela året, utom i juli och augusti, då kapacitetströskeln uppskattas till 40 lastbilar per dag på grund av den ökade trafiken med passagerare och lätta fordon under sommarmånaderna.

6.1.3 *Frankrike fastställde på ett korrekt sätt den kvantitativa efterfrågan från användarna*

6.1.3.1 Frankrike kvantifierade på ett korrekt sätt efterfrågan från medicinska passagerare

(653) I motsats till vad Corsica Ferries hävdar (skälen 428–431) påpekar de franska myndigheterna att en andel på 10 % för sjötransporter av medicinska skäl mellan Korsika och fastlandet är en försiktig uppskattning.

6.1.3.2 Frankrike kvantifierade på ett korrekt sätt efterfrågan på transporter av bogserat och icke-bogserat gods

(654) Enligt Frankrike hävdar Corsica Ferries att en enda tillväxttakt på 2,3 % per år för alla rutter som omfattas av trafikavtalen är resultatet av en överskattning av efterfrågan på godstransporter och därmed på transporter av förare kopplade till bogserat gods (skälen 453–454). De franska myndigheterna svarar att den prognostiserade efterfrågan på godstransporter bygger på historiska uppgifter (2010–2019). Dessa uppgifter är tillräckligt omfattande för att ta hänsyn till perioder av nedgång och mer dynamiska perioder i den korsikanska ekonomin.

(655) De franska myndigheterna påpekar att Korsika mellan 2010 och 2019 genomgick två perioder av tillväxt (2010–2012 och 2016–2018) och två perioder av stagnation (2013–2015 och 2019), och att godstransportflödena återspeglar dessa variationer. De franska myndigheterna anger också att den referens som använts är en total ökning av godstrafiken mellan Korsika och det franska fastlandet. Slutligen noterar de franska myndigheterna att uppgifter från det regionala direktoratet för miljö, planering och bostäder visar en ökning av trafiken i alla hamnar mellan 2000 och 2019, med fluktuationer som överensstämmer med den ekonomiska tillväxten. De franska myndigheterna drar därför slutsatsen att Corsica Ferries slutsatser är ogrundade och att den prognostiserade efterfrågan på godstransporter är försiktig och konservativ.

6.1.4 *Frankrike fastställde på ett korrekt sätt marknadsmisslyckandet*

(656) I motsats till vad Corsica Ferries hävdar (skälen 455–468) påpekar de franska myndigheterna att man haft ett framåtblickande förhållningssätt genom att göra en kontrafaktisk bedömning av det privata utbudet i avsaknad av ett avtal om allmän trafik mellan Korsika och Marseille.

(657) Dessutom konstaterar de franska myndigheterna, på grundval av de senaste observationerna av trafiken i Medelhavet, att det finns liten potential för hamnen i Marseille att locka passagerare, särskilt till och från Korsikas sekundära hamnar. Till exempel beräknas trafiken med bogserat gods (icke-utbytbar i Marseille) år 2030 uppgå till cirka 170 000 löpmeter för Marseille–Bastia, 120 000 löpmeter för Marseille–Ajaccio och mindre än 50 000 löpmeter för sekundära hamnar, vilket är långt under den trafik som registreras på rutter som drivs på den öppna marknaden eller inom ramen för systemet för allmän trafikplikt på andra öar i västra Medelhavet. Mer generellt finns det enligt de franska myndigheterna ingen daglig rutt på den öppna marknaden eller inom ramen för systemet för allmän trafikplikt med en så liten passagerar- och godsbas.

6.1.5 *Frankrike valde ett instrument för offentligt ingripande som var nödvändigt och proportionerligt i förhållande till behovet av allmän trafik*

(658) För att visa att den minimikapacitet som ingår i den allmänna trafikplikten för godstransporter inte är överskattad hänvisar de franska myndigheterna till sina synpunkter på beslutet att inleda förfarandet (skälen 358–361).

(659) Dessutom påpekar de franska myndigheterna att trafikuppgifterna för förare för 2023 visar att minimikapaciteten för transport av förare regelbundet understiger antalet förare som faktiskt transporteras på följande antal överfarter:

— Ajaccio–Marseille: 199 överfarter.

— Bastia–Marseille: 84 överfarter.

— Île-Rousse–Marseille: 176 överfarter.

— Porto-Vecchio–Marseille: 170 överfarter.

— Propriano–Marseille: 118 överfarter.

(660) Slutligen påpekar de franska myndigheterna att de ytterligare överfarterna inte är avsedda att hantera den allmänna trafiken, utan oregelbundna efterfrågetoppar.

6.2 **Kommentarer avseende efterlevnaden av unionsrätten om offentlig upphandling**

6.2.1 *Trafikavtalens varaktighet är förenlig med koncessionsdirektivet*

(661) I motsats till Corsica Ferries påstående (skäl 535) förklarar Frankrike att trafikavtalens varaktighet fastställdes i enlighet med koncessionsdirektivet, med beaktande av de investeringar som de framtida uppdragstagarna skulle göra, nämligen i de fartyg som behövdes för att bedriva sjötransporttjänsten. Dessa kostnader omfattar kapitalkostnaderna om uppdragstagaren äger sina fartyg eller leasingkostnaderna om uppdragstagaren leasar fartygen. De franska myndigheterna anser därför att varaktigheten är motiverad med hänsyn till konkurrensmålen, eftersom en kortare period skulle ha avskräckt operatörerna från att lämna anbud. De franska myndigheterna anser också att denna varaktighet uppfyller anpassningsmålen eftersom fartygen måste anpassas till standarderna, särskilt när det gäller reglerna om växthusgasutsläpp.

(662) När det gäller Corsica Ferries argument om bristande avkastning på investeringar för den upphandlande myndigheten vid koncessionens slut (skälen 536 och 537) anser Frankrike att detta påstående inte stämmer med hur koncessioner inom passagerar- och godstransport fungerar, eftersom driften av fartyg inte ingår i en strategi för avkastningsbara tillgångar, eftersom en sådan övervägning inte har något samband med trafikavtalens varaktighet.

(663) När det gäller Corsica Ferries påstående att ersättningen inte tar hänsyn till fartygens restvärde vid avtalens slut (skäl 538) anser Frankrike att den ersättning som beviljas uppdragstagarna inte bör ta hänsyn till detta värde, eftersom fartygen är uppdragstagarnas egna tillgångar och inte tillgångar som återlämnas kostnadsfritt och som helt ägs av den regionala myndigheten eller transportorganet. Frankrike förklarar att i enlighet med artikel 34 i trafikavtalen fastställs investeringskostnaderna för fartygen på grundval av den flotta som uppdragstagaren avsatt för att trafikera de rutter som omfattas av trafikavtalen. Syftet med dessa investeringar, som ersätts av transportorganet, är att täcka de kostnader som uppdragstagaren ådragit sig – med avdrag för eventuella subventioner och offentlig finansiering av dessa investeringar – motsvarande avskrivningar och/eller leasingkostnader och/eller kostnaden för att chartra det fartyg som avsatts för tjänsten.

(664) Corsica Ferries ifrågasätter dessutom relevansen av de exempel på koncessioner med en varaktighet på mer än fem år som de franska myndigheterna har lämnat, särskilt exemplet med den norska kusttrafiken (skäl 539). Som svar på detta klargör Frankrike att detta exempel är ytterst relevant, eftersom Eftas övervakningsmyndighet bekräftade den sjuåriga koncessionen för perioden 2012–2019 och förlängde den med tio år för perioden 2021–2030. Denna förlängning motiverades av fartygens livslängd, som vida överstiger tio år.

(665) Dessutom påpekar de franska myndigheterna att Corsica Ferries redan i juni 2022 väckte talan vid förvaltningsdomstolen i Bastia angående trafikavtalens varaktighet, i samband med interimistiska åtgärder före avtalens ingående, och hävdade att den var oproportionerlig eftersom det inte planerades några investeringar för uppdragstagarna. Domstolen i Bastia avslog ansökan, och detta beslut bekräftades av högsta förvaltningsdomstolen, som inte biföll överklagandet.

(666) När det slutligen gäller de tekniska specifikationer som ska uppfyllas (fartygskapacitet, antal passagerare och antal hytter för personer med nedsatt rörlighet) förklarar Frankrike att alla bolag som bedrev trafik till Korsika mellan 2015 och 2022 hade fartyg som var förenliga med de tekniska specifikationerna i de trafikavtalen. Corsica Ferries är ett av de största rederierna i Europa som bedriver trafik med fartyg med stor kapacitet (ro-pax-fartyg). Dess totala kapacitet, både vad gäller passagerare och gods, är nära eller större än dess konkurrenters på rutterna till Korsika (t.ex. Moby Lines, Corsica Linea och La Méridionale).

6.2.2 *Invändningarna mot minimikravens omfattning saknar grund*

(667) De franska myndigheterna påpekar att det är viktigt att göra en tydlig åtskillnad mellan artikel 2.4 i anbudsreglerna, som innehåller en uttömmande och oföränderlig förteckning över minimikrav, och bilaga 1 till trafikavtalen, som fungerar som en övergripande teknisk referens och redogör för minimikapaciteten utan att för den skull beteckna den som ett minimikrav. Bilaga 1 innehåller tekniska element vars karaktär beror på om de ingår i artikel 2.4 i anbudsreglerna: om ett element nämns i den artikeln och sedan specificeras i bilaga 1, förklarar Frankrike att det då är fråga om ett minimikrav.

(668) Frankrike noterar dessutom att förvaltningsdomstolen i Bastia, i samband med trafikavtalen för 2019–2020, endast analyserade de krav som kunde kopplas till minimikraven: "*Dessa tekniska krav, som avser fartygens transportkapacitet, är en del av de minimikrav som anges i artikel 2.4 i anbudsreglerna*" (19 mars 2019, nr 1900289). Enligt Frankrike bekräftades detta resonemang av högsta förvaltningsdomstolen i ett beslut av den 24 juni 2019: "*Den tekniska bilagan om tjänster som anges i bilaga 1 till utkastet till avtal, som kräver minst fyrtio uttag för kylfordon för varje överfart, måste, med hänsyn till villkoren i artikel 4.1 i anbudsreglerna, anses utgöra en del av anbudshandlingarna och därmed utgöra en förklaring av de minimikrav som ska uppfyllas. Genom detta avgörande begick domaren i förfarandet om interimistiska åtgärder inte något rättsligt fel.*" I motsats till vad Corsica Ferries hävdar ansåg högsta förvaltningsdomstolen enligt Frankrike inte att bilaga 1 i sin helhet utgjorde något minimikrav.

(669) I samma anda upprepar de franska myndigheterna att bilaga 1 till trafikavtalen inte ändrades, vilket innebär att varken minimikraven eller minimikapaciteten missförstods. Anbuden uppfyllde därför minimikraven och minimikapaciteten i fråga.

(670) När det gäller minimikravens tydlighet hänvisar de franska myndigheterna till Bastia förvaltningsdomstols beslut av den 20 juli 2022 (skäl 274), i vilket domstolen drog slutsatsen att informationen om flexibla och ytterligare tur- och returresor var tillräcklig för att "*göra det möjligt för anbudsgivarna att bedöma omfattningen av uppdragstagarnas skyldigheter och lämna in ett anbud*" ([227]).

7. **BEDÖMNING AV ÅTGÄRDERNA**

7.1 **Förekomst av statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget**

(671) Enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

7.1.1 *Förekomst av ett företag*

(672) Enligt rådande rättspraxis ([228]) måste kommissionen först avgöra om tjänsteleverantörerna är företag enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget. Begreppet företag omfattar varje enhet som bedriver ekonomisk verksamhet, oavsett enhetens rättsliga form och oavsett hur den finansieras. Varje verksamhet som består i att erbjuda varor och tjänster på en marknad är en ekonomisk verksamhet ([229]).

(673) Trafikavtalen avser tillhandahållande av sjötransporttjänster för gods och passagerare mellan Korsika och det franska fastlandet mot ersättning som betalas ut till stödmottagarna inom ramen för dessa trafikavtal (Corsica Linea och La Méridionale). Corsica Linea och La Méridionale bedriver därför ekonomisk verksamhet. De är följaktligen företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

([227]) Förvaltningsdomstolen konstaterade bland annat att anbudshandlingarna innehöll informationsdokument om sjötransporttjänsterna mellan Korsika och fastlandet, såsom uppdragstagarnas årsrapporter för 2017, 2018 och 2019, som innehöll en analys av tjänsternas kvalitet.

([228]) Dom av den 18 juni 1998, kommissionen mot Italien, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, och dom av den 23 april 1991, Höfner och Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, punkt 21.

([229]) Dom av den 16 juni 1987, kommissionen mot Italien, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, punkt 7; dom av den 18 juni 1998, kommissionen mot Italien, C-35/96, ibid., punkt 36.

7.1.2 *Huruvida åtgärderna kan tillskrivas staten och förekomst av statliga medel*

7.1.2.1 Huruvida åtgärderna kan tillskrivas staten

(674) Enligt fast rättspraxis omfattas åtgärder som vidtas av medlemsstaternas interna organ, oavsett deras status och benämning, av artikel 107.1 i EUF-fördraget på samma sätt som åtgärder som vidtas av den centrala regeringen, om villkoren i den bestämmelsen är uppfyllda ([230]).

(675) Kommissionen konstaterar i det föreliggande fallet att transportorganet, det vill säga den myndighet som beviljade de granskade åtgärderna, är en administrativ myndighet som är helt knuten till den regionala myndigheten, som i sig är en understatlig enhet (skäl 82). Transportorganet, vars ordförande är ledamot av den regionala myndigheten (skäl 82), står under den regionala myndighetens tillsyn när det gäller utförandet av sin verksamhet (skäl 83). Den regionala myndigheten utser också transportorganets direktör, och transportorganets beslut (inklusive budgetbeslut) fattas av en administrativ kommitté som består av företrädare för departementen Corse-du-Sud och Haute-Corse och, främst, valda företrädare för Korsikas fullmäktige (skäl 82). Tilldelningen av trafikavtalen var i sig föremål för en godkännandeomröstning i Korsikas fullmäktige (skäl 280).

(676) Åtgärderna i fråga kan därför tillskrivas staten.

7.1.2.2 Förekomst av statliga medel

(677) Enligt fast rättspraxis ska lokala och regionala myndigheters medel betraktas som statliga medel i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget ([231]).

(678) Såsom nämns i skäl 84 finansieras trafikavtalen genom ett bidrag till territoriell kontinuitet som betalas av den nationella regeringen till den regionala myndigheten, som överför det till transportorganet enligt lag. Trafikavtalen finansieras därför genom den regionala myndighetens medel, som är en understatlig enhet.

(679) Kommissionen anser därför att finansieringen av avtalen om allmän trafik inbegriper statliga medel.

7.1.3 *Förekomst av en fördel*

(680) För att bedöma huruvida en statlig åtgärd utgör stöd till ett företag måste man avgöra om det berörda företaget får en ekonomisk fördel som gör det möjligt för företaget att slippa undan kostnader som under normala förhållanden skulle ha belastat företagets egna resurser eller om företaget får en fördel som det inte skulle ha fått under normala marknadsförhållanden ([232]).

(681) Eftersom de granskade åtgärderna tilldelas som ett uppdrag att tillhandahålla allmän trafik utgör de en fördel för stödmottagaren, såvida inte ersättningen kumulativt uppfyller de fyra Altmarkkriterierna ([233]).

(682) Mot bakgrund av ovanstående kommer kommissionen att undersöka om trafikavtalen uppfyller alla Altmarkkriterier.

7.1.3.1 Altmarkkriterierna

(683) I Altmarkdomen slog domstolen fast att ersättning för allmännyttiga tjänster inte ger någon selektiv fördel och inte utgör stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget om följande fyra kumulativa kriterier är uppfyllda:

— Det mottagande företaget ska rent faktiskt ha ålagts en skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, och denna skyldighet ska vara klart definierad (kriterium 1).

— De kriterier på grundval av vilka ersättningen beräknas ska ha fastställts i förväg på ett objektivt och öppet sätt (kriterium 2).

([230]) Dom av den 12 maj 2011, Région Nord-Pas-de-Calais, T-267/08 och T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, punkt 108.
([231]) Ibid., punkt 109.
([232]) Domstolens dom av den 14 februari 1990, Frankrike/kommissionen, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, punkterna 44–45.
([233]) Dom av den 24 juli 2003, *Altmark Trans GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, punkterna 87–93.

— Ersättningen får inte överstiga vad som krävs för att täcka hela eller delar av de kostnader som har uppkommit i samband med skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid har erhållits och till en rimlig vinst på grundval av fullgörandet av dessa skyldigheter (kriterium 3).

— När det företag som ges ansvaret för att tillhandahålla de allmännyttiga tjänsterna inte har valts ut efter ett offentligt upphandlingsförfarande ska storleken av den nödvändiga ersättningen ha fastställts på grundval av en undersökning av de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag som är utrustat med transportmedel som är lämpliga för att fullgöra den allmänna trafikplikt som ålagts det skulle ha åsamkats vid fullgörandet av trafikplikten, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid skulle ha erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av trafikplikten (kriterium 4).

7.1.3.2 Huruvida det fjärde Altmarkkriteriet är uppfyllt

7.1.3.2.1 Leverantör utvald genom ett anbudsförfarande som gjort det möjligt att välja den anbudssökande som kan tillhandahålla tjänsterna till den lägsta kostnaden för det allmänna

(684) Ett offentligt upphandlingsförfarande utesluter endast förekomsten av statligt stöd om det gör det möjligt att välja den anbudsgivare som kan tillhandahålla tjänsterna till den lägsta kostnaden för det allmänna.

(685) I kommissionens meddelande om tillämpningen av EU:s regler om statligt stöd på ersättning för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (***meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse***) ([234]) fastställs kriterierna för att bedöma om det fjärde Altmarkkriteriet är uppfyllt.

(686) När det gäller utformningen av anbudsinfordran anges i punkt 66 i meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse att en konkurrenspräglad dialog eller ett förhandlat förfarande med offentliggörande ger den upphandlande myndigheten ett stort utrymme för skönsmässig bedömning, vilket kan begränsa intresserade aktörers deltagande. Därför kan detta endast i undantagsfall anses vara tillräckligt för att uppfylla det fjärde Altmarkkriteriet.

(687) Kommissionen konstaterar att Frankrike i det aktuella fallet beviljade de aktuella åtgärderna genom ett förhandlat förfarande (skälen 277 och 278). Ett sådant förfarande kan således i princip inte anses säkerställa den lägsta kostnaden för det allmänna enligt meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

(688) Det finns dessutom inget i det aktuella fallet som gör att anbudsförfarandet för trafikavtalen kan betraktas som ett undantagsfall som avviker från denna presumtion.

(689) För det första avser förfarandet sjötransporttjänster till Korsika, ett område där det aldrig har funnits fri konkurrens på grund av de begränsningar som införts genom systemet förallmän trafikplikt och den historiska förekomsten av på varandra följande trafikavtal (skälen 60 och 61). En sådan situation begränsar därför sannolikt det kommersiella utbudet av och konkurrensen om sjötransporttjänster till Korsika och kan sannolikt inte säkerställa en tjänst till den lägsta kostnaden för det allmänna.

(690) För det andra, såsom Corsica Ferries påpekar (skäl 518), viktades tilldelningskriterierna för ekonomisk ersättning endast till 20 %, medan kriterierna för anbudens tekniska värde viktades till 60 % (skäl 271). Kommissionen konstaterar att dessa tekniska kriterier inte hade definierats på ett sätt som möjliggjorde en effektiv konkurrens som minimerade de fördelar som de utvalda anbudsgivarna åtnjöt, eftersom dessa kriterier främst mätte de anbudssökandes kapacitet och kvalitet när det gällde att fullgöra den allmänna trafikplikt som ålades (tidtabeller, anpassning av flottan till användarnas behov, kvaliteten på tjänsterna till professionella och privata användare osv.) snarare än att uppmuntra en effektiv konkurrens som minimerade ersättningsbeloppet.

([234]) EUT C 8, 11.1.2012, s. 4.

(691) Kommissionen konstaterar dessutom att upphandlingsförfarandet för trafikavtalen inte ledde till tillräcklig öppen och verklig konkurrens, med tanke på det begränsade antalet anbudssökande för varje del (skäl 276). Corsica Lineas och La Méridoniales argument att det fanns ett betydande konkurrenstryck eftersom det var ”*allmänt känt*” att tre operatörer (Corsica Linea, La Méridionale och Corsica Ferries) kunde ansöka (skälen 577 och 614) är rent spekulativa och dessutom ogrundade, eftersom Corsica Ferries inte ansökte om att delta i förfarandet för tilldelning av trafikavtalen. På samma sätt kan det faktum att antalet anbudssökande (Corsica Linea och La Méridionale) överensstämmer med antalet operatörer som deltog i operatörssamrådet inte i sig styrka att det fanns tillräcklig öppen och verklig konkurrens (skäl 613). Dess egen iakttagelse att inga andra operatörer än dessa tre visade intresse för den korsikanska marknaden (skäl 575) visar således på den låga nivå av konkurrens som förfarandet för tilldelning av trafikavtalen genererade, vilket La Méridionale erkänner (skäl 613). Trots sitt intresse lämnade Corsica Ferries inte in något anbud som kunde ha bidragit till att öka konkurrenstrycket under anbudsförfarandet för trafikavtalen (skäl 273). Corsica Lineas argument att i) förhandlingsförfarandet minskade det ekonomiska ersättningsbelopp som ursprungligen föreslagits av de anbudssökande (skäl 578) och ii) de franska myndigheterna inte var skyldiga att acceptera dessa anbud (skäl 579) är således inte i sig tillräckliga för att visa att transportorganet erhöll sjötransporttjänster till den lägsta kostnaden för det allmänna.

(692) Slutligen kan ett anbudsförfarande där endast ett anbud lämnas in inte anses vara tillräckligt för att säkerställa den lägsta kostnaden för det allmänna ([235]). I det föreliggande fallet fick samtliga trafikavtal, med undantag för de som avsåg tjänsterna till Propriano och Porto-Vecchio (som endast fick två ansökningar), endast en ansökan. Corsica Linea förklarar inte i detta avseende varför avsaknaden av konkurrerande anbud för tre av delarna i detta fall inte gör det möjligt att utesluta förekomsten av ett tillräckligt konkurrenstryck (skäl 576). När det gäller delarna 3 (Porto-Vecchio) och 4 (Propriano) visar det faktum att de franska myndigheterna accepterade det lägsta anbudet i båda fallen inte att det utvalda anbudet i sig var det anbud som medförde den lägsta kostnaden för det allmänna.

(693) Av dessa överväganden följer att anbudsförfarandet för trafikavtalen inte säkerställde att de berörda tjänsterna upphandlades till den lägsta kostnaden för det allmänna.

7.1.3.2.2 Ersättning fastställd på grundval av de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag med tillräckliga medel skulle ha åsamkats för att fullgöra den allmänna trafikplikt som ålagts det

(694) Kommissionen påpekar att det fjärde kriteriet i Altmarkdomen, som bygger på en analys av kostnaderna för ett genomsnittligt och välskött företag med tillräckliga medel, måste tillämpas när det företag som anförtrotts att fullgöra den allmänna trafikplikten inte valts ut genom ett offentligt upphandlingsförfarande.

(695) De franska myndigheterna har inte lagt fram några bevis eller uppgifter som visar att den ersättning som betalats ut enligt trafikavtalen fastställts på grundval av de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag med tillräckliga medel skulle ha åsamkats för att fullgöra den allmänna trafikplikt som ålagts det. De berörda parterna har inte inkommit med några synpunkter om denna punkt.

(696) Det bör också noteras att det i trafikavtalen inte hänvisas till de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag som har tillräckliga medel för att fullgöra den allmänna trafikplikt som ålagts det skulle ha åsamkats. Tvärtom framgår det av handlingarna i ärendet att ersättningen fastställdes först i slutet av anbudsförfarandet för trafikavtalen, efter förhandlingar mellan stödmottagarna och transportorganet, utan att man under dessa förhandlingar hänvisade till de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag med tillräckliga medel för att fullgöra den allmänna trafikplikt som ålagts det skulle ha åsamkats för att fastställa ersättningsbeloppet.

([235]) Meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, punkt 68.

(697) I avsaknad av konkreta bevis från Frankrike kan kommissionen endast dra slutsatsen att den ersättning som beviljats inom ramen för trafikavtalen inte fastställdes på grundval av de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag med tillräckliga medel skulle ha åsamkats för att fullgöra den allmänna trafikplikt som ålagts det.

(698) Följaktligen uppfyller trafikavtalen inte det fjärde Altmarkkriteriet.

7.1.3.3 Slutsats om förekomsten av en fördel

(699) Mot bakgrund av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att trafikavtalen gav stödmottagarna en ekonomisk fördel som de inte skulle ha fått under normala marknadsförhållanden.

7.1.4 *Trafikavtalens selektivitet*

(700) När kommissionen konstaterar att det finns en fördel som direkt eller indirekt härrör från en viss åtgärd, måste den dessutom fastställa att denna fördel särskilt gynnar ett eller flera företag.

(701) Kravet på selektivitet skiljer sig beroende på om åtgärden i fråga är avsedd som en generell stödordning eller ett individuellt stöd. I sistnämnda fall innebär fastställandet av en ekonomisk fördel att det i princip är möjligt att presumera att åtgärden är selektiv ([236]).

(702) I det aktuella fallet tilldelades alla trafikavtal inom ramen för bilaterala avtal som ingicks med var och en av stödmottagarna.

(703) Trafikavtalen är således individuella åtgärder och måste därför antas vara selektiva till förmån för dessa stödmottagare.

7.1.5 *Hinder för handeln mellan medlemsstaterna och snedvridning av konkurrensen inom EU till följd av trafikavtalen*

(704) Stöd som syftar till att befria ett företag från de kostnader som det normalt skulle bära för den löpande driften eller den normala verksamheten snedvrider i princip konkurrensvillkoren ([237]). Det har framhållits att varje beviljande av stöd till ett företag som utövar sin verksamhet på gemenskapsmarknaden kan förorsaka snedvridningar av konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna.

(705) Sjötransport inom en medlemsstat (cabotage) har varit öppen för alla gemenskapsoperatörer sedan den 1 januari 1993 ([238]). Sedan dess kan stöd som beviljas ett företag som transporterar passagerare och/eller gods inom en medlemsstat därför utgöra ett hinder för handeln mellan medlemsstaterna. I det aktuella fallet beviljas genom trafikavtalen ersättning för tillhandahållande av sjötransporttjänster för gods och passagerare i samband med sjötransporttjänster till Korsika. Denna ersättning kan därför påverka handeln mellan medlemsstaterna, även på grund av att Korsika har förbindelser med Italien.

(706) Det bör erinras om att Corsica Linea och La Méridionale trafikerar rutter mellan det franska fastlandet och Korsika i direkt konkurrens med operatörer som Corsica Ferries, men också, potentiellt, med alla rederier som erbjuder eller sannolikt kommer att erbjuda sjötransporttjänster till/från Korsika (skäl 45). Detta gäller i ännu högre grad med tanke på den betydande passagerartrafiken mellan Korsika och det franska och det italienska fastlandet (skäl 56). Kommissionen konstaterar således att åtgärderna sannolikt kommer att stärka Corsica Linea och La Méridonales ställning i förhållande till konkurrerande sjötransportföretag i Europeiska unionen och därmed kan snedvrida konkurrensen.

(707) Följaktligen är det sannolikt att åtgärderna kommer att snedvrida konkurrensen på den inre marknaden och påverka handeln mellan medlemsstaterna.

([236]) Domstolens dom av den 4 juni 2015, MOL, C-15/14, ECLI:EU:C:2015:362, punkt 60.
([237]) Se dom av den 19 september 2000, Tyskland mot kommissionen, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, punkt 30 och där angiven rättspraxis.
([238]) Se cabotageförordningen.

7.1.6 *Slutsats om förekomsten av statligt stöd*

(708) På grundval av ovanstående anser kommissionen att den ersättning som beviljats operatörerna inom ramen för trafikavtalen utgör statligt stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget.

7.2 Åtgärdernas laglighet

(709) I enlighet med artikel 108.3 i EUF-fördraget föreskrivs i artikel 2.1 i rådets förordning (EU) 2015/1589 ([239]) följande: *"Om inte annat föreskrivs i förordningar som antagits enligt artikel 109 i EUF-fördraget eller andra relevanta bestämmelser i detta, ska alla planer på att bevilja nytt stöd anmälas i god tid till kommissionen av den berörda medlemsstaten."* I artikel 3 i den förordningen föreskrivs vidare att stöd som ska anmälas enligt artikel 2.1 inte får införas *"förrän kommissionen har fattat eller anses ha fattat ett beslut om att godkänna sådant stöd"*.

(710) Kommissionen konstaterar att de franska myndigheterna visserligen den 27 december 2022 anmälde sina planer på att ingå trafikavtal för perioden 1 januari 2023–31 december 2030, men att de ändå började tillämpa avtalen den 1 januari 2023 utan att kommissionen fattat, eller ansågs ha fattat, något beslut om att godkänna dem. Åtgärderna i fråga strider därför i princip mot artikel 2.1 i förordning (EU) 2015/1589.

(711) Kommissionen konstaterar att medlemsstaterna enligt beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse i vissa fall kan undantas från anmälningsskyldigheten enligt artikel 108.3 i EUF-fördraget.

(712) I detta avseende är det nödvändigt att undersöka om trafikavtalen omfattas av beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse för att avgöra om åtgärderna är undantagna från anmälningsskyldigheten enligt artikel 108.3 i EUF-fördraget.

(713) Kommissionen påpekar först och främst att bestämmelser i en förordning eller ett beslut som medger undantag från anmälningsskyldigheten, och de villkor som fastställs däri, enligt fast rättspraxis måste tolkas strikt som ett undantag från den allmänna regeln om anmälningsskyldighet ([240]).

(714) Tillämpningsområdet för beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse fastställs i förordningens artikel 2. I artikel 2 d fastställs att statligt stöd i form av ersättning för allmännyttiga tjänster för sjöförbindelser till öar inte är undantaget från anmälningsskyldigheten om det genomsnittliga antalet passagerare per år på dessa rutter översteg 300 000 under de två räkenskapsår som föregick det år då tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse tilldelades.

(715) Artikel 2 d i beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse avser endast sjötransport av passagerare och hänvisar inte till sjötransport av gods. Med hänsyn till principen om en strikt tolkning som styr tillämpningen av ett beslut om undantag från anmälningsskyldigheten (skäl 713) anser kommissionen att ersättning som betalas för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse som avser sjötransport av gods eller kombinerade tjänster (passagerare/gods) inte omfattas av beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, eftersom det inte uttryckligen hänvisas till sjötransport av gods ([241]).

(716) Eftersom trafikavtalen avser kombinerade tjänster omfattas den ersättning som stödmottagarna beviljas inte av beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

(717) De berörda parternas synpunkter på denna punkt påverkar inte denna slutsats.

([239]) Rådets förordning (EU) 2015/1589 av den 13 juli 2015 om genomförandebestämmelser för artikel 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUT L 248, 24.9.2015, s. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj/swe).

([240]) Dom av den 21 juli 2016, Dilly's Wellnesshotel, C-493/14, ECLI:EU:C:2016:577, punkterna 37 och 38; dom av den 5 mars 2019, Eesti Pagar AS, C-349/17, ECLI:EU:C:2019:172, punkt 60.

([241]) För en analog tolkning, se dom av den 19 oktober 2023, SAD Trasporto locale, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, punkterna 23–29, om tillämpningsområdet för en förordning om undantag från anmälningsskyldigheten för statligt stöd i form av ersättning för allmännyttiga tjänster inom landtransporttjänster.

(718) I motsats till vad Corsica Linea hävdar (skäl 582) står det inte i strid med vare sig texten i beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse eller dess syfte, såsom det tolkas i skäl 24 i det beslutet, att utesluta sjötransport av gods från beslutets tillämpningsområde. Sjötransport av gods nämns inte i någon av artiklarna i beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. I skäl 24 preciseras endast vilka regler som är tillämpliga på statligt stöd som beviljas för finansiering av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse inom luft- och sjötransportsektorerna, och det klargörs att beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse fastställer villkoren för när sådant stöd kan undantas från anmälningsskyldigheten enligt artikel 108.3 i EUF-fördraget i avsaknad av sektorsspecifika bestämmelser på detta område. Artikel 2 d, som definierar tillämpningsområdet för beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, täcker dock inte sjötransport av gods. Corsica Linea motiverar inte heller varför det skulle strida mot principen om likabehandling att utesluta sjötransport av gods från tillämpningsområdet för beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

(719) Argumentet att hänvisningen till ett tröskelvärde enbart för antalet passagerare är motiverad av att passagerartrafiken är en övergripande indikator på den ekonomiska betydelsen av en viss rutt (skäl 584) visar inte att beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse uttryckligen omfattar sjötransport av gods. Tvärtom konstaterar kommissionen att huvudsyftet med trafikavtalen är godstransport och att passagerartransporten är begränsad till transport av medicinska passagerare och förare (med undantag för rutten Marseille–Propriano), där volymerna är begränsade.

(720) Slutligen är iakttagelsen att kommissionens beslutspraxis tyder på att beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse är tillämpligt på kombinerade tjänster irrelevant (skäl 583), eftersom det är fast rättspraxis att kommissionen inte är bunden av sin beslutspraxis ([242]).

(721) Beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse är således inte tillämpligt i det aktuella fallet. Av detta följer att de franska myndigheterna olagligen har genomfört åtgärderna i strid med artikel 3 i förordning (EU) 2015/1589 och artikel 108.3 i EUF-fördraget.

7.3 Åtgärdernas förenlighet med den inre marknaden

7.3.1 *Tillämpning av artikel 106.2 i EUF-fördraget och rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse*

(722) När ersättning för allmännyttiga tjänster utgör statligt stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget omfattas denna ersättning av artiklarna 106, 107 och 108 i EUF-fördraget.

(723) Bedömningen av huruvida statligt stöd som beviljats för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse är förenligt med den inre marknaden har sin rättsliga grund i artikel 106.2 i EUF-fördraget. I det aktuella fallet avser det statliga stödet i fråga beviljande av ersättning i utbyte mot fullgörande av allmän trafikplikt inom ramen för en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. Det krävs således en analys av huruvida stödet är förenligt med artikel 106.2 i EUF-fördraget och, mer specifikt, med de särskilda bestämmelser som rör tillämpningen av den artikeln.

(724) I förevarande fall fastställs de särskilda bestämmelserna för tillämpningen av artikel 106.2 i EUF-fördraget i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Enligt punkt 11 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse *"kan statligt stöd som inte omfattas av tillämpningsområdet för* [beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse] *förklaras vara förenligt med artikel 106.2 i fördraget om det är nödvändigt för tillhandahållandet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse i fråga och inte påverkar utvecklingen av handeln i en omfattning som strider mot unionens intressen*". Det fastställs också att de *"villkor som anges i punkterna 2.2 till 2.10* [i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt] *måste vara uppfyllda för att en sådan jämvikt ska uppnås*".

(725) Kommissionen noterar att de franska myndigheterna också anmälde trafikavtalen på grundval av rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

(726) I avsnitten nedan redogör kommissionen därför för sin analys av huruvida de aktuella åtgärderna uppfyller villkoren i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, eftersom åtgärderna inte omfattas av beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (skäl 721).

([242]) Domstolens dom av den 20 september 2011, Regione autonoma della Sardegna, T-394/08, ECLI:EU:C:2011:493, punkt 190.

(727) Det bör också noteras att principerna i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, i enlighet med punkt 8 i dessa rambestämmelser, är tillämpliga på ersättning för allmännyttiga tjänster som beviljas inom sjötransport, utan att det påverkar tillämpningen av striktare särskilda bestämmelser i sektorsspecifik unionslagstiftning. På sjötransportområdet fastställs i cabotageförordningen, såsom den tolkas i tolkningsmeddelandet, på vilka villkor en medlemsstat får ingå avtal om allmän trafik med rederier som tillhandahåller regelbundna tjänster till eller från öar och i gengäld betala ekonomisk ersättning till rederierna. Kommissionen kommer därför att analysera åtgärdernas förenlighet med rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, utan att det påverkar tillämpningen av de särskilda bestämmelserna i cabotageförordningen.

7.3.2 *Förekomst av en verklig tjänst av allmänt ekonomiskt intresse*

(728) Enligt punkt 12 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ska stödet beviljas för en verklig och korrekt definierad tjänst av allmänt ekonomiskt intresse i enlighet med artikel 106.2 i EUF-fördraget. Det åligger medlemsstaten att bevisa att omfattningen av den offentliga tjänsten har definierats korrekt ([243]), givet att kommissionens granskning är begränsad till att kontrollera om bedömningen är behäftad med ett uppenbart fel, såsom anges i punkt 13 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

(729) I punkt 13 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse förtydligas att medlemsstater inte kan förena särskilda skyldigheter i samband med tillhandahållande av allmännyttiga tjänster för tjänster som redan tillhandahålls eller kan tillhandahållas på ett tillfredsställande sätt (t.ex. pris, objektiva kvalitetsegenskaper, kontinuitet och tillgång till tjänsten) och på villkor som är förenliga med allmänintresset, som de fastställts av staten, av företag som bedriver sin verksamhet under normala marknadsförhållanden.

(730) I punkt 14 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse framhålls att medlemsstaterna bör visa att de har tagit lämplig hänsyn till behovet av allmännyttiga tjänster med stöd av ett offentligt samråd eller andra lämpliga instrument för att beakta användarnas och tjänsteleverantörernas intressen.

(731) Såsom anges i skäl 727 ger cabotageförordningen en medlemsstat rätt att mot ekonomisk ersättning ingå avtal om allmän trafik för regelbundna tjänster till eller från öar. Enligt cabotageförordningen avses med avtal om allmän trafik ett avtal som ingåtts i syfte att tillhandahålla tillräckliga transporttjänster. Det kan särskilt omfatta

— normer för kontinuitet, regelbundenhet, kapacitet och kvalitet,

— särskilda transporttjänster,

— transporttjänster med speciella tariffer och speciella villkor, i synnerhet för vissa kategorier passagerare eller vissa sträckor, och

— anpassning av tjänster till verkliga behov.

(732) I tribunalens två domar av den 1 mars 2017 i målen T-366/13 (*SNCM I-domen*) ([244]) och T-454/13 (*SNCM II-domen*) ([245]) klargjordes medlemsstaternas skyldigheter när det gäller att fastställa omfattningen av en allmän trafikplikt och vilken form det offentliga ingripandet måste ha för att säkerställa tillhandahållandet av denna tjänst. Tribunalen bekräftade särskilt att omfattningen av ett avtal om allmän trafik måste uppfylla ett behov av allmän trafik som kännetecknas av att i) det finns en efterfrågan från användarna på samtliga eller en del av tjänsterna ii) som inte tillgodoses av marknadsoperatörerna i avsaknad av en skyldighet som fastställts av myndigheterna i detta syfte, och iii) att medlemsstaten för att tillgodose detta behov måste välja det tillvägagångssätt som har minsta möjliga negativa inverkan på de friheter som är grundläggande för en väl fungerande inre marknad ([246]).

([243]) Dom av den 15 november 2018, Stichting Woonlinie, T-202/10 RENV II och T-203/10 RENV II, ECLI:EU:T:2018:795, punkterna 79–83.
([244]) Dom av den 1 mars 2017, SNCM I, ibidem.
([245]) Dom av den 1 mars 2017, SNCM II, ibidem.
([246]) Dom av den 1 mars 2017, SNCM II, punkt 134.

(733) I det aktuella fallet krävs det en bedömning av huruvida trafikavtalens omfattning uppfyller villkoren i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse och cabotageförordningen, såsom de tolkas i tolkningsmeddelandet. Kommissionen kommer följaktligen att undersöka om trafikavtalen uppfyller ett behov av allmän trafik och om det rör sig om det tillvägagångssätt som har minsta möjliga negativa inverkan på de friheter som är grundläggande för en väl fungerande inre marknad.

7.3.2.1 Fastställande av ett behov av allmän trafik

(734) Såsom tribunalen slog fast i domen i målet SNCM II kan ett behov av allmän trafik i samband med sjöfartscabotage endast fastställas genom att man visar att det finns en efterfrågan på en viss tjänst som inte tillgodoses av marknaden. Enligt tribunalen kan ett behov av allmän trafik bland annat utvärderas med hjälp av marknadsundersökningar, offentliga samråd eller förslagsinfordringar ([247]).

(735) Dessa villkor motsvarar i huvudsak de villkor som ställs i punkt 14 (medlemsstaterna måste ta lämplig hänsyn till användarnas intressen med hjälp av offentliga samråd eller andra lämpliga instrument) och punkt 13 (medlemsstaterna måste vara säkra på att det föreligger ett marknadsmisslyckande) i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

(736) Av detta följer först och främst att det inte kan finnas något behov av allmän trafik om det inte finns någon *efterfrågan från användarna* på samtliga eller en del av tjänsterna. I detta sammanhang fastställs i punkt 14 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse att användarnas intressen måste beaktas på lämpligt sätt genom offentliga samråd eller andra lämpliga instrument. Det är nödvändigt att fastställa efterfrågan från användarna, både i kvalitativa och kvantitativa termer, för att dra upp ramarna för analysen av marknadsmisslyckandet. För att fastställa ett behov av allmän trafik jämförs efterfrågan från användarna med det kommersiella utbud som operatörerna skulle erbjuda om medlemsstaten inte införde någon allmän trafikplikt.

(737) På samma sätt kan det inte finnas något behov av allmän trafik om det inte föreligger något *marknadsmisslyckande*. Analysen av huruvida det föreligger ett marknadsmisslyckande är indelad i två steg. Först måste man undersöka vilka tjänster marknaden skulle erbjuda om den allmänna trafikplikt som planeras inte införs. I detta sammanhang fastställs i punkt 14 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse att tjänsteleverantörernas intressen måste beaktas på lämpligt sätt genom offentliga samråd eller andra lämpliga instrument. Därefter måste man undersöka om utbudet i fråga skulle vara tillräckligt för att tillgodose efterfrågan från användarna.

(738) Som Corsica Ferries med rätta påpekar (skälen 455 och 456) är fastställandet av utbudet på marknaden inte begränsat till det som på förhand fastställts på marknaden, utan detta måste utvärderas dynamiskt genom att man bedömer det framtida utbudet på marknaden. Med andra ord är medlemsstaterna skyldiga att vid analysen av ett marknadsmisslyckande fastställa att det befintliga *och* potentiella utbudet (dvs. det utbud som en operatör på ett trovärdigt sätt och inom en rimlig tidsram skulle kunna tillhandahålla om den allmänna trafikplikten inte infördes) inte skulle vara tillräckligt för att tillgodose den fastställda efterfrågan från användarna.

(739) I motsats till vad Corsica Ferries hävdar (skäl 457) är kommissionen dock inte skyldig att göra en ingående granskning av medlemsstatens analys av förekomsten av ett marknadsmisslyckande. Såsom framgår av skäl 728 är kommissionens granskning begränsad till att kontrollera om bedömningen är behäftad med ett uppenbart fel.

(740) I det aktuella fallet ifrågasatte de franska myndigheterna huruvida det var nödvändigt att upprätthålla avtal om allmän trafik för sjötransporttjänster till Korsika. De drog slutsatsen att avtalen bör upprätthållas med hänsyn till de behov av allmän trafik som de hade fastställt. I underavsnitten nedan redogör kommissionen för sin analys av vart och ett av de behov av allmän trafik som Frankrike fastställt.

7.3.2.1.1 Behov av sjötransport av passagerare bosatta på Korsika och icke-bosatta passagerare mellan Marseille och Propriano

(741) I detta underavsnitt kommer kommissionen att undersöka om behovet av sjötransport av passagerare bosatta på Korsika och passagerare som inte är bosatta på Korsika på rutten Marseille–Propriano motsvarar i) efterfrågan från dessa användare, vilket Frankrike vederbörligen har styrkt, ii) som inte kunde tillgodoses genom privat utbud.

([247]) Dom av den 1 mars 2017, SNCM II, punkt 135.

7.3.2.1.1.1 Förekomst av efterfrågan från användare

7.3.2.1.1.1.1 Kvalitativ efterfrågan

(1) Om lämpliga instrument för att fastställa kvalitativ efterfrågan

(742) Kommissionen konstaterar att de franska myndigheterna på flera olika sätt har fastställt passagerarnas efterfrågan på sjötransporttjänster till Korsika, inklusive på rutten Marseille–Propriano.

(743) För det första höll de franska myndigheterna flera offentliga samråd för att samla in information om efterfrågan från dessa passagerare.

(744) I samband med det första samrådet, användarsamrådet (skäl 93), fick alla passagerare möjlighet att besvara ett allmänt frågeformulär om användningen av sjötransporttjänster mellan hamnen i Marseille och hamnarna på Korsika. Detta frågeformulär åtföljdes av flera dokument som informerade användarna om i) huvuddragen i sjötransporttjänsterna till Korsika, ii) de åtgärder som de franska myndigheterna vidtagit för att fastställa förekomsten av ett behov av allmän trafik och iii) de olika kategorier av användare som Frankrike initialt identifierat (skäl 95). Kommissionen anser att all denna information gjorde det möjligt för användarna att förstå det sammanhang i vilket de fick svara på frågorna. Användarsamrådet var dessutom öppet under en månad, vilket är en rimlig tidsperiod. Samrådet och informationsdokumenten var tillgängliga för allmänheten på den regionala myndighetens webbplats och offentliggjordes i lokal och regional press (skälen 94, 95 och 366) för att säkerställa största möjliga spridning till allmänheten.

(745) Frågeformuläret innehöll omkring 20 frågor som var utformade för att bedöma användarnas behov i förhållande till varje sjöförbindelse mellan hamnen i Marseille och hamnarna på Korsika, inklusive förbindelsen Marseille–Propriano. Det framgår av de detaljerade frågorna i avsnitt 3.4.2.1.1.1.1 att de franska myndigheterna med hjälp av dessa kunde samla in information om passagerarnas behov när det gäller avgångs- och ankomsttider, resetyper (bil och hytt), turtätheten för sjötransporttjänsterna och gällande priser för varje rutt mellan Korsika och det franska fastlandet (inklusive rutten Marseille–Propriano) (skäl 105). Dessutom innehöll frågeformuläret flera frågor om utbytbarheten (ur användarnas synvinkel) mellan fastlandshamnarna (skäl 106) och mellan luft- och sjötransporter (skäl 107).

(746) I allmänhet gavs flera olika svarsalternativ. I flera fall kunde de tillfrågade även lämna andra svar än de som föreslogs. I allmänhet godtog de franska myndigheterna alla fritextbidrag (skäl 109). Frågeformuläret var därför tillräckligt öppet för att olika synpunkter skulle kunna uttryckas. Svarsalternativen var tydliga, rimliga och varierade. Corsica Ferries påstående att frågeformuläret var för restriktivt (skäl 401) bör avvisas.

(747) I beslutet att inleda förfarandet ([248]) påtalade kommissionen den eventuella metodologiska snedvridning som kunde uppstå genom att frågeformuläret i första hand riktade sig till användare av sjörutterna mellan hamnen i Marseille och Korsika. Efter en ingående analys konstaterar kommissionen emellertid att frågeformuläret inte präglades av någon sådan snedvridning, eftersom användarna fick svara på flera frågor om utbytbarheten mellan hamnen i Marseille och andra fastlandshamnar i samband med deras resor till och från Korsika (skäl 106). De franska myndigheterna kunde således fastställa i) om användarna jämförde överfarterna i Marseille i fråga om turtäthet och syfte med överfarterna i Toulon och Nice, ii) om användarna skulle byta till Toulon och Nice i händelse av en hypotetisk höjning av priserna för sjötransporter i Marseille, och iii) om användarna redan hade åkt från/till Korsika via hamnarna i Toulon och/eller Nice, och av vilken anledning. De franska myndigheterna kunde följaktligen bilda sig en uppfattning om graden av utbytbarhet mellan fastlandshamnarna, särskilt mellan hamnen i Marseille och hamnarna i Toulon och Nice.

(748) Corsica Ferries kommentar om formuleringen av frågorna (skäl 400) bör därför avvisas. I motsats till vad Corsica Ferries hävdar syftade frågorna om de andra fastlandshamnarna än Marseille inte enbart till att klarlägga varför den tillfrågade valde hamnen i Marseille framför de andra hamnarna. Användarna fick också svara på varför de valde hamnarna i Toulon och/eller Nice framför hamnen i Marseille.

([248]) Beslutet att inleda förfarandet, skäl 283.

(749) Det bör också påpekas att det historiskt sett endast är rutterna mellan hamnen i Marseille och hamnarna på Korsika som har omfattats av avtal om allmän trafik (skäl 69). Frankrike kunde därför i förevarande fall med rätta ifrågasätta behovet av att upprätthålla avtal om allmän trafik mellan Marseille och hamnarna på Korsika genom att försöka fastställa användarnas aktuella behov på dessa rutter och om andra tjänster (luft- eller sjötransport från andra fastlandshamnar) kunde tillgodose deras behov på villkor som motsvarade villkoren för sjörutterna mellan Marseille och Korsika. Corsica Ferries förklarar inte hur de franska myndigheterna skulle ha kunnat komma fram till andra slutsatser om de hade skickat ut särskilda frågeformulär till användare av rutterna mellan Toulon och Korsika eller Nice och Korsika.

(750) Slutligen noterar kommissionen att användarsamrådet genererade ett stort antal svar (nästan 1 000) ([249]), vilket innebar att de franska myndigheterna fick ett stort urval av direkta observationer från användarna. Corsica Ferries kan därför inte hävda att antalet svar var otillräckligt (skäl 402) med tanke på det totala antalet passagerare som reser mellan Korsika och det franska fastlandet. Corsica Ferries uppger inte något minimiantal som bör krävas för att man ska kunna använda data från användarsamråd. Det är till exempel allmänt vedertaget att ett urval på cirka 1 000 personer är tillräckligt för att sammanställa en undersökning med låg felmarginal för hela Frankrike, som har en befolkning på över 67 miljoner ([250]). I vilket fall som helst var användarsamrådet ett av flera instrument som de franska myndigheterna använde för att fastställa den kvalitativa efterfrågan från passagerarna.

(751) När det gäller Corsica Ferries påstående att Corsica Linea försökte påverka svaren på frågeformulären genom att uppmana sina anställda att kryssa i de svar som skulle bidra till att säkerställa att avtalet om allmän trafiktjänst bibehölls (skäl 403), konstaterar kommissionen att detta är en särskilt allvarlig anklagelse som rör en handling som enligt nationell lagstiftning kan bli föremål för administrativa och/eller straffrättsliga förfaranden. Sådana anklagelser måste därför åtföljas av tydliga, konkreta och solida bevis. Corsica Ferries lämnar dock inga sådana bevis i sina synpunkter. Bolaget tillhandahåller visserligen ett e-postmeddelande från en anställd hos Corsica Linea, men det innehåller endast en länk till användarsamrådet. E-postmeddelandet nämner inte den anställdes befattning, mottagarna eller förekomsten av bilagor, och kommissionen kan därför inte bedöma dess faktiska omfattning.

(752) I samband med det andra samrådet, hamnsamrådet, fick även hamnmyndigheterna möjlighet att lämna synpunkter på sjötransporttjänsterna till Korsika, så att de franska myndigheterna skulle få information om konkurrensen inom sjötransporttjänsterna och hamnarnas kapacitet (skälen 116–119). Såsom framgår av skäl 96 pågick detta samråd under en månad, vilket var en rimlig tidsperiod. Det frågeformulär som skickades ut till hamnmyndigheterna var tillräckligt strukturerat för att de franska myndigheterna skulle kunna få en heltäckande och utförlig bild av hur de berörda hamnarnas verksamhet fungerar. De franska myndigheterna fick dessutom information inte bara om efterfrågan från användarna (genom uppgifter om hamnens upptagningsområde, de faciliteter som står till förfogande för användarna av sjötransport, hamnens tillgänglighet osv.), utan också om det utbud som på ett trovärdigt sätt skulle kunna erbjudas på marknaden utan ett avtal om allmän trafik (genom en fullständig beskrivning av de tjänster och den kapacitet som står till förfogande för rederierna i hamnarna). De franska myndigheterna fick bidrag från hamnarna i Marseille, Toulon och Nice (skäl 120) samt från hamnarna på Korsika via Korsikas handels- och industrikammare (skäl 124).

(753) De franska myndigheterna genomförde således offentliga samråd för att kunna ta hänsyn till användarnas intressen.

(754) De franska myndigheterna gav också ett oberoende ekonomiskt konsultföretag, Gecodia, i uppdrag att genomföra en kompletterande studie av efterfrågan från användarna parallellt med de offentliga samråden och som ett komplement till dessa (skäl 90). I Gecodia-rapporten redovisas slutsatserna från denna studie. Kommissionen konstaterar i enlighet med punkt 14 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse att en studie som genomförts av ett oberoende ekonomiskt konsultföretag om användarnas efterfrågan på en viss tjänst kan utgöra ett lämpligt instrument för att ta hänsyn till användarnas intressen, särskilt om en sådan studie genomförs utöver ett offentligt samråd.

([249]) 300 svar avsåg i synnerhet rutten Marseille-Propriano.

([250]) https://www.vie-publique.fr/questions-reponses/269387-les-sondages-dopinion-foire-aux-questions-faq (besökt 18.10.2024).

(755) Dessa faktorer visar att Frankrike har använt sig av flera instrument, som kommissionen anser vara lämpliga i den mening som avses i punkt 14 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, för att ta hänsyn till intressena hos användarna av de berörda tjänsterna.

(2) Om Frankrikes slutsatser om användarnas kvalitativa efterfrågan mellan Marseille och Propriano

(756) Kommissionen kommer att undersöka de franska myndigheternas slutsatser om i) den bristande utbytbarheten mellan sjö- och lufttransporter ur passagerarsynpunkt, ii) åtskillnaden mellan passagerare som är bosatta på Korsika och passagerare som inte är bosatta på Korsika, iii) den geografiska utbytbarheten mellan hamnen i Marseille och hamnarna i Toulon och Nice, och iv) den geografiska utbytbarheten mellan hamnen i Propriano och de andra hamnarna på Korsika.

a) Om den bristande utbytbarheten mellan sjö- och lufttransporter

(757) Kommissionen noterar att de franska myndigheterna ansåg att användarnas efterfrågan på sjötransporter mellan fastlandet och Korsika inte kunde tillgodoses på likvärdiga villkor av lufttransporter, oavsett vilken sjörutt det rörde sig om. Frankrike uteslöt utbytbarhet mellan luft- och sjötransporter på grundval av flera faktorer, som sammanfattas i skälen 127–131.

(758) Bland dessa faktorer noterar kommissionen särskilt att resultaten av användarsamrådet tyder på att sådan utbytbarhet är utesluten, eftersom en stor majoritet av de tillfrågade sällan eller aldrig jämförde luft- och sjötransporter, särskilt för rutten Marseille–Propriano. Kommissionen noterar också att en stor andel passagerare reser med egen bil när det gäller sjötransport till Korsika, vilket Corsica Ferries bekräftar i sina synpunkter (skäl 420). Gecodia-rapporten visar också att resetidsbegränsningar och antalet avgångar bidrar till denna brist på utbytbarhet, eftersom restiderna skiljer sig mycket mellan de två transportsätten (en timme med flyg och 6–12 timmar med båt) och det går betydligt fler flyg än båtar.

(759) På grundval av dessa uppgifter anser kommissionen att en sådan analys inte förefaller vara uppenbart felaktig. Dessutom har ingen av de berörda parterna yttrat sig om denna punkt. De franska myndigheterna kunde därför utesluta utbytbarhet mellan luft- och sjötransporter i samband med tjänster till Korsika utan att därmed göra ett uppenbart bedömningsfel.

b) Om åtskillnaden mellan bosatta passagerare och icke-bosatta passagerare

(760) Kommissionen noterar att Frankrike med stöd av Gecodia-rapporten bedömer att det finns två kategorier av passagerare som reser mellan Korsika och fastlandet med olika efterfrågan, närmare bestämt bosatta passagerare å ena sidan och icke-bosatta passagerare å andra sidan (skälen 132–135).

(761) Frankrike förklarar att denna åtskillnad grundar sig på att den regionala myndigheten har infört ett särskilt biljettpris för bosatta på Korsika, som även tillämpas av rederierna. Åtskillnaden är också en följd av att de två kategorierna av användare uppvisar olika beteenden när det gäller användningen av sjötransporttjänster (bosatta passagerare reser mer regelbundet under året och föredrar nattöverfarter) och valet av avgångs-/ankomsthamn på det franska fastlandet (bosatta passagerare betraktar inte Marseille och Nice som utbytbara, till skillnad från icke-bosatta).

(762) I beslutet att inleda förfarandet ansåg kommissionen preliminärt att denna åtskillnad inte föreföll vara behäftad med något uppenbart bedömningsfel. Efter en ingående analys av de bevis som Frankrike lagt fram anser kommissionen emellertid inte att någon av dessa överväganden motiverade denna åtskillnad.

(763) För det första visar inte argumentet att bosatta passagerare omfattas av ett reducerat biljettpris enligt 2019 års system för allmän trafikplikt i sig att det förekommer olika beteenden när det gäller användningen av sjötransporttjänster. Priset fastställs på grundval av användarens bosättningsort och inte på grundval av användningen av tjänsten i fråga. Förekomsten av priset i fråga beror främst på den regionala myndighetens politiska vilja att lindra isoleringen för denna kategori av passagerare, utan att priset för den skull visar att bosatta passagerare beter sig annorlunda än icke-bosatta. Argumentet att rederierna på eget initiativ kan tillämpa särskilda priser för bosatta är också irrelevant, eftersom i) de tjänster som beaktas i det föreliggande fallet är sjötransporttjänster mellan Korsika och det franska fastlandet och inte några andra geografiska områden, och ii) rederierna enligt 2019 års system för allmän trafikplikt är skyldiga att tillämpa reducerade priser för bosatta passagerare på alla rutter till Korsika, dvs. de har ingen egen valmöjlighet.

(764) När det gäller argumenten att i) bosatta passagerare reser under hela året (medan icke-bosatta reser främst under sommaren) och ii) väljer nattöverfarter i högre utsträckning än icke-bosatta passagerare (som hellre reser under dagen) är det uppenbart att denna bevisning inte är övertygande. När det gäller den första punkten framgår det av användarsamrådet att en majoritet av de tillfrågade (bosatta och icke-bosatta) reser två till fem gånger om året (skäl 112), även på rutten Marseille–Propriano, vilket innebär att dessa två kategorier av passagerare reser ungefär lika ofta, även om de tenderar att resa vid olika tider på året. När det gäller den andra punkten konstaterar kommissionen, som de franska myndigheterna själva medger, att slutsatsen att bosatta oftare reser nattetid än icke-bosatta endast gäller rutterna mellan Toulon och Korsika. Däremot reser nästan lika många bosatta och icke-bosatta passagerare nattetid på rutterna mellan Nice och Korsika ([251]). I vilket fall som helst visar resultaten av användarsamrådet tydligt att samtliga användare (både bosatta och icke-bosatta), oavsett vilken sjörutt det gäller, är positivt inställda till de avgångs- och ankomsttider på Korsika som gällde vid tidpunkten för användarsamrådet, och de bekräftar att icke-bosatta passagerare föredrar nattöverfarter (skäl 112).

(765) Mer allmänt bekräftar resultaten av användarsamrådet i stor utsträckning att det finns en homogen efterfrågan från passagerare (skäl 112), oavsett om det rör sig om bosatta eller icke-bosatta passagerare, på sjötransporttjänster, inklusive på rutten Marseille–Propriano ([252]).

(766) Kommissionen anser därför, på grundval av de uppgifter som de franska myndigheterna har lämnat, att det inte finns någon uppenbar skillnad mellan bosatta och icke-bosatta passagerares behov när det gäller användningen av sjötransporttjänster till Korsika. Tvärtom är passagerarnas efterfrågan på sjötransporttjänster inom ramen för sjötransporttjänster till Korsika mycket homogen.

(767) Kommissionen noterar dock att de franska myndigheterna har sammanlagt efterfrågan från bosatta och icke-bosatta passagerare i samband med analysen av marknadsmisslyckandet (se Table 16). I trafikavtalet för rutten Marseille-Propriano föreskrivs inte heller någon särskild allmän trafikplikt för någon av passagerarkategorierna, dvs. de behandlas lika utan att hänsyn tas till något särskilt behov av allmän trafik för någon av dem.

(768) Det uppenbara bedömningsfelet från de franska myndigheternas sida innebar således att det gjordes en åtskillnad som inte i sig påverkade fastställandet av behovet av allmän trafik på rutten Marseille–Propriano.

c) Om den geografiska utbytbarheten mellan hamnen i Marseille och de andra fastlandshamnarna

(769) Kommissionen konstaterar att de franska myndigheterna, när det gäller valet av avgångs-/ankomsthamn på fastlandet (skäl 135), ansåg att bosatta passagerare inte gjorde någon skillnad mellan hamnarna i Marseille och Toulon. Med andra ord kan en bosatt passagerare som använder en rutt till/från Korsika använda antingen hamnen i Marseille eller hamnen i Toulon för att nå sin slutdestination. Frankrike bedömde dock att bosatta

([251]) Fotnot 78.

([252]) Utöver avgångs- och ankomsttiderna på Korsika och turtätheten konstaterar kommissionen utifrån användarsamrådet att bosatta och icke bosatta passagerare i) har samma behov av att resa med bil och med hytt och ii) har samma preferenser när det gäller turtätheten för sjötransporter mellan Marseille och Korsika.

passagerare, på grund av avståndet på 200 km mellan Marseille och Nice, inte ansåg att dessa två hamnar var utbytbara vid resor till/från Korsika. Följaktligen skulle efterfrågan från bosatta passagerare som använder en rutt till/från Korsika förstås som omfattande passagerarefterfrågan mellan Marseille/Toulon och Korsika, och analysen av marknadsmisslyckandet mellan Korsika och det franska fastlandet skulle undersökas samtidigt på rutter till eller från hamnarna i Marseille och Toulon.

(770) När det gäller icke-bosatta passagerare hävdar Frankrike att de inte gjorde någon skillnad mellan de tre fastlandshamnarna och att dessa tre hamnar var helt utbytbara, utan att dock lämna någon specifik motivering som stöd för denna slutsats. Det innebar att den kvantitativa efterfrågan från icke-bosatta passagerare behövde beräknas sammantaget för de tre fastlandshamnarna, och att analysen av marknadsmisslyckandet mellan Korsika och det franska fastlandet behövde granskas samtidigt på rutterna till eller från hamnarna i Marseille, Toulon och Nice.

(771) Kommissionen noterar också att resultaten av användarsamrådet visar att majoriteten av passagerarna (bosatta/icke-bosatta) jämför överfarterna i Marseille med de övriga fastlandshamnarna, och att en stor andel av dem använde minst en annan fastlandshamn än Marseille för resor till/från Korsika under 2019 (skälen 113 och 114). Om priset för sjötransporten i Marseille höjs skulle en betydande majoritet av de tillfrågade byta till Toulon, medan en minoritet också skulle resa till Nice. Kommissionen noterar dock att det inte är lika vanligt att göra sådana jämförelser för rutten Marseille–Propriano (skäl 113), även i händelse av en hypotetisk höjning av priset för sjötransporten i hamnen i Marseille (skäl 114). Sammantaget visar resultaten också att icke-bosatta passagerare tenderar att jämföra överfarterna vid de olika fastlandshamnarna i mindre utsträckning än bosatta passagerare.

(772) Kommissionen noterar också att hamnarna i Toulon och Marseille i samband med hamnsamrådet uppgav att de konkurrerar fullt ut med varandra om sjötransporten av passagerare, med ett upptagningsområde som täcker hela Frankrike. Konkurrensen mellan hamnen i Nice och hamnarna i Marseille och Toulon förefaller vara mer begränsad, eftersom hamnen i Nice främst lockar regionala kunder (skälen 121 och 122). Myndigheterna i dessa tre hamnar har dock inte gett uttryck för några särskilda begränsningar när det gäller möjligheten att enkelt hantera passagerartrafik med hjälp av sin infrastruktur (skäl 123), även om hamnmyndigheten i Toulon inte kan garantera dagliga eller veckovisa tur- och returresor till Korsika på grund av infrastrukturens höga beläggningsgrad.

(773) Slutligen noterar kommissionen att städerna Marseille och Toulon ligger cirka 60 km från varandra, och att den genomsnittliga restiden med bil och tåg är mindre än en timme (skäl 25). Städerna har mycket goda förbindelser med varandra, med en omfattande motorvägsinfrastruktur och täta tågförbindelser. Nice ligger däremot mycket längre bort från Toulon och Marseille, med avstånd som överstiger 150 km (vilket motsvarar en genomsnittlig restid på minst 1 timme och 45 minuter till två timmar med bil eller tåg mellan Toulon och Nice), trots den omfattande väginfrastrukturen och tågförbindelserna.

(774) Kommissionen noterar i detta avseende att ett avstånd på mer än 100 km, eller en restid på mer än en timme, mellan två anläggningar kan vara en indikation på att konkurrensen mellan dem i princip är utesluten ur användarnas synvinkel. Kommissionen anser till exempel att en flygplats upptagningsområde omfattar en geografisk marknad med en radie på cirka 100 km eller cirka 60 minuters restid med bil, buss, tåg eller höghastighetståg ([253]).

(775) Följande slutsatser kan dras av dessa konstateranden.

(776) Kommissionen anser att hamnarna Marseille och Toulon är utbytbara ur passagerarsynpunkt, oavsett om det rör sig om bosatta eller icke-bosatta passagerare. Avståndet mellan de två hamnarna understiger 100 km och restiden är kortare än en timme. Städerna har mycket goda och regelbundna förbindelser via väg- och järnvägsinfrastruktur. Användar- och hamnsamråden visar också att det råder stark konkurrens mellan de två hamnarna när det gäller passagerartransporter ([254]). I detta avseende har de franska myndigheterna inte gjort något uppenbart bedömningsfel.

([253]) Meddelande från kommissionen, Riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag, EUT C 99, 4.4.2014, s. 3, punkt 2.2.
([254]) Denna slutsats verkar också delas av konkurrensmyndigheten i dess yttrande, punkterna 297–305.

(777) Samtidigt anser kommissionen, på grundval av den information som den fått, att det inte finns tillräckliga bevis för att hamnarna i Marseille och Nice är utbytbara ur passagerarsynpunkt, oavsett om det rör sig om bosatta eller icke-bosatta passagerare ([255]).

(778) För det första konstaterar kommissionen att avståndet mellan Marseille och Nice är långt över 100 km eller en restid på en timme. Det bör därför i princip uteslutas att det finns någon utbytbarhet mellan hamnen i Nice och hamnen i Marseille. För det andra bekräftar resultaten av användar- och hamnsamråden att det inte finns någon utbytbarhet mellan hamnarna i Nice och Marseille. Hamnen i Nice påpekar också att den endast har ett regionalt upptagningsområde, till skillnad från de två övriga fastlandshamnarna, som har ett nationellt upptagningsområde. För det tredje ges ingen motivering till denna slutsats i Gecodia-rapporten, i vilken det ändå konstateras att icke-bosatta passagerare anser att de tre fastlandshamnarna är utbytbara (till skillnad från bosatta passagerare).

(779) På grundval av all information som Frankrike har lämnat anser kommissionen att hamnen i Nice uppenbarligen inte föreföll vara utbytbar mot hamnen i Marseille för passagerare, oavsett om det rörde sig om bosatta eller icke-bosatta passagerare.

(780) Kommissionen anser emellertid att detta uppenbara fel i det föreliggande fallet inte påverkar fastställandet av behovet av en allmän passagerartransporttjänst mellan Marseille och Propriano.

(781) För det första konstaterar kommissionen, när det gäller den uppskattade kvantitativa efterfrågan (dvs. antalet passagerare som ska transporteras), att Frankrike inte överskattade den kvantitativa efterfrågan från passagerare som reser mellan det franska fastlandet och hamnen i Propriano, eftersom hamnen i Propriano historiskt sett endast har haft förbindelser med Marseille, med undantag för hamnarna i Toulon och Nice. Det totala antalet passagerare som reser mellan hamnen i Propriano och det franska fastlandet var således i praktiken antalet passagerare på rutten Marseille–Propriano. Den efterfrågan som de franska myndigheterna uppskattat, och som bygger på historiska uppgifter för 2016–2021 (skäl 150), var begränsad till den historiska trafiken mellan Marseille och Propriano. Följaktligen inkluderade de franska myndigheterna strikt efterfrågan mellan Marseille och Propriano i behovet av allmän trafik, vilket i det aktuella fallet innebär att det inte hade någon betydelse om hamnarna i Toulon och Nice omfattades av den allmänna trafikplikten eller inte.

(782) För det andra, och på samma sätt, påverkade detta fel inte analysen av marknadsmisslyckandet, eftersom denna analys under alla omständigheter visade att det inte fanns någon operatör som var villig att tillhandahålla kommersiella tjänster mellan hamnen i Propriano och det franska fastlandet (skäl 828). Oavsett graden av utbytbarhet mellan fastlandshamnarna i fråga om förbindelser till Propriano var det således under alla omständigheter fråga om ett fullständigt marknadsmisslyckande.

d) Om den bristande geografiska utbytbarheten mellan hamnen i Propriano och de andra hamnarna på Korsika

(783) Kommissionen konstaterar att de franska myndigheterna, när det gäller passagerarnas val av avgångs-/ankomsthamn på Korsika, inte gjorde någon särskild analys av den geografiska utbytbarheten mellan hamnarna på Korsika ur användarsynpunkt, och mer specifikt mellan hamnen i Propriano och de övriga hamnarna på Korsika. I klagomålet hävdade Corsica Ferries att hamnarna i Ajaccio och Propriano dock var helt utbytbara ur passagerarsynpunkt. I beslutet att inleda förfarandet intog kommissionen den preliminära ståndpunkten att så inte föreföll vara fallet, med tanke på den betydande restiden mellan de två orterna och resans särskilda topografiska egenskaper ([256]).

(784) De franska myndigheterna lade fram flera bevis i detta avseende under det formella granskningsförfarandet, som enligt deras uppfattning visar att hamnen i Propriano inte är utbytbar mot hamnen i Ajaccio eller, mer allmänt, mot de andra hamnarna på Korsika (avsnitten 2.1, 2.2 och 4.1.3). Vissa berörda parter lade också fram bevis i denna fråga: Corsica Ferries hävdade att hamnarna i Ajaccio och Propriano är utbytbara, vilket Corsica Linea bestrider.

([255]) Eftersom utbytbarheten mellan hamnarna i Toulon och Nice inte är relevant för detta beslut kommer kommissionen inte att kommentera denna punkt, i synnerhet eftersom de franska myndigheterna inte har lämnat några bevis för att utbytbarheten ska kunna bedömas.

([256]) Beslutet att inleda förfarandet, skäl 300.

(785) Kommissionen konstaterar först och främst att hamnen i Propriano, enligt de uppgifter som lämnats till kommissionen, ligger på betydande avstånd från hamnarna i Bastia och Île-Rousse (skälen 36 och 37). Hamnen i Propriano kan därför inte anses vara utbytbar mot dessa två andra hamnar.

(786) När det gäller hamnarna i Ajaccio och Porto-Vecchio konstaterar kommissionen att avståndet mellan dessa hamnar och Propriano är omkring 70 km. I båda fallen är dock restiden nästan 1 timme och 30 minuter med bil och 1 timme och 45 minuter med buss, och det går relativt få turer per dag (skälen 36 och 37). De långa restiderna utesluter således i princip utbytbarhet mellan hamnarna i Ajaccio och Porto-Vecchio och hamnen i Propriano.

(787) Kommissionen konstaterar också, liksom de franska myndigheterna (skäl 361), att restiderna mellan Propriano och Ajaccio/Porto-Vecchio påverkas av de slingrande vägarna, vilket ökar risken för trafikolyckor, vilka är särskilt vanliga på Korsika. Ön har också en hög andel dödsolyckor i trafiken (skäl 18). Dessa geografiska begränsningar bidrar också till att öka bensinkostnaderna, vilket Corsica Linea med rätta påpekar i sina synpunkter (skäl 549). Bensinkostnaderna är särskilt höga på Korsika (skäl 21), och detta i ett sammanhang där regionen Propriano drabbades hårt av den höga inflationen 2022, vilket ökade de dagliga levnadskostnaderna för lokalbefolkningen (skäl 23). Dessa objektiva uppgifter som tillhandahållits av de franska myndigheterna, som tar hänsyn till användarnas intressen i enlighet med punkt 14 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, stärker slutsatsen att det inte förefaller uppenbart felaktigt att anse att hamnarna i Ajaccio och Porto-Vecchio å ena sidan och Propriano å andra sidan inte kan betraktas som utbytbara ur användarsynpunkt.

(788) Kommissionen noterar också att användarsamrådet visserligen inte innehöll några specifika frågor om den geografiska utbytbarheten mellan hamnarna på Korsika, men att resultaten av samrådet ändå gav viss insikt i denna fråga. Som framgår av skälen 113 och 114 tenderar passagerarna i allmänhet att jämföra de olika överfarterna från fastlandshamnarna till Korsika, men resultaten varierar från rutt till rutt. Majoriteten av de tillfrågade som använder rutten Marseille–Propriano (mer än 60 %) använde inga andra alternativa sjötransporttjänster till/från andra fastlandshamnar under 2019 (t.ex. rutterna Toulon–Ajaccio eller Toulon–Porto-Vecchio), och mer än 50 % av dem jämför aldrig överfarterna från fastlandshamnarna till/från Propriano, till skillnad från vad som var fallet för de övriga rutterna till/från Korsika.

(789) Med tanke på att hamnen i Propriano endast har en förbindelse med fastlandet (Marseille) tyder dessa resultat på att användarna inte jämför rutten Marseille–Propriano med alternativa överfarter från de övriga fastlandshamnarna, såsom Toulon–Ajaccio eller Toulon–Porto-Vecchio, för att resa till Propriano och vice versa.

(790) På grundval av alla dessa överväganden anser kommissionen att det inte är uppenbart felaktigt av de franska myndigheterna att i det föreliggande fallet utgå från att hamnarna i Propriano och Ajaccio/Porto-Vecchio inte är utbytbara ur användarsynpunkt ([257]).

(791) De synpunkter som Corsica Ferries har framfört, i vilka bolaget endast bestrider bristen på utbytbarhet mellan Ajaccio och Propriano, är inte sådana att de kan ändra denna slutsats.

(792) För det första konstaterar Corsica Ferries att avståndet mellan Propriano och Ajaccio endast är 70 km och att ett sådant avstånd är försumbart för passagerare som huvudsakligen färdas i fordon (skäl 420), och baserar därmed utbytbarheten mellan de två hamnarna uteslutande på avståndet mellan dem. Avståndet mellan de två hamnarna är dock endast en av flera faktorer som avgör graden av utbytbarhet mellan dem.

([257]) I detta avseende bör man komma ihåg att det frågeformulär som skickades ut som en del av användarsamrådet innehöll frågor om användningen av sjötransporttjänster på hela rutten (till exempel Marseille–Ajaccio), och därmed tog hänsyn till användarnas behov och preferenser både vid avgång från eller ankomst till hamnen i Marseille och vid avgång från eller ankomst till hamnarna på Korsika. Likaså gällde frågorna om utbytbarheten mellan luft- och sjötransporter även användare som avreser från fastlandet eller från Korsika. Frågan om den geografiska utbytbarheten mellan hamnarna på Korsika var således den enda punkt som saknades i användarsamrådet och Gecodia-rapporten, men det går inte att utifrån de bevis som de franska myndigheterna har lagt fram dra slutsatsen att denna utelämning utgör ett uppenbart bedömningsfel.

(793) För det andra hävdar Corsica Ferries att det är felaktigt att anse att en restid på cirka en timme skulle utgöra ett hinder för utbytbarheten mellan de två hamnarna (skäl 421). Restiden mellan hamnarna i Ajaccio och Propriano är dock inte cirka en timme, utan 1 timme och 30 minuter med bil och 1 timme och 45 minuter med buss (skälen 36–37) och därmed betydligt längre ([258]).

(794) I detta sammanhang konstaterar Corsica Ferries att de franska myndigheterna gjorde bedömningen att de längre restiderna mellan Marseille och Nice eller Toulon och Nice inte utgjorde något hinder för att betrakta dessa hamnar som utbytbara (skäl 422). Kommissionen anser emellertid att analysen av den geografiska utbytbarheten mellan fastlandshamnarna inte är relevant för att undersöka den geografiska utbytbarheten mellan hamnarna på Korsika, eftersom den senare måste analyseras specifikt utifrån Korsikas omständigheter och särdrag. Av de anledningar som uppges i skäl 780 anser kommissionen under alla omständigheter att analysen i Gecodia-rapporten av graden av utbytbarhet mellan fastlandshamnarna inte var tillräckligt rigorös.

(795) För det tredje konstaterar Corsica Ferries att personer som bor mitt emellan Ajaccio och Propriano (särskilt i Grosseto-Prugna) betraktar de två hamnarna som utbytbara (skäl 423). Kommissionen konstaterar dock att analysen av en hamns upptagningsområde kräver att hänsyn tas till alla användare som omfattas av detta område, och inte bara de som befinner sig i områdets utkanter och som per definition kan komma att omfattas av ett annat upptagningsområde. Ett upptagningsområde har av naturliga skäl gränser, och användarna i utkanten av detta område kan komma att söka sig till en eller flera andra infrastrukturer eller tjänster ([259]). Corsica Ferries visar i vilket fall som helst inte att bosatta i Grosseto-Prugna utgör majoriteten, eller ens en betydande minoritet, av de passagerare som använder sjötransporttjänsterna i hamnen i Propriano.

(796) För det fjärde konstaterar kommissionen, såsom anges i beslutet att inleda förfarandet ([260]) och utan att detta ifrågasatts av Corsica Ferries, att det faktum att passagerare som vanligtvis går ombord i Propriano måste resa till Ajaccio för att nå fastlandet de dagar då det inte går några tur- och returresor från hamnen i Propriano ur passagerarsynpunkt inte beror på att de väljer att resa till den ena eller den andra hamnen utan på att de måste resa till Ajaccio eftersom det inte erbjuds några tjänster i Propriano. I motsats till Corsica Ferries argument (skäl 424) kan detta faktum därför inte anses vara relevant för bedömningen av huruvida hamnarna är utbytbara.

(797) Slutligen, vad gäller de franska myndigheternas eget konstaterande av att hamnarna i Propriano och Ajaccio var utbytbara i fråga om passagerartransporter under 2018 i samband med ett expertutlåtande som beställts av en nationell domstol (skäl 425), måste det påpekas att detta konstaterande är irrelevant i den mån det avser andra åtgärder än de som granskas i förevarande fall. Det bör påpekas att utlåtandet rörde utbytbarheten mellan hamnarna i Propriano och Ajaccio när det gäller den kompletterande tjänst som infördes inom ramen för trafikavtalet för 2007–2013 under sommarperioden, vars finansiering utgjorde statligt stöd som var oförenligt med den inre marknaden (skäl 67).

(798) Corsica Ferries argument att utlåtandet avsåg i) sjötransporttjänster till Korsika och en allmän trafikplikt som liknade den som fastställs i trafikavtalen och ii) en närliggande period under vilken det inte skedde några väsentliga förändringar på marknaden för sjötransporttjänster (skäl 426) är således felaktiga. Trafikavtalen föreskriver inte någon kompletterande tjänst som den som föreskrivs i trafikavtalet för 2007–2013.

([258]) Corsica Ferries uppger dessutom att Grosseto-Prugna, som ligger halvvägs mellan Ajaccio och Propriano, ligger 40 minuter från Ajaccio och 45 minuter från Propriano. Den totala restiden uppskattas därför till 85 minuter, dvs. 1 timme och 25 minuter.

([259]) Om man till exempel antar att två infrastrukturer ligger närmare 400 km från varandra skulle de användare som befinner sig halvvägs mellan dem (dvs. 200 km från båda) kunna anse att de är utbytbara, om alla andra faktorer är lika. Detta innebär emellertid inte att de två infrastrukturerna är utbytbara enbart av den anledningen.

([260]) Beslutet att inleda förfarandet, skäl 301.

(799) Vidare innehåller den skrivelse som Corsica Ferries bifogat som bilaga 8 till sina synpunkter inga faktiska eller rättsliga bevis för de skäl som fick den juridiska experten att konstatera att hamnarna i Ajaccio och Propriano är utbytbara, vilket innebär att kommissionen inte kan ta hänsyn till dessa bevis i sin analys. Skrivelsen hänvisar endast till att parterna ”*enades*” om att sådan utbytbarhet föreligger. De franska myndigheterna bestrider dock utbytbarheten mellan hamnarna i Ajaccio och Propriano i det aktuella fallet (avsnitt 4.1.3) och har lagt fram flera objektiva bevis till stöd för sin ståndpunkt som kommissionen är skyldig att ta ställning till enligt artikel 108.3 i EUF-fördraget. Inget av de bevis som Corsica Ferries har lagt fram i sina synpunkter kan fastställa att de uppgifter som Frankrike har lämnat om den bristande utbytbarheten mellan hamnarna i Ajaccio och Propriano är uppenbart felaktiga.

e) Slutsatser om passagerarnas kvalitativa efterfrågan

(800) Sammanfattningsvis framgår det av ovanstående att de franska myndigheterna använde lämpliga instrument för att fastställa den kvalitativa efterfrågan från passagerare mellan Marseille och Propriano, i enlighet med punkt 14 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

(801) Dessa instrument gjorde det möjligt att kartlägga användarnas behov av sjötransporttjänster, även om de franska myndigheterna gjorde en felaktig bedömning i och med att de gjorde åtskillnad mellan passagerare som är bosatta på Korsika och passagerare som inte är bosatta på Korsika, eftersom efterfrågan från dessa två kategorier i stort sett föreföll vara homogen. Detta fel påverkar dock inte den analys av behovet av allmän trafik som de franska myndigheterna har gjort avseende rutten Marseille–Propriano.

(802) Även om de franska myndigheterna korrekt fastställde den geografiska utbytbarheten mellan hamnarna i Marseille och Toulon ur användarsynpunkt gjorde de inte någon ingående analys av utbytbarheten mellan hamnarna i Marseille och Nice. Ett sådant fel kan dock inte påverka analysen av förekomsten av ett behov av allmän trafik mellan Marseille och Propriano.

(803) Slutligen är de bevis som de franska myndigheterna har lagt fram tillräckligt trovärdiga för att utesluta ett uppenbart bedömningsfel när det gäller den bristande utbytbarheten mellan hamnen i Propriano och de övriga hamnarna på Korsika.

7.3.2.1.1.1.2 Kvantitativ efterfrågan

(804) För att kvantifiera passagerarnas efterfrågan på var och en av sjörutterna mellan Marseille och Korsika, inklusive rutten Marseille–Propriano, konstaterar kommissionen att de franska myndigheterna tog fram prognoser för perioden 2023–2030 med utgångspunkt i uppgifterna för 2019, eftersom 2020 och 2021 påverkades av covid-19-pandemin (skäl 150) ([261]). Med andra ord valde de franska myndigheterna det senaste år då marknaden för sjötransport av passagerare inom ramen för sjötransporttjänster fungerade normalt. Enligt kommissionen är detta val inte behäftat med något uppenbart bedömningsfel.

(805) För att uppskatta den framtida efterfrågan under den analyserade perioden tillämpade de franska myndigheterna dessutom en genomsnittlig årlig tillväxttakt från officiella källor, närmare bestämt den genomsnittliga årliga tillväxttakt som publicerats av ministeriet för ekologisk omställning för transportefterfrågan fram till 2030, beräknad på grundval av tillgängliga uppgifter 2021 (skäl 150). Kommissionen konstaterar att denna genomsnittliga årliga tillväxttakt bland annat fastställdes för att ge lokala myndigheter transportprognoser för transportrelaterade projekt, vilket är fallet här. De franska myndigheterna kunde därför tillämpa denna genomsnittliga årliga tillväxttakt utan att därmed göra ett uppenbart bedömningsfel, särskilt eftersom tillväxttakten justerades för att ta hänsyn till Korsikas särskilda situation, som i sig behandlades i studierna från ministeriet för ekologisk omställning.

(806) De berörda parterna har inte inkommit med några synpunkter om denna punkt.

([261]) Kommissionen noterar också att uppgifterna för 2022 ännu inte var tillgängliga när de franska myndigheterna genomförde sina analyser av behovet av allmän trafik.

(807) Följaktligen gjorde Frankrike inte något uppenbart bedömningsfel i analysen av den kvantitativa efterfrågan på passagerartransporter mellan Marseille och Propriano.

7.3.2.1.1.2 Förekomst av ett marknadsmisslyckande

7.3.2.1.1.2.1 Fastställande av utbudet på marknaden i avsaknad av ett avtal om allmän trafik

(1) Om de lämpliga instrument som Frankrike använt för att fastställa utbudet på marknaden

(808) Kommissionen konstaterar att de franska myndigheterna inledde ett operatörssamråd i samband med vilket alla berörda sjötransportoperatörer uppmanades att yttra sig om de tjänster de skulle erbjuda i avsaknad av ett avtal om allmän trafik mellan Korsika och det franska fastlandet. Operatörssamrådet pågick i fem veckor och var tillgängligt på den regionala myndighetens webbplats för alla operatörer som önskade delta (skäl 97).

(809) Operatörssamrådet omfattade ett frågeformulär om egenskaperna hos de kommersiella tjänster som operatörerna föreslog att införa. Detta frågeformulär åtföljdes av flera dokument som informerade operatörerna om i) huvuddragen i sjötransporttjänsterna till Korsika, ii) de åtgärder som de franska myndigheterna vidtagit för att fastställa förekomsten av ett behov av allmän trafik, iii) de olika kategorier av användare som Frankrike initialt identifierat och iv) en kort presentation av resultaten av användarsamrådet (skäl 98). All den information som presenterades gjorde det möjligt för operatörerna att förstå det sammanhang i vilket de fick svara på frågorna.

(810) I det frågeformulär som skickades ut till operatörerna ombads de särskilt att beskriva egenskaperna hos de kommersiella tjänster som de skulle tillhandahålla (skälen 163–165), så att de franska myndigheterna kunde bilda sig en uppfattning om antalet rutter som skulle trafikeras, turtätheten, kapaciteten och egenskaperna hos de fartyg som skulle användas, avgångs- och ankomsttider, de tjänster som skulle erbjudas ombord, de perioder under året då tjänsten skulle tillhandahållas, om tjänsterna skulle omfatta några anlöp, osv. Kommissionen konstaterar att dessa frågor återspeglade de frågor som ställdes i samband med användarsamrådet (tidtabeller, turtäthet, fartyg med hytter och fartygens kapacitet, perioder under året, avgångs-/ankomsthamnar osv.).

(811) De franska myndigheterna kunde således jämföra operatörernas föreslagna utbud med användarnas efterfrågan för att fastställa om det fanns ett behov av allmän trafik. Det är följaktligen felaktigt att påstå, såsom Corsica Ferries gör (skäl 461), att frågeformuläret endast uppmanade operatörerna att beskriva de tjänster som de skulle tillhandahålla för att tillgodose behoven av territoriell kontinuitet. Tvärtom uppmanades operatörerna i frågeformuläret i korthet att ge en fullständig beskrivning av det befintliga och potentiella utbud på marknaden som de sannolikt skulle erbjuda i avsaknad av ett avtal om allmän trafik. Kommissionen noterar dessutom att Corsica Ferries i sitt svar på operatörssamrådet klagade över att frågorna var för detaljerade (skäl 169).

(812) Av detta framgår också tydligt att Corsica Ferries inte har någon grund för att hävda att de franska myndigheterna inte tog fram ett transparent och objektivt kontrafaktiskt scenario (se skäl 459).

(813) Kommissionen noterar dessutom att de franska myndigheterna också genomförde ett hamnsamråd, vilket gjorde det möjligt att samla in relevant information om hamnarnas kapacitet och de tjänster som de erbjuder rederierna (skäl 752).

(814) De franska myndigheterna genomförde således lämpliga offentliga samråd för att ta hänsyn till tjänsteleverantörernas intressen, i enlighet med punkt 14 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

(2) Om Frankrikes slutsatser avseende fastställandet av utbudet på marknaden

(815) Kommissionen konstaterar att tre operatörer svarade på användarsamrådet (skäl 166). Corsica Linea och La Méridionale uppgav att de inte skulle tillhandahålla några kommersiella tjänster i avsaknad av ett avtal om allmän trafik (skäl 167). Corsica Ferries lämnade in det kommersiella erbjudande som bolaget skulle lämna i avsaknad av ett avtal om allmän trafik till de franska myndigheterna (skäl 170–173).

(816) I sina synpunkter anser Corsica Ferries i huvudsak att Corsica Lineas och La Méridonales uttalanden inte var trovärdiga och att de franska myndigheterna därför borde ha analyserat dem mer ingående (skälen 464 och 465).

(817) Inledningsvis konstaterar kommissionen att medlemsstaterna enligt punkt 14 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse och artikel 4 i cabotageförordningen, såsom de tolkas i rättspraxis (SNCM II-domen), har ett stort utrymme för skönsmässig bedömning när det gäller att välja lämpliga instrument för att analysera ett eventuellt marknadsmisslyckande. De kan i detta avseende anordna ett offentligt samråd (skäl 737) i syfte att inhämta operatörernas synpunkter på marknadens förmåga att tillgodose en efterfrågan som myndigheterna har fastställt. Denna punkt bestrids inte av någon av de berörda parterna.

(818) Kommissionen konstaterar att de franska myndigheterna i det aktuella fallet anordnade ett offentligt operatörssamråd, vars innehåll gjorde det möjligt för dem att samla in precisa och heltäckande uppgifter om det utbud som skulle erbjudas på marknaden för sjötransporttjänster till Korsika inom ramen för 2019 års system för allmän trafikplikt, i avsaknad av något avtal om allmän trafik (avsnitt 3.4.2.2.1).

(819) När en medlemsstat anordnar ett heltäckande och utförligt offentligt samråd är det operatörerna som väljer om de vill delta eller inte, och om de beslutar sig för att delta måste de göra det i god tro. De är därför skyldiga att lämna korrekta och fullständiga uppgifter till medlemsstaten så att medlemsstaten kan göra en så fullständig analys som möjligt av det utbud som skulle finnas på marknaden i avsaknad av en allmän trafikplikt.

(820) När det i det aktuella fallet gäller det *befintliga utbudet på marknaden* från Corsica Linea och La Méridionale konstaterar kommissionen, på grundval av de uppgifter som lämnats av de franska myndigheterna och de berörda parterna, att varken Corsica Linea eller La Méridionale vid den tidpunkt då trafikavtalen tilldelades (den 20 december 2022) tillhandahöll några kommersiella tjänster vid sidan av trafikavtalen på en eller flera rutter mellan Korsika och det franska fastlandet. Bolagen bedrev kommersiell internationell sjötransport endast mellan Frankrike och Nordafrika. Corsica Ferries lämnar inga bevis för motsatsen i sina synpunkter. Bolaget lämnar endast information om de tjänster som Corsica Linea och La Méridionale faktiskt erbjöd 2023 och 2024, dvs. efter det datum då trafikavtalen tilldelades (skäl 465). De franska myndigheterna kunde därför inte stödja sig på en analys av det befintliga privata utbudet från Corsica Linea eller La Méridionale.

(821) När det gäller det *potentiella utbud* som La Méridionale och Corsica Linea skulle ha kunnat erbjuda framgår det av BRG:s första studie som tillhandahållits av Corsica Ferries att Corsica Linea i juni 2022 hade lämnat in en transportplan till transportorganet där man informerade om sin avsikt att under 2023 lansera 19 tur- och returresor mellan Marseille och Propriano, 5 tur- och returresor mellan Marseille och Ajaccio och 10 tur- och returresor mellan Marseille och Île-Rousse. Det står dock klart att i) transportplanen inte berörde La Méridionale, ii) den lämnades in mer än tre månader efter operatörssamrådet och Frankrikes fastställande av behovet av allmän trafik, samtidigt som anbudsförfarandet för trafikavtalen redan hade inletts den 6 maj 2022, iii) den avsåg verksamhet som planerades enbart för 2023, samtidigt som syftet med operatörssamrådet var att analysera utbudet på marknaden för perioden 2023–2028. Med tanke på dessa begränsningar är detta faktum i sig inte tillräckligt för att bevisa att Corsica Lineas uttalanden inte var trovärdiga. Corsica Ferries visar i vilket fall inte hur transportplanen, som dessutom avser ett försumbart antal enstaka tur- och returresor, skulle ha kunnat påverka de franska myndigheternas analys av marknadsmisslyckandet.

(822) Vidare kan de franska myndigheterna inte kritiseras för att de inte gjorde en djupgående analys av svaren på operatörssamrådet om de vid den tidpunkten inte hade några bevis för att de aktuella uttalandena var uppenbart felaktiga. Corsica Ferries hänvisning till punkt 369 i konkurrensmyndighetens yttrande (skäl 464) är irrelevant i detta avseende, eftersom den inte ger några bevis för detta. För det första handlade yttrandet om fastställandet av behovet av allmän trafik i samband med trafikavtalen för 2019–2020 och inte om de aktuella åtgärderna. För det andra förslog konkurrensmyndigheten i yttrandet att en alternativ metod till ett offentligt samråd skulle användas. Såsom framgår av skäl 814 var dock operatörssamrådet i det aktuella fallet ett lämpligt instrument för att analysera marknadsmisslyckandet, och de franska myndigheterna var enligt rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse inte skyldiga att använda några andra instrument för detta ändamål.

(823) Enbart den omständigheten att Corsica Linea och La Méridionale lämnade identiska svar på operatörssamrådet visar inte att det förelåg en intressekonflikt som påverkade dem eller att det skulle ha förekommit samordning mellan dem. På samma sätt är enbart den omständigheten att Corsica Linea och La Méridionale är de avgående koncessionshavarna inte i sig ett skäl att ifrågasätta trovärdigheten i de svar som dessa operatörer lämnade under operatörssamrådet eller ens att hindra dem från att delta i samrådet (skäl 466). Vad gäller påståendet att Corsica Lineas aktieägarsammansättning hindrade företaget från att delta i samrådet på grund av en intressekonflikt (skälen 462 och 463) konstaterar kommissionen i detta sammanhang att det inte finns något i Corsica Ferries synpunkter som styrker att Corsica Lineas aktieägare var ”*de viktigaste kunderna för sjötransporttjänster till Korsika*”. Kommissionen konstaterar vidare att artikel 14 i direktiv 2006/123/EG inte förbjuder konkurrerande operatörer att delta i ett offentligt samråd, vilket var fallet här. Corsica Ferries visar i vilket fall som helst inte hur ett förbud mot Corsica Lineas deltagande i operatörssamrådet skulle ha gjort det möjligt för de franska myndigheterna att komma fram till en annan slutsats vid granskningen av marknadsmisslyckandet.

(824) Slutligen och i motsats till vad Corsica Ferries hävdar i skäl 467, gjorde Corsica Linea och La Méridionale inte bara allmänna och abstrakta uttalanden utan sammanhang eller samråd. Kommissionen påpekar att de under operatörssamrådet uppmanades att redogöra för sitt marknadserbjudande i avsaknad av ett avtal om allmän trafik. Eftersom Corsica Linea och La Méridionale uppgav att de inte skulle tillhandahålla några kommersiella tjänster kunde de inte lämna några närmare uppgifter om de tjänster de skulle erbjuda i avsaknad av avtal om allmän trafik.

(825) Av ovanstående följer att de franska myndigheterna inte gjorde något uppenbart bedömningsfel i fastställandet av det utbud som skulle erbjudas på marknaden för sjötransport av passagerare inom ramen för sjötransporttjänster till Korsika i avsaknad av ett avtal om allmän trafik.

7.3.2.1.1.2.2 Analys av marknadsmisslyckande

(826) Kommissionen noterar att de franska myndigheterna drog slutsatsen att det förelåg ett fullständigt marknadsmisslyckande mellan hamnen i Propriano och hamnarna i Marseille och Toulon (dessa två hamnar är utbytbara), eftersom Corsica Ferries inte skulle erbjuda några kommersiella tjänster mellan Marseille/Toulon och Propriano (skälen 169 och 174).

(827) Corsica Ferries bestrider i sina synpunkter inte de franska myndigheternas tolkning av dess kommersiella erbjudande. Bolaget är enbart av den uppfattningen att hamnarna i Ajaccio och Propriano är utbytbara, vilket innebär att de tjänster som bolaget skulle erbjuda mellan hamnen i Ajaccio och fastlandet skulle vara tillräckliga för att täcka efterfrågan till/från Propriano. Kommissionen avvisar dock detta argument av de anledningar som anges i skälen 783–799.

(828) Av detta följer att de franska myndigheterna inte gjorde något uppenbart bedömningsfel i konstaterandet av att det förelåg ett marknadsmisslyckande mellan hamnen i Propriano och hamnen i Marseille.

7.3.2.1.1.3 Slutsats om behovet av sjötransport av passagerare mellan Marseille och Propriano

(829) Av ovanstående följer att de franska myndigheterna inte gjorde något uppenbart bedömningsdel i konstaterandet av att det förelåg ett behov av allmän trafik mellan Propriano och Marseille, eftersom den efterfrågan på transporter som de franska myndigheterna fastställt och kvantifierat inte kunde täckas av det utbud som identifierats på marknaden.

7.3.2.1.2 Behov av sjötransport av medicinska passagerare

(830) I detta underavsnitt kommer kommissionen att undersöka om behovet av sjötransport av medicinska passagerare på var och en av rutterna mellan hamnarna på Korsika och hamnen i Marseille motsvarar i) efterfrågan från dessa användare, vilket de franska myndigheterna vederbörligen har styrkt, ii) som inte kunde tillgodoses av utbudet på marknaden i avsaknad av ett avtal om allmän trafik som upprättats för detta ändamål av de franska myndigheterna.

7.3.2.1.2.1 Förekomst av efterfrågan från användare

7.3.2.1.2.1.1 Kvalitativ efterfrågan

(1) Om lämpliga instrument för att fastställa kvalitativ efterfrågan

(831) Kommissionen konstaterar att de franska myndigheterna försökte fastställa efterfrågan från medicinska passagerare på flera olika sätt.

(832) För det första höll de franska myndigheterna flera offentliga samråd för att samla in information om efterfrågan från dessa passagerare.

(833) I samband med det första samrådet, användarsamrådet (skäl 93), fick alla medicinska passagerare möjlighet att besvara ett frågeformulär om användningen av sjötransporttjänster inom ramen för tjänster till Korsika. Frågeformuläret var utformat på samma sätt som det som skickades ut till alla passagerare (skälen 744–746) och omfattade även mer precisa frågor om medicinska passagerares behov och preferenser (skäl 108). Användarsamrådet gjorde det således möjligt att ta vederbörlig hänsyn till de medicinska passagerarnas intressen, och kommissionen hänvisar i detta avseende till sin analys i skälen 746–751. Samrådet gav dock inte önskat resultat, eftersom de franska myndigheterna fick få svar på frågeformuläret (skäl 111).

(834) I samband med det andra samrådet, hamnsamrådet, fick även hamnmyndigheterna möjlighet att lämna synpunkter på sjötransporttjänsterna, så att de franska myndigheterna skulle få information om konkurrensen inom sjötransporttjänsterna och hamnarnas kapacitet (skälen 116–119 och 752).

(835) Avslutningsvis gav de franska myndigheterna också ett oberoende ekonomiskt konsultföretag, Gecodia, i uppdrag att genomföra en kompletterande studie av efterfrågan från användarna parallellt med och som ett komplement till de offentliga samråden (skälen 90 och 754). Gecodia-rapporten innehåller slutsatserna från denna studie, särskilt om efterfrågan från medicinska passagerare. Eftersom användarsamrådet inte gav några resultat när det gäller efterfrågan från medicinska passagerare förlitade sig de franska myndigheterna uteslutande på Gecodia-rapporten för att fastställa efterfrågan från dessa användare. I Gecodia-rapporten bedömdes den kvalitativa (och kvantitativa) efterfrågan på grundval av omfattande uppgifter som samlats in, särskilt från hälso- och sjukvårdsmyndigheter och socialförsäkringsmyndigheter.

(836) Dessa faktorer visar att Frankrike har använt sig av flera instrument, som kommissionen anser vara lämpliga i den mening som avses i punkt 14 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, för att ta hänsyn till intressena hos användarna av de berörda tjänsterna.

(2) Frankrikes slutsatser om den kvalitativa efterfrågan

(837) Kommissionen kommer nu att undersöka Frankrikes slutsatser om i) den bristande utbytbarheten mellan sjö- och lufttransporter ur medicinska passagerares synvinkel, ii) den geografiska utbytbarheten mellan hamnen i Marseille och hamnarna i Toulon och Nice, och iii) den geografiska utbytbarheten mellan hamnarna på Korsika.

a) Om den bristande utbytbarheten mellan sjö- och lufttransporter

(838) Kommissionen noterar att de franska myndigheterna ansåg att användarnas efterfrågan på sjötransporter mellan fastlandet och Korsika inte kunde tillgodoses på likvärdiga villkor av lufttransporter, oavsett vilken sjörutt det rörde sig om. De franska myndigheterna uteslöt utbytbarhet mellan luft- och sjötransporter på grundval av flera faktorer, som sammanfattas i skälen 127–131.

(839) Kommissionen påpekar att sådan utbytbarhet är utesluten när det gäller medicinska passagerare som reser sjövägen, eftersom transportsättet föreskrivs i läkarordinationen utifrån patientens hälsotillstånd och självständighetsgrad (skälen 141 och 142).

(840) Kommissionen anser därför att denna analys inte är behäftad med något uppenbart bedömningsfel. De berörda parterna har inte inkommit med några synpunkter om denna punkt.

b) Om den bristande geografiska utbytbarheten mellan fastlandshamnarna

(841) Kommissionen konstaterar först och främst att när det gäller medicinska passagerare avser behovet av sjötransport i) passagerare som är bosatta på Korsika ii) som måste resa till fastlandet för att få behandling som inte finns tillgänglig på ön (skälen 143–144) iii) med sjötransport när detta ordinerats av läkare (skälen 141–142). Kommissionen konstaterar således att medicinska passagerare har ett akut behov av att resa till det franska fastlandet för att få lämplig vård.

(842) Kommissionen konstaterar vidare att medicinska passagerare, för att få ersättning för de transportkostnader som de kan ådra sig i samband med sin resa, måste uppfylla ett antal villkor som fastställs i socialförsäkringslagen (skälen 137–139). I synnerhet föreskrivs i den tillämpliga rättsordningen (artikel R.310-10-5 i socialförsäkringslagen) att ersättningen för transportkostnader beräknas på grundval av avståndet mellan patientens vårdplats och den närmaste ordinerade vårdinrättningen. Med andra ord måste medicinska passagerare ta den kortaste vägen mellan sin vårdplats på Korsika och den ordinerade vårdinrättningen på fastlandet. Som de franska myndigheterna påpekar är det under dessa omständigheter rimligt att anta att medicinska passagerare är mycket känsliga för avstånden mellan dessa två platser och att de i samband med sjöresor därför tenderar att föredra den fastlandshamn som ligger närmast den vårdinrättning som de måste resa till. Som en följd av detta verkar medicinska passagerare inte vara villiga att jämföra de tillgängliga överfarterna till de olika fastlandshamnarna, varför ingen av fastlandshamnarna förefaller vara utbytbar ur dessa användares synvinkel.

(843) Slutligen konstaterar kommissionen att enligt uppgifter från socialförsäkringsorganen (sjukförsäkringskassorna) avser en mycket stor majoritet av fallen sjötransporter till Marseille, där de flesta av de vårdinrättningar som läkare ordinerar för medicinska passagerare är belägna (skälen 147 och 148). De uppgifter som de franska myndigheterna har lämnat bekräftar således att efterfrågan från medicinska passagerare är koncentrerad till rutterna till och från hamnen i Marseille.

(844) På grundval av dessa faktorer anser kommissionen att de franska myndigheterna inte gjorde något uppenbart bedömningsfel i det att de utgick från att medicinska passagerare, till följd av sina särskilda behov, inte betraktar fastlandshamnarna, däribland Marseille och Toulon, som utbytbara.

(845) De synpunkter som Corsica Ferries har lämnat påverkar inte denna slutsats.

(846) För det första anser Corsica Ferries att det behov av allmän trafik som de franska myndigheterna fastställt inte enbart är begränsat till medicinska passagerare vars transportkostnader är berättigade till ersättning från socialförsäkringssystemet, utan omfattar alla medicinska passagerare, inklusive de vars resor inte är berättigade till ersättning och som inte omfattas av några regleringsmässiga begränsningar i fråga om den resa de måste göra (skälen 407–409). Corsica Ferries påpekar att det finns många fall där medicinska passagerare gör resor av medicinska skäl som inte är berättigade till ersättning från socialförsäkringen.

(847) Kommissionen konstaterar dock att Corsica Ferries varken dokumenterar, kvantifierar eller ens specificerar de ”många fall” där det görs resor av medicinska skäl som inte är berättigade till ersättning från socialförsäkringen. Bolaget förklarar inte heller hur de franska myndigheterna skulle ha kunnat identifiera vilka resor som är berättigade eller inte berättigade till ersättning från socialförsäkringen för att på så sätt klarlägga efterfrågan från medicinska passagerare. Ett sådant påstående är således rent spekulativt. Under dessa omständigheter kan de franska myndigheterna inte kritiseras för att ha gjort ett uppenbart bedömningsfel genom att anta att medicinska passagerare genomför resor i överensstämmelse med socialförsäkringslagens regler om ersättning för transportkostnader.

(848) För det andra anser Corsica Ferries, utan att lägga fram några bevis, att artikel R. 322-10-5 i socialförsäkringslagen, som de franska myndigheterna åberopar för att utesluta all geografisk utbytbarhet mellan fastlandshamnarna ur användarsynpunkt, inte är tillämplig på regelbundna båtöverfarter, vilket innebär att medicinska passagerare inte är skyldiga att åka till den närmaste ordinerade vårdinrättningen (skälen 410–416). De behöver enbart välja den billigaste resan, oavsett avstånd. De kan därför resa till antingen hamnen i Marseille eller Toulon.

(849) I artikel R. 322-10-5 i socialförsäkringslagen fastställs att ”ersättningen för de transportkostnader som avses i [punkterna] b–f i artikel R. 322-10.1 beräknas på grundval av avståndet mellan patientens vårdplats och den närmaste ordinerade vårdinrättningen”. Såsom framgår av skäl 137 fastställs i artikel R. 322-10.1 f i socialförsäkringslagen att ”transportkostnaderna för en försäkrad person eller ersättningsberättigad person som är tvungen att resa ska täckas [...] 1. för att få behandling eller genomgå undersökningar som är relevanta för personens tillstånd i följande fall: […] d) Vid transport till en plats som ligger mer än 150 kilometer bort enligt villkoren i artiklarna R. 322-10-4 och R. 322-10-5”. I artikel R. 322-10-1 i socialförsäkringslagen fastställs att ”transporter som omfattas av sjukförsäkringen får utföras med följande transportmedel: 1) ambulans, 2) professionell sittande transport, lätt sjuktransportfordon eller taxi, 3) landbaserad kollektivtrafik, reguljär flyg- eller sjötransport, individuella transportmedel”.

(850) Av nämnda artiklar framgår det tydligt, i motsats till vad Corsica Ferries hävdar, att medicinska passagerare som reser från Korsika till fastlandet (dvs. till en plats som ligger mer än 150 kilometer bort) med något av de transportmedel som avses i artikel R-322-10-1 i socialförsäkringslagen (inklusive reguljär båttrafik) endast kan få ersättning för sina transportkostnader om de uppfyller kraven i artikel R-322-10 -5 i socialförsäkringslagen (dvs. på grundval av avståndet mellan patientens vårdplats och den närmaste ordinerade vårdinrättningen). Corsica Ferries kan därför inte med rätta hävda att artikel R. 322-10-5 i socialförsäkringslagen inte är tillämplig på transport med reguljär båttrafik. Det följer av detta att medicinska passagerare i princip är skyldiga att resa till den närmaste ordinerade vårdinrättningen, även när de reser med reguljär båttrafik. De franska myndigheterna gjorde således inte något uppenbart bedömningsfel i konstaterandet av att medicinska passagerare är mycket känsliga för avstånd och att de reser till de fastlandshamnar som ligger närmast deras slutdestination.

(851) Det faktum att Corsica Ferries var det enda bolag som transporterade passagerare under nedstängningsperioden i samband med covid-19 (skäl 417) saknar relevans. Som Corsica Ferries medger var detta en exceptionell period då endast personer som enligt fransk lag hade särskilt tillstånd fick resa (vårdpersonal, militär personal, brandmän, tekniker), vilket inte nödvändigtvis omfattade alla medicinska passagerare. Corsica Ferries visar inte i detta avseende att bolaget transporterade medicinska passagerare. Det måste under alla omständigheter framhållas att denna omständighet, ur användarnas synvinkel, inte har någon betydelse för den geografiska utbytbarheten mellan fastlandshamnarna, eftersom det inte fanns någon tjänst till Marseille och de medicinska passagerarna därför inte kunde välja vilken fastlandshamn de skulle anlända till. Följaktligen går det inte att dra slutsatsen att det nödvändigtvis finns en utbytbarhet mellan hamnarna i Toulon och Marseille ur användarsynpunkt när det inte finns någon tjänst för användarna till hamnen i Marseille och de är tvungna att resa till hamnen i Toulon. Tvärtom gjorde Frankrike inte något uppenbart bedömningsfel i konstaterandet av att det finns en specifik efterfrågan på transport från passagerarna till den fastlandshamn som ligger närmast den ordinerade vårdinrättningen, detta mot bakgrund av att i) systemet för ersättning av transportkostnader kräver att medicinska passagerare reser till den närmaste hamnen (Marseille) och ii) de flesta ordinerade vårdinrättningar ligger i Marseille, vilket Corsica Ferries inte bestrider.

(852) För det tredje anser Corsica Ferries att en resa via Toulon till en vårdinrättning i Marseille inte utgör något hinder för medicinska passagerare, eftersom städerna endast ligger 45 minuters bilresa från varandra (skäl 418). Kommissionen hänvisar i detta avseende till skäl 850. Corsica Ferries utgår under alla omständigheter felaktigt från att i) alla medicinska passagerare reser med ett fordon, vilket inte nödvändigtvis är fallet, och ii) att de utan svårighet kan resa från hamnen i Toulon till vårdinrättningarna i Marseille efter en tolv timmar lång båtresa, utan att ta hänsyn till patientens hälsotillstånd och självständighetsgrad, vilket de franska myndigheterna med rätta påpekar (skäl 644). Corsica Ferries antaganden förefaller därför vara spekulativa när det gäller medicinska passagerare, vars individuella situation kan vara känslig med hänsyn till deras hälsotillstånd eller självständighetsgrad.

c) Om den bristande geografiska utbytbarheten mellan hamnarna på Korsika

(853) Kommissionen konstaterar att de franska myndigheterna, när det gäller passagerarnas val av avgångs-/ankomsthamn på Korsika, inte gjorde någon särskild analys av den geografiska utbytbarheten mellan hamnarna på Korsika ur användarsynpunkt.

(854) På grundval av de uppgifter som de franska myndigheterna lämnade under det formella granskningsförfarandet och som de hade tillgång till när åtgärderna beviljades (avsnitt 4.1.3) konstaterar kommissionen dock att denna underlåtenhet i det aktuella fallet inte påverkade de franska myndigheternas granskning av huruvida det fanns ett behov av allmän trafik.

(855) Av de anledningar som anges i skälen 783–790 anser kommissionen att hamnen i Propriano inte är utbytbar mot hamnarna i Ajaccio och Porto-Vecchio.

(856) Kommissionen konstaterar också att avstånden och restiderna är betydligt längre mellan de övriga hamnarna på Korsika (skälen 36–37), särskilt med hänsyn till de förhållanden som anges i skälen 16–18. Så är fallet mellan de två hamnarna på norra Korsika (Île-Rousse och Bastia) och de tre hamnarna på södra Korsika (Porto-Vecchio, Propriano och Ajaccio), liksom mellan Ajaccio och Porto-Vecchio. Avstånden mellan dessa platser överstiger långt 100 km och en timmes restid, oavsett vilket transportmedel som används. Avståndet mellan Bastia och Île-Rousse är visserligen bara 70 km, men resan tar minst 1 timme och 30 minuter med bil och 1 timme och 45 minuter med kollektivtrafik. Kommissionen noterar också den särskilt omfattande överbelastningen i hamnen i Bastia, något Korsikas handels- och industrikammare har påtalat (skälen 39 och 125), vilket också kan bidra till att dessa två hamnar inte är utbytbara.

(857) Därför bör i princip all utbytbarhet mellan dessa hamnar uteslutas. Detta gäller i synnerhet eftersom medicinska passagerare är särskilt känsliga för ressträckor, inte bara på grund av systemet för täckning av transportkostnader i samband med resor av medicinska skäl, utan också på grund av deras potentiellt känsliga och sköra tillstånd kopplat till deras hälsotillstånd eller självständighet, vilket kan leda till att de föredrar de hamnar på Korsika som ligger närmast hemmet för att begränsa restiden och kostnaderna.

(858) Sådana överväganden tyder inte på något uppenbart bedömningsfel. De berörda parterna har dessutom inte inkommit med några synpunkter om denna punkt.

(859) De franska myndigheterna gjorde således inte något uppenbart bedömningsfel i konstaterandet av att inga hamnar på Korsika var utbytbara ur medicinska passagerares synvinkel.

d) Slutsatser om den kvalitativa efterfrågan från medicinska passagerare

(860) Det framgår av alla bevis som de franska myndigheterna har lagt fram att de utan att göra något uppenbart bedömningsfel kunde fastställa den kvalitativa efterfrågan från medicinska passagerare som reser sjövägen mellan hamnen i Marseille och var och en av hamnarna på Korsika.

7.3.2.1.2.1.2 Kvantitativ efterfrågan från medicinska passagerare

(861) De franska myndigheterna uppskattade den kvantitativa efterfrågan på grundval av både historiska uppgifter och prognoser för perioden 2023–2030.

(862) För att kvantifiera den historiska efterfrågan från medicinska passagerare följde de franska myndigheterna tre steg.

(863) För det första rekonstruerade de det totala antalet patienter som bodde på Korsika och som mellan 2016 och 2019 reste till fastlandet för att få behandling som inte fanns att tillgå på Korsika. I avsaknad av direkta uppgifter om dessa flöden gjordes i Gecodia-rapporten en ungefärlig rekonstruktion på grundval av offentliga uppgifter från de offentliga hälso- och sjukvårdstjänsterna (skäl 154). Kommissionen konstaterar i detta avseende att denna rekonstruktion grundade sig på konkreta uppgifter och att de franska myndigheterna gjorde försiktiga och rimliga antaganden.

(864) Den genomsnittliga årliga efterfrågan omfattar även medföljande personer. Kommissionen konstaterar att denna uppskattning överensstämmer med de uppgifter som de franska myndigheterna har samlat in från socialförsäkringsorganen (skäl 155). Corsica Ferries kan därför inte hävda att de franska myndigheternas uppskattning av antalet medföljande personer inte bygger på objektiva uppgifter (skäl 429). Frankrikes antagande att personer under 19 år och över 75 år systematiskt har en medföljande person med sig är inte heller på något uppenbart sätt oförenligt med det lagstadgade systemet för ersättning av transportkostnader för medföljande personer, i motsats till vad Corsica Ferries hävdar (skäl 430) ([262]).

([262]) Corsica Ferries hänvisar till artikel R.322-10-7 i socialförsäkringslagen, i vilken det föreskrivs att *"kostnaderna för kollektivtrafik för en person som medföljer en försäkrad eller ersättningsberättigad person täcks om dennes tillstånd kräver hjälp av en tredje person eller om personen är under 16 år"*. Det är inte uppenbart felaktigt att under dessa omständigheter anta att personer över 75 år eller under 19 år systematiskt har en medföljande person med sig, eftersom dessa två åldersgrupper är särskilt benägna att behöva hjälp av en tredje part när de reser.

(865) För det andra försökte de franska myndigheterna uppskatta antalet medicinska passagerare som reste med båt till fastlandet. För detta ändamål använde de sig av två metoder. Den första metoden var att empiriskt fastställa antalet medicinska passagerare som använde sjötransport baserat på 15 237 ansökningar om förhandsgodkännande av resor av medicinska skäl som lämnats in till socialförsäkringsorganen av medicinska passagerare mellan 2020 och 2021. Av dessa 15 237 ansökningar avsåg 4 % sjötransport (skäl 157). Den andra metoden var att från det totala uppskattade antalet medicinska passagerare mellan Korsika och det franska fastlandet (65 000) räkna bort dem som hade rest med flyg (och för vilka sjukförsäkringskassan hade uppgifter) för att på så sätt komma fram till antalet medicinska passagerare som reste med båt. Med denna metod uppskattades andelen medicinska passagerare som hade rest med båt till 30 % (skäl 158). De franska myndigheterna beslutade slutligen att förena de två metoderna och gjorde då bedömningen att 10 % av det uppskattade totala antalet medicinska passagerare (65 000) reste med båt (skäl 159).

(866) I motsats till vad Corsica Ferries hävdar (skäl 431) är de franska myndigheternas slutliga uppskattning inte behäftad med något uppenbart bedömningsfel. Uppskattningen grundar sig nämligen på två metoder, som båda är relevanta och baseras på konkreta och tillförlitliga uppgifter. Den stora skillnaden i det uppskattade antalet medicinska passagerare innebar att de franska myndigheterna rimligen kunde anta ett försiktigt och konservativt förhållningssätt och fastställa den slutliga uppskattningen av antalet medicinska passagerare som rest med båt till 10 % av det totala antalet medicinska passagerare som uppskattas årligen, dvs. till en nivå som ligger långt under genomsnittet av de procentsatser som fastställts med hjälp av dessa två metoder (genomsnittet av 30 % och 4 % är 17 %). Corsica Ferries förklarar inte någonstans i sina synpunkter varför de franska myndigheternas andra metod (som gav en uppskattning på 30 %) var felaktig eller olämplig. När Corsica Ferries hävdar att de franska myndigheterna borde ha använt en uppskattning på 4 % i enlighet med den första metoden bortser bolaget från de franska myndigheternas andra metod, som är lika rimlig som den första, och misstolkar den metod som de franska myndigheterna använt.

(867) Slutligen fördelade de franska myndigheterna efterfrågan mellan hamnarna på Korsika på grundval av den territoriella fördelningen av verksamhet inom medicin, kirurgi och obstetrik, som var den enda offentliga information som de franska myndigheterna hade tillgång till för att uppskatta avreseorten för medicinska passagerare (se skäl 160). Kommissionen noterar vidare att dessa uppgifter återspeglar den historiska fördelningen av passagerare mellan de olika hamnarna på Korsika (Table 11). De franska myndigheterna fördelade också efterfrågan per fastlandshamn på grundval av uppgifter som samlats in från sjukförsäkringskassorna, som tillhandahöll mer exakta uppgifter per departement (Bouches-du-Rhône, Var, Alpes-Maritimes) och därmed per fastlandshamn. Dessa uppskattningar är rimliga och är inte behäftade med något uppenbart bedömningsfel.

(868) När det gäller den framtida efterfrågan gjorde de franska myndigheterna bedömningen att efterfrågan skulle förbli stabil under perioden 2023–2030 i förhållande till 2019. Denna bedömning, som tar hänsyn både till den åldrande befolkningen på Korsika (och därmed en ökning av antalet resor i medicinska syften) och till utbyggnaden av hälso- och sjukvården på Korsika (och därmed en minskning av antalet resor i medicinska syften), är inte behäftad med något uppenbart bedömningsfel, eftersom den neutraliserar dessa två motstridiga antaganden. De berörda parterna har inte inkommit med några synpunkter om denna punkt.

(869) På grundval av ovanstående anser kommissionen att de franska myndigheterna kvantifierade efterfrågan från medicinska passagerare utan att därigenom göra något uppenbart bedömningsfel.

7.3.2.1.2.2 Förekomst av ett marknadsmisslyckande

7.3.2.1.2.2.1 Fastställande av utbudet på marknaden i avsaknad av ett avtal om allmän trafik

(870) Kommissionen hänvisar i detta avseende till de argument som anges i skälen 815–825, vilka även är giltiga för att fastställa det tillgängliga utbudet på marknaden i förhållande till efterfrågan från medicinska passagerare.

7.3.2.1.2.2.2 Analys av marknadsmisslyckande

(871) Kommissionen konstaterar först och främst att de franska myndigheterna kom fram till att det förelåg ett fullständigt marknadsmisslyckande mellan hamnen i Propriano och hamnen i Marseille, eftersom Corsica Ferries inte skulle erbjuda några kommersiella tjänster mellan Marseille och Propriano.

(872) Kommissionen konstaterar också att de franska myndigheterna ansåg att den tjänst som Corsica Ferries föreslog mellan Marseille och de fyra andra hamnarna på Korsika var sporadisk, eftersom Corsica Ferries endast skulle erbjuda tre tur- och returresor per månad från/till Île-Rousse och Porto-Vecchio (i stället för de tre tur- och returresor per vecka som krävdes) och två tur- och returresor per vecka till/från Ajaccio och Bastia, när det krävs minst fem tur- och returresor per vecka för att tillgodose efterfrågan från användarna.

(873) Kommissionen konstaterar att de franska myndigheterna inte gjorde något uppenbart fel i sin analys av marknadsmisslyckandet, eftersom det har fastställts att utbudet på marknaden var otillräckligt för att tillgodose hela efterfrågan från medicinska passagerare mellan hamnen i Marseille och var och en av hamnarna på Korsika.

7.3.2.1.2.3 Slutsats om behovet av allmän trafik avseende transport av medicinska passagerare mellan Marseille och var och en av hamnarna på Korsika

(874) Det framgår av ovanstående att Frankrike på ett korrekt sätt fastställde förekomsten av ett behov av allmän trafik mellan Marseille och var och en av hamnarna på Korsika, eftersom den efterfrågan på transporter som Frankrike fastställt och kvantifierat inte kunde täckas av det utbud som identifierats på marknaden.

7.3.2.1.3 Behov av sjötransport av bogserat och icke-bogserat gods

(875) I detta underavsnitt kommer kommissionen att undersöka om behovet av sjötransport av bogserat och icke-bogserat gods mellan hamnen i Marseille och var och en av hamnarna på Korsika motsvarar i) efterfrågan från dessa användare, vilket Frankrike vederbörligen har styrkt, ii) som inte kunde tillgodoses av det privata utbudet i avsaknad av ett avtal om allmän trafik som upprättats för detta ändamål av Frankrike.

7.3.2.1.3.1 Förekomst av efterfrågan från användare

7.3.2.1.3.1.1 Kvalitativ efterfrågan

(1) Om lämpliga metoder för att fastställa användarnas kvalitativa efterfrågan

(876) Kommissionen noterar att de franska myndigheterna på flera olika sätt försökte fastställa efterfrågan från användare av transporter av bogserat och icke-bogserat gods.

(877) För det första höll de franska myndigheterna flera offentliga samråd för att samla in information om efterfrågan från dessa användare.

(878) I samband med det första samrådet, användarsamrådet (skäl 93), fick alla användare av godstransporter möjlighet att besvara ett frågeformulär om användningen av sjötransporttjänster mellan det franska fastlandet och Korsika. När det gäller den allmänna utformningen av detta samråd hänvisar kommissionen till sin analys i skäl 744.

(879) Det frågeformulär som skickades ut till användare av godstransporter innehöll omkring 20 frågor som syftade till att bedöma användarnas nöjdhet och behov i samband med tjänsterna mellan Korsika och fastlandet för varje sjörutt mellan hamnen i Marseille och hamnarna på Korsika. Det framgår av de detaljerade frågorna i avsnitt 3.4.3.1.1.1.1 att de franska myndigheterna med hjälp av dessa kunde samla in information om användarnas profil samt resvanor och preferenser när det gäller avgångs- och ankomsttider, resebehov, svårigheter som uppstått på grund av brist på utrymme i hamnar eller på fartyg, turtätheten för sjötransporttjänsterna och avgifter (skäl 185). Frågeformuläret innehöll dessutom flera frågor om fastlandshamnarnas utbytbarhet (skäl 186).

(880) Av samma anledningar som anges i skäl 746 anser kommissionen att frågeformuläret var tillräckligt öppet för att olika åsikter skulle kunna uttryckas. Svarsalternativen var tydliga, rimliga och varierade. Corsica Ferries synpunkter på denna punkt (skäl 401) är därför ogrundade. Kommentarerna om den metodologiska snedvridning som ska ha påverkat användarsamrådet är inte heller övertygande, av de anledningar som anges i skälen 747–749.

(881) Kommissionen konstaterar dock att det endast var fem transportörer som besvarade frågeformuläret, trots att de franska myndigheterna hade anordnat ett relevant samråd, vilket gjorde det oanvändbart (skäl 188).

(882) De franska myndigheterna samrådde därför direkt (per telefon) med ett urval av omkring 20 operatörer, vars sammanlagda marknadsandel av godstrafiken mellan Korsika och det franska fastlandet i stort sett var representativ (skäl 189). Som en del av detta samråd frågade de franska myndigheterna användarna om deras användning av sjötransporttjänster på alla rutter med avgång från hamnarna i Marseille, Toulon och Nice, och inte bara från Marseille som ursprungligen planerats i användarsamrådet (skäl 189). Detta direkta samråd gjorde det således möjligt för de franska myndigheterna att råda bot på bristen på svar på det frågeformulär som skickats ut under användarsamrådet.

(883) I motsats till vad Corsica Ferries hävdar (skäl 402) finns det ingen anledning att kritisera de franska myndigheternas metod på grund av bristande transparens kring de frågor som ställdes och identiteten på de operatörer som intervjuades. För det första har den påstådda bristen på transparens inte kunnat fastställas, eftersom det frågeformulär som besvarades per telefon var samma frågeformulär som användes vid användarsamrådet, som var offentligt och tillgängligt för alla. Corsica Ferries kunde därför känna till innehållet i frågorna. När det för det andra gäller identiteten på de intervjuade operatörerna måste det konstateras att denna information inte förefaller vara relevant, eftersom de intervjuade operatörerna representerade en väsentlig del av godstrafiken mellan Korsika och fastlandet. Den omständigheten, som inte har bevisats, att vissa av operatörerna kan ha varit aktieägare i ett entreprenadföretag är i alla händelser inte tillräcklig för att utesluta dessa operatörer från ett offentligt samråd, eftersom de fortfarande är användare av sjötransporttjänster på samma sätt som alla andra användare och därför fritt kan uttrycka sina behov och preferenser i samband med ett offentligt samråd.

(884) I samband med det andra samrådet, hamnsamrådet, fick även hamnmyndigheterna möjlighet att lämna synpunkter på sjötransporttjänsterna, så att de franska myndigheterna skulle få information om konkurrensen mellan sjötransporttjänsterna och hamnarnas kapacitet genom frågor som rörde transport av bogserat och icke-bogserat gods (skäl 192–195). När det gäller utformningen av detta samråd hänvisar kommissionen till sin bedömning i skäl 752.

(885) Av detta följer att de franska myndigheterna genomförde offentliga samråd som gjorde det möjligt att ta hänsyn till användarnas intressen i enlighet med punkt 14 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

(886) De franska myndigheterna gav också ett oberoende ekonomiskt konsultföretag, Gecodia, i uppdrag att genomföra en kompletterande studie av efterfrågan från användarna parallellt med och som ett komplement till de offentliga samråden (skäl 90). Kommissionen anser att en sådan studie är ett lämpligt instrument för att fastställa efterfrågan från användarna, av de anledningar som anges i skäl 754.

(887) Dessa faktorer visar att Frankrike har använt sig av flera instrument, som kommissionen anser vara lämpliga i den mening som avses i punkt 14 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, för att ta hänsyn till intressena hos användarna av de berörda tjänsterna.

(2) Frankrikes slutsatser om användarnas kvalitativa efterfrågan

(888) Kommissionen kommer att granska Frankrikes slutsatser om i) åtskillnaden mellan transport av bogserat och icke-bogserat gods, ii) den geografiska utbytbarheten mellan hamnen i Marseille och hamnarna i Toulon och Nice för användare av transporter av icke-bogserat gods, iii) för användare av transporter av bogserat gods, och iv) den geografiska utbytbarheten mellan hamnarna på Korsika för användare av transporter av bogserat och icke-bogserat gods.

a) Om åtskillnaden mellan transport av bogserat och icke-bogserat gods

(889) Kommissionen konstaterar att de franska myndigheterna skiljer mellan transporter av bogserat och icke-bogserat gods, främst på grund av de hanterings- och logistikbegränsningar som präglar transporter av icke-bogserat gods, som till skillnad från transporter av bogserat gods kräver särskild hamnutrustning och en särskild logistikkedja (skälen 205–207). Dessa överväganden är rimliga och därför inte uppenbart felaktiga. De visar också att efterfrågan på transporter av bogserat gods går hand i hand med efterfrågan på transporter av förare som följer med sina lastbilar som passagerare ombord på fartyget.

(890) Kommissionen noterar också att alla hamnmyndigheter är överens om denna åtskillnad (skäl 197).

(891) Kommissionen noterar dock att Corsica Ferries ifrågasatte denna åtskillnad i sitt svar på operatörssamrådet och ansåg att den var konstlad (skäl 236). Corsica Ferries ansåg i synnerhet att åtskillnaden inte hängde samman med de tjänster som bolagen erbjöd utan med varje transportörs storlek, organisation och val. Det måste dock konstateras att de franska myndigheterna fastställde förekomsten av en sådan åtskillnad just på grundval av uppgifter från Corsica Ferries (skäl 889).

(892) De franska myndigheterna kunde således göra en sådan åtskillnad utan att därigenom göra något uppenbart bedömningsfel.

(893) I sina synpunkter (skälen 393 och 447–450) uppger Corsica Ferries att det bör göras en ytterligare åtskillnad mellan transport av bogserat gods med och utan medföljande förare. Eftersom en sådan åtskillnad inte görs blir uppskattningen av antalet förare som reser med sjötransport till Korsika oåterkalleligt felaktig. Till stöd för sina påståenden hänvisar Corsica Ferries till BRG:s första studie.

(894) Kommissionen konstaterar dock att BRG:s första studie inte innehåller några konkreta uppgifter om förekomsten av en sådan åtskillnad. I synnerhet anges inte någonstans vilken metod de franska myndigheterna borde ha använt för att göra åtskillnad mellan transport av bogserat gods med och utan medföljande förare. I BRG:s första studie finns inte heller några siffror på de uppskattade volymerna bogserat gods med och utan medföljande förare. Slutligen hänvisar BRG:s första studie inte heller till någon annan studie eller undersökning som har fastställt att en sådan åtskillnad finns. Det framgår till exempel av konkurrensmyndighetens yttrande att det endast görs åtskillnad mellan transport av bogserat gods och icke-bogserat gods ([263]).

(895) I avsaknad av konkreta bevis kan slutsatserna i BRG:s första studie således inte anses vara sådana att de innebär att de franska myndigheterna har gjort ett uppenbart bedömningsfel. Kommissionen anser dessutom att Corsica Ferries hade möjlighet att lägga fram specifika bevis både under användarsamrådet (genom ett fritextbidrag) och operatörssamrådet för att för de franska myndigheterna klargöra denna potentiella skillnad mellan transport av bogserat gods med och utan medföljande förare, vilket bolaget dock inte gjorde (skäl 236).

b) Om fastlandshamnarnas geografiska utbytbarhet när det gäller sjötransport av icke-bogserat gods

(896) När det gäller transporter av icke-bogserat gods fastställde de franska myndigheterna att det fanns en exklusiv efterfrågan på hamnen i Marseille.

(897) Kommissionen konstaterar att denna slutsats särskilt grundar sig på fyra faktorer: i) endast hamnen i Marseille har tillräcklig utrustning och tillräckliga hanteringsytor för att ta emot transporter av icke-bogserat gods, eftersom det enda alternativet, Toulon-Brégaillon, har alltför begränsad infrastruktur för att ta emot hela eller ens en betydande del av denna trafik, ii) användarsamrådet visar tydligt att det inte finns någon utbytbarhet mellan hamnen i Marseille och de andra fastlandshamnarna, iii) hamnmyndigheterna på fastlandet anser att hamnen i Marseille är den enda hamn som kan hantera denna trafik i stor skala, iv) en överföring av trafiken med icke-bogserat gods från hamnen i Marseille till de andra fastlandshamnarna skulle medföra betydande merkostnader och logistikbegränsningar som skulle påverka flödet av icke-bogserat gods (skälen 210–214).

(898) Kommissionen anser att alla dessa överväganden visar att det inte finns någon geografisk utbytbarhet mellan hamnen i Marseille och hamnarna i Toulon och Nice när det gäller sjötransport av icke-bogserat gods.

([263]) Konkurrensmyndighetens yttrande som avses i skäl 20, punkt 295.

(899) Det framgår av de uppgifter som hamnmyndigheterna har lämnat att hamnen i Marseille har mycket hög kapacitet att hantera transporter till var och en av hamnarna på Korsika (skäl 199). Omvänt måste det konstateras att även om terminalen i Toulon-Brégaillon också kan hantera sådan trafik, är dess kapacitet mer begränsad, eftersom den endast har en kajplats. Kommissionen noterar också uttalanden från hamnmyndigheten i Toulon om att hamnens upptagningsområde endast sträcker sig till det omedelbara inlandet (skäl 198). Användarsamrådet visar också att det inte finns någon utbytbarhet mellan hamnarna i Marseille och Toulon (skäl 190). Slutligen noterar kommissionen den särskilda organisationen av logistikkedjan för transporter av icke-bogserat gods, som innebär att transportörerna regelbundet gör tur- och returresor mellan hamnen och sina logistikbaser, varav de flesta ligger norr och väster om Marseille, under samma dag (skäl 206). Ett byte till Toulon skulle utan tvekan leda till betydande merkostnader för transportörerna, som med stor sannolikhet skulle övervältras på slutkonsumenterna på Korsika. En sådan situation skulle förvärra de ekonomiska svårigheter som ekonomiska aktörer och konsumenter på Korsika redan har på grund av isoleringen (skälen 20–23).

(900) Kommissionen konstaterar att denna punkt inte har tagits upp av någon av de berörda parterna.

(901) Kommissionen drar därför slutsatsen att de franska myndigheterna inte gjorde något uppenbart bedömningsfel i konstaterandet av att det fanns en exklusiv efterfrågan på sjötransport av icke-bogserat gods mellan var och en av hamnarna på Korsika och hamnen i Marseille.

c) Om fastlandshamnarnas geografiska utbytbarhet när det gäller sjötransport av bogserat gods

(902) När det gäller transporter av bogserat gods fastställde de franska myndigheterna att det fanns en viss utbytbarhet mellan hamnarna i Toulon och Marseille. De anser att vissa användare av transporter av bogserat gods inte ser något alternativ till hamnen i Marseille. De franska myndigheterna motiverar denna slutsats med följande argument.

(903) *För det första* visade hamnsamrådet att det finns kapacitetsbegränsningar i hamnarna i Toulon och Nice (skäl 217). Kommissionen noterar i detta avseende att de tre fastlandshamnarna visserligen kan ta emot transporter av bogserat gods, men att hamnmyndigheterna i Toulon och Nice har uttryckt reservationer om sin kapacitet (skäl 199). Industri- och handelskammaren i Var påpekar således att Toulon-Port de Commerce är den enda terminalen i hamnen i Toulon som kan ta emot transporter av bogserat gods ([264]), och att denna terminal redan nu är mycket överbelastad (i genomsnitt nära 80 %) under hela året (på grund av lokal offentlig politik) och särskilt under sommaren (trafiken är begränsad till omkring tio släpvagnar per dag). Hamnen i Nice uppger för sin del att den visserligen kan ta emot trafik med bogserat gods utan begränsningar, men att passagerartrafiken fortfarande har högsta prioritet.

(904) Det framgår tydligt av ovanstående att Corsica Ferries kommentarer om att det inte skulle råda någon överbelastning i hamnen i Toulon (skäl 437) är ogrundade mot bakgrund av de uppgifter som industri- och handelskammaren i Var delgav de franska myndigheterna under hamnsamrådet. De franska myndigheterna kan inte kritiseras för att ha förlitat sig på dessa uppgifter för att analysera graden av utbytbarhet mellan hamnarna i Toulon och Marseille, särskilt med tanke på att uppgifterna från industri- och handelskammaren i Var var tydliga och entydiga.

(905) Mot bakgrund av dessa omständigheter är den omständigheten att hamnen i Toulon 2014 kunde ta emot mer än dubbelt så mycket trafik med bogserat gods som i dag inte relevant i det föreliggande fallet. På samma sätt är den omständigheten att Corsica Ferries bekräftade denna information med industri- och handelskammaren i Var också irrelevant, eftersom den inte visar att de franska myndigheterna gjorde en felaktig tolkning av de svar som industri- och handelskammaren lämnade under hamnsamrådet.

(906) *För det andra* förlitade sig de franska myndigheterna på resultaten av användarsamrådet för att förklara förekomsten av en viss utbytbarhet (skäl 218). Dessa resultat visar således att de tillfrågade till stor del utesluter jämförelser mellan hamnarna i Marseille och Toulon eller Nice (skälen 190 och 191).

([264]) Terminalerna i Brégaillon tar inte emot passagerare och terminalen i Seyne-sur-Mer är reserverad för kryssningsfartyg.

(907) Corsica Ferries ifrågasätter dock trovärdigheten i de svar som erhölls under telefonsamrådet med användare av godstransporter, eftersom de tillfrågade var aktieägare i Corsica Linea och därmed befann sig i en intressekonflikt i förhållande till användarsamrådet (skäl 441). Corsica Ferries tillägger också att de inkomna svaren var generella och ogrundade påståenden från ett urval av tillfrågade med osäker representativitet (skäl 440).

(908) Kommissionen konstaterar först och främst att de tillfrågade användarna besvarade de frågor som ställdes till dem inom ramen för användarsamrådet. Corsica Ferries ifrågasätter inte relevansen av de frågor som ställdes inom ramen för användarsamrådet ([265]). Det kan därför inte anses, som Corsica Ferries hävdar, att de tillfrågade gjorde ”*generella och ogrundade påståenden*”. Dessutom kan urvalet av intervjuade användare inte anses vara icke-representativt med tanke på de fraktvolymer som de representerade (skäl 189).

(909) Vidare kan enligt kommissionen den omständigheten att en användare av sjötransport av gods är aktieägare i Corsica Linea inte i sig utesluta denna användare från ett offentligt samråd som syftar till att fastställa behoven och preferenserna hos användarna av en viss transporttjänst. Alla användare av en viss tjänst kan delta i ett sådant offentligt samråd i denna egenskap. I det aktuella fallet konstaterar kommissionen att vissa användare var aktieägare i Corsica Linea ([266]), medan andra inte var det ([267]), enligt de uppgifter som Frankrike har lämnat.

(910) Kommissionen konstaterar dessutom att de intervjuade användarna, förutom att de var de största transportörerna i fråga om fraktvolymer, använde alla rutter mellan Korsika och det franska fastlandet, inklusive de rutter mellan Toulon/Nice och hamnar på Korsika som Corsica Linea inte trafikerar. Det offentliga samrådet handlade dessutom inte om användningen av godstransporttjänster som uteslutande tillhandahålls av Corsica Linea, utan om de tjänster som tillhandahålls av alla sjötransportoperatörer som är verksamma mellan Korsika och det franska fastlandet. Kommissionen konstaterar i detta avseende att användarnas behov inte nödvändigtvis är kopplade till sjötransportoperatörernas intressen: till exempel önskade majoriteten av de tillfrågade användarna att en ro-ro-transporttjänst skulle införas som bättre skulle tillgodose deras specifika behov, även om ingen av de tre operatörerna som är verksamma mellan Korsika och det franska fastlandet planerade en sådan tjänst (skäl 191). Kommissionen konstaterar att användarsamrådet i alla händelser är en av de indikationer som de franska myndigheterna har åberopat för att motivera att hamnarna i Toulon och Marseille i viss mån är utbytbara när det gäller sjötransport av gods.

(911) *För det tredje* påpekar de franska myndigheterna att en överföring av trafiken med bogserat gods från hamnen i Marseille till andra fastlandshamnar skulle medföra betydande merkostnader för användarna av transporter av bogserat gods, vars logistikbaser främst ligger väster om Marseille och i Rhônedalen (skäl 219).

(912) Kommissionen noterar i detta avseende att de franska myndigheterna har lämnat flera bevis för att logistikbaserna främst ligger väster om Marseille och i Rhônedalen (skäl 213), som i princip är lättare att nå från hamnen i Marseille än från andra fastlandshamnar. Corsica Lineas (skäl 544) och La Méridonales (skälen 593–595) analyser samt Corsica Ferries klagomål (skäl 433) bekräftar också detta. Corsica Ferries påstående att de franska myndigheterna inte skulle ha lagt fram några bevis till stöd för sitt påstående (skäl 442) är därför ogrundat.

(913) Kommissionen noterar också att de franska myndigheterna lämnat konkreta bevis för de beräknade merkostnader som skulle uppstå om en betydande del av transportörerna övergick från hamnen i Marseille till hamnen i Toulon. Denna siffra fastställdes särskilt på grundval av uppgifter som offentliggjorts av den nationella vägkommittén. De berörda parterna lämnade också in liknande uppgifter, som alla visade att sådana merkostnader föreligger, även om uppskattningen varierar mellan 5 % av de totala produktionskostnaderna enligt Corsica Ferries (skäl 443) och 11 % enligt Corsica Linea (skäl 544). La Méridionale anser att det inte skulle vara ekonomiskt rimligt för majoriteten av de transportörer som är baserade närmare Marseille än Toulon att byta till hamnen i Toulon, och bekräftar också de ytterligare vägkostnader som detta skulle medföra (skälen 595 och 596).

([265]) Corsica Ferries kritik avser avsaknaden av frågeformulär för rutterna från Toulon och Nice.
([266]) […].
([267]) Exempelvis […].

(914) Corsica Ferries medger att det förekommer ytterligare vägkostnader, men hävdar att dessa merkostnader uppvägs av de lägre sjötransportavgifter som Corsica Ferries tillämpar i hamnen i Toulon jämfört med de avgifter som konkurrenterna tillämpar i hamnen i Marseille (skäl 443).

(915) Kommissionen noterar att man i BRG:s andra studie utgår från den genomsnittliga fraktavgiften i Toulon 2023 (32,40 euro/löpmeter), medan man i Marseilles fall utgår från fraktavgiften 42,50 euro/löpmeter, vilket är den högsta avgift som får tas ut enligt 2019 års system för allmän trafikplikt (skäl 62). Denna analys förefaller dock vara felaktig av flera skäl. För det första bygger studien på uppgifter från 2023, vilket alltså är efter det att trafikavtalen tilldelades. För det andra bygger studien på bristfälliga parametrar: den jämför å ena sidan den marknadsavgift som Corsica Ferries faktiskt tillämpar i hamnen i Toulon och å andra sidan den högsta reglerade avgift som gäller i hamnen i Marseille enligt 2019 års system för allmän trafikplikt. För att jämförelsen ska vara relevant måste analysen dock baseras på de maximala sjötransportavgifter som gäller enligt 2019 års system för allmän trafikplikt för båda hamnarna, eftersom sjötransportoperatörerna skulle kunna nå detta tak i det hypotetiska scenario där trafikavtalen inte fanns. Slutligen, som de franska myndigheterna påpekar (skäl 650), omfattar den sjötransportavgift som används i BRG:s andra studie för Toulon inte skatter och hanteringskostnader och är inte den avgift som användarna faktiskt betalar.

(916) På grundval av de uppgifter som Frankrike och alla berörda parter har lämnat drar kommissionen därför slutsatsen att en överföring av användare av transporter av bogserat gods, vars logistikbaser främst ligger nära hamnen i Marseille eller i Rhônedalen, till hamnen i Toulon skulle medföra ytterligare vägkostnader för dessa användare. Det har inte visats att dessa merkostnader klart skulle kunna kompenseras av de lägre sjötransportavgifterna i Toulon. De franska myndigheterna kunde därför dra slutsatsen att denna faktor sannolikt skulle begränsa graden av utbytbarhet mellan hamnarna i Marseille och Toulon.

(917) Kommissionen konstaterar också att det framgår av svaren från hamnarna i Toulon och Nice att deras upptagningsområde är begränsat till det lokala inlandet, medan hamnen i Marseille har en nationell kundbas, vilket överensstämmer med de franska myndigheternas slutsatser (skälen 197, 198 och 219). La Méridionale lämnar ytterligare upplysningar i detta avseende (skäl 593), vilka överensstämmer med de franska myndigheternas slutsatser. Corsica Ferries synpunkter i detta avseende (skäl 442) måste därför avvisas.

(918) I detta sammanhang konstaterar kommissionen slutligen att det ligger i slutkonsumenternas intresse på Korsika (butiker, privatpersoner, företag osv.), som är beroende av och drar nytta av godstransporttjänster (transport av varor för företag osv.), att begränsa de kostnader som följer av isoleringen, vilka tydligt har belysts i olika studier och statistiska uppgifter om levnadskostnaderna på Korsika (skälen 20–23). Det bör också noteras att Korsika importerar betydligt mer varor än man exporterar, vilket visar på öns beroende av fastlandet (skäl 19). En höjning av priserna på varor som importeras till Korsika skulle därför kunna påverka öns ekonomi och dess invånare ytterligare. Ytterligare vägkostnader skulle därför kunna få en ännu större inverkan på varupriserna för slutkonsumenterna på Korsika.

(919) *Slutligen* ansåg de franska myndigheterna att de ihållande prischocker som drabbat hamnen i Marseille inte hade lett till någon betydande överföring av trafiken från hamnen i Marseille till hamnarna i Toulon och Nice (skäl 220). Denna omständighet tyder på att de två hamnarna inte är utbytbara, vilket de berörda parterna inte bestrider.

(920) Det framgår således av ovanstående att de franska myndigheterna inte gjorde något uppenbart fel i bedömningen att hamnarna i Toulon och Marseille i viss mån är utbytbara ur användarsynpunkt och att det därför finns en specifik efterfrågan från användare av transporter av bogserat gods på hamnen i Marseille.

(921) Corsica Ferries synpunkter i skälen 433 och 434 påverkar inte denna slutsats. Corsica Ferries visar inte på något sätt att situationen för en förare som transporterar bogserat gods är identisk med situationen för en passagerare som reser med egen bil. Den omständigheten att Corsica Ferries transporterar lika många förare från hamnen i Marseille som från hamnen i Toulon påverkar inte Frankrikes slutsats att de två hamnarna i viss mån är utbytbara när det gäller transport av bogserat gods. Frankrike bestrider inte att hamnarna i Toulon och Marseille var för sig står för hälften av trafiken med bogserat gods till Korsika. Frankrike hävdar endast att användare av transporter av bogserat gods föredrar de hamnar som ligger närmast deras logistikbaser och att vissa av de användare vars logistikbaser ligger nära hamnen i Marseille därför inte överväger något alternativ till denna hamn.

d) Om den geografiska utbytbarheten mellan hamnarna på Korsika när det gäller sjötransport av bogserat och icke-bogserat gods

(922) Kommissionen konstaterar att de franska myndigheterna, när det gäller valet av avgångs-/ankomsthamn på Korsika bland användare av transporter av bogserat och icke-bogserat gods, inte gjorde någon särskild analys av den geografiska utbytbarheten mellan hamnarna på Korsika ur användarsynpunkt.

(923) På grundval av de uppgifter som de franska myndigheterna lämnade under det formella granskningsförfarandet och som de hade tillgång till när åtgärderna beviljades konstaterar kommissionen dock att denna underlåtenhet i det aktuella fallet inte påverkade de franska myndigheternas granskning av huruvida det fanns ett behov av allmän trafik.

(924) *För det första* noterar kommissionen avstånden och restiderna mellan de olika hamnarna på Korsika, vilket i princip utesluter all geografisk utbytbarhet. Kommissionen hänvisar i detta avseende till skälen 36, 774, 785 och 856.

(925) *För det andra* noterar kommissionen också den omfattande överbelastningen i samtliga hamnar på Korsika, vilket rapporterats av Korsikas handels- och industrikammare (skäl 201). Korsikas handels- och industrikammare uppmärksammar särskilt situationen i hamnarna i Bastia, Ajaccio och Porto-Vecchio, som börjar närma sig kapacitetsgränsen eller är kraftigt överbelastade. Dessa nackdelar ökar mängden gods som lämnas kvar på kajen, påverkar förutsättningarna för trafiken med tunga lastbilar och orsakar förseningar i leveranserna, vilket är till nackdel för användarna av sjötransporttjänsterna (skäl 208). Frankrike kan således med rätta hävda att dessa begränsningar är av sådan art att de begränsar överföringen av trafik till den ena eller den andra hamnen, särskilt till hamnarna i Bastia, Ajaccio och Porto-Vecchio, och att det både ur användarnas och myndigheternas perspektiv är nödvändigt att fördela sjötransporterna av gods mellan de olika hamnarna på Korsika.

(926) *För det tredje* konstaterar kommissionen att de långa avstånden, trafikförhållandena och väginfrastrukturens särdrag på Korsika (skälen 16–19) också medför ytterligare vägkostnader för användare av sjötransporter av gods, vilket i sin tur kan öka importkostnaderna för privatpersoner och företag på Korsika. Kommissionen konstaterar också att det ligger i användarnas och invånarnas intresse att begränsa trafiken med tunga lastbilar på Korsika, särskilt på grund av den höga olycksrisken och kostnaderna för isoleringen.

(927) Av alla dessa skäl anser kommissionen att det inte var uppenbart felaktigt att göra bedömningen att hamnarna på Korsika inte var utbytbara ur användarsynpunkt när det gäller sjötransport av gods. Denna punkt bestrids inte av någon av de berörda parterna.

7.3.2.1.3.1.2 Kvantitativ efterfrågan

(928) *För det första*, när det gäller kvantifieringen av den delvisa utbytbarheten mellan hamnarna i Toulon och Marseille när det gäller transport av bogserat gods, påpekar kommissionen att den i sitt beslut att inleda förfarandet uttryckte tvivel om de källor som de franska myndigheterna använt för att göra bedömningen att användare vars volymer utgjorde 80 % av den historiska efterfrågan på transporter av bogserat gods mellan hamnen i Marseille och hamnarna på Korsika inte ansåg att hamnen i Toulon var utbytbar mot hamnen i Marseille. Kommissionen uppmanade Frankrike och berörda parter att lämna synpunkter på denna punkt.

(929) I sina synpunkter lade de franska myndigheterna fram tre analyser som tydde på att deras ursprungliga uppskattning av graden av utbytbarhet mellan hamnarna i Marseille och Toulon ur efterfrågesynpunkt var korrekt (skälen 337–346). Alla berörda parter som lämnade synpunkter kommenterade också denna punkt (skälen 444, 445, 543, 591–596).

— Den första analysen från de franska myndigheterna byggde på uppgifter om det geografiska läget för transportörernas huvudkontor, lager och logistikbaser. Enligt Frankrike motiverar den omedelbara närheten till hamnen i Marseille transportörernas preferens för hamnen i Marseille. 80 % av den totala trafiken med bogserat gods mellan Marseille och Korsika mellan 2018 och 2021 bedrevs av transportörer som var belägna nära Marseille. Enligt Frankrike visar detta på en begränsad utbytbarhet på omkring 20 % mellan de två hamnarna.

— Den andra analysen bestod i att lokalisera logistikbaserna för ett stort antal av Corsica Lineas och La Méridonales kunder. Av denna analys framgår att 83 % av volymen bogserat gods som transporteras av Corsica Linea och 88 % av volymen bogserat gods som transporteras av La Méridionale kan spåras till en logistikbas nära hamnen i Marseille. Denna analys bekräftar således resultaten av den första analysen.

— Den tredje analysen innehöll utförliga uppgifter om ett stort antal transportörer som tidigare använt de två hamnarna för att utföra sjötransporter av bogserat gods, med uppgift om avståndet mellan logistikbasen och hamnarna i Marseille och Toulon för varje transportör samt andelen bogserat gods (i löpmeter) som transporterats via Marseille och/eller Toulon under 2017–2019 och 2021.

(930) Kommissionen konstaterar att de två första analyserna enbart fokuserar på den historiska trafiken med bogserat gods mellan Marseille och Korsika. I analyserna undersöks endast ursprunget för denna trafik i hamnen i Marseille, men det finns inget som styrker slutsatsen att en transportör vars bas ligger närmast hamnen i Marseille enbart skulle använda hamnen i Marseille och inte hamnen i Toulon. Analyserna utgår från att transportörerna måste använda hamnen i Marseille om deras huvudkontor, lager eller logistikbaser ligger nära Marseille, utan att undersöka den faktiska användningen av hamnarna, trots att det är just detta antagande som de franska myndigheterna måste bevisa. Kommissionen anser därför att dessa två analyser inte styrker den påstådda graden av ”icke-utbytbarhet” på 80 % mellan Marseille och Toulon när det gäller transporter av bogserat gods.

(931) Däremot kan den tredje analysen, som visar transportörernas faktiska användning av de två hamnarna, beaktas. Kommissionen anser också att uppgifterna i denna analys är tillräckligt representativa, eftersom de täcker cirka 65 % av trafiken med bogserat gods mellan Korsika och hamnarna i Marseille och Toulon för 2017–2019 och 2021 (skäl 341).

(932) Kommissionen konstaterar på grundval av denna analys att majoriteten av transportörerna i själva verket endast använder den hamn som ligger närmast deras logistikbas, vilket framgår av skäl 344. Analysen visar särskilt att omkring 79 % av den historiska trafiken med bogserat gods (i löpmeter) med ursprung i en logistikbas nära Marseille enbart gick via hamnen i Marseille eller skulle ha gjort det om det inte funnits kapacitetsbegränsningar. Kommissionen anser därför att de franska myndigheternas antagande vid bedömningen av efterfrågan på transporter av bogserat gods, nämligen att 80 % av den historiska efterfrågan är specifik för Marseille och att Toulon inte kan ersätta Marseille, inte förefaller vara uppenbart felaktigt.

(933) Corsica Ferries påstående (skäl 444) att de franska myndigheternas utbytbarhetsgrad för transporter av bogserat gods inte bygger på objektiva och kontrollerbara uppgifter måste därför avvisas. Påståendet stöds i vilket fall som helst inte av någon relevant kvantitativ analys. Dessutom är varken kommissionen eller de franska myndigheterna bundna av de tidigare slutsatser som den regionala myndigheten dragit om dessa hamnars utbytbarhet för trafik med bogserat gods, såsom Corsica Ferries påstår (skäl 445), om de franska myndigheterna på grundval av objektiva och kontrollerbara uppgifter kan visa att de antaganden som ligger till grund för bedömningen av trafikavtalen är motiverade, vilket är fallet här.

(934) *För det andra*, när det gäller bedömningen av efterfrågan på transporter av bogserat och icke-bogserat gods, konstaterar kommissionen först och främst att det är rimligt att använda historiska uppgifter som underlag för att uppskatta den förväntade efterfrågan på sjötransporter av gods mellan Marseille och Korsika (skälen 223 och 228). De franska myndigheterna utgick således från historiska uppgifter för en tioårsperiod (2010–2019) för att uppskatta den framtida efterfrågetrenden fram till 2030.

(935) De parametrar som de franska myndigheterna valt är därför inte behäftade med något uppenbart bedömningsfel.

(936) *För det tredje*, när det gäller bedömningen av efterfrågan från förare i samband med transporter av bogserat gods, konstaterar kommissionen att Frankrike gjorde bedömningen att efterfrågan från förare var proportionell mot den volym bogserat gods som transporterades. Frankrike beräknade den framtida efterfrågan mellan 2023 och 2030 på grundval av förhållandet mellan förare och transporterat gods i löpmeter mellan 2018 och 2021 (skäl 230).

(937) I motsats till vad Corsica Ferries hävdar (skälen 446–454) präglas inte denna metod, som bygger på konkreta, historiska och objektiva uppgifter, av något uppenbart bedömningsfel.

(938) För det första var de franska myndigheterna inte skyldiga att göra åtskillnad mellan transporter av bogserat gods med och utan medföljande förare av de anledningar som anges i skälen 894 och 895.

(939) För det andra tillämpade de franska myndigheterna inte det förväntade förhållandet mellan förare och transporterat gods i löpmeter för 2030 för att uppskatta efterfrågan mellan 2023 och 2030, utan utgick från det genomsnittliga historiska förhållandet mellan förare och genomsnittligt transporterat gods i löpmeter beräknat mellan 2018 och 2021 och från den framtida efterfrågan på transporter av bogserat gods för att bedöma antalet förare varje år mellan 2023 och 2030.

(940) För det tredje tillämpade de franska myndigheterna inte något felaktigt förhållande, utan endast ett förhållande avrundat till två decimaler, medan Corsica Ferries tog förhållandet till tre decimaler. Frankrike kan emellertid inte kritiseras för att ha gjort ett uppenbart bedömningsfel enbart på grund av att man avrundade det aktuella förhållandet. I vilket fall som helst är den övervärdering av efterfrågan som detta resulterade i (11 % på rutten Marseille–Ajaccio och 7 % på rutten Marseille–Bastia) inte kännetecknande för ett uppenbart bedömningsfel.

(941) Slutligen bör man ha i åtanke att den tillväxttakt på 2,3 % som de franska myndigheterna använt för att uppskatta efterfrågan på transporter av bogserat gods från och med 2019 och för perioden 2023–2030 är resultatet av den genomsnittliga förändringen i tillväxttakten för godstrafiken mellan 2010 och 2019 på alla fem rutter mellan Marseille och hamnarna på Korsika. Även om de franska myndigheterna kunde beräkna tillväxttakten i den historiska trafiken för varje enskild rutt måste det påpekas att denna möjlighet endast var en metod bland flera. Corsica Ferries förklarar inte varför den metod som de franska myndigheterna använde inte uppenbart var lämplig för att beräkna den framtida efterfrågan på var och en av sjörutterna. Bolaget förklarar inte heller hur en alternativ metod skulle ha kunnat leda till ett annat resultat.

(942) Corsica Ferries kan inte heller hävda att tillväxttakten på 2,3 % inte bygger på aktuella objektiva uppgifter, eller på goda grunder hävda att de historiska uppgifterna mellan 2018 och 2023 tvärtom visar på en minskning av trafiken. För det första är tillväxttakten på 2,3 % resultatet av den genomsnittliga årliga tillväxten i godstrafiken mellan 2010 och 2019, dvs. före covid-19-pandemin (2020–2021) och Rysslands anfallskrig mot Ukraina (2022). De uppgifter som de franska myndigheterna utgick från avser således den sista period under vilken sjötransportmarknaden mellan Korsika och fastlandet fungerade normalt. Detta argument strider dessutom mot en av Corsica Ferries andra iakttagelser, nämligen att de franska myndigheterna borde ha analyserat godstrafikuppgifterna från 2014, innan Corsica Linea trädde in på marknaden (skäl 394). Det strider också mot de svar som Corsica Ferries lämnade under operatörssamrådet, som visar att Corsica Ferries förberedde sig för att erbjuda betydligt högre kapacitet under perioden 2023–2030 än mellan 2016 och 2019, och även högre kapacitet än den totala efterfrågan på godstransporter 2019, vilket tyder på att Corsica Ferries förväntade sig en ökning av trafiken under de kommande åren ([268]).

([268]) Som framgår av Table 3 uppgick godstrafiken mellan Korsika och fastlandet till 2,2 miljoner löpmeter. Som framgår av Table 20 avsåg Corsica Ferries att tillföra marknaden en transportkapacitet på nästan 3,3 miljoner löpmeter mellan 2023 och 2030 (i avsaknad av åtgärderna), vilket bekräftar att bolaget tycktes förvänta sig en ökning av trafiken.

7.3.2.1.3.2 Förekomst av ett marknadsmisslyckande

7.3.2.1.3.2.1 Fastställande av utbudet på marknaden i avsaknad av ett avtal om allmän trafik

(943) Kommissionen hänvisar i detta avseende till de argument som anges i skälen 815–825, vilka även är giltiga för fastställandet av det tillgängliga utbudet på marknaden i förhållande till efterfrågan från användare av transporttjänster för bogserat och icke-bogserat gods.

7.3.2.1.3.2.2 Analys av marknadsmisslyckande

(944) Kommissionen konstaterar först och främst att de franska myndigheterna kom fram till att det förelåg ett fullständigt marknadsmisslyckande mellan hamnen i Propriano och hamnen i Marseille, eftersom Corsica Ferries inte skulle erbjuda någon kommersiell tjänst på denna rutt.

(945) Kommissionen konstaterar också att de franska myndigheterna ansåg att den tjänst som Corsica Ferries föreslog mellan Marseille och de fyra andra hamnarna på Korsika var sporadisk, eftersom Corsica Ferries endast skulle erbjuda tre tur- och returresor per månad från/till Île-Rousse och Porto-Vecchio (i stället för de tre tur- och returresor per vecka som krävdes) och två tur- och returresor per vecka till/från Ajaccio och Bastia, när det krävs minst fem tur- och returresor per vecka för att tillgodose efterfrågan från användarna.

(946) Kommissionen konstaterar att de franska myndigheterna inte gjorde något uppenbart fel i sin analys av marknadsmisslyckandet, eftersom det har fastställts att utbudet på marknaden är otillräckligt för att tillgodose hela efterfrågan från användare av transporter av bogserat och icke-bogserat gods mellan hamnen i Marseille och var och en av hamnarna på Korsika.

7.3.2.1.3.3 Slutsats om behovet av allmän trafik avseende transport av bogserat gods och icke-bogserat gods mellan Marseille och var och en av hamnarna på Korsika

(947) Det framgår av ovanstående att Frankrike på ett korrekt sätt fastställde förekomsten av ett behov av allmän trafik avseende transport av bogserat gods och icke-bogserat gods mellan Marseille och var och en av hamnarna på Korsika, eftersom den efterfrågan på transporter som Frankrike fastställt och kvantifierat inte kunde täckas av det utbud som identifierats på marknaden.

7.3.2.2 Det statliga ingripandets proportionalitet

(948) Eftersom de franska myndigheterna motiverade behovet av statligt ingripande på grundval av förekomsten av flera verkliga behov av allmänna sjötransporttjänster mellan Korsika och det franska fastlandet utan att därigenom begå något uppenbart bedömningsfel är det nu nödvändigt att undersöka om detta ingripande var proportionerligt mot bakgrund av de friheter som är grundläggande för en väl fungerande inre marknad.

7.3.2.2.1 Det rättsliga instrumentets proportionalitet

(949) Kommissionen noterar att det enligt de franska myndigheterna inte fanns något annat rättsligt instrument än ett avtal om allmän trafik för att säkerställa att det fanns en tjänst som kunde tillgodose de behov av allmän trafik som de franska myndigheterna hade fastställt (skälen 249–253). De franska myndigheterna hävdar särskilt att marknadsmisslyckandet redan hade fastställts inom ramen för 2019 års system för allmän trafikplikt och att ett sådant system skulle visa sig otillräckligt för att tillgodose behovet av allmän trafik. De hävdar också att den allmänna trafikplikt som kan åläggas är begränsad enligt 2019 års system för allmän trafikplikt, särskilt när det gäller avgångs- och ankomsttider, som dock är utmärkande för efterfrågan från passagerare (skäl 112) och användare av godstransporter (skälen 190 och 191).

(950) Kommissionen anser att sådana överväganden inte utgör något uppenbart bedömningsfel. Som de franska myndigheterna med rätta påpekar finns det redan ett system för allmän trafikplikt för sjötransporttjänster mellan Korsika och fastlandet: syftet med operatörssamrådet var dessutom att fastställa det utbud som marknaden skulle vara beredd att erbjuda enligt 2019 års system för allmän trafikplikt. Detta utbud visade sig dock vara otillräckligt, vilket innebar att man behövde införa ett kompletterande system som säkerställde att det tillhandahölls tillräckliga tjänster för att tillgodose behovet av allmän trafik ([269]).

(951) De franska myndigheterna hade därför inget annat val än att stärka 2019 års system för allmän trafikplikt genom att föreskriva dagliga överfarter mellan Marseille och hamnarna i Ajaccio och Bastia, veckovisa överfarter till hamnarna i Île-Rousse och Porto-Vecchio samt en obligatorisk överfart per vecka till Propriano. Att fastställa strängare villkor i 2019 års system för allmän trafikplikt, trots att de franska myndigheterna redan hade konstaterat ett marknadsmisslyckande i detta sammanhang, skulle dock ha gjort det ännu svårare för operatörerna att utöva sin frihet att tillhandahålla sjötransporttjänster mellan Korsika och fastlandet, eftersom alla operatörer som önskade tillhandahålla tjänster mellan Marseille och hamnarna på Korsika skulle ha varit tvungna att uppfylla de skärpta kraven i 2019 års system för allmän trafikplikt för att kunna bedriva sådan verksamhet. Kommissionen konstaterar att användningen av ett avtal om allmän trafik som tilldelats genom ett offentligt upphandlingsförfarande under dessa omständigheter däremot är mindre restriktivt för friheten att tillhandahålla tjänster, eftersom det sannolikt innebär en begränsning av de krav som åläggs operatörerna enligt 2019 års system för allmän trafikplikt och möjliggör konkurrens på marknaden.

(952) Kommissionen konstaterar vidare att det inte heller var möjligt att föreskriva ersättning enligt 2019 års system för allmän trafikplikt, eftersom ersättningen inte kunde begränsas enbart till rutterna mellan Marseille och Korsika utan skulle ha behövt utvidgas till att omfatta alla rutter mellan fastlandet och Korsika för att säkerställa att 2019 års system för allmän trafikplikt var icke-diskriminerande ([270]). Som de franska myndigheterna påpekar (skäl 252) skulle ett sådant alternativ inte bara ha belastat myndigheternas budget avsevärt, eftersom medlemsstaterna inte har obegränsade budgetmedel, utan det skulle inte heller ha säkerställt att de tjänster som behövs för att tillgodose de fastställda behoven av allmän trafik faktiskt tillhandahölls ([271]). Systemet för allmän trafikplikt ålägger de operatörer som väljer att tillhandahålla tjänster vissa skyldigheter, men ställer inga krav på att tjänsterna faktiskt ska tillhandahållas.

(953) Vidare måste det också noteras att ett system för allmän trafikplikt enligt cabotageförordningen inte får fastställa skyldigheter avseende avgångs- och ankomsttider ([272]), samtidigt som ett sådant krav följer av den kvalitativa efterfrågan som fastställts.

(954) Av detta följer att de franska myndigheterna kan använda sig av ett avtal om allmän trafik för att tillgodose de olika behov av allmän trafik som har fastställts. De berörda parterna har inte lämnat några synpunkter på denna punkt.

7.3.2.2.2 Den allmänna trafikpliktens proportionalitet för att tillgodose behovet av allmän trafik

(955) Eftersom de offentliga myndigheterna kunde använda sig av trafikavtal är det nu nödvändigt att bedöma om den allmänna trafikplikt som fastställdes i trafikavtalen var proportionerlig i förhållande till det behov av allmän trafik som Frankrike hade fastställt.

(956) *För det första* konstaterar kommissionen att de franska myndigheterna ansåg det nödvändigt att ingå ett avtal om allmän trafik för sjötransport av medicinska passagerare, bogserat gods och medföljande förare (för de användare som inte anser att det finns något alternativ till hamnen i Marseille) samt icke-bogserat gods mellan hamnen i Marseille och var och en av hamnarna på Korsika. När det gäller rutten Marseille–Propriano ansåg Frankrike dessutom att avtalet om allmän trafik även behövde omfatta sjötransport av passagerare (skäl 255).

([269]) Se, för ett liknande resonemang, dom av den 20 februari 2001, Analir, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, punkt 66.
([270]) Ibid., punkt 38.
([271]) Ibid., punkt 65.
([272]) Se avsnitt 5.3.1 i tolkningsmeddelandet om cabotageförordningen.

(957) Kommissionen konstaterar i detta avseende att dessa krav strikt följer av det marknadsmisslyckande som de franska myndigheterna fastställde (avsnitten 3.4.3.2.2 och 3.4.2.2.2). Syftet med trafikavtalen är därför endast att tillgodose det behov av allmän trafik som fastställts. De berörda parterna har inte lämnat några synpunkter på denna punkt.

(958) *För det andra* fastställde de franska myndigheterna som allmän trafikplikt de ankomst- och avgångstider som ska iakttas på varje rutt som omfattas av trafikavtalen. Dessa krav har också sin grund i den efterfrågan som de franska myndigheterna fastställde för både transport av passagerare (som föredrar nattöverfarter) och transport av gods (som kräver tidiga leveranser på Korsika och tillräckligt långa hamnanlöp under dagen för att dragfordon för påhängsvagnar ska hinna köra mellan hamnen och logistikbaserna/leveranspunkterna). Kraven avseende avgångs- och ankomsttider förefaller därför inte vara oproportionerliga. De berörda parterna har inte inkommit med några synpunkter om denna punkt.

(959) *För det tredje* noterar kommissionen att de franska myndigheterna fastställde ett antal krav avseende den turtäthet som ska säkerställas enligt trafikavtalen (skälen 257–261).

(960) För det första noterar kommissionen att de franska myndigheterna fastställde den minimiturtäthet som ska uppnås varje år. Turtätheten syftar till att säkerställa en regelbunden och tillräcklig trafik till och från Korsika från/till hamnen i Marseille under hela året. Koncessionshavarna är således skyldiga att genomföra 365 tur- och returresor per år på rutterna Marseille–Ajaccio och Marseille–Bastia och 156 tur- och returresor på de övriga tre rutterna.

(961) Kommissionen konstaterar att turtätheten motsvarar det behov av allmän trafik som fastställts. Det framgår av användarsamrådet att passagerare och användare av godstransporter var nöjda med turtätheten enligt trafikavtalen för 2021–2022, som var identisk med den som de franska myndigheterna fastställde i trafikavtalen för 2023–2030 (skäl 69). Kommissionen påpekar också mer allmänt att Korsikas isolerade läge kräver regelbundna förbindelser med det franska fastlandet, särskilt för medicinska passagerare, som kan behöva sådana tjänster när som helst beroende på sitt hälsotillstånd. Detta gäller även godstrafiken (med bogserat gods och icke-bogserat gods), eftersom yrkesverksamma och privatpersoner på Korsika behöver leveranser ofta på grund av den begränsade lagringskapaciteten i öns lagerlokaler (skäl 22). Resultaten av användarsamrådet överensstämmer således med Korsikas socioekonomiska särdrag.

(962) Slutligen konstaterar kommissionen att turtätheten är högre till hamnarna i Ajaccio och Bastia, som är de viktigaste hamnarna på Korsika när det gäller passagerar- och godstrafik (avsnitten 2.3.1 och 2.3.2) och som också är de två städerna med de största tätorterna på Korsika, medan turtätheten är mer begränsad till de övriga tre hamnarna, som genererar mindre trafik.

(963) Kravet på att genomföra ett visst antal tur- och returresor per år är i sig underindelat i två krav: att säkerställa ett minimiantal fasta tur- och returresor per vecka och att säkerställa flexibla (omplanerbara) tur- och returresor utöver de fasta tur- och returresorna per vecka, men inom ramen för det antal tur- och returresor som fastställts per år. Kommissionen inser att flexibla tur- och returresor, som transportorganet beslutar om, är ett flexibelt verktyg för att anpassa utbudet till efterfrågan. Om transportorganet till exempel konstaterar att den förväntade efterfrågan på en tur-och returresa en viss dag är mycket låg kan den besluta att flytta den till en dag med större efterfrågan, förutsatt att operatören uppfyller den turtäthet per vecka som krävs enligt trafikavtalen. Kommissionen påpekar i detta sammanhang att den tekniska övervakningskommittén för trafikavtalen (skäl 290), som leds av transportorganet, sammanträder varje vecka för att bland annat granska trafikefterfrågan.

(964) Den allmänna trafikplikten avseende den minimiturtäthet som ska uppnås har således ett dubbelt syfte: att säkerställa regelbundenheten i transporttjänsterna (genom en minimiturtäthet per vecka som ska säkerställas inom ramen för varje trafikavtal) och att optimera sjötransporttjänsterna till Korsika (genom flexibla tur- och returresor).

(965) Kommissionen konstaterar att den minimiturtäthet som ska uppnås per vecka motsvarar efterfrågan från användarna (skälen 112, 190 och 191). Frankrike införde en allmän trafikplikt som innebär dagliga tur- och returresor under högsäsong på rutterna Marseille–Ajaccio och Marseille–Bastia (nästan dagligen under lågsäsong) och tre tur- och returresor per vecka på de övriga tre rutterna. Turtätheten anpassas således efter säsong (lågsäsong eller högsäsong) och berörd rutt (Ajaccio och Bastia har hög turtäthet, medan de övriga tre hamnarna på Korsika har lägre turtäthet).

(966) Det framgår således av alla dessa omständigheter att de franska myndigheterna inte gjorde något uppenbart bedömningsfel i fastställandet av den minimiturtäthet som krävs enligt varje trafikavtal. De berörda parterna har inte inkommit med några synpunkter om denna punkt.

(967) Kommissionen konstaterar vidare att det i trafikavtalen för rutterna Marseille–Ajaccio, Marseille–Bastia och Marseille–Île-Rousse föreskrivs ytterligare tur- och returresor utöver det antal tur- och returresor som ska genomföras per år. Syftet med dessa tur- och returresor är att hantera exceptionella efterfrågetoppar under året och i möjligaste mån undvika att fartyg blir kvar vid kajen. Kommissionen konstaterar att dessa ytterligare tur- och returresor, som endast avser godstransporter, motsvarar efterfrågan från användarna av godstransporter, som särskilt klagar över bristen på utrymme för att lasta gods ombord på fartyg i hamnen i Marseille (skälen 190 och 191), vilket bekräftas av historiska trafikuppgifter. Kommissionen noterar också att den korsikanska hamnmyndigheten rapporterade om ett växande problem med att släpvagnar lämnas kvar på kajen i hamnarna på Korsika och uppmanade de offentliga myndigheterna att tillhandahålla ytterligare tur- och returresor för att sprida ut trafiken (skäl 201). Kommissionen noterar vidare att antalet ytterligare tur- och returresor per år är relativt begränsat och att dessa tur- och returresor är frivilliga och tas i bruk efter transportorganets eget gottfinnande, under förutsättning att de uppfyller förutbestämda villkor (skäl 287) och bekräftas av den tekniska övervakningskommittén för trafikavtalen (skäl 290). Dessa ytterligare tur- och returresor planeras för de tre ovan nämnda rutterna, eftersom det är mest sannolikt att de drabbas av sådana trafiktoppar.

(968) När det gäller dessa faktorer anser kommissionen att införandet av ytterligare tur- och returresor, som planeras och regleras enligt på förhand fastställda villkor i trafikavtalen för rutterna Marseille–Ajaccio, Marseille–Bastia och Marseille–Île-Rousse, motsvarar efterfrågan från användarna och leverantörerna av sjötransporttjänster. Det följer av detta att Frankrike inte gjorde något uppenbart bedömningsfel genom att införa sådan allmän trafikplikt.

(969) Corsica Ferries synpunkter på denna punkt påverkar inte denna slutsats. I motsats till vad Corsica Ferries hävdar (skäl 470) förbjuder cabotageförordningen inte Frankrike att införa flexibla och ytterligare tur- och returresor på de villkor som fastställs i trafikavtalen. För det första ingår de flexibla tur- och returresorna i de krav på årlig turtäthet som åläggs operatörerna, vilka just är ett resultat av att användarnas efterfrågan inte tillgodoses av marknadens utbud. På samma sätt tillgodoser de ytterligare tur- och returresorna efterfrågan från användare och tjänsteleverantörer och införs för att möta vederbörligen dokumenterade exceptionella trafiktoppar. Dessutom införs flexibla och ytterligare tur- och returresor på förutbestämda villkor. Dessa tur- och returresor tas särskilt i bruk när det finns ett exceptionellt behov av allmän trafik (ytterligare tur- och returresor) eller ett otillräckligt behov av allmän trafik (flexibla tur- och returresor). De ses således som ett verktyg för att under trafikavtalens löptid, som är åtta år, kunna göra anpassningar utifrån förändrade behov av allmän trafik. Därför går det inte att hävda att dessa turer genomförs ”utan villkor eller motivering”. Den omständigheten att det i trafikavtalen inte fastställs vilka dagar de flexibla och ytterligare tur- och returresorna ska genomföras är dessutom irrelevant, eftersom dessa tur- och returresor per definition är flexibla och tas i bruk utifrån det behov av allmän trafik som fastställts.

(970) Dessutom är Corsica Ferries argument att dessa tur- och returresor förefaller överflödiga eftersom kraven på minimiturtäthet per vecka redan är tillräckliga för att tillgodose behovet av allmän trafik, också irrelevant (skäl 471). Detta argument bortser nämligen specifikt från efterfrågan från användarna, historiska trafikuppgifter och syftet med dessa tur- och returresor. På samma sätt kan inte argumentet att de flexibla och ytterligare tur- och returresorna planerats i förväg av koncessionshavarna godtas. För det första är de flexibla tur- och returresorna per definition tur- och returresor som planeras i förväg av koncessionshavaren (som är skyldig att genomföra det antal årliga tur- och returresor som föreskrivs i trafikavtalen), men som kan ombokas av transportorganet för att optimera trafiken. För det andra framgår det av kommentarerna från Frankrike, Corsica Linea och La Méridionale att de ytterligare tur- och returresorna planerades preliminärt av koncessionshavarna och att transportorganet i alla händelser förblev ensamt behörigt att besluta om deras genomförande.

(971) Slutligen är Corsica Ferries kommentarer om koncessionshavarnas underlåtenhet att fullgöra den allmänna trafikplikt som fastställts av Frankrike (skäl 472) inte av sådan art att de kan ifrågasätta den allmänna trafikpliktens proportionalitet i förhållande till det behov av allmän trafik som fastställts.

(972) Av ovanstående följer att de franska myndigheterna inte gjorde något uppenbart bedömningsfel i fastställandet av kraven på årlig och veckovis turtäthet samt ytterligare och flexibla tur- och returresor.

(973) *Slutligen* konstaterar kommissionen att de franska myndigheterna ansåg det nödvändigt och proportionerligt i förhållande till behovet av allmän trafik att fastställa minimikapacitetskrav för fartyg som används för verksamhet som omfattas av trafikavtalen (skälen 262–263). Dessa krav gäller både gods- och passagerartransporter.

(974) När det gäller godstransport fastställde de franska myndigheterna i vart och ett av trafikavtalen en minimikapacitet som de beräknade på grundval av det genomsnittliga antalet löpmeter som förväntas i juli 2030. Detta är den månad då man räknar med de högsta volymerna godstrafik under trafikavtalens genomförandeperiod (skäl 266). I detta avseende bör det erinras om att kommissionen, såsom framgår av skäl 331, i beslutet att inleda förfarandet uttryckte tvivel om huruvida denna minimikapacitet för godstransport var proportionerlig i förhållande till de behov av allmän trafik som fastställts.

(975) Corsica Ferries delar dessa tvivel. I sina synpunkter hävdar bolaget att minimikapaciteten för godstransport borde ha beräknats på grundval av den genomsnittliga efterfrågan som uppskattats mellan 2023 och 2030 för att tillgodose det fastställda behovet av allmän trafik (skäl 469) snarare än den förväntade efterfrågan för juli 2030 ([273]). Frankrike anser emellertid, liksom Corsica Linea och La Méridionale, att dessa tvivel är ogrundade (avsnitten 5.2.1.2 och 5.3.1.1.3.1, skälen 347–357, 546–547 och 606–611).

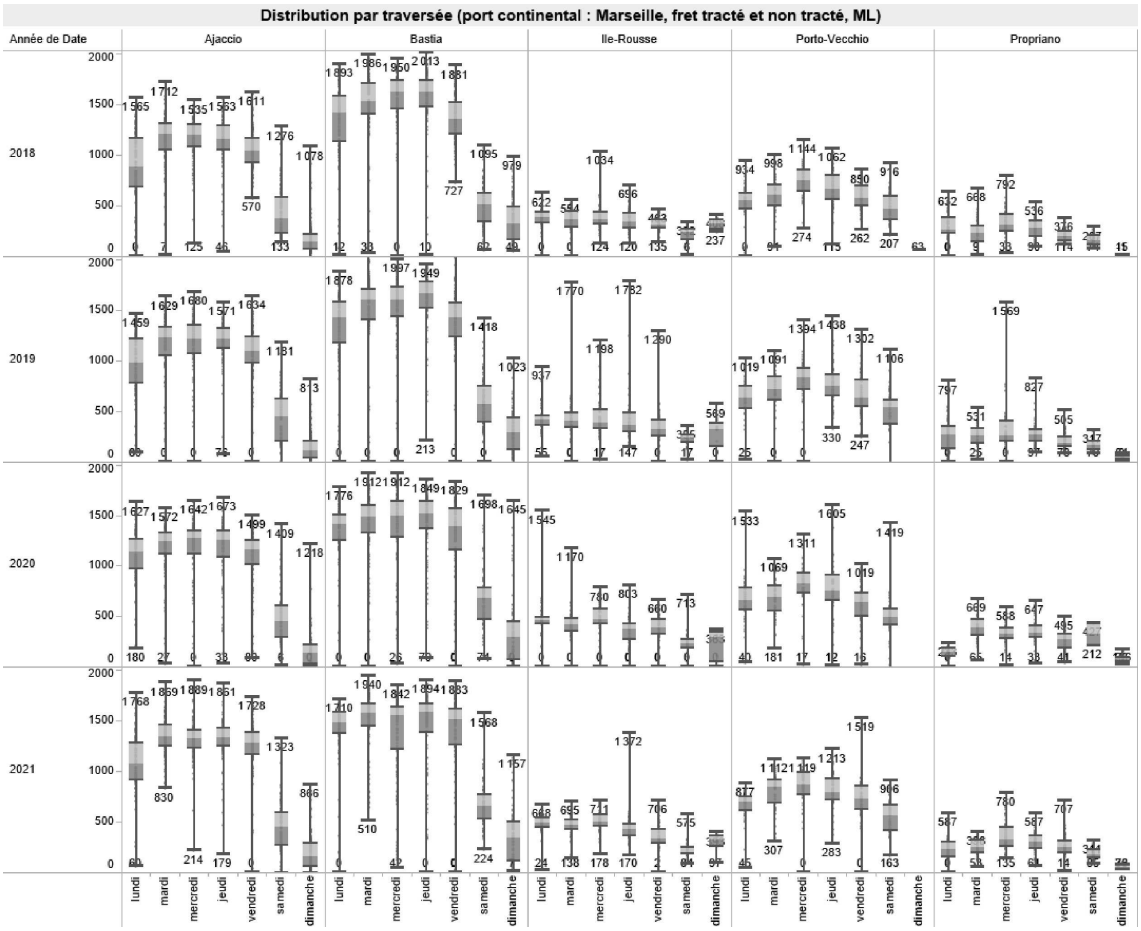
(976) Kommissionen konstaterar först och främst att de uppgifter som de franska myndigheterna har lämnat visar att efterfrågan på godstrafik per överfart varierar avsevärt mellan månader och veckodagar på alla rutter mellan Marseille och Korsika (Figure 3 och Figure 4). På rutten Marseille–Ajaccio kan till exempel trafikefterfrågan per överfart under en given månad variera mellan 20 löpmeter och 1 680 löpmeter (siffror för mars 2019). På samma sätt kan efterfrågan på godstrafik per överfart under en given vecka variera mellan 0 löpmeter och 1 680 löpmeter (siffror för onsdagar 2019) ([274]).

([273]) Sammanfattningsvis beräknas den genomsnittliga efterfrågan per överfart som förväntas för perioden 2023–2030 som det årliga behovet av allmän trafik (Table 21) dividerat med de årliga tur- och returresor som anges i trafikavtalen (Table 23).

([274]) Som de franska myndigheterna förklarar återspeglar denna variation i efterfrågan på godstrafik den faktiska efterfrågan från transportörerna, vilket innebär att sjötransporten vanligtvis sker på det datum som transportörerna begär, eftersom sjötransportoperatörerna har liten möjlighet att ändra datumet för den transporttjänst som användarna efterfrågar. När det gäller gods är en stor del av det gods som transporteras till Korsika avsett att levereras till Korsikas stormarknader, särskilt färskvaror. Dessa varor är lättfördärvliga och måste därför levereras vid en viss tidpunkt. Bokningar av plats ombord görs därför med mycket kort varsel, oftast på avresedagen och tidigast några dagar i förväg. För vissa varor (icke-lättfördärvliga material, överdimensionerade industrimaskiner, flyttgods) kan bokningen göras mer än en vecka i förväg, men enligt de franska myndigheterna är detta mycket sällsynt.

Figur 3

Trafik med icke-bogserat och bogserat gods på rutterna mellan Korsika och Marseille. Trafikfördelning per veckodag (löpmeter)



Källa: kommentarer från de franska myndigheterna inlämnade den 27 juli 2023.

Förklaring:

— *Distribution par traversée (port continental: Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* – fördelning per överfart (fastlandshamn: Marseille, transport av bogserat och icke-bogserat gods, löpmeter)

— *Année de Date* – referensår

— *Lundi* – måndag

— *Mardi* – tisdag

— *Mercredi* – onsdag

— *Jeudi* – torsdag

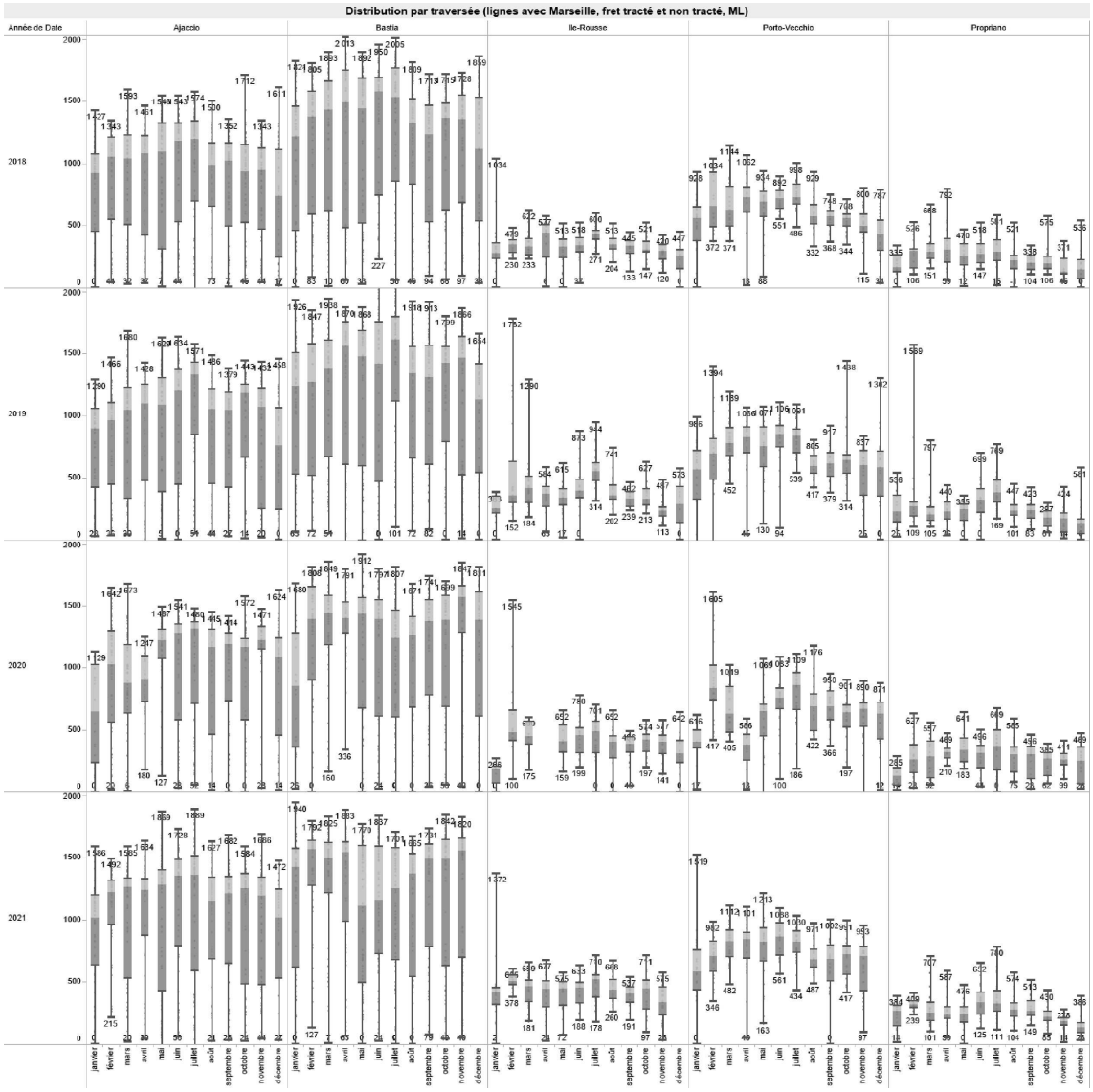
— *Vendredi* – fredag

— *Samedi* – lördag

— *Dimanche* – söndag

Figur 4

Trafik med icke-bogserat och bogserat gods (kombination av de två segmenten, inklusive utbytbar andel) på rutterna mellan Korsika och Marseille. Trafikfördelning per månad (löpmeter)



Källa: kommentarer från de franska myndigheterna inlämnade den 27 juli 2023.

Förklaring:

— *Distribution par traversée (lignes avec Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* – Fördelning per överfart (rutter till Marseille, transport av bogserat och icke-bogserat gods, löpmeter)

— *Année de Date* – referensår

— *Janvier* – januari

— *Février* – februari

— *Mars* – mars

— *Avril* – april

— *Mai* – maj

— *Juin* – juni

— *Juillet* – juli

— *Août* – augusti

— *Septembre* – september

— *Octobre* – oktober

— *Novembre* – november

— *Décembre* – december

(977) Med tanke på den stora spridningen av efterfrågan på godstrafik anser de franska myndigheterna att den minsta godskapacitet per överfart som föreskrivs i trafikavtalen inte är oproportionerlig. I synnerhet, som framgår av Table 31, skulle den beräknade efterfrågan på godstrafik inte tillgodoses på ett betydande antal överfarter (inklusive flexibla tur- och returresor) om den minsta godskapaciteten per överfart hade beräknats på grundval av den genomsnittliga efterfrågan per överfart utifrån historiska uppgifter, såsom Corsica Ferries föreslår. Enligt de uppgifter som de franska myndigheterna har lämnat skulle överskottsbehovet i förhållande till den förväntade minimikapaciteten påverka varannan överfart på rutterna mellan Marseille och Ajaccio, Bastia och Porto-Vecchio, där efterfrågan skulle överstiga minimikapaciteten (var fjärde överfart på rutterna Marseille–Propriano och Marseille–Île-Rousse), vilket är betydande.

(978) Kommissionen konstaterar också att en sådan metod skulle innebära att en betydande andel av det behov av allmän trafik som fastställts i fråga om godstransporter inte skulle kunna tillgodoses. På grundval av de uppgifter som de franska myndigheterna lämnat är det sannolikt att mellan 17 % och 25 % av det årliga behovet av godstransporter inte skulle kunna tillgodoses. Detta skulle förvärra de kapacitetsbegränsningar som redan observerats på rutterna mellan Marseille och hamnarna på Korsika, vilket användare och tjänsteleverantörer har påpekat (skäl 350).

(979) Dessutom bör det noteras att minimikapaciteten för godstransport som anges i trafikavtalen inte ens är tillräcklig för att under alla omständigheter täcka det behov av godstransporter som de franska myndigheterna förväntar sig. Särskilt på rutterna Marseille–Ajaccio och Marseille–Bastia ansåg de franska myndigheterna att det, på grundval av historiska trafikuppgifter (2019), var sannolikt att efterfrågan skulle kunna överstiga den minimikapacitet för godstransport som fastställs i trafikavtalen på ett antal överfarter. Denna risk är också en av de faktorer som motiverar behovet av att föreskriva ytterligare tur- och returresor i trafikavtalen.

(980) Slutligen konstaterar kommissionen generellt att det är legitimt för en medlemsstat att se till att den allmänna trafikplikten fastställs på ett sådant sätt att den allmänna trafiken kan tillgodose den förväntade efterfrågan, även på daglig basis, vilket La Méridionale med rätta påpekar (skäl 609). I artikel 14 i EUF-fördraget fastställs det att Europeiska unionen och medlemsstaterna ska se till att tjänster av allmänt ekonomiskt intresse utförs på grundval av principer och villkor som gör det möjligt för dem att fullgöra sina uppgifter. Den lösning som Corsica Ferries föreslår skulle dock innebära en betydande risk för att de tjänster av allmänt ekonomiskt intresse som åläggs enligt trafikavtalen inte skulle kunna fullgöra sina uppgifter med avseende på de behov av allmän trafik som fastställts. Kommissionen hänvisar också till La Méridonales relevanta kommentar om de eventuella operativa begränsningar för operatörerna som medlemsstaterna måste beakta när de fastställer allmän trafikplikt (skäl 609).

(981) Av dessa skäl konstaterar kommissionen att de minimikapacitetskrav för godstransport som fastställs i trafikavtalen inte är uppenbart oproportionerliga i förhållande till de behov av allmän trafik som fastställts.

(982) I motsats till vad Corsica Ferries hävdar (skäl 475) var det inte lämpligt att inkludera ytterligare tur- och returresor vid beräkningen av minimikapaciteten för godstransport per överfart. Syftet med den allmänna trafikplikten avseende minimikapacitet för godstransport är nämligen att tillhandahålla tillräcklig transportkapacitet inom ramen för den årliga turtäthet som krävs enligt trafikavtalen (dvs. grundtrafiken) och mot bakgrund av den förväntade efterfrågan, med undantag för exceptionella efterfrågetoppar. Det enda syftet med ytterligare tur- och returresor, som är frivilliga och därför aldrig behöver genomföras, är att hantera exceptionella efterfrågetoppar. Dessa ytterligare tur- och returresor tas därför endast i bruk under exceptionella omständigheter och som en del av en väl definierad process som kräver att ytterligare behov fastställs i förväg. De franska myndigheterna hade därför rätt att fastställa en minimikapacitet för godstransport för att säkerställa att operatören skulle kunna tillgodose de grundläggande trafikbehoven utan att det påverkade det flexibla verktyget med ytterligare tur- och returresor, som gjorde det möjligt för dem att reagera på oförutsedda efterfrågetoppar i undantagsfall.

(983) När det gäller passagerartransport fastställde de franska myndigheterna i trafikavtalen en minimikapacitet för varje kategori av passagerare som identifierats som i behov av allmän sjötransport (bosatta och icke-bosatta på rutten Marseille–Propriano, medicinska passagerare och förare som transporterar bogserat gods på samtliga rutter).

(984) När det för det första gäller minimikapaciteten för transport av bosatta och icke-bosatta passagerare per överfart som ingår i trafikavtalet för rutten Marseille–Propriano konstaterar kommissionen att kapaciteten beräknades på grundval av den totala passagerarefterfrågan som förväntas 2030 (den högsta efterfrågan under genomförandet av trafikavtalet), vilken är något högre än 2019 (+ 1 %). Denna slutsats påverkas inte av något uppenbart bedömningsfel.

(985) När det gäller minimikapaciteten för transport av medicinska passagerare per överfart bedömde de franska myndigheterna dessutom att efterfrågan från medicinska passagerare skulle vara konstant mellan 2023 och 2030, baserat på den beräknade trafiknivån 2019 (skäl 161). Denna slutsats påverkas inte av något uppenbart bedömningsfel, eftersom kapacitetskraven fastställs på en konstant basis som motsvarar en försiktig uppskattning av trafikutvecklingen.

(986) När det slutligen gäller minimikapaciteten för transport av förare per överfart är det värt att komma ihåg att de franska myndigheterna ansåg att förhållandet mellan förare och löpmeter bogserat gods för varje sjörutt motsvarade det genomsnittliga värdet för perioden 2018–2021 (skäl 230). Den förväntade efterfrågan från förare 2030 är således direkt kopplad till den beräknade volymen bogserat gods 2030.

(987) Kommissionen anser att det historiska förhållandet mellan förare och löpmeter bogserat gods är en giltig metod för att uppskatta antalet förare som är kopplade till den allmänna godstransporttjänsten. Eftersom kommissionen anser att den minimikapacitet för godstransport som anges i trafikavtalen inte är oproportionerlig i förhållande till det fastställda behovet av allmän trafik (skäl 981) måste samma argument gälla för kapaciteten i fråga om antalet förare.

(988) Corsica Ferries kommentarer om det oproportionerliga kravet på koncessionshavarna att systematiskt kunna ta emot fler än tolv passagerare per överfart, med undantag för användning av ro-ro-fartyg (skälen 476–479), måste avvisas. Som anges i skälen 829, 874 och 947 anser kommissionen att de franska myndigheterna inte gjorde något uppenbart fel i fastställandet av förekomsten av behov av allmän trafik avseende passagerartransport. Vidare anser kommissionen, som anges i skälen 984–986, att den allmänna trafikplikten avseende minimikapacitet för passagerartransport är proportionerlig i förhållande till det behov av allmän trafik som ska tillgodoses. Minimikapaciteten fastställdes därför inte med hänsyn till den typ av fartyg som skulle användas, utan endast med hänsyn till det behov av allmän trafik som skulle tillgodoses. Dessutom innehåller trafikavtalen inga krav på vilken typ av fartyg som ska användas. Det bör till exempel noteras att trafikavtalen för rutterna Île-Rousse och Porto-Vecchio inte ens kräver en minimikapacitet på mer än tolv passagerare. Under dessa omständigheter går det därför inte att hävda att trafikavtalen föreskriver en oproportionerlig användning av ro-pax-fartyg i stället för ro-ro-fartyg.

7.3.2.2.3 Slutsats om proportionaliteten hos det statliga ingripandet och den allmänna trafikplikt som fastställs i trafikavtalen

(989) Det följer av ovanstående att användningen av trafikavtal, liksom den allmänna trafikplikt som föreskrivs i dessa, inte är uppenbart oproportionerlig i förhållande till behovet av allmän trafik och därmed var det tillvägagångssätt som minst begränsade de friheter som är grundläggande för en väl fungerande inre marknad.

7.3.3 *Förekomsten av ett beslut om tilldelning där skyldigheterna i samband med tillhandahållande av allmännyttiga tjänster och metoderna för beräkning av ersättning definieras*

(990) Enligt punkterna 15 och 16 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ska ansvaret för att tillhandahålla tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse anförtros det berörda företaget genom en eller flera officiella handlingar, som medlemsstaten själv får utforma. I denna handling eller dessa handlingar måste framför allt följande anges:

— Innebörden av skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster och skyldigheternas varaktighet.

— Företaget och, i förekommande fall, det berörda territoriet.

— Innebörden av exklusiva eller särskilda rättigheter som beviljats företaget av den beviljande myndigheten.

— Beskrivning av kompensationsmekanismen och parametrar för att beräkna, övervaka och se över ersättningen.

— Åtgärder för att undvika och återkräva eventuell överkompensation.

(991) I det aktuella fallet konstaterar kommissionen följande:

— Innebörden av den allmänna trafikplikten anges i artiklarna 17, 18 och 23 samt i bilaga 1 till trafikavtalen. Trafikavtalens varaktighet på åtta år fastställs i artikel 3 i trafikavtalen.

— Det företag som utsetts till koncessionshavare anges på sidan 2 i trafikavtalen, där det förtecknas som avtalspart. Det geografiska tillämpningsområdet för trafikavtalen anges i artikel 1.

— Det föreskrivs inga särskilda eller exklusiva rättigheter i trafikavtalen.

— Beskrivningen av kompensationsmekanismen och parametrarna för att beräkna, övervaka och se över ersättningen anges i artiklarna 30–39 och bilaga 9 till trafikavtalen.

— Förfarandena för att återkräva eventuell överkompensation och metoderna för att undvika sådan överkompensation fastställs i artikel 40 i trafikavtalen.

(992) Kommissionen anser således att trafikavtalen är förenliga med punkterna 15–16 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. De berörda parterna har inte inkommit med några synpunkter om denna punkt.

7.3.4 *Uppdragets varaktighet*

(993) I enlighet med punkt 17 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse bör uppdragets varaktighet motiveras med hänvisning till objektiva kriterier som behovet av att skriva av fasta tillgångarna som inte kan överföras. I princip bör uppdraget att tillhandahålla en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse inte ha en längre varaktighet än vad som krävs för avskrivning av de viktigaste tillgångar som behövs för att tillhandahålla tjänsten i fråga.

(994) Kommissionen konstaterar först och främst att det enligt tolkningsmeddelandet om cabotageförordningen inte fastställs någon gräns för varaktigheten för avtal om allmän trafik i förordningen i fråga. I meddelandet anges att avtal om allmän trafik med längre löptid än fem (om avtalet är en koncession i den mening som avses i koncessionsdirektivet) eller sex år kan uppfylla proportionalitetskravet, förutsatt att de i) motiveras av objektiva kriterier, såsom behovet av att få tillbaka de investeringar som har gjorts i driften av sjötransporttjänsten under normala marknadsvillkor (t.ex. investeringar i fartyg eller infrastruktur), och ii) inte leder till avskärmning av marknaden ([275]).

([275]) Kommissionen påpekar, som anges i meddelandet om gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport, att löptiden för avtal om allmän trafik på cabotageområdet bör begränsas till en rimlig, inte alltför lång period, normalt ungefär sex år (Meddelande från kommissionen C(2004) 43 – *Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport*, EUT C 13, 17.1.2004, s. 3, punkt 9). I tolkningsmeddelandet, som rör tillämpningen av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet, anges dock följande: *"[E]rfarenheter sedan 2003 har emellertid [visat att] gränsen på sex år i vissa fall avskräckt rederier från att lämna in anbud, eftersom de anser att en så kort löptid är för kort för att få tillbaka de pengar som investerats i driften av tjänsten. På samma sätt hävdar också offentliga myndigheter att avtal med kort löptid kan avskräcka rederier från att göra större investeringar, och därigenom hindra innovation och eventuella förbättringar av tjänsternas kvalitet.* […] *Därför anser kommissionen att avtal om allmän trafik med längre löptid än fem (om avtalet är en koncession i den mening som avses i koncessionsdirektivet) eller sex år kan uppfylla proportionalitetskravet, förutsatt att de 1) motiveras av objektiva kriterier, såsom behovet av att få tillbaka de investeringar som har gjorts i driften av sjötransporttjänsten under normala marknadsvillkor (t.ex. investeringar i fartyg eller infrastruktur), och 2) inte leder till avskärmning av marknaden. Enligt kommissionens erfarenhet och de uppgifter som de offentliga myndigheterna har tillhandahållit kan det, utan att det påverkar den granskning som ska genomföras från fall till fall, vara berättigat att ingå avtal med en maximal varaktighet på 12 år så att man kan skriva av en betydande del av kostnaderna för en genomsnittlig färja, och samtidigt göra det möjligt för marknaden att fungera."*

(995) I artikel 18.2 i direktivet om tilldelning av koncessioner föreskrivs dessutom att de ”*investeringar som beaktas vid beräkningen* [av koncessionens varaktighet] *ska omfatta både inledande investeringar och investeringar under koncessionens varaktighet*”.

(996) De franska myndigheterna motiverar varaktigheten på sju år (och ett frivilligt år) med målet att koncessionshavaren ska kunna få tillbaka kostnaderna för inköp eller leasing av fartyg och kostnaderna för att anpassa dem till gällande bestämmelser, särskilt när det gäller säkerhet och den gröna omställningen. Denna period är nödvändig för att stimulera koncessionshavarnas investeringar under koncessionens löptid.

(997) Kommissionen konstaterar att trafikavtalen inte direkt kräver några investeringar, men påpekar ändå att koncessionshavarna måste kunna sätta in fartyg (köpta eller chartrade), vilket innebär en betydande kapitalbörda. Kommissionen noterar också de betydande investeringar som krävs för att uppfylla de senaste miljönormer som införts genom direktiv (EU) 2023/959 ([276]) och förordning (EU) 2023/1805 ([277]). Som framgår av skäl 571 uppskattar Corsica Linea kostnaden för att anpassa sina fartygen till miljönormerna till 12 miljoner euro.

(998) När det gäller huruvida marknaden avskärmas konstaterar kommissionen att den regionala myndigheten beslutade att använda ett öppet tilldelningsförfarande och avtal om allmän trafik för varje enskild rutt. I stället för att tilldela ett enda avtal för sju år (med möjlighet till förlängning med ett år) beslutade den regionala myndigheten att tilldela fem separata avtal med samma varaktighet för liknande tjänster, vilket bidrar till att en rad olika aktörer sannolikt kommer att erbjuda sjötransporttjänster mellan det franska fastlandet och Korsika. Syftet med denna varaktighet var att göra anbudet mer attraktivt för potentiella anbudssökande och därmed stimulera konkurrensen. Kommissionen konstaterar att det utan en sådan varaktighet skulle ha varit svårt för potentiella anbudssökande att bedriva en ekonomisk verksamhet som gjorde det möjligt för dem att få tillbaka de nödvändiga investeringarna. Kommissionen noterar också att det bolag som lämnat in klagomål fortsätter att tillhandahålla sjötransporttjänster till Korsika från Nice och Toulon. Slutligen noterar kommissionen att det finns andra avtal om allmänna sjötransporttjänster i Europa med en varaktighet på mer än sex år (t.ex. sex plus fyra år i Kroatien ([278]) och tolv år i Italien ([279])). På grundval av denna information anser kommissionen att det i det aktuella fallet inte är sannolikt att avtalens varaktighet kommer att leda till en avskärmning av marknaden.

(999) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att trafikavtalens varaktighet på sju år, med möjlighet till förlängning med ett år, uppfyller proportionalitetsprincipen, särskilt med tanke på de investeringar som krävs enligt trafikavtalen och att det inte är sannolikt att en sådan varaktighet skulle leda till en avskärmning av marknaden.

7.3.5 *Förenlighet med direktiv 2006/111/EG*

(1000) I punkt 18 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse fastställs att stöd endast kan anses vara förenligt med den inre marknaden på grundval av artikel 106.2 i EUF-fördraget om myndigheten, i tillämpliga fall, följer bestämmelserna i kommissionens direktiv 2006/111/EG (***insynsdirektivet***) ([280]). Stöd som inte är förenligt med detta direktiv anses påverka handeln i en omfattning som strider mot unionens intresse i den mening som avses i artikel 106.2 i EUF-fördraget.

(1001) Enligt artikel 2 d i insynsdirektivet avses med ett företag som är skyldigt att ha separat redovisning bland annat varje företag som anförtrotts att tillhandahålla en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse enligt artikel 106.2 i EUF-fördraget och som får ersättning i någon form för att tillhandahålla en offentlig tjänst, samtidigt som företaget även bedriver annan.

([276]) Direktiv (EU) 2023/959, ibid.
([277]) Förordning (EU) 2023/1805, ibid.
([278]) Kommissionens beslut av den 12 juli 2018 om ärendena SA.48119 (2017/N) och SA.49523 (2017/N) – Kroatien – tjänster av allmänt ekonomiskt intresse – regelbunden kustnära sjötransport på färjelinjerna 431, 432, 632 och 635, C(2018) 4375 final, EUT C 339, 21.9.2018, s. 1.
([279]) Beslut (EU) 2022/448.
([280]) Kommissionens direktiv 2006/111/EG av den 16 november 2006 om insyn i de finansiella förbindelserna mellan medlemsstater och offentliga företag samt i vissa företags ekonomiska verksamhet (EUT L 318, 17.11.2006, s. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

(1002) Kommissionen konstaterar i det föreliggande fallet att Corsica Linea och La Méridionale ska betraktas som företag som är skyldiga att ha separat redovisning i den mening som avses i insynsdirektivet.

(1003) Nedan följer de bestämmelser i insynsdirektivet som är tillämpliga på företag som är skyldiga att ha separat redovisning.

(1004) Enligt artikel 1.2 i insynsdirektivet ska medlemsstaterna säkerställa att den finansiella och organisatoriska strukturen i varje företag som är skyldigt att ha separat redovisning avspeglas korrekt i den separata redovisningen, så att följande anges tydligt:

— Kostnader och intäkter som härrör från de olika verksamheterna.

— Fullständiga uppgifter om de metoder som tillämpats på konteringen och fördelningen av kostnaderna och intäkterna på de olika verksamheterna.

(1005) Vidare föreskrivs i artikel 4.1 i insynsdirektivet följande: ”medlemsstaterna [ska] vidta nödvändiga åtgärder för att se till att varje företag som är skyldigt att ha separat redovisning

— för separat internredovisning för var och en av verksamheterna,

— korrekt konterar eller fördelar alla kostnader och intäkter på grundval av konsekvent tillämpade och sakligt motiverade redovisningsprinciper,

— klart anger vilka principer för kostnadsredovisning som ligger till grund för den separata redovisningen.”

(1006) I förevarande fall konstaterar kommissionen att det framgår av artikel 30 i trafikavtalen att uppdragstagarnas internredovisning för verksamhet som omfattas av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och övrig verksamhet är åtskild och att denna redovisning visar vilka intäkter och kostnader som härrör från dessa olika verksamheter (skäl 293).

(1007) Vidare, och såsom kommer att beskrivas i avsnitt 7.3.8, konstaterar kommissionen i detta skede att de franska myndigheterna korrekt har konterat och fördelat kostnaderna och intäkterna för tillhandahållandet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och den kommersiella verksamheten på grundval av tydligt definierade, konsekvent tillämpade och objektivt motiverade principer för kostnadsredovisning. Närmare uppgifter om de metoder som använts för att kontera eller fördela kostnader och intäkter på olika verksamheter finns också i trafikavtalen.

(1008) Avtalen om allmän trafik är således förenliga med insynsdirektivet. De berörda parterna har inte inkommit med några synpunkter om denna punkt.

7.3.6 *Efterlevnad av EU:s regler om offentlig upphandling*

(1009) Enligt punkt 19 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse kan stöd endast anses vara förenligt med den inre marknaden på grundval av artikel 106.2 i EUF-fördraget om den ansvariga myndigheten, när den anförtror företaget i fråga att tillhandahålla tjänsten, har följt eller åtar sig att följa gällande unionsbestämmelser på området offentlig upphandling. Detta omfattar även alla krav på öppenhet, likabehandling och icke-diskriminering som följer direkt av fördraget och i tillämpliga fall av unionens sekundärrätt. Stöd som inte uppfyller dessa krav och bestämmelser anses påverka utvecklingen av handeln i en omfattning som skulle strida mot unionens intresse i den mening som avses i artikel 106.2 i EUF-fördraget.

(1010) Detta krav upprepas i tolkningsmeddelandet om cabotageförordningen ([281]). I meddelandet fastställs dessutom villkor för valet av förfarande för tilldelning av avtal ([282]). Det anges att ett öppet anbudsförfarande i princip är det enklaste sättet att säkerställa icke-diskriminering. Ett tilldelningsförfarande som innefattar förhandlingar med de potentiella anbudsgivarna kan vara förenligt med principen om icke-diskriminering, förutsatt att förhandlingarna mellan den upphandlande myndigheten och de bolag som har lämnat anbud är opartiska, rättvisa och öppna. Såsom anges i tolkningsmeddelandet om cabotageförordningen anser kommissionen att direkttilldelning av avtal inte är förenligt med principerna om icke-diskriminering och öppenhet i artikel 4 i cabotageförordningen. På samma sätt är ett anbudsförfarande som är utformat för att på ett otillbörligt sätt begränsa antalet potentiella anbudsgivare inte förenligt med principerna om icke-diskriminering och öppenhet.

(1011) För att se till att dessa principer iakttas bör tiden mellan anbudsinfordran och det datum utförandet av transporttjänsterna ska inledas dessutom vara tillräckligt lång, vilket anges i tolkningsmeddelandet om cabotageförordningen. För korta perioder, som inte i tillräcklig utsträckning speglar behoven i samband med de cabotagetjänster som ska tilldelas (t.ex. marknadens storlek, kvalitetskrav och krav på turtäthet), kan gynna det tidigare rederiet, vilket strider mot principen om likabehandling.

(1012) Kommissionen undersökte därför om den ansvariga myndigheten, när den anförtrodde de berörda bolagen tillhandahållandet av tjänsten, följde EU:s regler om offentlig upphandling, i detta fall koncessionsdirektivet.

(1013) I sitt klagomål hävdar Corsica Ferries att det har skett två överträdelser av koncessionsdirektivet. När det gäller den första överträdelsen hävdar Corsica Ferries att bolaget ställdes inför hinder som gjorde det omöjligt att ansöka, särskilt de mycket korta tidsfristerna för förfarandet (skäl 522) ([283]). Dessutom hävdar Corsica Ferries att de franska myndigheterna på ett otillbörligt sätt ändrade minimikraven för anbudsförfarandet för att kunna välja anbud som inte uppfyllde de tekniska kraven i bilaga 1 till trafikavtalen, särskilt när det gäller flexibla och ytterligare tur- och returresor.

(1014) När det gäller den andra överträdelsen (skäl 523) hävdar Corsica Ferries att trafikavtalens varaktighet inte var motiverad med tanke på att koncessionshavarna inte behövde göra några investeringar. Kommissionen hänvisar på denna punkt till avsnitt 7.3.4 i beslutet.

7.3.6.1 Anbudsförfarandets varaktighet

(1015) I detta avsnitt kommer kommissionen att undersöka om anbudsförfarandets varaktighet är förenlig med koncessionsdirektivet ur två synvinklar: i) perioden mellan förfarandets inledande (den 6 maj 2022) och det faktiska ikraftträdandet av trafikavtalen (den 1 januari 2023) och ii) perioden mellan tilldelningen av trafikavtalen (den 21 december 2022) och deras ikraftträdande (den 1 januari 2023).

(1016) I koncessionsdirektivet föreskrivs ([284]) en minimiperiod på 30 dagar för inlämnande av ansökningar och anbud från och med dagen för offentliggörandet av koncessionsmeddelandet. Denna minimitidsfrist iakttogs i det aktuella fallet (sista ansökningsdag var den 25 juli 2022).

([281]) Avsnitt 5.4.1.

([282]) Avsnitt 5.4.2.

([283]) Corsica Ferries hävdar också att kravet på att sätta in ro-pax-fartyg utgjorde ett hinder för inträde på marknaden (skäl 517). Kommissionen konstaterar dock att de bolag som bedriver trafik till Korsika mellan 2015 och 2022, däribland Corsica Ferries, har fartyg vars storlek är förenlig med bestämmelserna i de nuvarande trafikavtalen. Kommissionen anser dessutom att de kapacitetsvillkor som fastställs i trafikavtalen motiveras av ett behov av allmän trafik, såsom anges i avsnitten 7.3.2.1.1.3, 7.3.2.1.2.3 och 7.3.2.1.3.3. Dessa villkor kan därför inte ha utgjort ett hinder för inträde på marknaden.

([284]) Artikel 39 i koncessionsdirektivet.

(1017) I koncessionsdirektivet fastställs emellertid ingen minimi- eller maximitidsfrist mellan tilldelningen av en koncession och dess ikraftträdande. Det är därför nödvändigt att bedöma om tidsfristerna för det aktuella förfarandet kunde strida mot principerna om öppenhet, likabehandling och icke-diskriminering.

(1018) Kommissionen kommer nedan att granska Corsica Ferries påstående att de tidsfrister som fastställdes för förfarandet utgjorde ett hinder för nya aktörer, mot bakgrund av befintlig rättspraxis ([285]) och praxis inom sjöfartssektorn.

(1019) Kommissionen konstaterar att trafikavtalen för 2021–2022 löpte ut den 31 december 2022. Ikraftträdandet av de nya trafikavtalen den 1 januari 2023 hade tillkännagetts i januari 2022, som en del av det operatörssamråd som den regionala myndigheten genomförde och som Corsica Ferries deltog i. Den regionala myndigheten offentliggjorde meddelandet om upphandlingen den 6 maj 2022, dvs. åtta månader innan trafikavtalen för 2023–2030 skulle träda i kraft.

(1020) Kommissionen noterar också att ingen av de potentiella anbudssökandena begärde någon ändring av tidsplanen efter offentliggörandet av meddelandet om upphandling den 6 maj 2022, trots att denna var känd redan från början av förfarandet (se skäl 374).

(1021) Corsica Ferries anser att denna tidsplan utgjorde ett hinder som gjorde att bolaget inte kunde lämna in något anbud. Bolaget påpekar särskilt att bokningar inom sjötransportsektorn öppnas minst sex månader i förväg, vilket innebar att nya tjänsteleverantörer inte kunde sätta in fartyg med tillräcklig kapacitet för passagerartransport och hytter inom anbudsfristen. För att kunna omfördela sin flotta på rutterna Toulon–Korsika, Nice–Korsika och Italien–Korsika till rutterna Marseille–Korsika skulle bolaget därför ha varit tvunget att stänga bokningarna på dessa rutter minst sex månader i förväg.

(1022) Kommissionen noterar La Méridionales och Corsica Lineas kommentarer, som tyder på att det räcker med en mycket kortare tidsfrist än den som Corsica Ferries nämner för att öppna bokningarna. När det gäller godstransport, som är det huvudsakliga syftet med trafikavtalen, förklarar stödmottagarna att de allra flesta bokningar görs några dagar i förväg eller samma dag när det rör sig om stamkunder. När det gäller passagerartransporter inleddes tjänsterna inom ramen för trafikavtalen under lågsäsong med mindre trafik. La Méridionale uppger till exempel att man öppnade bokningarna för delarna 1 och 3 (Ajaccio och Porto-Vecchio) den 21 december 2022 utan att detta hindrade bolaget från att inleda normal verksamhet.

(1023) Kommissionen noterar att transportorganet tillkännagav den preliminära tidsplanen för förfarandet i Korsikas fullmäktiges resolution 22/050 av den 28 april 2022. Enligt denna tidsplan var sista dagen för mottagande av ansökningar den 25 juli 2022, förhandlingarna skulle inledas i augusti 2022 och tilldelningen av trafikavtalen, samt urvalet och meddelandet om den eller de utvalda anbudssökandena, planerades till oktober 2022.

(1024) Med tanke på denna tidsplan var den beräknade tiden mellan tilldelningen av trafikavtalen och deras ikraftträdande (den 1 januari 2023) drygt två månader, dvs. en period som var mer än dubbelt så lång som den i SNCM II-rättspraxis (se skäl 372).

(1025) Kommissionen noterar också att transportorganet och den regionala myndigheten den 25 juli 2022, dagen då ansökningarna mottogs, konstaterade att endast Corsica Linea och La Méridionale, antingen i eget namn eller som konsortium, hade ansökt, och att inga nya aktörer hade ansökt. Följaktligen kunde transportorganet och den regionala myndigheten den 25 juli 2022 konstatera att en försening av den ursprungliga tidsplanen och en förkortning av perioden mellan tilldelningen av trafikavtalen och deras ikraftträdande inte hade någon avskärmande effekt för potentiella nya aktörer.

(1026) Mot bakgrund av ovanstående, särskilt tidsplanen för tilldelningsförfarandet, det faktum att ingen begäran om ändring av tidsplanen mottogs och bokningspraxis inom sjötransportsektorn, anser kommissionen att alla anbudssökande hade rimlig tid att i) förbereda sin ansökan och sitt anbud och ii) sätta in sin flotta på de rutter som de lämnade anbud på.

([285]) Dom av den 1 mars 2017, SNCM II, ibidem.

7.3.6.2 Om minimikraven och de flexibla och ytterligare tur- och returresorna

(1027) I detta avsnitt kommer kommissionen att undersöka om tilldelningsförfarandet är förenligt med koncessionsdirektivet när det gäller i) minimikraven, ii) trafikavtalens efterlevnad av minimikraven och iii) efterlevnaden av principerna om likabehandling och icke-diskriminering när det gäller flexibla och ytterligare tur- och returresor.

7.3.6.2.1 Minimikravens omfattning

(1028) När det gäller minimikraven föreskrivs i artikel 37 i koncessionsdirektivet att det utvalda anbudet måste uppfylla de minimikrav som fastställts av den upphandlande myndigheten och att dessa krav inte får ändras under förhandlingarna. I artikel 2.4 i anbudsreglerna (skäl 270) föreskrivs följande”*minimikrav*”:

— ”Högsta tillåtna tariffer för bosatta på Korsika och godstransporter.

— Fartygens transportkapacitet.

— Tidtabeller och turtäthet.

— Avtalets löptid.

— Högsta belopp för den ekonomisk ersättning som betalas ut av transportorganet.”

(1029) Bilaga 1 (teknisk bilaga om tjänster, skäl 285) till anbudsreglerna anger att sjötransporttjänsternas egenskaper utgör ”*minimikapacitet*”.

(1030) I sina synpunkter på beslutet att inleda förfarandet klargjorde Frankrike att minimikraven fastställs i artikel 2.4 i anbudsreglerna (skäl 379) och att bilaga 1 endast beskriver minimikraven avseende i) fartygens transportkapacitet och ii) tidtabeller och turtäthet (skäl 380).

(1031) Kommissionen konstaterar att artikel 2.4 i anbudsreglerna utgör en förteckning där minimikraven endast anges utan att respektive definitioner eller minimivärden specificeras närmare. För att förstå minimikravens exakta omfattning är det nödvändigt att ta del av andra dokument som ingår i anbudshandlingarna (se skäl 379).

(1032) Minimikraven avseende i) fartygens transportkapacitet och ii) tidtabeller och turtäthet anges i detalj i bilaga 1 (”teknisk bilaga om tjänster”), där i) minimikapaciteten för passagerar- och godstransporter och ii) minimiturtäthet och tidsfönster anges. Enligt Corsica Ferries utgör alla de element som nämns i bilaga 1 minimikrav, särskilt mot bakgrund av högsta förvaltningsdomstolens dom av den 24 juni 2019 ([286]). Trots att det är Europeiska unionens domstol som ska tolka EU-rätten bör det i detta sammanhang påpekas att denna dom bekräftade Bastia förvaltningsdomstols beslut av den 19 mars 2019 ([287]), i vilket domstolen i samband med förfarandet för tilldelning av trafikavtalen för sjötransport av passagerare och gods mellan Korsika och fastlandet för perioden 2019–2020 tycks ha nått slutsatsen att endast de tekniska krav som fastställs i en bilaga kopplad till ett minimikrav i avtalet som anges i den relevanta artikeln i anbudsreglerna också skulle betraktas som minimikrav.

(1033) Enligt Corsica Ferries uppfyllde anbuden inte minimikraven, i den mening som avses i koncessionsdirektivet, när det gällde flexibla och ytterligare tur- och returresor enligt bilaga 1.

([286]) Högsta förvaltningsdomstolen, 24 juni 2019, La Méridionale, nr 429407, punkt 3.
([287]) Förvaltningsdomstolen i Bastia, 19 mars 2019, La Méridionale, nr 1900289, punkt 12.

(1034) Flexibla tur- och returresor omnämns dock varken i artikel 2.4 i anbudsreglerna eller i bilaga 1. De kan därför inte anses utgöra en del av minimikraven i den mening som avses i koncessionsdirektivet. När det gäller ytterligare tur- och returresor hänvisar bilaga 1 endast till det högsta antal som den upphandlande myndigheten får genomföra med hänsyn till behoven av att tillhandahålla allmän trafik på vissa rutter. Bilaga 1 behandlar dock inga andra egenskaper hos ytterligare tur- och returresor, såsom fastställande av datum för dessa. ([288])

(1035) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att flexibla och ytterligare tur- och returresor inte ingick i minimikraven i den mening som avses i koncessionsdirektivet.

7.3.6.2.2 Trafikavtalens efterlevnad av minimikraven

(1036) Corsica Ferries hävdar också att de franska myndigheterna ändrade minimikraven.

(1037) När det gäller den påstådda ändringen av minimikraven under förhandlingarna uppger de franska myndigheterna att minimikraven inte ändrades. Efter att ha kontrollerat de undertecknade trafikavtalen konstaterar kommissionen att minimikraven är identiska med dem som fastställs i artikel 2.4 i anbudsreglerna och i anbudshandlingarna.

(1038) När det gäller de utvalda anbudens överensstämmelse med minimikraven konstaterar kommissionen efter kontroll ([289]) att de uppfyller de krav som anges i artikel 2.4 i anbudsreglerna och i anbudshandlingarna.

(1039) Därutöver uppfyllde alla utvalda anbud de tekniska kraven i bilaga 1. Endast ett fartyg från Corsica Linea, Paglia Orba, hade en enda hytt för personer med nedsatt rörlighet i stället för två enligt bilaga 1. Även om det tekniska kravet på antalet hytter för personer med nedsatt rörlighet betraktas som ett minimikrav enligt koncessionsdirektivet var fartyget ett sekundärt fartyg som var avsett att användas som ersättning för ett huvudfartyg (skäl 384). Dessutom åtog sig den anbudssökande att ersätta detta fartyg med ett av de sju fartyg som potentiellt kunde avsättas för tjänsten om det krävdes två hytter för personer med nedsatt rörlighet. Det är värt att komma ihåg att artikel 20 i trafikavtalen tillåter ersättning av fartyg under avtalets löptid. Samtidigt åtog sig Corsica Linea att utföra arbeten för att installera ytterligare en hytt för personer med nedsatt rörlighet. Dessa arbeten har slutförts och Paglia Orba har nu två hytter för personer med nedsatt rörlighet.

7.3.6.2.3 Efterlevnad av principerna om likabehandling och icke-diskriminering när det gäller flexibla och ytterligare tur- och returresor

(1040) Corsica Ferries hävdar att det ekonomiskt sett var svårt att uppfylla kraven i bilaga 1 för flexibla och ytterligare tur- och returresor. Enligt Corsica Ferries skulle det ha krävts att man hade ett fartyg som var avsett enbart för dessa tur- och returresor, eftersom resorna måste kunna genomföras när som helst, med en minsta varselperiod på en vecka.

(1041) Kommissionen noterar att det i trafikavtalen och bilaga 1 till dessa fastställs tre kategorier av tur- och returresor: ”grundläggande”, ”flexibla” och ”ytterligare” tur- och returresor.

(1042) Flexibla tur- och returresor regleras i artikel 17 i trafikavtalen, i vilken följande föreskrivs: ”För att optimera trafikorganisationen förbehåller sig den regionala myndigheten rätten att omplanera tur- och returresor i enlighet med det totala antalet årliga tur- och returresor som anges i bilaga 1. Omplaneringen ska ske inom ramen för den tekniska kommitté som avses i artikel 10.2 i detta avtal.”

(1043) Kommissionen konstaterar att de flexibla tur- och returresorna inte är ytterligare tur- och returresor som läggs till det totala antalet årliga tur- och returresor, utan ingår i det totala antalet.

([288]) Som nämns i skäl 1055 har den omständigheten att koncessionshavarna föreslår datum för sådana tur- och returresor ingen inverkan på valet av de faktiska datum som i slutändan överlåts åt den upphandlande myndigheten.

([289]) I den formaliserade versionen av bilaga 1 för del 4, som de franska myndigheterna skickade till kommissionen, saknades två sidor. Kommissionen kunde dock hitta och bekräfta den saknade informationen i andra anbudshandlingar (bilagorna 2 och 3).

(1044) Ytterligare tur- och returresor definieras i artikel 18 i trafikavtalen, i vilken följande föreskrivs: ”Med hänsyn till behovet av att tillhandahålla allmän trafik kan den upphandlande myndigheten vara tvungen att begära att uppdragstagaren utför ytterligare tur- och returresor på ad hoc-basis inom ramen för det antal som anges i bilaga 1 (ytterligare tur- och returresor) [...]”.

(1045) Kommissionen konstaterar att ytterligare tur- och returresor planerades för endast tre delar (10 tur- och returresor för del 1, 30 tur- och returresor för del 2 och 10 tur- och returresor för del 5).

(1046) De franska myndigheterna uppger att varken anbudshandlingarna eller de svar som den upphandlande myndigheten gav på de anbudssökandes frågor under tilldelningsförfarandet visar att de anbudssökande var skyldiga att sätta in ytterligare fartyg för de flexibla och ytterligare tur- och returresorna. De franska myndigheterna uppger dessutom att genomförandet av flexibla och ytterligare tur- och returresor, i enlighet med artiklarna 17 och 18 i utkasten till trafikavtal, kräver ett möte i den tekniska kommitté som avses i artikel 10.2 i trafikavtalen. Kommittén ger den koncessionshavare som berörs av genomförandet av dessa tur- och returresor möjlighet att rapportera om de svårigheter som kan uppstå till följd av genomförandet.

(1047) Kommissionen konstaterar att genomförandet av de ytterligare tur- och returresorna inte var något nytt, eftersom de tidigare trafikavtal (trafikavtalen för 2021–2022), som Corsica Ferries hade lagt anbud på också innehöll bestämmelser om ytterligare tur- och returresor, i identiskt antal för de tre delarna. Dessutom hade de ekonomiska aktörer som var intresserade av att ansöka tillgång till information om perioder med hög efterfrågan som kunde kräva ytterligare tur- och returresor.

(1048) Kommissionen noterar också beslutet av den 20 juli 2022 från förvaltningsdomstolen i Bastia (skäl 274), i vilket domstolen, när det gäller ytterligare tur- och returresor, fastslog följande: ”[...] *under dessa omständigheter, och med tanke på att informationen om perioder med hög efterfrågan på sjötransport, som kan motivera en begäran om ytterligare tur- och returresor, är känd för de ekonomiska aktörerna och att SAS Corsica Ferries fritt kan ta del av de uppgifter som är tillgängliga för allmänheten, särskilt genom det korsikanska regionala transportobservatoriet, vilket också anges i punkt 4.1 i anbudsreglerna, framgår det inte av undersökningen att informationen i anbudshandlingarna om flexibla och ytterligare tur- och returresor är otillräcklig för att de anbudssökande ska kunna bedöma omfattningen av uppdragstagarnas skyldigheter och lämna in ett anbud. Det är således osannolikt att den påstådda överträdelsen av reglerna om offentliggörande och konkurrensutsättning skulle skada det sökande företaget. Följaktligen är den åberopade grunden ogiltig* ([290])”.

(1049) Kommissionen konstaterar att svaren på frågorna från potentiella anbudssökande om tur- och returresorna inte innehöll några ytterligare detaljer om vissa aspekter av anbudshandlingarna, utan i allmänhet hänvisade de anbudssökande till anbudshandlingarna, som ansågs vara tillräckligt tydliga ([291]). Alla anbudssökande hade dock tillgång till samma information i avsnittet med frågor och svar, i enlighet med principerna om öppenhet, icke-diskriminering och likabehandling.

(1050) Kommissionen anser att anbudshandlingarna på inget sätt antydde att det var nödvändigt att ha en särskild flotta för ytterligare eller flexibla tur- och returresor. Detta bekräftas av tidigare trafikavtal och de anbud som lämnades in. Dessutom var detta inte genomförbart ur praktisk och ekonomisk synvinkel, eftersom ersättningen för tillhandahållandet av den allmänna trafiken inte täcker kostnaderna för att ta fartyg ur drift, vilka skulle ha varit inaktiva större delen av tiden ([292]).

(1051) På grundval av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att anbudsreglerna var tillräckligt tydliga i denna fråga för att göra det möjligt för anbudsgivarna att lämna in anbud.

(1052) Kommissionen noterar vidare att de flexibla och ytterligare tur- och returresorna är utformade som instrument för att anpassa den allmänna trafiken till den faktiska efterfrågan eller väderförhållandena inom ramen för långsiktiga trafikavtal, enligt en mekanism som liknar den ändringsklausul som avses i artikel 43.1 a i koncessionsdirektivet.

([290]) Beslut av förvaltningsdomstolen i Bastia av den 20 juli 2022, skäl 12.

([291]) Corsica Ferries anser att transportorganet i sina svar hade antytt att bilaga 1 var ett minimikrav (skäl 529). Transportorganet hänvisade dock endast till anbudshandlingarna.

([292]) Om det krävdes särskilda flottor för flexibla och ytterligare tur- och returresor skulle detta medföra en extra kostnad för dessa flottor som inte är förenlig med den maximala ersättningen för kostnader i samband med allmän trafikplikt.

(1053) Kommissionen konstaterar att samrådshandlingarna inte förbjöd de anbudssökande att lämna förslag och att de utvalda anbuden uppfyllde bestämmelserna i anbudsreglerna och utkastet till avtal om flexibla och ytterligare tur- och returresor.

(1054) Den omständigheten att Corsica Linea och konsortiet Corsica Linea–La Méridionale föreslog datum för de ytterligare tur- och returresorna, på grundval av sin erfarenhet av godstransportbehoven och de behov som transportorganet angav i anbudshandlingarna, innebär inte att tur- och returresorna nödvändigtvis skulle genomföras på dessa datum och därmed att transportorganet inte skulle kunna begära tur- och returresor på andra datum. I enlighet med artikel 10.2 i avtalet är det fortsatt den tekniska kommittén som beslutar om datumen för dessa ytterligare tur- och returresor, vilka meddelas koncessionshavaren en vecka i förväg.

(1055) Det program som koncessionshavaren föreslår är därför inte på något sätt bindande för den upphandlande myndigheten, som beslutar om datumet för en tur- och returresa utifrån de behov som finns. Detta framgår av exemplet med de ytterligare tur- och returresor som faktiskt genomfördes 2023 för del 1, det enda parti för vilket ytterligare tur- och returresor genomfördes (skäl 389). Av de 30 föreslagna ytterligare tur- och returresorna genomfördes 28. Av dessa genomfördes tre ytterligare tur- och returresor på datum som inte planerats i det preliminära programmet. Dessutom verkställde transportorganet inte några ytterligare tur- och returresor på fem av de ”preliminära” datumen. Kommissionen noterar vidare att transportorganet under 2023 inte verkställde några flexibla tur- och returresor.

(1056) På grundval av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att de utvalda anbuden uppfyllde bestämmelserna i anbudsreglerna och utkastet till trafikavtal när det gäller flexibla och ytterligare tur- och returresor, och att det inte förekom någon förmånlig behandling av det tur- och returreseschema som föreslagits av Corsica Linea och konsortiet Corsica Linea–La Méridionale.

7.3.6.3 Slutsats

(1057) På grundval av denna information kan kommissionen inte dra slutsatsen att Corsica Ferries påverkades av några inträdeshinder som hindrade bolaget från att lämna anbud och ledde till att det utsattes för diskriminerande behandling.

7.3.7 *Frånvaro av diskriminering vad gäller metoden för att beräkna ersättningen*

(1058) I punkt 20 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse fastställs att en myndighet, om den ger flera företag i uppdrag att tillhandahålla samma tjänst av allmänt ekonomiskt intresse, bör beräkna ersättningen på grundval av samma metod för vart och ett av företagen.

(1059) Eftersom tillhandahållandet av den allmänna trafiken på var och en av rutterna har tilldelats ett enda företag eller en enda grupp av företag (dvs. Corsica Linea, La Méridionale eller konsortiet Corsica Linea–La Méridionale, se Table 13), anser kommissionen att det i detta fall inte kan förekomma någon diskriminering i den mening som avses i punkt 20 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Kommissionen konstaterar i alla händelser att ersättningen beräknades enligt samma principer för varje trafikavtal (avsnitt 3.7.2).

(1060) I tolkningsmeddelandet om cabotageförordningen fastställs vidare särskilda bestämmelser om tillämpningen av principen om icke-diskriminering vid cabotage. Där föreskrivs att medlemsstaterna inte får införa bestämmelser som är specialanpassade för ett visst rederi som skulle innebära att andra gemenskapsrederier hindras från att ta sig in på marknaden, eller tillämpa krav som ger samma resultat ([293]). I meddelandet framhålls särskilt två typer av avtalsklausuler som rör villkoren för övertagande av fartyg från tidigare operatörer av allmän trafik ([294]) och villkoren för besättningen ([295]).

(1061) I det aktuella fallet innebär trafikavtalen inte några skyldigheter som specifikt avser ett visst rederi, i synnerhet innebär de inte några skyldigheter som avser övertagandet av den avgående operatörens fartyg eller besättningen.

([293]) Avsnitt 5.3.2.
([294]) Avsnitt 5.3.2.1.
([295]) Avsnitt 5.3.2.2.

(1062) De berörda parterna har inte inkommit med några synpunkter om denna punkt.

(1063) Avtalen om allmän trafik är således förenliga med punkt 20 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse och artikel 4.1 i cabotageförordningen.

7.3.8 *Ersättningsbeloppet*

(1064) Enligt punkt 21 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse får ersättningen inte överstiga vad som krävs för att täcka nettokostnaden för att fullgöra skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster, inklusive en rimlig vinst.

(1065) Det framgår av punkt 22 att ersättningsbeloppet kan fastställas antingen på grundval av de förväntade kostnaderna och intäkterna, eller de kostnader och intäkter som faktiskt har uppkommit eller en kombination av båda, beroende på hur effektiva incitament medlemsstaterna vill ställa till förfogande från början, i enlighet med punkterna 40 och 41.

(1066) I punkt 23 preciseras det att om ersättningen helt eller delvis grundar sig på förväntade kostnader och intäkter måste dessa anges i beslutet om tilldelning. De bör vara baserade på rimliga och verifierbara parametrar som avser den ekonomiska miljö där tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse tillhandahålls. Medlemsstaterna måste, om tillämpligt, förlita sig på sakkunskap inom sektorns tillsynsmyndigheter eller på sakkunskap från andra enheter som är oberoende av företaget. Medlemsstaterna måste ange de källor dessa förväntningar bygger på. Kostnadsberäkningen måste spegla de förväntade effektivitetsvinster som den tjänsteleverantör som tillhandahåller en allmännyttig tjänst uppnått under uppdragets livstid.

(1067) Enligt artikel 30 i trafikavtalen (skäl 293) får den maximala ekonomiska ersättning som transportorganet betalar till koncessionshavaren för dess skyldigheter att tillhandahålla den allmänna trafiken inte överstiga vad som är nödvändigt för att täcka nettokostnaden för att tillhandahålla tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse, med beaktande av en rimlig vinst.

(1068) I förevarande fall beräknas ersättningen för tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse i förväg med hjälp av kostnadsfördelningsmetoden, vilket framgår av koncessionshavarnas preliminära driftsredovisning för varje del (bilaga 9), som utgör en integrerad del av trafikavtalen. Ersättningsbeloppet i bilaga 9 kan inte höjas i efterhand, men är föremål för effektivitetsincitament (skälen 301 och 302) och en efterhandskontroll (skäl 319), som föreskriver en återkrävningsmekanism i händelse av överkompensation.

(1069) I samband med tilldelningen av trafikavtalen kontrollerade de franska myndigheterna att de finansiella anbud som lämnats in av Corsica Linea och La Méridionale baserades på objektiva och rimliga antaganden och följde bestämmelserna för den allmänna trafikplikten, inbegripet minimikapaciteten för gods- och passagerartransporter och skyldigheterna avseende priserna för gods- och passagerartransporter.

(1070) Kommissionen anser därför att villkoren i punkterna 21–23 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse är uppfyllda.

7.3.8.1 Nettokostnad som är nödvändig för att fullgöra skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av den allmännyttiga tjänsten

(1071) Enligt punkt 24 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse bör den nettokostnad som är nödvändig, eller förväntas vara nödvändig, för att tillhandahålla de allmännyttiga tjänsterna beräknas på grundval av nettokostnadsmetoden när detta krävs i unionslagstiftning eller nationell lagstiftning och i andra fall där detta är möjligt.

(1072) Även om kommissionen betraktar nettokostnadsmetoden som den mest tillförlitliga metoden för att fastställa kostnaden för en skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster kan det enligt punkt 27 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse finnas fall där det inte är möjligt eller lämpligt att använda denna metod. I sådana fall kan kommissionen, i vederbörligen motiverade fall, godta alternativa metoder för att beräkna den nettokostnad som är nödvändig för att fullgöra skyldigheterna, t.ex. den metod som baseras på kostnadsfördelning.

(1073) I det aktuella fallet använde de franska myndigheterna kostnadsfördelningsmetoden (se skälen 307–309), vilket enligt Corsica Ferries inte är motiverat (skälen 493–498).

(1074) *För det första* bör man komma ihåg att båda metoderna (dvs. nettokostnadsmetoden och kostnadsfördelningsmetoden)) enligt rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse är giltiga metoder för att beräkna lämpligt ersättningsbelopp, om de tillämpas korrekt. Båda metoderna bygger på antaganden om ytterligare eller direkta intäkter och kostnader i samband med tillhandahållandet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och är därför föremål för jämförbara metodologiska begränsningar, i motsats till vad Corsica Ferries hävdar.

(1075) *För det andra* innebär nettokostnadsmetoden att man fastställer företagets kostnader och intäkter i ett hypotetiskt scenario utan en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. Corsica Lineas och La Méridoniales verksamhet på rutterna mellan Korsika och fastlandet är dock beroende av att tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse finns. I samband med operatörssamrådet uppgav de att de, i avsaknad av ett avtal om allmän trafik, inte skulle erbjuda några kommersiella tjänster mellan Korsika och det franska fastlandet (skäl 234). I motsats till vad Corsica Ferries hävdar anser kommissionen, på grundval av de uppgifter som anges i skälen 817–825 och 870, att de franska myndigheterna inte gjorde något uppenbart fel genom att beakta de uttalanden som Corsica Linea och La Méridionale gjorde under operatörssamrådet. Det finns därför inget relevant hypotetiskt scenario där operatörerna skulle bedriva kommersiell verksamhet på rutterna mellan Korsika och fastlandet utan tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse, vilket innebär att nettokostnadsmetoden inte kan användas.

(1076) Corsica Ferries argument (skälen 493–498) måste därför avvisas.

(1077) När det gäller kostnadsfördelningsmetoden innebär denna metod, enligt punkterna 28 och 29 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, att man beräknar den nettokostnad som är nödvändig för att fullgöra skyldigheterna som skillnaden mellan kostnaderna och intäkterna för ett företag som har utsetts att fullgöra skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster enligt specifikationen och beräkningarna i beslutet om tilldelning. De kostnader som ska beaktas är alla kostnader som härrör från tillhandahållandet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse.

(1078) I punkt 31 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse anges att om det företag som anförtrotts en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse också bedriver verksamhet som faller utanför tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse får de kostnader som ska beaktas omfatta alla de direkta kostnader som krävs för att tillhandahålla tjänsten i fråga och ett lämpligt bidrag till de indirekta kostnader som är gemensamma för både tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och annan verksamhet. De kostnader som hänför sig till eventuell verksamhet vid sidan om tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse ska omfatta alla direkta kostnader och ett lämpligt bidrag till de gemensamma kostnaderna. För att fastställa ett lämpligt bidrag till de gemensamma kostnaderna kan marknadspriserna för användningen av resurserna, om de finns tillgängliga, användas som riktvärde. I avsaknad av sådana marknadspriser kan det lämpliga bidraget till de gemensamma kostnaderna fastställas genom hänvisning till den rimliga vinst ([296]) som företaget förväntas göra genom den verksamhet som faller utanför tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse eller andra metoder om det är lämpligare.

(1079) I det aktuella fallet bedriver operatörerna av den allmänna trafiken även kommersiell verksamhet. I enlighet med punkt 31 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse är det därför nödvändigt att kontrollera att alla direkta kostnader som hänför sig till tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse samt ett lämpligt bidrag till de indirekta gemensamma kostnaderna beaktas vid beräkningen av ersättningsbeloppet.

(1080) Vidare bör det erinras om att domstolen i BUPA-domen, med hänvisning till ersättningens nödvändighet och proportionalitet, konstaterade följande: *”Med hänsyn till den befogenhet att företa skönsmässig bedömning som en medlemsstat har när den definierar ett uppdrag av allmänt ekonomiskt intresse och villkoren för dess genomförande, vilken inbegriper en bedömning av komplexa ekonomiska omständigheter för att uppskatta de merkostnader som uppkommer till följd av utförandet, är den kontroll som kommissionen är behörig att företa i detta hänseende begränsad till att avse uppenbara fel […].”* Domstolen konstaterade också att *”prövningen av om den ersättning som utgår för fullgörandet av ett uppdrag av allmänt ekonomiskt intresse […] är begränsad till en kontroll av frågan huruvida den fastställda ersättningen är nödvändig för att det ifrågavarande uppdraget av allmänt ekonomiskt intresse skall kunna fullgöras på ekonomiskt godtagbara villkor […] eller om det tvärtom är uppenbart att åtgärden i fråga inte är ändamålsenlig för att uppnå det eftersträvade målet […]”*. ([297])

([296]) Den rimliga vinsten kommer att bedömas utifrån den situation som föreligger (baserat på förväntade vinster, i stället för på realiserade vinster) för att inte avlägsna incitament för företag att göra effektivitetsvinster när det bedriver verksamhet utanför tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse.

([297]) Dom av den 12 februari 2008, BUPA, T-289/03, EU:T:2008:29, punkterna 220 och 222.

(1081) Som framgår av skäl 308 fördelas de direkta kostnaderna för passagerar- och godsverksamheten på tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse på grundval av det antal passagerare eller den godsvolym (i löpmeter) som koncessionshavarna är skyldiga att säkerställa enligt de kapacitetskrav som fastställs i trafikavtalen, medan de gemensamma kostnaderna, som utgör huvuddelen av koncessionshavarnas driftskostnader, fördelas på tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse i proportion till den kapacitet (uttryckt i m^3 volym) som reserverats på fartyget för tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse. Denna metod leder till att omkring [60–75] % av de totala kostnaderna fördelas på tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse på alla rutter (se Table 30), med undantag för den allmänna trafiken mellan Marseille och Propriano, där 100 % av de totala kostnaderna fördelas på tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse.

(1082) När det gäller kostnadsfördelningen på rutten mellan Marseille och Propriano är en fullständig fördelning av kostnaderna på tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse motiverad, eftersom den tjänst som Corsica Linea tillhandahåller i sin helhet betraktas som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. Detta beror på att ett fullständigt marknadsmisslyckande konstaterades på denna rutt (skälen 170 och 239).

(1083) När det gäller de övriga rutterna och de kostnader som hänför sig direkt till passagerar- och godstransporttjänsterna, som endast berörs av ett fåtal kostnadsposter (som täcker cirka [10–25] % av de totala kostnaderna per rutt), fördelade operatörerna av den allmänna trafiken cirka [0–20] % av de direkta kostnaderna för passagerartransporter och [80–100] % av de direkta kostnaderna för godstransporter på tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse. Kommissionen kontrollerade att dessa specifika fördelningsnycklar var motiverade med hänsyn till skyldigheterna att tillhandahålla tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse genom att beräkna förhållandet mellan å ena sidan antalet passagerare och godsvolymen (i löpmeter) kopplat till tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse enligt trafikavtalen och å andra sidan det totala antalet passagerare och den totala godsvolymen (i löpmeter) i koncessionshavarna Corsica Linea och La Méridonales preliminära driftsredovisning för varje del (bilaga 9). Kommissionen konstaterar att detta förhållande motsvarar de specifika fördelningsnycklar som tillämpas på direkta kostnader och drar därför slutsatsen att dessa nycklar är motiverade.

(1084) När det gäller de gemensamma kostnaderna, som utgör den största delen av kostnaderna (cirka [70–90] % av de totala kostnaderna per rutt), har operatörerna av den allmänna trafiken fördelat cirka [60–75] % av dessa kostnader på tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse. För att kontrollera om denna fördelningsnyckel är motiverad har kommissionen beaktat följande faktorer:

(1085) *För det första* noterar kommissionen att skyldigheterna enligt trafikavtalen huvudsakligen avser godstransporter. På grundval av de uppgifter som de franska myndigheterna lämnat under det formella granskningsförfarandet, som visar kapaciteten hos de fartyg som används (i m^3) på de rutter som omfattas av trafikavtalen, uppdelat på gods- och passagerartransportkapacitet, konstaterar kommissionen att godskapaciteten hos de fartyg som används av Corsica Linea och La Méridionale i procent av den totala fartygskapaciteten (i m^3) i genomsnitt uppgår till 73 %.

(1086) Eftersom godstrafiken inte följer något regelbundet mönster, såsom beskrivs i skäl 976, anser kommissionen att det är rimligt att fördela de gemensamma kostnaderna för ett fartyg i förhållande till den godskapacitet som operatören reserverat för den allmänna trafiken, för att kunna täcka efterfrågan vid alla tidpunkter, även under högsäsong, då fartygens godskapacitet i allmänhet utnyttjas nästan fullt ut. ([298]) Av dessa skäl är det motiverat att tillämpa en gemensam kostnadsfördelningsnyckel på cirka [60–75] % på alla rutter (med beaktande av att tillhandahållandet av ett fåtal platser för medicinska passagerare, som utgör en minoritet av passagerarna inom sjötransport, är försumbar och i alla händelser skulle öka andelen gemensamma kostnader som skulle kunna fördelas på tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse).

(1087) Kommissionen noterar dessutom att fördelningsnycklarna är föremål för efterhandskontroller, där hänsyn tas till den faktiska användningen av fartygen för tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och kommersiella tjänster (skäl 314). Detta innebär att om antalet kommersiella passagerare eller volymen kommersiellt transporterat gods är högre än de förväntade volymer som anges i de preliminära driftsredovisningarna (bilaga 9), kommer fördelningsnycklarna, och därmed stödbeloppet, att justeras (stödbeloppet kan dock inte höjas i efterhand (skäl 314)).

([298]) Kommissionen noterar att de fartyg som Corsica Linea och La Méridionale använder på rutterna mellan Marseille och Ajaccio, Bastia, Île-Rousse och Porto-Vecchio vid hög efterfrågan bör utnyttjas nästan fullt ut (omkring 90 % av fartygens fraktkapacitet skulle utnyttjas vid efterfrågetoppar).

(1088) *För det andra* har kommissionen kontrollerat om fördelningen av gemensamma kostnader också kan anses vara lämplig med hänsyn till den rimliga vinst som företaget skulle behöva göra på verksamhet som inte omfattas av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse, dvs. kommersiell verksamhet. På grundval av de preliminära driftsredovisningarna för varje del (bilaga 9) anser kommissionen att den förväntade vinsten på kommersiella tjänster inte överstiger en rimlig vinst. Den förväntade vinsten på kommersiella tjänster (mätt som rörelsemarginal) är relativt begränsad (i genomsnitt [...] %) och överstiger inte marknadsreferensvärdet på 7,8 %, som fastställts av de franska myndigheterna på grundval av en oberoende studie där lönsamheten hos ett urval av jämförbara rederier analyserats (skäl 311).

(1089) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att de principer som de franska myndigheterna fastställt för tillämpningen av kostnadsfördelningsmetoden är giltiga och i linje med punkterna 28–31 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Dessa principer gör det möjligt att fördela alla direkta kostnader som är nödvändiga för att fullgöra den allmänna trafikplikten på tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse samt ett lämpligt bidrag till de indirekta gemensamma kostnaderna. Kommissionen anser dessutom att de franska myndigheterna har lämnat tillräckliga bevis för att de specifika fördelningsnycklarna inte är uppenbart felaktiga, eftersom tillämpningen av dessa leder till att den andel av kostnaderna som fördelas på tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse är motiverad och återspeglar ett lämpligt bidrag från de indirekta gemensamma kostnaderna till tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse.

(1090) Sammanfattningsvis anser kommissionen att kostnadsfördelningsmetoden har tillämpats korrekt av de franska myndigheterna och att Corsica Ferries påståenden (skälen 484–491), enligt vilka kostnadsfördelningsnycklarna inte är objektiva och fördelar en oproportionerlig andel av kostnaderna på tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse, måste avvisas.

7.3.8.2 Inkomster

(1091) Enligt punkt 32 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse måste de intäkter som ska beaktas åtminstone omfatta alla intäkter som influtit från tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse, som de beräknas och anges i beslutet om tilldelning, och de alltför stora vinster som genereras från särskilda eller exklusiva rättigheter även om dessa är knutna till annan verksamhet i enlighet med punkt 45 i rambestämmelserna.

(1092) I enlighet med punkt 32 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse krävs det enligt trafikavtalen att intäkter som är direkt kopplade till tillhandahållandet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse beaktas vid beräkningen av ersättningsbeloppet (skäl 293). Dessa intäkter anges i bilaga 9 till trafikavtalen (som innehåller koncessionshavarens preliminära driftsredovisning) och beräknas på grundval av de krav som ställs på gods- och passagerartransporter i trafikavtalen, de tillämpliga tarifferna och det antal tur- och returresor som krävs enligt trafikavtalen.

(1093) I motsats till vad Corsica Ferries hävdar (skälen 499–502) ger den allmänna trafikplikten inte koncessionshavarna några exklusiva rättigheter, och följaktligen får vinster kopplade till kommersiella tjänster inte beaktas vid beräkningen av ersättningen, i enlighet med punkt 45 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Som anges i skälen 728–988 anser kommissionen att det finns en verklig tjänst av allmänt ekonomiskt intresse för sjötransport av passagerare och gods mellan Marseille och Frankrike, såsom fastställts av de franska myndigheterna. Dessutom innebär trafikavtalen inte något förbud för andra operatörer att erbjuda kommersiella

([299]) Beslut 2013/435/EU.

([300]) Se t.ex. kommissionens beslut 2012/321/EU av den 25 januari 2012 om den åtgärd SA.14588 (C 20/09) som Belgien har genomfört till förmån för De Post-La Poste (EUT L 170, 29.6.2012 p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/321/oj), beslutet av den 1 augusti 2014 i ärende SA.35608 – Hellenic Post – Ersättning för finansieringen av de samhällsomfattande posttjänsterna (EUT C 348, 3.10.2014, s. 48), och beslutet av den 29 januari 2016 i ärende SA.41702 – Irland – Riskutjämningsordning (EUT C 104, 18.3.2016, s. 2).

([301]) Denna metod tillämpades i kommissionens beslut (EU) 2022/348 av den 17 juni 2021 om de åtgärder SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (f.d. 2011/NN) som Italien och regionen Toscana har genomfört till förmån för Toremar och förvärvaren av detta företag, Moby (EUT L 64, 2.3.2022, s. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/348/oj).

([302]) Uppskattningen av efterfrågan på godstransporter baseras på historiska data (skäl 224), som visar att transporter av bogserat gods endast utgjorde cirka 20 % av den totala godstransporten mellan Marseille och Korsika mellan 2016 och 2020 (skäl 54). Eftersom 20 % av efterfrågan på transporter av bogserat gods anses vara utbytbar mellan Marseille och Toulon anses totalt sett endast 4 % av den totala efterfrågan på godstransporter vara utbytbar mellan Marseille och Toulon.

([303]) För resultaten av de offentliga samråden, se följande länk: 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 (besökt 18.10.2024) och för övriga punkter, se följande länk: https://www.isula.corsica/assemblea/docs/rapports/2022E6370-.pdf (besökt 18.10.2024).