Dziennik Urzędowy
Unii Europejskiej

PL
Seria L

2025/2453

30.12.2025

DECYZJA KOMISJI (UE) 2025/2453

z dnia 26 listopada 2024 r.

w sprawie SA.101557 (2023/NN, ex-2022/PN) – Francja – Obsługa połączeń morskich z Korsyką (2023–2030)

(notyfikowana jako dokument nr C(2025) 8473)

(Jedynie tekst w języku francuskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z przywołanymi artykułami ([1]) i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

1.1. Etap przedzgłoszeniowy

(1) Pismem z dnia 17 stycznia 2022 r. władze francuskie poinformowały Komisję, że Korsykańska Rada ds. Transportu („**OTC**") podjęła kroki w celu ustalenia, czy istnieje zapotrzebowanie na usługę publiczną w zakresie połączeń morskich między Korsyką a Francją kontynentalną. W dniu 19 stycznia 2022 r. Komisja wszczęła procedurę przedzgłoszeniową, zarejestrowaną pod numerem SA.101557. Pismami z dnia 19, 25 i 27 stycznia 2022 r. władze francuskie przekazały Komisji swoje wstępne uwagi.

(2) Pismami i wiadomościami elektronicznymi z dnia 4 i 15 lutego oraz 22 marca 2022 r. Komisja zwróciła się do władz francuskich o dodatkowe informacje. Władze francuskie przekazały swoje odpowiedzi w dniach 15 lutego oraz 7 i 31 marca 2022 r.

(3) Pismami z dnia 15 marca, 8 kwietnia, 19 i 20 maja 2022 r. władze francuskie poinformowały Komisję o swoich planach udzielenia pięciu zamówień publicznych na usługi na okres ośmiu lat (2023–2030) w odniesieniu do morskiego transportu towarowego i pasażerskiego między portem w Marsylii a każdym z pięciu portów – w Ajaccio, Bastii, Porto-Vecchio, Propriano i L'Île-Rousse („**zamówienia publiczne na usługi**" lub „**środki**").

(4) Pismami i wiadomościami elektronicznymi z dnia 20 kwietnia, 30 maja, 12 lipca, 11 sierpnia, 3, 18, 21, 23 i 30 listopada oraz 1 i 2 grudnia 2022 r. Komisja zwróciła się do władz francuskich o dodatkowe informacje. Władze udzieliły odpowiedzi w pismach i wiadomościach elektronicznych z dnia 7 i 22 czerwca, 22 i 27 lipca, 10, 13 i 14 października, 8, 10, 11, 17, 22, 24, 25 i 30 listopada oraz 1 i 2 grudnia 2022 r.

(5) Na etapie przedzgłoszeniowym Komisja i władze francuskie odbyły spotkania w dniach 1, 17 i 22 lutego, 18 marca, 5 kwietnia, 28 czerwca, 11 lipca oraz 15, 21 i 30 listopada 2022 r. W ramach przygotowań do tych spotkań lub w ich następstwie władze francuskie przekazały dodatkowe informacje w dniach 21 lutego, 22 marca i 12 lipca 2022 r.

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

(6) Jednocześnie Komisja otrzymała ogólne informacje od osoby trzeciej w dniach 14 kwietnia, 17, 21, 22 i 30 czerwca, 25 lipca, 2 i 30 września, 5 i 26 października oraz 2 grudnia 2022 r., a także 30 i 31 stycznia 2023 r.

1.2. **Zgłoszenie środków przez władze francuskie i skarga przedsiębiorstwa Corsica Ferries**

(7) W dniu 27 grudnia 2022 r. władze francuskie zgłosiły Komisji zamówienia publiczne na usługi drogą elektroniczną. Ponieważ zgłoszenie to było niekompletne, w dniu 16 lutego 2023 r. Komisja zwróciła się do władz francuskich o dodatkowe informacje. Władze francuskie uzupełniły swoje zgłoszenie wiadomościami elektronicznymi z dnia 5 kwietnia i 2 maja 2023 r.

(8) W dniu 23 marca 2023 r. przedsiębiorstwo Corsica Ferries przekazało Komisji formalną skargę, kwestionując legalność i zgodność środków, w szczególności w odniesieniu do przepisów w sprawie pomocy państwa.

(9) W dniach 11 kwietnia i 5 czerwca 2023 r. Komisja przekazała skargę władzom francuskim i zwróciła się o dodatkowe informacje. Władze francuskie przedstawiły swoje uwagi na temat skargi oraz dodatkowe informacje w dniach 28 czerwca, 28 lipca i 27 października 2023 r.

(10) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries przekazało również dodatkowe informacje na temat swojej skargi w wiadomościach elektronicznych z dnia 13 października i 20 grudnia 2023 r. Komisja przekazała te dodatkowe informacje władzom francuskim w dniu 21 grudnia 2023 r., a władze francuskie odpowiedziały na nie wiadomością elektroniczną z dnia 6 lutego 2024 r.

1.3. **Wszczęcie przez Komisję formalnego postępowania wyjaśniającego w sprawie środków**

(11) Pismem z dnia 23 lutego 2024 r. Komisja powiadomiła władze francuskie o podjęciu decyzji w sprawie wszczęcia postępowania zgodnie z art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („**TFUE**") dotyczącego zamówień publicznych na usługi („**decyzja o wszczęciu postępowania**").

(12) Decyzja o wszczęciu postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ([2]). Komisja zaprosiła władze francuskie i zainteresowane strony do zgłaszania uwag na temat zamówień publicznych na usługi.

(13) Dnia 27 marca 2024 r. Komisja otrzymała uwagi od władz francuskich. Po otrzymaniu tych uwag Komisja skierowała do władz francuskich wezwania do udzielenia informacji w dniach 23 kwietnia, 13 i 30 maja, 14 i 21 czerwca oraz 2 i 9 lipca 2024 r., a władze francuskie odpowiedziały na nie odpowiednio w dniach 23 i 31 maja, 13 czerwca oraz 9, 11, 12 i 17 lipca 2024 r.

(14) Komisja otrzymała uwagi od kilku zainteresowanych stron, a mianowicie od przedsiębiorstw Corsica Ferries (22 kwietnia 2024 r.), Corsica Linea (29 kwietnia 2024 r.), La Méridionale (29 kwietnia 2024 r.) i grupy Stef (29 kwietnia 2024 r.) ([3]).

(15) Komisja przekazała Francji uwagi przedsiębiorstw Corsica Ferries (w dniu 23 kwietnia 2024 r.) oraz Corsica Linea, La Méridionale i grupy Stef (w dniu 30 kwietnia 2024 r.), aby umożliwić ustosunkowanie się do tych uwag. Francja odpowiedziała na uwagi przedsiębiorstwa Corsica Ferries w dniach 25 czerwca i 11 lipca 2024 r. Nie zechciała odpowiedzieć na uwagi pozostałych zainteresowanych stron.

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

([3]) Przedsiębiorstwa Corsica Linea i La Méridionale oraz grupa Stef zwróciły się w wiadomościach elektronicznych odpowiednio z dnia 8, 15 i 16 kwietnia 2024 r. o przedłużenie terminu zgłaszania uwag. Komisja przyznała im przedłużenie terminu do dnia 29 kwietnia 2024 r.

2. OBSŁUGA POŁĄCZEŃ MORSKICH MIĘDZY KORSYKĄ A FRANCJĄ KONTYNENTALNĄ

2.1. Charakterystyka społeczno-gospodarcza Korsyki

(16) Korsyka jest francuską wyspą znajdującą się na Morzu Śródziemnym. Charakteryzuje się występowaniem terenów górzystych, obszarów chronionych i wyjątkowo rozległych obszarów wiejskich ([4]). Wyspa liczy prawie 350 000 mieszkańców, z czego około 53 % mieszka na obszarach miejskich, a 47 % na obszarach wiejskich ([5]). Te wymagające uwarunkowania geograficzne sprawiają, że Korsyka jest jednym z najsłabiej zaludnionych regionów we Francji, o gęstości zaludnienia wynoszącej 39 mieszkańców na km^2. Jest to wartość znacznie niższa od średniej dla Francji wynoszącej 105 mieszkańców na km^2 ([6]).

(17) Niska gęstość zaludnienia sprawia, że odległości między miejscami zamieszkania a miejscami pracy lub wypoczynku są znaczne. Ludność na Korsyce odbywa więcej podróży w porównaniu ze średnią krajową i są one dłuższe niż średnia krajowa ([7]). Ponadto według INSEE ([8]) topografia i wiejski charakter gmin oraz niedobór usług transportu publicznego oznaczają, że do codziennych przejazdów wykorzystuje się więcej samochodów osobowych (86 % w porównaniu z 72 % we Francji metropolitalnej) ([9]).

(18) Korsyka nie posiada infrastruktury autostradowej. Ma ograniczoną sieć drogową składającą się z około 10 dróg terytorialnych oraz dróg departamentalnych. Drogi te są dosyć kręte, co wydłuża czas podróży ([10]), komplikuje warunki ruchu drogowego ([11]) i zwiększa ryzyko wypadków drogowych. Na Korsyce odnotowuje się najwyższy wskaźnik ofiar śmiertelnych wypadków drogowych we Francji ([12]). Według francuskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego turystyka potęguje te cechy. Obserwatorium szacuje, że każdego roku przyjazdy i odjazdy około 500 000 samochodów osobowych przewożonych z wykorzystaniem regularnych połączeń morskich niemal dwukrotnie zwiększają średni dzienny ruch na drogach Korsyki w okresie letnim ([13]).

(19) Gospodarka Korsyki opiera się zasadniczo na sektorze usług ([14]). Spośród tych usług turystyka ([15]) i handel detaliczny ([16]) należą do głównych czynników napędzających dobrobyt i tworzenie miejsc pracy na wyspie. Gospodarka lokalna jest w dużym stopniu uzależniona od przywozu z Francji kontynentalnej. W 2019 r. przywóz z kontynentu był prawie pięciokrotnie wyższy niż wywóz ([17]).

([4]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (dostęp w dniu 18 października 2024 r.).
([5]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (dostęp w dniu 18 października 2024 r.). Do celów porównania średnia krajowa wynosi 67 % w przypadku obszarów miejskich i 33 % w przypadku obszarów wiejskich. Na Korsyce znajduje się zatem znacznie więcej obszarów wiejskich niż w pozostałej części Francji.
([6]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (dostęp w dniu 18 października 2024 r.).
([7]) Zob. na przykład dokument zawierający ogólne wytyczne dotyczące południowej Korsyki na lata 2023–2027 (s. 6) opracowany przez francuskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, dostępny pod adresem: 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 (dostęp w dniu 18 października 2024 r.).
([8]) Krajowy Instytut Statystyki i Badań Ekonomicznych.
([9]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021 (dostęp w dniu 18 października 2024 r.).
([10]) W planie regionalnym władz regionalnych Korsyki dotyczącym infrastruktury i usług transportowych z 2015 r. stwierdzono, że „duże pasmo górskie na Korsyce szczególnie utrudnia komunikację wewnętrzną. Sieci drogowe i kolejowe są kręte, a odległości mierzy się bardziej w czasie podróży niż w kilometrach" (https://www.aue.corsica/attachment/619085/, s. 9, dostęp w dniu 18 października 2024 r.). Zob. także dokument zawierający ogólne wytyczne dotyczące południowej Korsyki na lata 2023–2027 (s. 6) opracowany przez francuskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (por. przypis 7).
([11]) Zob. seria sprawozdań publicznego kanału telewizyjnego „France 3 Corse" na temat stanu dróg na Korsyce: https://france3-regions.francetvinfo.fr/corse/dossier-etats-des-lieux-des-routes-de-corse-et-enjeux-2730762.html (dostęp w dniu 18 października 2024 r.).
([12]) Zob. w szczególności poważna sytuacja w 2022 r., gdy wskaźnik ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na Korsyce był 2,5 raza wyższy niż średnia krajowa: https://www.corsematin.com/articles/le-lourd-bilan-de-2022-sur-les-routes-corses-135750 (dostęp w dniu 18 października 2024 r.). Zob. także dokument zawierający ogólne wytyczne dotyczące południowej Korsyki na lata 2023–2027 (s. 6) opracowany przez francuskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (por. przypis 7).
([13]) Zob. dokument zawierający ogólne wytyczne dotyczące południowej Korsyki na lata 2023–2027 (s. 6) opracowany przez francuskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (por. przypis 7).
([14]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006425?sommaire=6006454 (dostęp w dniu 18 października 2024 r.).
([15]) Zob. analizy INSEE na temat znaczenia turystyki dla zatrudnienia na Korsyce: https://www.insee.fr/fr/statistiques/6439057 (dostęp w dniu 18 października 2024 r.).
([16]) Według INSEE handel detaliczny stanowi 67 % handlu na wyspie, czyli jest o dziewięć punktów procentowych większy od średniej francuskiej (https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006439?sommaire=6006454, dostęp w dniu 18 października 2024 r.).
([17]) Uwagi władz francuskich przekazane w dniu 5 kwietnia 2023 r.

(20) W swojej opinii z dnia 17 listopada 2020 r. w sprawie koncentracji rynków na Korsyce i związanego z nią wpływu na konkurencję lokalną („**opinia organu ochrony konkurencji**") ([18]) francuski organ ochrony konkurencji stwierdził, że „wyspiarski charakter jest głównym szczególnym ograniczeniem rozwoju gospodarki wyspy, ponieważ dostęp do rynków mogą ograniczać dodatkowe koszty spowodowane odizolowaniem geograficznym" ([19]). Organ ochrony konkurencji uważa zatem, że „wyspiarski charakter i oddalenie geograficzne od Francji kontynentalnej zwiększają koszty dostaw, ponieważ korzystanie z transportu morskiego jest strukturalnie droższe". W związku z tym „podmioty gospodarcze są krępowane bardziej złożonym łańcuchem dostaw niż na kontynencie" ([20]).

(21) Na przykład w sektorze dystrybucji paliw organ ochrony konkurencji zauważa znaczną różnicę między ceną paliwa uiszczaną przez konsumentów na Korsyce a ceną uiszczaną na kontynencie ([21]). Zdaniem organu ochrony konkurencji różnica ta wynika częściowo z faktu, że Korsyka jest zaopatrywana w paliwo wyłącznie drogą morską, co zwiększa jego ostateczną cenę. Droższy jest również transport drogowy paliwa do stacji paliw, ponieważ górzyste ukształtowanie terenu wydłuża czas transportu. Wreszcie sezonowy charakter popytu związany z letnim sezonem turystycznym prowadzi do zarządzania zapasami zgodnie z metodą „dokładnie na czas" i wiąże się z ryzykiem dodatkowych i znaczących kosztów powodowanych przez kontyngenty, ponieważ magazyny ropy naftowej na Korsyce mają niską pojemność magazynowania ([22]).

(22) Podobnie żywność i produkty konsumpcyjne są znacznie droższe na Korsyce niż w pozostałej części Francji, przy czym różnice wynoszą odpowiednio 14 % i 11 % ([23]). W opinii organu ochrony konkurencji stwierdzono, że wynika to częściowo z czynników strukturalnych związanych z wyspiarskim charakterem i sezonowością. Łańcuch dostaw z centrów zakupów w południowej Francji również ulega wydłużeniu ze względu na niezbędne wykorzystanie transportu morskiego ([24]). Ograniczona pojemność magazynowania sklepów na Korsyce oznacza również, że towary należy dostarczać częściej niż na kontynencie, i nie pozwala na korzystanie z tych samych zniżek oferowanych przez centra zakupów, jak w przypadku sklepów znajdujących się na kontynencie ([25]).

(23) Ogólnie rzecz biorąc, INSEE zauważa, że Korsyka jest najbiedniejszym regionem Francji metropolitalnej: w 2018 r. 18,5 % osób mieszkających na Korsyce żyło poniżej granicy ubóstwa, w porównaniu z 14 % na poziomie krajowym. Ta sytuacja gospodarcza i społeczna pogorszyła się również w wyniku pandemii COVID-19 w latach 2020 i 2021 ([26]) oraz wysokiej inflacji wynikającej głównie ze wzrostu cen energii i żywności począwszy od 2022 r. ([27])

([18]) Opinia 20-A-11 z dnia 17 listopada 2020 r. Organ ochrony konkurencji stwierdza, że o jego opinię wnioskował minister gospodarki. Celem tego wniosku o wydanie opinii było poinformowanie organów publicznych o różnych kwestiach dotyczących konkurencji, w szczególności w odniesieniu do siły nabywczej mieszkańców.

([19]) Tamże, pkt 25.

([20]) Tamże, pkt 26.

([21]) Organ ochrony konkurencji zauważa, że ze względu na uwarunkowania geograficzne Korsyki i niedostateczny rozwój transportu publicznego gospodarstwa domowe na Korsyce są w dużym stopniu uzależnione od samochodów. Mimo że stawka VAT na wyspie jest o 7 punktów procentowych niższa, na Korsyce odnotowuje się jednak bardzo znaczącą różnicę cen paliw w porównaniu z kontynentem, wynoszącą około +6,7 % w przypadku oleju napędowego i +5,3 % w przypadku benzyny bezołowiowej 95. Kwestię tę potwierdza również INSEE (https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8, dostęp w dniu 18 października 2024 r.).

([22]) Aby uzyskać więcej informacji, zob. uwaga sektorowa nr 2 w opinii organu ochrony konkurencji.

([23]) Zob. badanie INSEE dotyczące poziomów cen na Korsyce w 2022 r. w porównaniu z Francją kontynentalną: https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8 (dostęp w dniu 18 października 2024 r.). Ogólnie rzecz biorąc, ceny na Korsyce są o 7 % wyższe, a różnica ta zwiększyła się od 2015 r. pomimo znacznie obniżonej stawki VAT stosowanej przez Korsykę na produkty przeznaczone do spożycia przez ludzi (2,1 % zamiast 5,5 % lub 20 % na kontynencie w zależności od rodziny produktów).

([24]) Opinia organu ochrony konkurencji, pkt 590–594. Organ ochrony konkurencji zauważa, że koszt transportu morskiego jest jednym z głównych dodatkowych kosztów, jakie ponoszą duże i średnie supermarkety: w przeciwieństwie do powszechnej praktyki handlowej, zgodnie z którą ceny zakupu obejmują koszty dostawy do zamierzonego miejsca przeznaczenia towarów, koszty transportu morskiego nie są systematycznie uwzględniane w cenie zakupu. Sklepy na Korsyce ponoszą zatem koszty transportu morskiego między kontynentem a Korsyką.

([25]) Opinia organu ochrony konkurencji, pkt 595–598. Według organu ochrony konkurencji dostawy towarów na Korsykę trwają dłużej niż w dowolnym innym miejscu we Francji metropolitalnej. Zazwyczaj zajmują one trzy dni, czyli średnio o jeden dzień dłużej niż w przypadku sklepu na kontynencie. Ponadto sklepy na kontynencie dysponują lepszymi systemami logistycznymi dla swoich towarów, podczas gdy sklepy na Korsyce są ograniczone czasem wymaganym na transport morski (rozładunek statków i transport drogowy). Wreszcie na Korsyce brakuje lokalnej infrastruktury logistycznej (dostępne są niewielkie powierzchnie magazynowe). Te trzy czynniki wiążą się z dwiema konsekwencjami dla sklepów na Korsyce. Po pierwsze, potrzebne są częste rejsy w obie strony z kontynentem, aby zapewnić zapasy w sklepach, co zwiększa koszty dostaw. Po drugie, centra zakupów na kontynencie oferują sklepom na Korsyce mniejsze zniżki ze względu na niewielkie ilości, jakie zamawiają sklepy na Korsyce w związku w szczególności z ograniczoną powierzchnią magazynową.

([26]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/5386057 (dostęp w dniu 18 października 2024 r.).

([27]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021#tableau-figure3 (dostęp w dniu 18 października 2024 r.). Z ryc. 4 w dokumentacji INSEE wynika, że wiele stowarzyszeń gmin na Korsyce jest nadmiernie narażonych na inflację, zwłaszcza prawie cała północna połowa wyspy oraz stowarzyszenie gmin Sartenais-Valinco-Taravo na południu wyspy, gdzie główną gminą jest Propriano.

2.2. **Infrastruktura portowa wykorzystywana do świadczenia usług transportu morskiego między Francją kontynentalną a Korsyką**

2.2.1. *Porty kontynentalne*

(24) Porty kontynentalne wykorzystywane do świadczenia usług transportu morskiego między Korsyką a Francją kontynentalną to porty w Marsylii, Tulonie i Nicei („**porty kontynentalne**").

(25) Marsylia jest położona ponad 60 km od Tulonu (około 45 minut transportem drogowym autostradą A50 i mniej niż godzina jazdy pociągiem ([28])) i prawie 200 km od Nicei (około 2 godz. 30 minut transportem drogowym autostradą A8). Tulon znajduje się 150 km od Nicei (około 1 godz. 45 minut transportem drogowym autostradami A57 i A8 oraz 1 godz. 45 minut jazdy pociągiem ([29])).

Ryc. 1

Porty kontynentalne i porty na Korsyce

Źródło: Gecodia.

2.2.1.1. Port w Marsylii

(26) Port w Marsylii jest jednym z największych we Francji. Obsługuje wiele krajowych i międzynarodowych połączeń morskich i znajduje się w pobliżu Marsylii, drugiego co do wielkości miasta pod względem liczby ludności we Francji.

(27) Podmiot zarządzający portem w Marsylii, Grand Port Maritime de Marseille, jest publiczną agencją przemysłową i handlową.

([28]) Zob. strona internetowa przedsiębiorstwa kolejowego SNCF, dostępna pod adresem: https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-toulon-marseille (dostęp w dniu 18 października 2024 r.). Każdego dnia między Marsylią a Tulonem obsługuje się prawie 20 połączeń, przy średnim czasie podróży wynoszącym jedną godzinę.

([29]) Zob. strona internetowa SNCF, dostępna pod adresem: https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-nice-toulon (dostęp w dniu 18 października 2024 r.). Każdego dnia między Tulonem a Niceą obsługuje się około 15 połączeń, przy średnim czasie podróży wynoszącym dwie godziny.

(28) Port w Marsylii jest globalnym portem dysponującym infrastrukturą umożliwiającą obsługę wszystkich rodzajów ruchu. Posiada dwa główne doki:

— doki wschodnie (na zachód od Marsylii) z dziesięcioma terminalami morskimi są wykorzystywane głównie przez promy, statki pasażersko-towarowe i statki wycieczkowe oraz posiadają stocznię remontową,

— doki zachodnie (Fos-sur-Mer) są przeznaczone dla dużych międzykontynentalnych przepływów towarów (energia, samochody, kontenery, towary specjalne itp.).

(29) Doki wschodnie posiadają cztery terminale morskie obsługujące promy i statki pasażersko-towarowe, w tym dwa terminale krajowe Joliette i Arenc, w których obsługuje się w szczególności obecny ruch morski na Korsykę (ponad 10 dostępnych miejsc postoju). Te dwa terminale są bezpośrednio połączone z trzema autostradami: A7, która przebiega przez cały korytarz Rodanu z Lyonu do Marsylii; A50, łączącą Marsylię z Tulonem na wschodzie; oraz A55, łączącą Marsylię z Martigues na zachodzie.

2.2.1.2. Port w Tulonie

(30) Port w Tulonie obsługuje krajowe i międzynarodowe połączenia morskie (Hiszpania, Włochy). Posiada cztery terminale wokół zatoki Tulonu: dwa terminale w Brégaillon i dwa terminale znajdujące się odpowiednio w centrum miasta Tulon i La Seyne-sur-Mer. Portem w Tulonie zarządza Izba Handlowo-Przemysłowa Var („**CCI Var**").

(31) Terminal południowy w Brégaillon jest w całości przeznaczony do transportu ciężkich przesyłek, natomiast terminal północny („**Tulon-Brégaillon**") posiada jedno miejsce postoju przeznaczone wyłącznie dla transportu towarowego. Terminal w La Seyne-sur-Mer jest wykorzystywany wyłącznie przez statki wycieczkowe, natomiast terminal w centrum miasta („**Port de Commerce w Tulonie**"), posiadający trzy miejsca postoju, jest wykorzystywany przez promy, statki wycieczkowe i statki pasażersko-towarowe. Terminal Port de Commerce w Tulonie obsługuje obecnie wszystkie usługi transportu morskiego między Tulonem a Korsyką. Port w Tulonie znajduje się stosunkowo blisko autostrady A50 i stacji kolejowej w Tulonie.

2.2.1.3. Port w Nicei

(32) Port w Nicei znajduje się w centrum miasta. Zarządza nim Izba Handlowo-Przemysłowa Lazurowego Wybrzeża w Nicei („**CCI Lazurowego Wybrzeża w Nicei**"). Posiada dwa terminale, z których każdy obejmuje dwa miejsca postoju, które mogą pomieścić promy i statki pasażersko-towarowe. Oba terminale są wykorzystywane głównie do obsługi statków wycieczkowych i przepływu pasażerów oraz, w mniejszym stopniu, przepływu towarów. Port w Nicei znajduje się stosunkowo daleko od infrastruktury autostradowej (około dziesięć kilometrów), podczas gdy stacja kolejowa znajduje się stosunkowo blisko.

2.2.2. *Porty na Korsyce*

(33) Portami na Korsyce, które mają połączenia morskie z Francją kontynentalną, są: Bastia, Ajaccio, L'Île-Rousse, Porto-Vecchio i Propriano („**porty na Korsyce**").

(34) Propriano jest jedynym portem na Korsyce, w którym obsługiwana jest tylko jedna trasa łącząca go z Francją kontynentalną (do Marsylii). Pozostałe porty na Korsyce mają połączenia z trzema portami kontynentalnymi (Marsylia, Tulon, Nicea).

(35) Wszystkimi portami na Korsyce zarządza Izba Handlowo-Przemysłowa Korsyki („**CCI Korsyki**").

(36) Miasto Bastia znajduje się na północnym wschodzie Korsyki. Znajduje się około 70 km od L'Île-Rousse (1 godz. 40 minut jazdy samochodem i prawie 2 godziny transportem publicznym) na północy Korsyki; 145 km od Porto-Vecchio na południowym wschodzie wyspy i 150 km od Ajaccio. Miasto Ajaccio w środkowo-zachodniej części Korsyki znajduje się w odległości około 70 km od Propriano (około 1 godz. 30 minut jazdy samochodem i 2 godziny transportem publicznym) w południowo-zachodniej części Korsyki oraz 140 km od Porto-Vecchio. Propriano i Porto-Vecchio są oddalone o 70 km (około 1 godz. 30 minut jazdy samochodem i 2 godziny transportem publicznym).

(37) Tylko Bastia, Ajaccio i L'Île-Rousse mają dworzec kolejowy. Z Porto-Vecchio obsługiwane są międzymiastowe usługi autobusowe do Ajaccio, Propriano i Bastii, a z Propriano dostępne są międzymiastowe usługi autobusowe do Ajaccio i Porto-Vecchio. W tabeli 1 i tabeli 2 pokazano szacunkowe odległości między miejscami transportem publicznym oraz częstotliwość usług:

Tabela 1

Przewozy kolejowe na Korsyce

	Liczba rejsów w obie strony ([1]) dziennie	Czas trwania podróży
Ajaccio–Bastia	5	4 godz.
Ajaccio–L'Île-Rousse	2	4 godz. 45 min – 5 godz.
Bastia–L'Île-Rousse	3	3 godz. 15 min

([1]) Jeden rejs w obie strony odpowiada dwóm podróżom.
Źródło: Koleje korsykańskie.

Tabela 2

Połączenia międzymiastowe na Korsyce (autokary)

	Liczba rejsów w obie strony dziennie	Czas trwania podróży
Ajaccio–Propriano	5	1 godz. 45 min
Ajaccio–Porto-Vecchio	4	3 godz. 30 min
Propriano–Porto-Vecchio	3	1 godz. 45 min
Bastia–L'Île-Rousse	2	1 godz. 30 min

Źródło: Władze regionalne Korsyki.

2.2.2.1. Port w Bastii

(38) Bastia jest największym portem na Korsyce pod względem liczby pasażerów i wielkości towarów, obsługującym niemal 60 % całkowitego ruchu między Korsyką a kontynentem. Jest to port międzynarodowy, ponieważ oprócz połączeń z Marsylią, Tulonem i Niceą obsługuje również połączenia z Włochami.

(39) Port w Bastii posiada terminal morski z ośmioma miejscami postoju, które mogą pomieścić promy i statki pasażersko-towarowe. Obecnie rozważane są plany rozbudowy lub budowy większego portu, ponieważ w istniejącym porcie występuje duże zagęszczenie ruchu ([30]). Położony w centrum miasta port obsługuje droga terytorialna nr 20 z Bastii do Ajaccio.

2.2.2.2. Port w Ajaccio

(40) Ajaccio jest drugim co do wielkości portem na Korsyce pod względem liczby pasażerów i wielkości towarów. Oprócz regularnych połączeń morskich z Marsylią, Tulonem i Niceą port w Ajaccio obsługuje również trasy sezonowe do Porto Torres (Sardynia), Calvi i Propriano.

(41) Port w Ajaccio posiada terminal morski z sześcioma miejscami postoju, które mogą pomieścić promy i statki pasażersko-towarowe. Jest on położony w centrum miasta i obsługiwany przez drogę terytorialną nr 20 do Bastii na północnym wschodzie oraz drogę terytorialną 40 do Bonifacio na południowym krańcu wyspy.

([30]) http://www.bastia.port.fr/developpement/ (dostęp w dniu 18 października 2024 r.).

2.2.2.3. Port w L'Île-Rousse

(42) Port w L'Île-Rousse, położony w centrum miasta, posiada terminal morski z dwoma miejscami postoju dla promów i statków pasażersko-towarowych. Jest to jedyny port na Korsyce uprawniony do obsługi towarów niebezpiecznych klasy 1 (materiały wybuchowe i przedmioty z materiałami wybuchowymi). Posiada szybki dostęp do drogi terytorialnej nr 30 łączącej Calvi (25 km na zachód) z Ponte-Leccia w środkowej części Korsyki.

2.2.2.4. Port w Porto-Vecchio

(43) Port w Porto-Vecchio, położony w centrum miasta, posiada terminal morski z dwoma miejscami postoju dla promów i statków pasażersko-towarowych. Jest dobrze skomunikowany z drogą terytorialną nr 10 do Bonifacio na południu i Bastii na północy.

2.2.2.5. Port w Propriano

(44) Port w Propriano, położony w centrum miasta, posiada terminal morski z dwoma miejscami postoju dla promów i statków pasażersko-towarowych. Jest dobrze skomunikowany z drogą terytorialną nr 40 do Bonifacio na południu i Ajaccio na północy.

2.3. **Usługi transportu morskiego między Korsyką a Francją kontynentalną**

(45) Władze francuskie przedstawiły opis usług transportu morskiego świadczonych w latach 2016–2020 ([31]). W latach 2016–2020 trzech operatorów statków morskich realizowało usługi transportu morskiego między Korsyką a Francją kontynentalną: Corsica Ferries (z Tulonu i Nicei), Corsica Linea oraz La Méridionale (z Marsylii). Czwarty operator, Moby Line, świadczył również usługi transportu morskiego między Niceą a Korsyką w latach 2016–2019.

2.3.1. *Morski transport towarowy*

(46) Transport morski jest dominującym rodzajem transportu towarów między Francją kontynentalną a Korsyką. Ogólnie rzecz biorąc, poziom morskiego transportu towarowego między Korsyką a kontynentem jest stosunkowo stabilny przez cały rok. Podczas kryzysu zdrowotnego związanego z COVID-19 nie uległ on znacznemu zmniejszeniu.

2.3.1.1. Dane dotyczące morskiego transportu towarowego między Korsyką a Francją kontynentalną

(47) Morski transport towarowy na Korsykę odbywa się wyłącznie z Francji kontynentalnej na trasach między portami kontynentalnymi a portami na Korsyce.

(48) Jeżeli chodzi o porty kontynentalne, większość transportu towarowego koncentruje się na trasach do/z Marsylii (Tabela 3 i Tabela 4). Port w Marsylii ma stosunkowo stabilny udział w rynku wynoszący około 80 % całkowitego przepływu towarów między Francją kontynentalną a Korsyką (tabela 4).

Tabela 3

Transport towarów między Francją kontynentalną a Korsyką w podziale na porty kontynentalne (przywóz/wywóz, w metrach bieżących ([1]))

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

([1]) Metr bieżący (lub „**m.b.**") jest jednostką miary stosowaną do pomiaru sprzedawanych towarów w przeliczeniu na metr ze stałym przekrojem poprzecznym. Używa się go również do wskazania długości stałych elementów (np. przyczep), niezależnie od ich innych wymiarów.

Źródło: Uwagi władz francuskich przekazane w dniu 5 kwietnia 2023 r.

([31]) Dane o ruchu przedstawione w niniejszej decyzji nie uwzględniają lat 2021 ani 2022, ponieważ identyfikacja zapotrzebowania na usługę publiczną przez władze francuskie rozpoczęła się pod koniec 2021 r.

Tabela 4

Transport towarów między Francją kontynentalną a Korsyką w podziale na porty kontynentalne (przywóz/wywóz, %)

	2016	2017	2018	2019	2020
Marsylia	77 %	81 %	82 %	82 %	81 %
Tulon	21 %	18 %	17 %	17 %	17 %
Nicea	2 %	2 %	1 %	1 %	2 %
Ogółem	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Źródło: Uwagi władz francuskich przekazane w dniu 5 kwietnia 2023 r.

(49) Jeżeli chodzi o porty na Korsyce, przepływy koncentrują się głównie w portach w Ajaccio i Bastii (Tabela 5 i Tabela 6). Jak pokazano w tabeli 6, w latach 2016–2020 te dwa porty miały stosunkowo stabilny udział w rynku wynoszący około 35 % (Ajaccio) i 50 % (Bastia) całkowitego przepływu towarów między Francją kontynentalną a Korsyką.

Tabela 5

Transport towarów między Francją kontynentalną a Korsyką w podziale na porty na Korsyce (przywóz/wywóz, m.b.)

	2016	2017	2018	2019	2020
Ajaccio	715 919	800 026	802 201	782 495	757 982
Bastia	1 006 938	1 088 862	1 079 361	1 082 717	1 037 295
Porto-Vecchio	147 864	171 071	183 007	205 642	194 656
Propriano	67 793	73 093	69 820	72 152	66 747
L'Île-Rousse	93 243	98 146	102 210	118 132	94 607
Ogółem	**2 031 757**	**2 231 198**	**2 236 599**	**2 261 138**	**2 151 287**

Źródło: Uwagi władz francuskich przekazane w dniu 5 kwietnia 2023 r.

Tabela 6

Transport towarów między Francją kontynentalną a Korsyką w podziale na porty na Korsyce (przywóz/wywóz, %)

	2016	2017	2018	2019	2020
Ajaccio	35 %	36 %	36 %	35 %	35 %
Bastia	50 %	49 %	48 %	48 %	48 %
Porto-Vecchio	7 %	8 %	8 %	9 %	9 %
Propriano	3 %	3 %	3 %	3 %	3 %
L'Île-Rousse	5 %	4 %	5 %	5 %	4 %
Ogółem	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Źródło: Uwagi władz francuskich przekazane w dniu 5 kwietnia 2023 r.

2.3.1.2. Rodzaje morskiego transportu towarowego

(50) Morski transport towarowy między Francją kontynentalną a Korsyką odbywa się wyłącznie w ramach systemu ro-ro ([32]), z wykorzystaniem odpowiednich statków, a mianowicie statków **ro-pax** (statki pasażersko-towarowe) ([33]) i statków typu **ro-ro** (transportujących wyłącznie towary). Oprócz niektórych towarów specjalnych (cementu, ciężkich przesyłek itp.) transport między Korsyką a kontynentem odbywa się wyłącznie z wykorzystaniem statków ro-pax.

(51) Według władz francuskich ([34]) transport towarowy w systemie ro-ro dzieli się na transport „ładunków holowanych" i „ładunków nieholowanych".

(52) Ładunki holowane definiuje się jako transport towarów pojazdem drogowym o długości powyżej 6 metrów z własnym napędem (samochodami dostawczymi, samochodami ciężarowymi i podobnymi pojazdami, jak również naczepami sprzężonymi z ciągnikiem). Pojazdy te mogą być zatem bezpośrednio wtaczane i wytaczane przez kierowcę, bez konieczności przeładunku w porcie. Wszystkie trzy porty kontynentalne i porty na Korsyce obsługują ładunki holowane.

(53) Ładunki nieholowane definiuje się jako transport towarów z wykorzystaniem naczepy ([35]).Podczas przyjmowania na pokład naczepa jest odłączana od ciągnika znajdującego się na nabrzeżu w porcie wyjścia, a następnie jest mocowana do specjalnego portowego pojazdu trakcyjnego, i przechodzi operację odwrotną w porcie przybycia, gdzie inny ciągnik zabiera naczepę do miejsca przeznaczenia. Transport ładunków nieholowanych ma największy udział w morskim transporcie towarowym między Korsyką a Francją kontynentalną (średnio 64 % transportowanych m.b. łącznie w latach 2016–2020 w porównaniu z 36 % w przypadku ładunków holowanych).

2.3.1.2.1. Ładunki holowane

(54) Jeżeli chodzi o porty kontynentalne, transport ładunków holowanych jest podzielony głównie między porty w Marsylii i Tulonie (Tabela 7 i Tabela 8). W porcie w Marsylii w latach 2016–2020 transport ładunków holowanych stanowił średnio około 20 % całego transportu towarowego na Korsykę/z Korsyki.

Tabela 7

Transport ładunków holowanych w podziale na porty kontynentalne (przywóz/wywóz, m.b.)

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

Źródło: Uwagi władz francuskich przekazane w dniu 5 kwietnia 2023 r.

([32]) Transport w systemie ro-ro to przewóz towarów (samochodów, pojazdów ciężarowych, przyczep, maszyn budowlanych i sprzętu ponadwymiarowego) statkami specjalnymi znanymi jako statki typu ro-ro.

([33]) Zgodnie z art. 2 pkt 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2110 z dnia 15 listopada 2017 r. w sprawie systemu inspekcji na potrzeby bezpiecznej eksploatacji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej oraz zmieniającej dyrektywę 2009/16/WE i uchylającej dyrektywę Rady 1999/35/WE (Dz.U. L 315 z 30.11.2017, s. 61, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj) statek pasażerski typu ro-ro (lub ro-pax) oznacza statek z urządzeniami umożliwiającymi wtaczanie na statek i wytaczanie ze statku pojazdów drogowych lub szynowych, przewożący więcej niż 12 pasażerów.

([34]) Uwagi władz francuskich przekazane w dniu 5 kwietnia 2023 r.

([35]) Naczepy to pojazdy bez silników, które mają koła tylko z tyłu. Przednia część nie posiada kół i jest przystosowana do urządzenia trakcyjnego w pojazdach ciężarowych lub ciągnikach siodłowych. Zespół ciągnika i naczepy tworzy pojazd przegubowy.

Tabela 8

Transport ładunków holowanych w podziale na porty kontynentalne (przywóz/wywóz, %)

	2016	2017	2018	2019	2020
Marsylia	47 %	45 %	48 %	47 %	42 %
Tulon	49 %	50 %	49 %	50 %	54 %
Nicea	4 %	4 %	3 %	2 %	5 %
Ogółem	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Źródło: Uwagi władz francuskich przekazane w dniu 5 kwietnia 2023 r.

2.3.1.2.2. Ładunki nieholowane

(55) Port w Marsylii jest jedynym portem kontynentalnym, który w latach 2016–2020 obsługiwał transport ładunków nieholowanych na Korsykę/z Korsyki. Wszystkie porty na Korsyce obsługują ładunki nieholowane. Ten rodzaj transportu odbywa się w całości między portem w Marsylii a portami na Korsyce.

2.3.2. *Morski transport pasażerski*

(56) Morskie przewozy pasażerskie odbywają się między Korsyką a Francją/Włochami. Połączenia z Francją kontynentalną stanowiły średnio około 65 % całkowitego morskiego transportu pasażerskiego w latach 2014–2019, z liczbą ponad 2,7 mln pasażerów w latach 2017–2018, która spadła do 2,52 mln w 2019 r. W 2020 r. w następstwie kryzysu zdrowotnego związanego z COVID-19 morski transport pasażerski zmniejszył się o 32 %.

(57) W przeciwieństwie do morskiego transportu towarowego morski transport pasażerski ma charakter sezonowy, a popyt w sezonie turystycznym (tj. od kwietnia do października) jest wyższy niż w pozostałej części roku.

(58) Większa część morskiego transportu pasażerskiego w portach kontynentalnych koncentruje się w Tulonie (Tabela 9 i Tabela 10). W latach 2016–2020 porty w Marsylii i Tulonie nieznacznie zwiększyły swoje udziały w rynku, podczas gdy udział Nicei znacznie spadł (Tabela 10).

Tabela 9

Morski transport pasażerski między Francją kontynentalną a Korsyką w podziale na porty kontynentalne (liczba pasażerów)

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

Źródło: Uwagi władz francuskich przekazane w dniu 5 kwietnia 2023 r.

Tabela 10

Morski transport pasażerski między Francją kontynentalną a Korsyką w podziale na porty kontynentalne (%)

	2016	2017	2018	2019	2020
Marsylia	23 %	24 %	25 %	26 %	28 %
Tulon	51 %	51 %	50 %	58 %	60 %
Nicea	27 %	25 %	25 %	16 %	13 %
Ogółem	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Źródło: Uwagi władz francuskich przekazane w dniu 5 kwietnia 2023 r.

(59) Większa część morskiego transportu pasażerskiego w portach na Korsyce koncentruje się w Bastii i Ajaccio. Jak pokazano w tabeli 11 i tabeli 12, rozkład przepływu pasażerów między portami na Korsyce pozostał stosunkowo stabilny.

Tabela 11

Morski transport pasażerski między Francją kontynentalną a Korsyką w podziale na porty na Korsyce (liczba pasażerów)

	2016	2017	2018	2019	2020
Ajaccio	967 182	1 008 021	983 285	926 771	629 585
Bastia	1 139 099	1 155 137	1 133 514	1 055 491	698 844
L'Île-Rousse	368 783	375 960	391 792	320 997	212 632
Porto-Vecchio	146 495	147 009	152 477	166 922	144 355
Propriano	66 946	65 047	63 761	57 032	45 048
Ogółem	**2 688 505**	**2 751 174**	**2 724 829**	**2 527 213**	**1 730 464**

Źródło: Uwagi władz francuskich przekazane w dniu 5 kwietnia 2023 r.

Tabela 12

Morski transport pasażerski między Francją kontynentalną a Korsyką w podziale na porty na Korsyce (%)

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

Źródło: Uwagi władz francuskich przekazane w dniu 5 kwietnia 2023 r.

2.4. **Ramy prawne regulujące świadczenie usług transportu morskiego między Korsyką a Francją kontynentalną**

(60) Transport morski zliberalizowano w Unii Europejskiej w 1992 r., kiedy przyjęto rozporządzenie w sprawie kabotażu morskiego (**„rozporządzenie w sprawie kabotażu**") ([36]). Władze francuskie nigdy nie dokonały jednak pełnej liberalizacji usług transportu morskiego w przypadku obsługi połączeń morskich z Korsyką ze względu na istnienie zapotrzebowania na usługę publiczną wymagającego ogólnego ograniczenia swobody świadczenia takich usług.

(61) W związku z tym obecnie nie ma transportu czysto komercyjnego między Francją kontynentalną a Korsyką. Usługi transportu morskiego świadczy się w ramach systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych (**„system zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych**") zdefiniowanych w art. 2 pkt 4 i art. 4 ust. 2 rozporządzenia w sprawie kabotażu albo w ramach zamówienia publicznego na usługi zgodnego z definicją określoną w art. 2 pkt 3 i art. 4 ust. 1 rozporządzenia w sprawie kabotażu.

2.4.1. *System zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych*

(62) Uchwałą Zgromadzenia Korsyki nr 13/263 z dnia 20 grudnia 2013 r., zmienioną uchwałami Zgromadzenia nr 18/266 z dnia 27 lipca 2018 r. i nr 19/128 z dnia 25 kwietnia 2019 r., władze regionalne Korsyki („**CdC**") ustanowiły system zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych określający zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, z których musi wywiązywać się każdy operator zamierzający oferować usługi transportu morskiego między Korsyką a Francją kontynentalną („**system zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z 2019 r.**") ([37]).

(63) System zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z 2019 r. ma zastosowanie do wszystkich usług transportu morskiego świadczonych między portami na Korsyce a trzema portami kontynentalnymi od dnia 1 października 2019 r. przez okres dziesięciu lat, tj. do dnia 30 września 2029 r. Przewidziano w nim szereg obowiązków, które należy spełnić, w tym minimalną liczbę rejsów w obie strony, które należy wykonywać na każdej trasie morskiej przez cały rok, oraz maksymalne taryfy za transport towarów/pasażerów, których operatorzy nie mogą przekraczać. System zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z 2019 r. nie przewiduje żadnej rekompensaty finansowej dla operatorów transportu morskiego z tytułu wywiązywania się ze zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, które nakłada.

2.4.2. *Historia zamówień publicznych na usługi udzielonych w latach 1976–2022*

(64) Dotychczas przedmiotem zamówień publicznych na usługi były jedynie usługi transportu morskiego między Marsylią a portami na Korsyce. Usługi transportu morskiego z portów w Tulonie i Nicei były świadczone w ramach systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych.

(65) Pierwsza koncesja na świadczenie usług publicznych między przedsiębiorstwem publicznym Société Nationale Corse Méditerranée („**SNCM**") i prywatnym przedsiębiorstwem Compagnie Méridionale de Navigation (obecnie La Méridionale) z jednej strony a państwem francuskim z drugiej strony została podpisana w 1976 r. w celu zapewnienia ciągłości terytorialnej między Korsyką a kontynentem przez okres 25 lat, tj. do 2001 r.

(66) Począwszy od dnia 1 stycznia 2002 r. przedsiębiorstwo SNCM świadczyło usługi, za pośrednictwem La Méridionale, między Marsylią a Korsyką na podstawie umowy o zamówienie publiczne na usługi zawartej z CdC na okres pięciu lat.

(67) W okresie od dnia 1 lipca 2007 r. do dnia 31 grudnia 2013 r. SNCM i La Méridionale świadczyły tę usługę w ramach nowego zamówienia publicznego na usługi udzielonego w dniu 7 czerwca 2007 r. („**zamówienie publiczne na usługi na lata 2007–2013**") obejmującego wszystkie pięć połączeń między portem w Marsylii a portami na Korsyce. Komisja uznała, że część rekompensaty przyznanej w ramach zamówienia publicznego na usługi na lata 2007–2013 stanowi pomoc państwa niezgodną z rynkiem wewnętrznym ([38]).

([36]) Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczące stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie państw członkowskich (kabotaż morski) (Dz.U. L 364 z 12.12.1992, s. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1992/3577/oj).

([37]) Uchwała nr 19/128 z dnia 25 kwietnia 2019 r. zawierająca szczegółowe informacje na temat systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z 2019 r. jest dostępna pod adresem: https://www.isula.corsica/assemblea/downloads/Deliberations-AC-2019_t21928.html (dostęp w dniu 18 października 2024 r.).

([38]) Decyzja Komisji 2013/435/UE z dnia 2 maja 2013 r. w sprawie pomocy państwa SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) wdrożonej przez Republikę Francuską na rzecz Société Nationale Corse Méditerranée i Compagnie Méridionale de Navigation (Dz.U. L 220 z 17.8.2013, s. 20, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2013/435/oj). W decyzji tej Komisja uznała, że finansowanie usługi publicznej w zakresie morskiego transportu pasażerskiego i towarowego przez cały rok (usługa podstawowa) jest zgodne z rynkiem wewnętrznym. Uznała ona jednak za niezgodną rekompensatę wypłaconą przez CdC z tytułu finansowania dodatkowej usługi przewozu pasażerskiego między Marsylią a każdym z pięciu portów na Korsyce w okresie letnim.

(68) Decyzją Zgromadzenia Korsyki z dnia 6 września 2013 r. CdC postanowił udzielić pięciu odrębnych zamówień publicznych na usługi w odniesieniu do każdej z pięciu tras między portem w Marsylii a portami na Korsyce na lata 2014–2023. CdC udzielił te zamówienia przedsiębiorstwom SNCM i La Méridionale. W następstwie postępowania administracyjnego wszczętego przeciwko SNCM w dniu 28 listopada 2014 r. i zakończonego w dniu 20 listopada 2015 r. wyrokiem sądu gospodarczego w Marsylii przedsiębiorstwo wycofało się jednak z zamówienia w grudniu 2015 r. Większość jego aktywów nabyło w 2016 r. konsorcjum Corsica Maritima i włączono je do nowego przedsiębiorstwa żeglugowego Corsica Linea, które rozpoczęło działalność w dniu 10 grudnia 2015 r. Przedsiębiorstwo Corsica Linea stało się podwykonawcą zamówień publicznych na usługi na lata 2014–2023 do dnia 1 października 2016 r., kiedy to umowy rozwiązano wyrokiem sądu administracyjnego w Bastii wydanym w dniu 7 kwietnia 2015 r.

(69) Następnie w latach 2016–2022 konsorcjum Corsica Linea – La Méridionale udzielono kilku „tymczasowych" zamówień publicznych na usługi w zakresie morskiego transportu pasażerskiego i towarowego:

— pięciu zamówień publicznych na usługi zawartych na okres od dnia 1 października 2016 r. do dnia 30 września 2017 r., obejmujących trasy między portem w Marsylii a każdym z portów na Korsyce,

— pięciu zamówień publicznych na usługi na okres od dnia 1 października 2017 r. do dnia 31 maja 2019 r., przedłużonych do dnia 30 września 2019 r., obejmujących trasy między portem w Marsylii a każdym z portów na Korsyce,

— pięciu zamówień publicznych na usługi zawartych na okres od dnia 1 października 2019 r. do dnia 31 grudnia 2020 r., przedłużonych do dnia 28 lutego 2021 r., obejmujących trasy między portem w Marsylii a każdym z portów na Korsyce („**zamówienia publiczne na usługi na lata 2019–2020**") ([39]),

— pięciu zamówień publicznych na usługi zawartych na okres od dnia 1 marca 2021 r. do dnia 31 grudnia 2022 r., obejmujących trasy między portem w Marsylii a każdym z portów na Korsyce („**zamówienia publiczne na usługi na lata 2021–2022**") ([40]).

(70) Zamówienia publiczne na usługi na lata 2019–2020 są przedmiotem odrębnego dochodzenia Komisji w sprawie pomocy państwa (zarejestrowanego pod numerem SA.49207).

3. OPIS ZAMÓWIEŃ PUBLICZNYCH NA USŁUGI

3.1. Cel zamówień publicznych na usługi

(71) Środki będące przedmiotem niniejszej procedury dotyczą rekompensaty finansowej przyznanej przez OTC w ramach każdego z pięciu zamówień publicznych na usługi dotyczących obsługi połączeń morskich z Korsyką w okresie od dnia 1 stycznia 2023 r. do dnia 31 grudnia 2030 r. Zamówienia publiczne na usługi dotyczą świadczenia usług morskiego transportu towarowego i pasażerskiego w odniesieniu do każdego połączenia morskiego między portem w Marsylii a każdym z portów na Korsyce (motyw 33). Łączną kwotę pomocy szacuje się na 853 600 000 EUR.

(72) Celem zamówień publicznych na usługi jest zaspokojenie zapotrzebowania na usługę publiczną w zakresie morskiego transportu towarowego i pasażerskiego określonego przez władze francuskie na każdej z tych tras.

3.2. Beneficjenci zamówień publicznych na usługi

(73) Beneficjentami zamówień publicznych na usługi są przedsiębiorstwa Corsica Linea i La Méridionale („**beneficjenci zamówień publicznych na usługi**" lub „**koncesjonariusze**"), oddzielnie lub wspólnie (Tabela 13).

([39]) Zamówienia publiczne na usługi na lata 2019–2020 dotyczyły transportu morskiego pasażerów (pasażerów podróżujących ze względów medycznych, studentów, kierowców towarzyszących ładunkom holowanym oraz – w przypadku wyłącznie trasy między Marsylią a Propriano – wszystkich pasażerów) i towarów (ładunków holowanych i nieholowanych).

([40]) Cele zamówień publicznych na usługi na lata 2021–2022 były takie same jak cele zamówień publicznych na usługi na lata 2019–2020.

Tabela 13

Beneficjenci zamówień publicznych na usługi

Części	Trasy	Koncesjonariusze
1	Marsylia–Ajaccio	Konsorcjum Corsica Linea–La Méridionale
2	Marsylia–Bastia	Corsica Linea
3	Marsylia–Porto-Vecchio	La Méridionale
4	Marsylia–Propriano	Corsica Linea
5	Marsylia–L'Île-Rousse	Corsica Linea

Źródło: Zgłoszenie władz francuskich z dnia 27 grudnia 2022 r.

3.2.1. *Corsica Linea*

(74) Corsica Linea jest spółką akcyjną uproszczoną specjalizującą się w morskim transporcie pasażerskim i towarowym ([41]).

(75) Corsica Linea jest spółką zależną grupy CM Holding, która składa się ze 150 spółek i posiada 15 głównych udziałowców. Zatrudnia ponad 1 000 osób i posiada flotę dziewięciu statków.

(76) Przedsiębiorstwo to obsługuje obecnie, pod francuską banderą, połączenia morskie między Korsyką a portem w Marsylii w ramach zamówień publicznych na usługi, a także połączenia morskie z portu w Marsylii do Tunezji i Algierii ([42]).

3.2.2. *La Méridionale*

(77) La Méridionale jest spółką akcyjną specjalizującą się w morskim transporcie pasażerskim i towarowym ([43]).

(78) Od dnia 1 czerwca 2023 r. La Méridionale jest spółką zależną grupy CMA CGM, po jej przejęciu od grupy STEF, która była jej właścicielem od 2009 r. La Méridionale zatrudnia prawie 650 osób i posiada flotę czterech statków ([44]).

(79) Przedsiębiorstwo to obsługuje obecnie, pod francuską banderą, połączenia morskie między Korsyką a portem w Marsylii w ramach zamówień publicznych na usługi, a od 2024 r. – regularne połączenia morskie między Tulonem a L'Île-Rousse w ramach systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z 2019 r. Obsługuje również połączenia morskie z portu w Marsylii do Maroka.

3.3. **Organ administracyjny przyznający środki**

(80) Władze francuskie wskazały w swoim zgłoszeniu, że organem odpowiedzialnym za przyznanie środków jest OTC.

(81) OTC jest publiczną agencją przemysłową i handlową na szczeblu regionalnym, utworzoną na mocy ustawy nr 91-428 z dnia 13 maja 1991 r. ustanawiającej statut władz regionalnych Korsyki.

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

(82) Art. L. 4420-20 ogólnego kodeksu samorządów lokalnych i regionalnych („**CGCT**") określa zadania i uprawnienia OTC oraz wskazuje, że podlega ona nadzorowi ze strony CdC (który sam jest organem publicznym na podstawie art. L. 4421-1 CGCT ([45])) ([46]). Zgodnie z art. L. 4420-20 CGCT OTC przewodniczy członek rady wykonawczej mianowany przez przewodniczącego rady wykonawczej CdC. Przedstawiciel państwa w CdC automatycznie uczestniczy w posiedzeniach zarządu OTC i jest adresatem jego uchwał. OTC zarządza dyrektor powołany na wniosek przewodniczącego OTC w drodze zarządzenia rady wykonawczej. Zarząd OTC składa się z przedstawicieli organizacji społeczno-zawodowych, a przede wszystkim z wybranych przedstawicieli Zgromadzenia Korsyki, które jest jednym z organów CdC na podstawie art. L. 4422-1 CGCT.

(83) Zgodnie z wytycznymi opracowanymi przez CdC ([47]) OTC odpowiada za opracowywanie, koordynowanie i wdrażanie regionalnej polityki transportu lotniczego i morskiego między Korsyką a Francją kontynentalną. Zgodnie z art. L. 4420-20 CGCT OTC zawiera z przedsiębiorstwami wyznaczonymi do obsługi połączeń lotniczych i morskich niezbędnych do zapewnienia ciągłości terytorialnej umowy o zamówienie publiczne na usługi określające taryfy, warunki wykonania, jakość usług i procedury monitorowania.

(84) Art. L. 4420-20 CGCT stanowi w tym względzie, że OTC finansuje zamówienia z dotacji na rzecz ciągłości terytorialnej przewidzianej w art. L. 4425-26 CGCT, wypłacanej jej przez CdC. Dotacja ta jest wypłacana CdC przez państwo zgodnie z art. L. 4425-23 CGCT. Dotacja na rzecz ciągłości terytorialnej w wysokości 187 mln EUR rocznie finansuje uzgodnienia dotyczące lotniczej i morskiej ciągłości terytorialnej między Korsyką a kontynentem ([48]).

3.4. Charakterystyka istnienia zapotrzebowania na usługę publiczną w transporcie morskim między Korsyką a Francją kontynentalną

(85) W niniejszej sekcji opisano (i) procedury wszczęte przez władze francuskie w celu scharakteryzowania istnienia zapotrzebowania na usługę publiczną. Następnie opisano wnioski, jakie wyciągnęły władze francuskie w odniesieniu do istnienia takiego zapotrzebowania na (ii) morski transport pasażerski oraz (iii) morski transport towarowy.

3.4.1. *Przedstawienie procedur wszczętych przez władze francuskie w celu scharakteryzowania zapotrzebowania na usługę publiczną*

(86) Biorąc pod uwagę wygaśnięcie w dniu 31 grudnia 2022 r. zamówień publicznych na usługi na lata 2021–2022 (motyw 69), od grudnia 2021 r. władze francuskie przeprowadziły analizę, czy wśród użytkowników usług transportu morskiego między Korsyką a Francją kontynentalną, a w szczególności między Marsylią a pięcioma portami na Korsyce, nadal istnieje zapotrzebowanie na usługę publiczną.

(87) Władze francuskie wskazały, że metodę ustalania, czy nadal istnieje takie zapotrzebowanie na morski transport towarowy i pasażerski, należy realizować w trzech etapach.

(88) Pierwszym etapem było zidentyfikowanie i ilościowe określenie popytu ze strony użytkowników na usługi transportu morskiego. W tym celu władze francuskie zorganizowały dwie konsultacje publiczne.

(89) Celem drugiego etapu było ustalenie, czy rynek mógł w pełni lub częściowo zaspokoić stwierdzony popyt ze strony użytkowników. Władze francuskie zorganizowały konsultacje publiczne również w tym zakresie.

([45]) https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000033463146/2023-01-01 (dostęp w dniu 18 października 2024 r.).
([46]) Tamże.
([47]) Zgodnie z art. L. 4424-18 CGCT CdC określa, na podstawie zasady ciągłości terytorialnej mającej na celu złagodzenie ograniczeń wynikających z wyspiarskiego charakteru, zasady organizacji transportu morskiego między Korsyką a każdym miejscem docelowym we Francji kontynentalnej, w szczególności w odniesieniu do usług i taryf.
([48]) Sprawozdanie regionalnego trybunału obrachunkowego Korsyki, 2 listopada 2021 r., pkt 2.1, opublikowane na stronie internetowej francuskiego Trybunału Obrachunkowego: https://www.ccomptes.fr/fr/documents/57539 (dostęp w dniu 18 października 2024 r.).

(90) Władze francuskie zleciły firmie Gecodia świadczącej usługi doradztwa gospodarczego przeprowadzenie tych pierwszych dwóch etapów. W szczególności firma Gecodia była odpowiedzialna za gromadzenie i przetwarzanie informacji zebranych od użytkowników i operatorów oraz za sporządzenie podsumowania odpowiedzi otrzymanych w wyniku konsultacji publicznych przeprowadzonych przez OTC. Firma Gecodia była również odpowiedzialna za przeprowadzenie dodatkowych badań w celu ustalenia, czy istniało zapotrzebowanie na usługę publiczną w odniesieniu do transportu morskiego między Korsyką a Francją kontynentalną.

(91) Po zakończeniu drugiego etapu firma Gecodia przekazała OTC swoje sprawozdanie końcowe z dnia 14 marca 2022 r. („**sprawozdanie firmy Gecodia**"). W sprawozdaniu firmy Gecodia przeanalizowano popyt i podaż na rynku oraz wyciągnięto wnioski dotyczące istnienia zapotrzebowania na usługę publiczną w zakresie transportu morskiego między Korsyką a kontynentem.

(92) Trzeci etap miał pomóc w określeniu podejścia, które w najmniejszym stopniu wpłynęłoby na prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego przy zaspokajaniu zidentyfikowanego zapotrzebowania na usługę publiczną. Celem tego ostatniego etapu było zapewnienie, aby decyzje CdC dotyczące sposobu zaspokojenia zidentyfikowanego zapotrzebowania na usługę publiczną w jak najmniejszym stopniu ograniczały konkurencję. Trzeci etap zostanie opisany w pkt 3.5.

3.4.1.1. Procedury wszczęte w celu ustalenia istnienia popytu ze strony użytkowników

(93) W celu zakończenia pierwszego etapu, o którym mowa w motywie 88, w dniu 7 grudnia 2021 r. władze francuskie rozpoczęły konsultacje publiczne wśród użytkowników morskiego transportu towarowego i pasażerskiego na trasach między portem w Marsylii a pięcioma portami na Korsyce („**konsultacje z użytkownikami**").

(94) W ramach konsultacji, które trwały jeden miesiąc, zaproszono wszystkich tych użytkowników i inne zainteresowane osoby do przedstawienia uwag na temat przedmiotowych usług transportu morskiego. Konsultacje z użytkownikami opublikowano na stronie internetowej OTC oraz zaprezentowano w prasie lokalnej i regionalnej.

(95) Obejmowały one kilka kwestionariuszy, z których każdy składał się z około 20 pytań, skierowanych do różnych kategorii użytkowników. Do konsultacji dołączono również dokument uzupełniający badanie publiczne, w którym określono ogólne cechy usług transportu morskiego między Korsyką a Francją kontynentalną ([49]) oraz przedstawiono krótki i wstępny opis poszczególnych kategorii użytkowników morskiego transportu towarowego i pasażerskiego między Korsyką a Francją kontynentalną.

(96) W dniu 22 stycznia 2022 r. władze francuskie rozpoczęły również konsultacje z portami kontynentalnymi (Marsylia, Tulon i Nicea), które trwały jeden miesiąc („**konsultacje z portami**"). Konsultacje te obejmowały kwestionariusz, w którym zwrócono się zasadniczo do podmiotów zarządzających portami o scharakteryzowanie swojej infrastruktury, zarówno w odniesieniu do transportu towarowego, jak i pasażerskiego.

3.4.1.2. Procedury wszczęte w celu określenia podaży rynkowej dostępnej w celu zaspokojenia popytu ze strony użytkowników

(97) W celu zakończenia drugiego etapu, o którym mowa w motywie 89, w dniu 19 stycznia 2022 r. władze francuskie rozpoczęły konsultacje z operatorami usług transportu morskiego w okresie pięciu tygodni („**konsultacje z operatorami**"). Konsultacje te były dostępne na stronie internetowej CdC.

(98) Na stronie wprowadzającej do konsultacji z operatorami władze francuskie zwróciły się do zainteresowanych przedsiębiorstw żeglugowych o wyjaśnienie swoich zamiarów w odniesieniu do regularnych połączeń z Korsyką od dnia 1 stycznia 2023 r. Konsultacje z operatorami obejmowały również kwestionariusz do wypełnienia przez operatorów. Sporządzono również dokument towarzyszący, w którym przedstawiono pełną treść dokumentu uzupełniającego konsultacje z użytkownikami z dnia 7 grudnia 2021 r. (motyw 95) oraz krótką prezentację wyników konsultacji z użytkownikami. Ponadto w ramach konsultacji zaproszono zainteresowane przedsiębiorstwa żeglugowe do przedstawienia informacji na temat zdolności przewozowej oraz liczby pasażerów i wielkości towarów, które mogłyby przewozić w przypadku braku zamówienia publicznego na usługi w latach 2023–2028.

([49]) Te ogólne cechy opisano w pkt 2.3 niniejszej decyzji.

3.4.2. *Charakterystyka zapotrzebowania na usługę publiczną w zakresie morskiego transportu pasażerskiego*

(99) W niniejszej podsekcji opisano wnioski władz francuskich dotyczące: (i) istnienia popytu ze strony użytkowników morskiego transportu pasażerskiego między Korsyką a kontynentem oraz (ii) stwierdzenia niedoskonałości rynku w zakresie zaspokojenia tego popytu.

3.4.2.1. Określenie popytu ze strony pasażerów

(100) W poniższych podsekcjach opisano analizy, jakie przeprowadziły władze francuskie, dotyczące popytu *jakościowego* ze strony pasażerów w ramach transportu morskiego między Korsyką a kontynentem oraz popytu *ilościowego* ze strony tych użytkowników.

3.4.2.1.1. Określenie popytu jakościowego ze strony pasażerów

(101) W niniejszej podsekcji przedstawiono – po pierwsze – wyniki konsultacji z użytkownikami; po drugie – wyniki konsultacji z portami; jak również wnioski ze sprawozdania firmy Gecodia uzupełniającego wyniki konsultacji publicznych.

3.4.2.1.1.1. Wyniki konsultacji z użytkownikami

3.4.2.1.1.1.1. Pytania skierowane do użytkowników

(102) W dokumencie uzupełniającym konsultacje z użytkownikami (motyw 95) władze francuskie wyjaśniły po pierwsze, że w odniesieniu do morskiego transportu pasażerskiego ([50]) należy dokonać rozróżnienia między pasażerami mieszkającymi na Korsyce ([51]) a pasażerami niebędącymi rezydentami ([52]). Uznały one również, że wśród pasażerów mieszkających na Korsyce istniał szczególny popyt na transport morski ze strony konkretnej kategorii użytkowników, a mianowicie pasażerów podróżujących ze względów medycznych („**pasażerowie medyczni**"), który był odrębny od ogólnego popytu ze strony pasażerów. W dokumencie uzupełniającym konsultacje z użytkownikami zauważono również, że w ramach zamówień publicznych na usługi na lata 2021–2022 OTC zidentyfikowała zapotrzebowanie na publiczne usługi transportu morskiego dla tych kategorii użytkowników.

(103) W ramach konsultacji z użytkownikami zwrócono się zatem do użytkowników o udzielenie odpowiedzi na pytania zawarte w dwóch kwestionariuszach: jednym skierowanym do wszystkich pasażerów (rezydentów i nierezydentów Korsyki); drugim, bardziej szczegółowym, skierowanym wyłącznie do pasażerów medycznych ([53]).

(104) Kwestionariusz wysłany do wszystkich pasażerów (rezydentów/nierezydentów Korsyki) zawierał około 20 pytań, z sugerowanymi odpowiedziami (w niektórych przypadkach użytkownicy mogli wybrać kilka odpowiedzi), a czas potrzebny na wypełnienie kwestionariusza oszacowano na pięć minut.

(105) W pierwszym pytaniu zwrócono się do użytkowników o podanie informacji na temat tras morskich na Korsykę, z których korzystali między portem w Marsylii a pięcioma portami na Korsyce ([54]). Pytania 2–6 dotyczyły informacji na temat profilu użytkownika (kategorii społeczno-zawodowej, czy osoby te są rezydentami Korsyki, powodów podróży ([55]), częstotliwości podróży ([56]) i potrzeb w zakresie

([50]) W dokumencie uzupełniającym konsultacje z użytkownikami wykluczono ewentualną konkurencję intermodalną między transportem morskim a transportem lotniczym w odniesieniu do podróży między Korsyką a Francją kontynentalną w zakresie, w jakim „ocena przedsiębiorstw oraz analiza czasu podróży, częstotliwości, cen i niezawodności rodzajów transportu prowadzą do sytuacji, w której lotniczy transport pasażerski nie jest uwzględniany na całości lub części rynku właściwego".

([51]) OTC przydziela status pasażera będącego „rezydentem Korsyki" każdej osobie, która wykaże, że Korsyka jest jej głównym miejscem zamieszkania.

([52]) Zgodnie z dokumentem uzupełniającym konsultacje publiczne rozróżnienie to uzasadniało kilka czynników, w tym fakt, że rezydenci Korsyki korzystają ze specjalnej taryfy i podróżują bardziej regularnie niż inni pasażerowie.

([53]) Trzeci kwestionariusz skierowano również do studentów podróżujących między Korsyką a Francją kontynentalną. Ponieważ jednak Francja nie stwierdziła, że istnieje zapotrzebowanie na usługę publiczną w odniesieniu do tej kategorii użytkowników, niniejsza decyzja nie zawiera analizy w tym względzie.

([54]) Jeżeli użytkownicy korzystali z więcej niż jednej trasy, musieli wypełnić kwestionariusz dla każdej z nich.

([55]) Proponowane odpowiedzi (możliwych było kilka odpowiedzi) były następujące: odwiedziny u rodziny lub przyjaciół; podróż turystyczna/rekreacyjna; podróż służbowa; podróż w celach medycznych; podróże studenckie; inne powody (proszę opisać).

([56]) Proponowane odpowiedzi były następujące: nigdy; raz w roku; dwa do pięciu razy w roku; sześć do dziewięciu razy w roku; ponad dziesięć razy w roku.

podróży ([57])). W pytaniach 7–9 zapytano użytkowników o ich zadowolenie pod względem czasów wypłynięcia i przypłynięcia na Korsykę (zadowalające lub niezadowalające; w przypadku braku zadowolenia, czy pasażerowie chcieliby wcześniejszego lub późniejszego wypłynięcia lub przypłynięcia?) oraz częstotliwości usług transportu morskiego oferowanych na trasach morskich, z których korzystają. Pytania 10–14 dotyczyły taryfy za dane usługi dla rezydentów Korsyki, a ich celem było w szczególności ustalenie, czy taryfa ta była odpowiednia, czy też powinna zostać zmieniona.

(106) W pytaniach 15–19 zwrócono się do użytkowników o przedstawienie uwag na temat alternatywnych rozwiązań względem portu w Marsylii, z których mogliby skorzystać. Pytania te miały w szczególności na celu ustalenie:

— czy w momencie rezerwacji jednej z tras z Marsylii użytkownicy sprawdzali również dostępne przeprawy w pozostałych portach kontynentalnych ([58]),

— głównego powodu wyboru portu w Marsylii w porównaniu z pozostałymi portami kontynentalnymi ([59]),

— czy w przypadku hipotetycznego wzrostu taryf o 5–10 % dla transportu morskiego w porcie w Marsylii użytkownicy byli gotowi korzystać z usług transportu morskiego w innym porcie kontynentalnym (Tulon, Nicea lub oba te porty) w celu podróży na Korsykę lub z Korsyki,

— czy użytkownicy korzystali już z tras z Tulonu lub Nicei na Korsykę od 2019 r. (tak lub nie), a jeżeli tak, należało wskazać główny powód wyboru innego portu kontynentalnego (Tulon lub Nicea), a nie portu w Marsylii ([60]).

(107) Pytania 20–22 dotyczyły substytucyjności transportu morskiego i lotniczego. Dokładniej rzecz ujmując, celem pytań było ustalenie, odpowiednio, jak często użytkownicy porównują loty i przeprawy morskie w momencie dokonywania rezerwacji ([61]), głównej przyczyny wyboru podróży statkiem, a nie samolotem ([62]) oraz czy w przypadku zwiększenia taryfy o 5–10 % byli gotowi skorzystać z usług transportu lotniczego (tak czy nie).

(108) Kwestionariusz dla pasażerów medycznych zawierał zarówno pytania szczegółowe, jak i pytania identyczne z pytaniami zawartymi w kwestionariuszu ogólnym (motyw 103) ([63]). Wśród pytań szczegółowych pytanie 3 dotyczyło grupy wiekowej użytkowników; pytanie 4 dotyczyło liczby rejsów w obie strony odbywanych rocznie przez użytkowników; pytanie 5 dotyczyło obecności lub braku obecności osoby towarzyszącej; pytanie 6 dotyczyło zapotrzebowania na kabinę i miejsce parkingowe na pokładzie statku; pytanie 7 dotyczyło przeprowadzonego leczenia; natomiast pytanie 12 dotyczyło poziomu ubezpieczenia zdrowotnego na pokrycie kosztów związanych z leczeniem.

(109) Ogólnie rzecz biorąc, kwestionariusze umożliwiały użytkownikom wysyłanie odpowiedzi w formie dowolnego tekstu na adres consultationpublique@ofc-corse.fr.

3.4.2.1.1.1.2. Podsumowanie otrzymanych odpowiedzi

(110) Władze francuskie twierdzą, że w ramach konsultacji z użytkownikami otrzymały ponad 1 000 odpowiedzi, z czego 987 nadawało się do wykorzystania (686 od rezydentów Korsyki, a 301 od pasażerów niebędących rezydentami).

(111) Otrzymano natomiast jedynie 42 odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu skierowanym do pasażerów medycznych. Ze względu na niewielką liczbę otrzymanych odpowiedzi władze francuskie nie uwzględniły wyników tych konsultacji.

([57]) Proponowane odpowiedzi były następujące: rejs z kabiną i samochodem; rejs bez kabiny ani samochodu; z samochodem i bez kabiny; z kabiną i bez samochodu.
([58]) Proponowane odpowiedzi były następujące: nie mam wyboru (narzucona rezerwacja); systematycznie; nie w przypadku niektórych podróży (proszę opisać rodzaj podróży, w przypadku którego nie dokonuje się żadnego porównania); nigdy.
([59]) Proponowane odpowiedzi były następujące: najniższa taryfa; rozkład rejsów; lepsza jakość usług; bliskość portu do miejsca docelowego; bilet okresowy na tę trasę; rodzaj podróży; inne (proszę określić).
([60]) Proponowane odpowiedzi były następujące: najniższa taryfa; bardziej odpowiedni rozkład rejsów; moje miejsce docelowe znajdowało się bliżej wybranego portu; nie wiem; inne (proszę określić).
([61]) Proponowane odpowiedzi były następujące: systematycznie; regularnie; sporadycznie; nigdy.
([62]) Proponowane odpowiedzi były następujące: niższa taryfa; konieczność podróżowania z pojazdem; możliwość przeprawy nocnej z kabiną; nie jestem w stanie latać; inne (proszę określić).
([63]) Pytania 1–2 i 8–24 (z wyjątkiem pytania 12) kwestionariusza dla pasażerów medycznych były identyczne z pytaniami zawartymi w kwestionariuszu dla wszystkich pasażerów.

(112) Odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu przesłanym przez władze francuskie do wszystkich pasażerów można podsumować w następujący sposób:

— większość rezydentów i nierezydentów (prawie 60 %) podróżuje statkiem między Korsyką a kontynentem od dwóch do pięciu razy w roku ([64]),

— 95 % rezydentów i 93 % nierezydentów twierdzi, że potrzebuje kabiny i samochodu, aby podróżować na wszystkich trasach,

— głównymi powodami podróży rezydentów są wizyty rodzinne (72 %), turystyka (56 %), podróże służbowe (29 %) i względy medyczne (23 %). Pasażerowie niebędący rezydentami podróżują wyłącznie w celach turystycznych (56 %) i wizyt rodzinnych (52 %) ([65]),

— większość rezydentów i nierezydentów opowiada się za czasami wypłynięcia i przypłynięcia obowiązującymi w momencie konsultacji z użytkownikami (ponad 80 % pozytywnych opinii w obu przypadkach na wszystkich trasach),

— częstotliwość przepraw morskich między Marsylią a Korsyką obowiązująca w momencie konsultacji z użytkownikami zaspokaja potrzeby pasażerów będących rezydentami (57 %) i pasażerów niebędących rezydentami (65%) ([66]).

(113) Z podsumowania wynika również, że 54 % pasażerów będących rezydentami (41 % niebędących rezydentami) systematycznie porównuje dostępne przeprawy w porcie w Marsylii z pozostałymi portami kontynentalnymi ([67]). Wskaźniki porównań różnią się jednak w zależności od trasy: w przypadku niektórych tras, takich jak Marsylia–L'Île-Rousse lub Marsylia–Porto-Vecchio, respondenci będący rezydentami systematycznie porównują je z innymi przeprawami dostępnymi w portach kontynentalnych (odpowiednio 70 % i 60 % w przypadku rezydentów, odpowiednio 66 % i 35 % w przypadku nierezydentów), natomiast wskaźniki porównań dla trasy Marsylia–Propriano są niskie ([68]).

(114) Ponadto, niezależnie od danej trasy, głównym powodem wyboru portu w Marsylii przez pasażerów będących i niebędących rezydentami jest jego bliskość do miejsca docelowego (odpowiednio 53 % i 50 %). W przypadku hipotetycznego wzrostu taryf o 5–10 % za przeprawę morską z Marsylii co najmniej 60 % respondentów (rezydentów i nierezydentów) twierdzi, że jest skłonnych podróżować do Tulonu, a 35 % również do Nicei ([69]). Ponadto prawie 70 % respondentów będących rezydentami korzystało w 2019 r. z portów w Tulonie lub Nicei podczas podróży na Korsykę/z Korsyki (w porównaniu z 52 % respondentów niebędących rezydentami) ([70]). Głównym powodem korzystania z tych dwóch innych portów są niższe taryfy przez Tulon lub Niceę (57 % rezydentów, 56 % nierezydentów) ([71]).

([64]) 59 % pasażerów będących rezydentami (57 % niebędących rezydentami) podróżuje średnio od dwóch do pięciu razy w roku. 29 % pasażerów będących rezydentami podróżuje raz w roku (38 % niebędących rezydentami). Pasażerowie podróżujący częściej niż sześć razy w roku znajdują się w mniejszości (12 % rezydentów, 5 % nierezydentów). Dane statystyczne są stosunkowo podobne w przypadku trasy Marsylia–Propriano.

([65]) Dane statystyczne są dosyć podobne w przypadku trasy Marsylia–Propriano, chociaż turystyka ma mniejsze znaczenie dla pasażerów będących rezydentami (46 %), natomiast wizyty rodzinne (80 %), podróże medyczne (27 %) i podróże służbowe (26 %) przewyższają średnią. Jeżeli chodzi o pasażerów niebędących rezydentami, turystyka plasuje się na poziomie wyższym niż średnia (63 %), a wizyty rodzinne na niższym poziomie (44 %).

([66]) Dane statystyczne dotyczące trasy Marsylia–Propriano są zasadniczo podobne do średniej.

([67]) Z kolei 20 % respondentów będących rezydentami (35 % niebędących rezydentami) nigdy nie porównuje tras i podróżuje tylko z/do Marsylii. W przypadku 20 % rezydentów (21 % nierezydentów) porównanie nie stanowi opcji (narzucona rezerwacja), a 5 % rezydentów (3 % nierezydentów) porównuje tylko niektóre podróże.

([68]) 31 % respondentów będących rezydentami (27 % nierezydentów) systematycznie dokonuje porównań, natomiast 44 % (50 %) nigdy tego nie robi.

([69]) Wartości te są niższe w przypadku trasy Marsylia–Propriano, w przypadku której ponad połowa respondentów nie dokonałaby zamiany na pozostałe porty kontynentalne.

([70]) Odsetek ten dotyczy wszystkich tras na Korsykę, z wyjątkiem Propriano, przy czym ponad 60 % respondentów korzystających z trasy Marsylia–Propriano stwierdziło, że w 2019 r. nie korzystało z pozostałych portów kontynentalnych w celu podróży do i z Propriano.

([71]) Odsetek ten jest znacznie niższy w przypadku trasy Marsylia–Propriano, gdzie jedynie 40 % respondentów uwzględnia niższą taryfę w pozostałych portach, a kolejnym głównym powodem korzystania z przepraw do/z pozostałych portów kontynentalnych jest bliskość portu do miejsca docelowego (25 % respondentów).

(115) Wreszcie, jeśli chodzi o substytucyjność transportu lotniczego i morskiego, konsultacje z użytkownikami wykazały, że 56 % pasażerów będących rezydentami (79 % niebędących rezydentami) nie porównywało lotów z podróżami statkami w momencie dokonywania rezerwacji ([72]). Proporcje te są większe na niektórych trasach, takich jak Marsylia–Propriano ([73]). Jeśli chodzi o pytanie 21 (motyw 107), głównym powodem, dla którego zarówno rezydenci Korsyki (83 % respondentów), jak i nierezydenci (76 %) wybierają przeprawę morską, a nie lotniczą na wszystkich trasach, jest konieczność podróżowania z pojazdem. Jeśli chodzi o możliwość przejścia na transport lotniczy w przypadku hipotetycznego wzrostu taryfy morskiej o 5–10 %, nieco ponad połowa respondentów twierdzi, że nie dokonałaby zmiany ([74]).

3.4.2.1.1.2. Wyniki konsultacji z portami

3.4.2.1.1.2.1. Zadane pytania

(116) Kwestionariusz towarzyszący konsultacjom z portami składał się z trzech części dotyczących przepływu pasażerów.

(117) W pierwszej części kwestionariusza (pytania 1.1–1.5) zwrócono się do podmiotów zarządzających portami o przekazanie uwag na temat charakterystyki popytu ze strony użytkowników, określonego i przedstawionego w dokumencie uzupełniającym konsultacje z użytkownikami (motyw 95). Dokładniej rzecz ujmując, w pierwszej części zwrócono się do podmiotów o:

— komentarz na temat rozróżnienia między pasażerami będącymi rezydentami i nierezydentami oraz pasażerami medycznymi,

— wskazanie wielkości obszaru ciążenia ich portu w oparciu o posiadaną wiedzę rynkową,

— wskazanie, czy uważają, że ich infrastruktura portowa nie jest substytucyjna z innymi portami w odniesieniu do całości lub części przepływu pasażerów między Korsyką a kontynentem,

— komentarz na temat poziomu konkurencji, zarówno obecnego, jak i w okresie siedmiu lat, między portami w zakresie transportu pasażerskiego.

(118) W drugiej części kwestionariusza zwrócono się do podmiotów zarządzających portami o przedstawienie pełnego opisu infrastruktury portowej, którą prawdopodobnie przydzieliłyby na usługi transportu morskiego między Korsyką a kontynentem.

(119) W części trzeciej (pytania 4.1–4.8) zasadniczo zapytano się podmioty zarządzające portami o zdolność ich infrastruktury do obsługi przepływu pasażerów. W szczególności zwrócono się do nich o wskazanie:

— czy ich infrastruktura obejmowała obszary przeznaczone dla regularnego przepływu pasażerów ([75]),

— rodzaju statków, które mogłyby obsługiwać ([76]),

— czy ich infrastruktura obsługuje obecnie regularny przepływ pasażerów ([77]),

([72]) Dokładniej rzecz ujmując, zgodnie z podsumowaniem konsultacji z użytkownikami 33 % rezydentów nigdy nie porównuje transportu lotniczego z transportem morskim; 23 % robi to od czasu do czasu; 13 % robi to regularnie, a 31 % systematycznie. Wśród nierezydentów 64 % nigdy nie dokonuje porównania; 15 % robi to od czasu do czasu; 7 % robi to regularnie, a 14 % systematycznie.

([73]) Prawie 80 % respondentów na trasie Marsylia–Propriano nie porównuje lub rzadko porównuje podróż morską z podróżą lotniczą.

([74]) Ponad 60 % respondentów na trasie Marsylia–Propriano nie przeszłoby na transport lotniczy.

([75]) W pytaniu zwrócono się do podmiotów zarządzających portami o określenie: (i) wielkości obszarów obsługi; (ii) dostępności obszarów obsługi dla regularnego ruchu z Korsyką; (iii) możliwości przeznaczania obszarów obsługi na zasadzie codziennej lub cotygodniowej na potrzeby regularnego ruchu z Korsyką; oraz (iv) czy terminale były dostępne dla regularnego ruchu z Korsyką.

([76]) W pytaniu zwrócono się do podmiotów zarządzających portami o określenie: (i) liczby dostępnych nabrzeży; (ii) godzin przyjmowania w zależności od zdolności przewozowej statku; (iii) wdrożonych środków ochrony środowiska.

([77]) W pytaniu zwrócono się do podmiotów zarządzających portami o określenie: (i) dziennej zdolności przyjmowania pasażerów; (ii) godzin przyjmowania pasażerów; (iii) liczby pasażerów wsiadających na pokład lub schodzących na ląd, których można byłoby obsłużyć w ciągu godziny.

— czy ich infrastruktura mogłaby obsługiwać codzienne ([78]) i niecodzienne ([79]) rejsy w obie strony obsługujące przepływ pasażerów,

— czy podmioty zarządzające portami były w stanie zagwarantować pewną liczbę codziennych lub cotygodniowych rejsów w obie strony w ramach przewozów pasażerskich na Korsykę ([80]).

3.4.2.1.1.2.2. Podsumowanie otrzymanych odpowiedzi

(120) Władze francuskie zebrały uwagi od podmiotów zarządzających portami w Tulonie (CCI Var) i w Nicei (CCI Lazurowego Wybrzeża w Nicei). Władze francuskie wyjaśniły również w toku formalnego postępowania wyjaśniającego, że podmiot zarządzający portem w Marsylii (Grand Port Maritime de Marseille) przedstawił już w dniu 21 grudnia 2021 r. w ramach konsultacji z użytkownikami uwagi w formie tekstu dowolnego oraz że przedłożył te same uwagi w odpowiedzi na konsultacje z portami, nie odpowiadając konkretnie na pytania zawarte w kwestionariuszu przewidzianym w ramach konsultacji z portami. Władze francuskie wyjaśniły jednak, że uwagi portu w Marsylii zawierały istotne informacje wymagane w kwestionariuszu dla portów ([81]).

(121) W odniesieniu do pierwszej części kwestionariusza żaden z trzech portów nie zakwestionował rozróżnienia między poszczególnymi kategoriami pasażerów wskazanymi przez Francję. Jeżeli chodzi o obszar ciążenia, porty w Marsylii i Tulonie uważają, że przyciągają klientów z całej Francji i spoza niej, podczas gdy port w Nicei wskazuje, że jego obszar ciążenia ma przede wszystkim charakter regionalny.

(122) Trzy porty uważają, że ich infrastruktura portowa jest substytucyjna w odniesieniu do transportu pasażerskiego. Jeśli chodzi o konkurencję między portami kontynentalnymi, Tulon i Marsylia stwierdzają, że otwarcie konkurują ze sobą, a port w Tulonie twierdzi, że jest „niekwestionowanym liderem w transporcie pasażerskim". Podkreślają one, podobnie jak sam podmiot zarządzający portem w Nicei, że port w Nicei pozostaje w tyle za Marsylią i Tulonem ze względu na znaczny spadek przepływu pasażerów w ostatnich latach.

(123) W odniesieniu do trzeciej części kwestionariusza:

— *podmiot zarządzający portem w Marsylii* twierdzi, że posiada 13 miejsc postoju zdolnych do obsługi przepływu pasażerów na Korsykę. Pięć z nich zostało już w pełni przeznaczonych dla ruchu na Korsykę w ramach zamówień publicznych na usługi na lata 2021–2022, a dodatkowo można przydzielić osiem kolejnych. Port może zatem obsługiwać regularny przepływ pasażerów. Ponadto port w Marsylii wyjaśnia w swojej uwadze, że dostęp do statków jest łatwy zarówno dla pasażerów podróżujących z pojazdami, jak i dla pasażerów pieszych ([82]). Wreszcie port w Marsylii wskazuje, że może oferować usługi naprawy statków do celów natychmiastowej interwencji technicznej,

([78]) W pytaniu zwrócono się do podmiotów zarządzających portami o określenie: (i) liczby możliwych przerw w podróży dziennie; (ii) minimalnego i maksymalnego czasu trwania przerw w podróży; (iii) zasad przydzielania miejsc postoju.

([79]) W pytaniu zwrócono się do podmiotów zarządzających portami o określenie: (i) liczby możliwych przerw w podróży tygodniowo; (ii) minimalnego i maksymalnego czasu trwania przerw w podróży oraz (iii) zasad przydzielania miejsc postoju.

([80]) W pytaniu zwrócono się do podmiotów zarządzających portami o określenie liczby zagwarantowanych przerw w podróży.

([81]) Uwagi Grand Port Maritime de Marseille opisują: połączenia portu z obszarem przyległym do portu dla przepływu towarów i pasażerów; szlaki morskie i łańcuch logistyczny transportu towarowego między Korsyką a kontynentem; infrastrukturę portową, morską i lądową portu w Marsylii; ślad środowiskowy tranzytu portowego; powiązane usługi oraz bezpieczeństwo i ochronę obiektów portowych; bezpieczeństwo prawne terminali przedsiębiorstw żeglugowych przeznaczonych do obsługi ruchu na Korsykę.

([82]) Pasażerowie podróżujący w pojazdach mają dostęp do portu przez bramę znajdującą się w bezpośrednim sąsiedztwie miejsc postoju przeznaczonych do obsługi połączeń z Korsyką – cały odcinek między bramą wjazdową a dostępem do statku zajmuje mniej niż pół godziny. Powierzchnia strefy wejścia na pokład w porcie w Marsylii wynosi prawie 30 500 m^2 dla pojazdów, a jej część jest zadaszona. Stopień wykorzystania parkingów wynosi 50 % poza sezonem i nawet 90 % w szczytowych okresach letnich. Port w Marsylii wyjaśnia jednak, że w związku z przeniesieniem regularnych połączeń międzynarodowych do innego terminalu w porcie można rozbudować parkingi na potrzeby ruchu na Korsykę. Port w Marsylii precyzuje, że dla pasażerów pieszych terminale morskie Joliette i Arenc znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie centrum miasta i są dobrze obsługiwane transportem publicznym.

— *podmiot zarządzający portem w Tulonie* stwierdza, że jego infrastruktura portowa umożliwia obsługę regularnego przepływu pasażerów, ale tylko w terminalu Port de Commerce w Tulonie, ponieważ przepływ pasażerów jest zakazany w dwóch terminalach w Brégaillon. Twierdzi on, że Port de Commerce w Tulonie posiada specjalne miejsca dla tego ruchu, dysponując obszarem obsługi o powierzchni 24 000 m^2. Podmiot zarządzający portem ostrzega jednak, że biorąc pod uwagę obecny stopień wykorzystania tych obszarów przez przedsiębiorstwo Corsica Ferries (80 %), nie może zagwarantować, że będą one codziennie przydzielane do obsługi regularnego ruchu na Korsykę ([83]). Port de Commerce w Tulonie dysponuje trzema miejscami postoju dla statków pasażerskich. Terminal ten jest w stanie obsługiwać wejście na pokład/zejście na ląd 2 000 pasażerów na godzinę oraz do trzech długich przerw w podróży dziennie. Podmiot zarządzający portem oświadcza, że nie może zagwarantować codziennego rejsu pasażerskiego na Korsykę w obie strony,

— *podmiot zarządzający portem w Nicei* stwierdza, że jego infrastruktura portowa może obsługiwać regularny przepływ pasażerów. Infrastruktura ta obejmuje obszar obsługi o powierzchni 25 900 m^2. Dostępne są cztery miejsca postoju. Podmiot zarządzający portem wskazuje również, że port może obsługiwać do ośmiu krótkich przerw w podróży dziennie. Port w Nicei twierdzi, że jest w stanie zagwarantować do czterech rejsów pasażerskich na Korsykę w obie strony każdego dnia.

(124) Ponadto władze francuskie wyjaśniły również w toku formalnego postępowania wyjaśniającego, że w dniu 7 stycznia 2022 r. w ramach konsultacji z użytkownikami podmiot zarządzający portami na Korsyce, CCI Korsyki, przekazała również uwagi w postaci dowolnego tekstu. Ten tekst dowolny zawierał informacje na temat charakterystyki pięciu portów na Korsyce wykorzystywanych do obsługi połączeń morskich z Korsyką.

(125) CCI Korsyki nie wskazuje na żadne szczególne ograniczenia w transporcie pasażerskim. Wspomina jednak o znacznym zagęszczeniu ruchu w portach na Korsyce, w szczególności w Bastii (sytuacja krytyczna przez cały rok) oraz w Ajaccio i Porto-Vecchio (wysoki poziom zagęszczenia ruchu latem).

3.4.2.1.1.3. Wnioski ze sprawozdania firmy Gecodia na temat popytu jakościowego ze strony pasażerów

(126) Oprócz konsultacji publicznych władze francuskie powierzyły również firmie Gecodia przeprowadzenie dodatkowych analiz popytu ze strony pasażerów na połączenia morskie z Korsyką. Wnioski z tych analiz opisano w poniższych podsekcjach.

3.4.2.1.1.3.1. Popyt na transport morski niezaspokojony przez transport lotniczy

(127) Po pierwsze, w sprawozdaniu firmy Gecodia przeanalizowano, czy z punktu widzenia pasażerów podróż samolotem można uznać za substytucyjną względem podróży statkiem w celu zaspokojenia zapotrzebowania na transport między Korsyką a Francją kontynentalną. W sprawozdaniu stwierdzono, że tak nie było.

(128) W sprawozdaniu firmy Gecodia oparto ten wniosek, *po pierwsze*, na praktyce decyzyjnej Komisji Europejskiej ([84]), która wskazuje, że w przypadku pasażerów podróżujących z własnym pojazdem lub znaczną ilością bagażu substytucyjność praktycznie nie istnieje. Ma to zastosowanie do Korsyki, ponieważ stosunek liczby pasażerów do liczby pojazdów lekkich wszystkich typów na statkach wynosi około 0,7 w przypadku pasażerów będących rezydentami i 0,4 w przypadku pasażerów niebędących rezydentami ([85]).

(129) *Po drugie*, sprawozdanie firmy Gecodia odnosi się do wyników konsultacji z użytkownikami, które w dużej mierze wykazują, że transport lotniczy i transport morski nie są substytucyjne z punktu widzenia użytkowników (motyw 115).

([83]) CCI Var stwierdza w swojej odpowiedzi, co następuje: „[z]ważywszy na fakt, że przedsiębiorstwo Corsica Ferries obsługuje już ponad 1,3 mln pasażerów na Korsykę w ramach usługi świadczonej poza zamówieniem publicznym na usługi i ponad 400 000 pasażerów do innych europejskich miejsc docelowych na wyspach w ramach innych połączeń wyłącznie za pośrednictwem terminalu [Port de Commerce w Tulonie], a lokalni demokratycznie wybrani przedstawiciele wezwali do ograniczenia tych liczb do wolumenów obsługiwanych w latach 2019–2021 (tj. maksymalnie 2 mln pasażerów), bardzo trudno sobie wyobrazić dodanie do tej istniejącej i ugruntowanej działalności dalszej działalności zgodnie z zobowiązaniami na podstawie zamówień publicznych na usługi (a w szczególności możliwości obsługi ładunków przez cały rok)".

([84]) Władze francuskie odnoszą się do decyzji Komisji Europejskiej z dnia 9 października 2013 r., COMP/M.6796 – Aegean/Olympic II (Dz.U. C 25 z 24.1.2015), pkt 85.

([85]) Oznacza to, że przeciętnie jeden samochód przypada na jednego pasażera będącego rezydentem i prawie jeden samochód na dwóch pasażerów niebędących rezydentami, co zdaniem Francji odpowiada średniej podróży pary z pojazdem.

(130) *Po trzecie*, w sprawozdaniu firmy Gecodia stwierdza się, że podróże statkiem są znacznie dłuższe niż podróże samolotem (6–12 godzin w zależności od portów, głównie w nocy, w porównaniu z 1 godziną samolotem) ([86]). To samo dotyczy częstotliwości, przy czym usługi przewozu lotniczego są znacznie częstsze niż usługi morskie ([87]). Zgodnie ze sprawozdaniem firmy Gecodia podróży statkiem nie można zatem uznać za alternatywę dla pasażerów z ograniczeniami czasowymi.

(131) Na podstawie sprawozdania firmy Gecodia władze francuskie stwierdziły, że istnieje popyt jakościowy na transport *morski* wśród rezydentów i nierezydentów Korsyki podróżujących między Korsyką a Francją kontynentalną.

3.4.2.1.1.3.2. Odrębny popyt na transport morski w zależności od miejsca zamieszkania pasażera (rezydent/nierezydent Korsyki)

(132) W sprawozdaniu firmy Gecodia przeanalizowano, czy istnieje istotna różnica w popycie na morski transport pasażerski w zależności od profilu użytkownika lub wyboru kontynentalnego portu przybycia.

(133) W sprawozdaniu firmy Gecodia stwierdza się po pierwsze, że w odniesieniu do morskiego transportu pasażerskiego między Korsyką a Francją kontynentalną należy dokonać rozróżnienia między pasażerami mieszkającymi na Korsyce a pasażerami niebędącymi rezydentami. Według sprawozdania:

— zasada ciągłości terytorialnej wymaga oferowania mieszkańcom Korsyki usług transportowych w celu złagodzenia ograniczeń wynikających z wyspiarskiego charakteru i umożliwienia im podróżowania na kontynent. Pasażerowie będący rezydentami korzystają zatem ze specjalnej taryfy nałożonej w ramach systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z 2019 r. ([88]),

— taryfy oferowane przez przedsiębiorstwa żeglugowe różnią się znacznie między dwiema kategoriami pasażerów (rezydentami i nierezydentami). Zgodnie ze sprawozdaniem firmy Gecodia cena biletu naliczana pasażerom niebędącym rezydentami różni się znacznie w zależności od sezonu, podczas gdy cena biletu dla rezydentów utrzymuje się na stałym poziomie przez cały rok. Ponadto niektóre przedsiębiorstwa żeglugowe, takie jak Corsica Ferries, stosują taryfy dla rezydentów z własnej inicjatywy, poza zakresem zobowiązań prawnych, w szczególności na trasach między Włochami a Korsyką. W związku z tym same przedsiębiorstwa żeglugowe dokonują rozróżnienia między pasażerami będącymi rezydentami a pasażerami niebędącymi rezydentami,

— pasażerowie będący rezydentami prezentują różne zachowania i preferencje, co według władz francuskich znajduje odzwierciedlenie w wynikach konsultacji z użytkownikami. Popyt na transport morski ze strony rezydentów utrzymuje się przez cały rok: 30–39 % przepływu pasażerów będących rezydentami obserwuje się między listopadem a marcem, czyli poza sezonem, podczas gdy nierezydenci podróżują głównie w sezonie turystycznym (80–94 % ruchu nierezydentów). Ponadto prawie wszyscy rezydenci preferują wypłynięcia wieczorne, podczas gdy wybiera je tylko dwie trzecie nierezydentów ([89]).

(134) Z tych powodów, ogólnie rzecz biorąc, popyt na transport morski ze strony rezydentów Korsyki różni się od popytu ze strony nierezydentów.

([86]) Według sprawozdania firmy Gecodia 82 % połączeń między Korsyką a Francją kontynentalną jest obsługiwanych w nocy, a czas żeglugi wynosi 10–12 godzin. W przypadku przepraw dziennych, które są wyjątkiem dla Tulonu i regułą w Nicei, czas żeglugi zazwyczaj wynosi od 5 do 8 godzin.

([87]) Według sprawozdania firmy Gecodia dostępne są trzy loty w obie strony dziennie z Marsylii do Ajaccio i Bastii oraz dwa z Nicei (do trzech w sezonie). Dostępne są dwa loty w obie strony dziennie z Marsylii do Calvi i Figari oraz jeden lot z Nicei. Jeśli chodzi o transport morski, w sezonie i poza sezonem jedynie porty w Ajaccio i Bastii są obsługiwane co najmniej codziennie z Marsylii lub Tulonu.

([88]) Władze francuskie twierdzą, że wprowadzenie systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z 2019 r. zaspokajało zapotrzebowanie na usługę publiczną określone wcześniej przez CdC wśród użytkowników (rezydentów Korsyki), którego rynek nie był w stanie zaspokoić przy braku zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych.

([89]) Zgodnie ze sprawozdaniem firmy Gecodia wniosek ten odnosi się wyłącznie do tras między portem w Tulonie a portami na Korsyce: 91 % rezydentów podróżuje wieczorem między portem w Tulonie a portami na Korsyce, w porównaniu z 67 % pasażerów niebędących rezydentami. W porcie w Marsylii czas wypłynięć jest stały – odbywają się tylko o godz. 19.00, a zatem w ciągu dnia nie mają miejsca żadne wypłynięcia. W Nicei w godzinach wieczornych podróżuje 19 % rezydentów i 15 % nierezydentów.

(135) Ponadto w sprawozdaniu firmy Gecodia stwierdzono, że z geograficznego punktu widzenia:

— pasażerowie *niebędący rezydentami* nie dokonują rozróżnienia między portami kontynentalnymi w Marsylii, Nicei i Tulonie, gdy wybierają przeprawę morską między Korsyką a Francją kontynentalną. Pasażerowie niebędący rezydentami uważają zatem te trzy porty za substytucyjne w odniesieniu do ich potrzeb w zakresie transportu morskiego,

— pasażerowie *będący rezydentami* uważają porty w Marsylii i Tulonie za substytucyjne w odniesieniu do ich potrzeb w zakresie transportu morskiego, podobnie jak porty w Tulonie i Nicei. Porty w Marsylii i Nicei nie są jednak substytucyjne z ich punktu widzenia, ponieważ odległość między nimi wynosi ponad 200 km.

3.4.2.1.1.3.3. Szczególny popyt na transport morski ze strony pasażerów medycznych

(136) Władze francuskie skierowały specjalny kwestionariusz do pasażerów medycznych w celu określenia wszelkich cech popytu ze strony tej kategorii użytkowników. Na pytania zawarte w tym kwestionariuszu otrzymano niewiele odpowiedzi (motyw 111). Władze francuskie zleciły zatem przeprowadzenie dodatkowej analizy firmie Gecodia w celu sprawdzenia, czy istnieje szczególny popyt ze strony pasażerów medycznych.

(137) Sprawozdanie firmy Gecodia odnosi się najpierw do ram prawnych regulujących podróże medyczne między Korsyką a kontynentem. Wyjaśnia, że transport medyczny między Korsyką a kontynentem jest przedmiotem skoordynowanej polityki organów publicznych. CdC, państwo (za pośrednictwem regionalnej agencji zdrowia Korsyki) i zakłady ubezpieczeń zdrowotnych (za pośrednictwem funduszy podstawowych ubezpieczeń zdrowotnych Corse-du-Sud (2A) i Haute-Corse (2B) – „**CPAM**") podjęły skoordynowane działania w celu zmniejszenia przeszkód w dostępie do opieki zdrowotnej dla mieszkańców Korsyki, którzy muszą uzyskać lub kontynuować leczenie niedostępne na Korsyce.

(138) Zgodnie ze sprawozdaniem firmy Gecodia zasady dotyczące pokrycia kosztów transportu opierają się na art. R. 322-10 do R. 322-10-9 kodeksu zabezpieczenia społecznego („**CSS**"). W art. R. 322-10 CSS wymieniono przypadki, w których koszty transportu ubezpieczonego, który jest zobowiązany do podróży w celu odbycia leczenia lub poddania się badaniom odpowiednim w jego stanie, można pokrywać z systemu ubezpieczenia zdrowotnego ([90]). Obejmuje to sytuacje, w których ubezpieczony korzysta z transportu, aby udać się do miejsca oddalonego o więcej niż 150 km, co ma miejsce w przypadku ubezpieczonego podróżującego z Korsyki na kontynent w celu poddania się leczeniu. Art. R. 322-10-2 CSS stanowi, że w każdym przypadku pokrycie kosztów transportu przez system ubezpieczeń zdrowotnych „wymaga przedstawienia przez ubezpieczonego recepty lekarskiej na transport oraz faktury wystawionej przez przewoźnika lub dowodu przewozu. Recepta lekarska musi wskazywać przyczynę i rodzaj wykorzystywanego transportu [...]".

([90]) Art. R. 310-10 CSS stanowi, że „koszty transportu ubezpieczonego lub uprawnionego zobowiązanego do podróżowania są pokrywane:
1. w celu odbycia leczenia lub poddania się badaniom odpowiednim w jego stanie w następujących przypadkach:
   a) transport związany z hospitalizacją;
   b) transport w związku z leczeniem lub badaniami przepisanymi zgodnie z art. L. 324-1 dla pacjentów uznanych za cierpiących na choroby przewlekłe i u których występuje jedna z wad lub niepełnosprawności określonych w wytycznych dotyczących ordynacji lekarskiej, o których mowa w art. R. 322-10-1;
   c) transport karetką pogotowia ratunkowego uzasadniony stanem pacjenta na warunkach określonych w rozporządzeniu, o którym mowa w art. R. 322-10-1;
   d) transport do miejsca oddalonego o więcej niż 150 kilometrów na warunkach określonych w art. R. 322-10-4 i R. 322-10-5;
   e) wielokrotne przejazdy, w przypadku których co najmniej cztery przejazdy są zaordynowane dla tego samego leczenia w okresie dwóch miesięcy, a każdy przejazd odbywa się do miejsca oddalonego o więcej niż 50 kilometrów;
   f) transport związany z opieką lub leczeniem w ośrodkach, o których mowa w art. L. 312-1 ust. I pkt 3 kodeksu działań socjalnych i rodzin, lub w ośrodkach medycznych/psychologicznych/pedagogicznych, o których mowa w art. L. 160-14 pkt 19 niniejszego kodeksu [...]".

(139) Ze sprawozdania firmy Gecodia wynika, że to lekarz określa najodpowiedniejszy dla pacjenta rodzaj transportu w zależności od jego stanu zdrowia i poziomu autonomii (art. L. 322-5 CSS) oraz że wybór ten sam w sobie wymaga uprzedniej zgody CPAM. Ponadto art. R. 322-10-4 CSS wymaga przeprowadzenia badania lekarskiego w celu sprawdzenia, czy leczenia nie można przeprowadzić w placówce znajdującej się w odległości nie większej niż 150 km. Innymi słowy, zgodnie ze sprawozdaniem firmy Gecodia, pokrywane są jedynie koszty transportu w przypadku specjalizacji lub leczenia niedostępnego na Korsyce. Wreszcie art. R. 322-10-5 CSS stanowi, że zwrot kosztów transportu oblicza się na podstawie odległości między pierwotnym miejscem opieki nad pacjentem a najbliższą zaordynowaną placówką medyczną.

(140) Na podstawie tych informacji władze francuskie wyciągnęły dwa wnioski.

(141) *Po pierwsze*, wykorzystywany rodzaj transportu, tj. statek lub samolot, jest ordynowany przez lekarza i wymaga zgody CPAM na zwrot kosztów transportu. W związku z tym pasażerowie medyczni nie mogą wybrać rodzaju transportu, jeżeli chcą otrzymać zwrot kosztów transportu.

(142) Władze francuskie uważają, że świadczy to o braku substytucyjności między transportem lotniczym a transportem morskim z punktu widzenia pasażerów medycznych. Wybór jednego lub drugiego rodzaju transportu jest im narzucony zgodnie z krajowymi ramami prawnymi regulującymi zwrot kosztów świadczeń medycznych.

(143) *Po drugie*, podróże medyczne objęte ubezpieczeniem zdrowotnym dotyczą pacjentów, którzy nie mogą znaleźć odpowiedniego leczenia na Korsyce i w związku z tym muszą pilnie udać się na kontynent w celu uzyskania tam odpowiedniego leczenia. Ze sprawozdania firmy Gecodia wynika, że odpowiednie leczenie należy zapewnić zgodnie z prawem w ośrodku medycznym znajdującym się geograficznie najbliżej miejsca, w którym pacjent korzysta z opieki medycznej na Korsyce. W sprawozdaniu firmy Gecodia zakłada się zatem, że pasażerowie medyczni są bardzo wrażliwi na odległość i wolą porty w miejscach, w których znajduje się najbliższa zaordynowana placówka lecznicza, aby uniknąć sytuacji, w której koszty podróży nie zostaną zwrócone przez CPAM lub zostaną zwrócone tylko częściowo.

(144) W sprawozdaniu firmy Gecodia wspomniano, że na Korsyce nie są dostępne różnorodne usługi opieki medycznej związane z działalnością szpitalną w zakresie medycyny, chirurgii i położnictwa („**MCO**"), dalszej opieki i rehabilitacji („**SSR**") oraz psychiatrii („**PSY**". Na podstawie danych zebranych przez agencję techniczną ds. informacji na temat hospitalizacji („**ATIH**") za lata 2015–2020 władze francuskie potwierdziły, że istnieje przepływ do kontynentalnej części terytorium pacjentów mieszkających na Korsyce, którzy korzystają z takiej opieki. Z danych przedstawionych w sprawozdaniu firmy Gecodia wynika, że rezydenci Korsyki odpowiadali za prawie 15 000 pobytów szpitalnych (MCO) rocznie we Francji kontynentalnej, z czego dwie trzecie miało miejsce w departamencie Delty Rodanu (Marsylia); rezydenci Korsyki spędzili prawie 34 000 dni rocznie na leczeniu SSR we Francji kontynentalnej, z czego połowa miała miejsce w departamencie Delty Rodanu; oraz otrzymali prawie 1 700 terapii PSY rocznie, z czego prawie połowa miała miejsce w departamencie Delty Rodanu.

(145) Na tej podstawie w sprawozdaniu firmy Gecodia stwierdzono, że istnieje szczególny popyt ze strony pasażerów medycznych na transport morski między Korsyką a Francją kontynentalną, biorąc pod uwagę w szczególności warunki zwrotu kosztów transportu oraz lokalizację odpowiednich placówek leczniczych, które nie są dostępne na Korsyce.

(146) W sprawozdaniu firmy Gecodia przeanalizowano również potrzeby pasażerów medycznych pod względem miejsca docelowego we Francji kontynentalnej.

(147) W tym kontekście władze francuskie zwróciły się do CPAM o przekazanie danych na temat liczby wniosków o uprzednią zgodę, które zaakceptowały w celu pokrycia kosztów transportu w ramach systemu ubezpieczeń zdrowotnych. Według danych uzyskanych z CPAM 2A (ponad 15 000 udzielonych zezwoleń) ([91]) więcej niż 80 % dotyczyło jednej lub więcej podróży do Marsylii, dla porównania – mniej niż 14 % do Nicei, 1,1 % do Paryża i mniej niż 0,3 % do Tulonu ([92]).

([91]) Wbrew temu, co stwierdziła Komisja w motywie 79 decyzji o wszczęciu postępowania, CPAM 2A poinformował władze francuskie o 15 237 wnioskach o uprzednią zgodę zatwierdzonych w okresie od dnia 17 września 2020 r. do dnia 31 grudnia 2021 r. (a nie 8 000).

([92]) Sprawozdanie firmy Gecodia odnosi się również do danych uzyskanych z CPAM 2B zebranych od [...] (*) ((*): informacje poufne), wskazujących, że ponad 75 % podróży medycznych drogą lotniczą odbywało się do Marsylii, w porównaniu z mniej niż 25 % podróży do Nicei.

(148) W sprawozdaniu firmy Gecodia stwierdzono zatem, że popyt ze strony pasażerów medycznych będzie prawdopodobnie dotyczyć jedynie portów kontynentalnych znajdujących się w pobliżu ich miejsca docelowego na kontynencie (zaordynowanych zakładów opieki). Zdecydowana większość pasażerów medycznych podróżuje do Marsylii.

3.4.2.1.2. Określenie popytu ilościowego ze strony pasażerów na transport morski

3.4.2.1.2.1. Określenie popytu ilościowego ze strony pasażerów będących i niebędących rezydentami Korsyki

(149) W celu ilościowego określenia popytu ze strony pasażerów (rezydentów i nierezydentów Korsyki) władze francuskie oparły się zarówno na danych historycznych, jak i prognozach na lata 2023–2030.

(150) Władze francuskie przeanalizowały historyczny popyt wśród pasażerów będących rezydentami i pasażerów niebędących rezydentami Korsyki na podstawie dostępnych danych za lata 2016–2021. Jeżeli chodzi o spodziewany popyt na lata 2023–2030, władze francuskie przedstawiły prognozy oparte na popycie obserwowanym w 2019 r. (w latach 2020 i 2021 odczuwalny był wpływ kryzysu związanego z COVID-19). Oszacowały one zmianę popytu na transport morski ze strony pasażerów będących i niebędących rezydentami na podstawie średniej rocznej stopy wzrostu popytu na transport w perspektywie długoterminowej (2015–2030) opublikowanej przez Ministerstwo Transformacji Ekologicznej w lipcu 2016 r. ([93]) i zaktualizowanej w październiku 2021 r. ([94]).

(151) W tabeli 14 przedstawiono przewidywany popyt na transport morski w 2030 r.

Tabela 14

Popyt ze strony pasażerów według trasy w 2030 r.

	2030 Pasażerowie niebędący rezydentami (obszar Marsylii, Tulonu i Nicei)	2030 Pasażerowie będący rezydentami (obszar Marsylii i Tulonu)	2030 Ogółem
Ajaccio	1 050 000	45 000	**1 095 000**
Bastia	950 000	35 000	**985 000**
Porto-Vecchio	200 000	7 500	**207 500**
Propriano	50 000	4 000	**54 000**
L'Île-Rousse	325 000	5 500	**330 500**

Źródło: Sprawozdanie firmy Gecodia, tabele 43–44.

3.4.2.1.2.2. Określenie popytu ilościowego ze strony pasażerów medycznych

(152) Jeśli chodzi o pasażerów medycznych, władze francuskie nie dysponowały bezpośrednimi danymi na temat liczby przewożonych pacjentów i osób towarzyszących, ich miejsca docelowego ani wykorzystanego rodzaju transportu. W tym względzie ze sprawozdania firmy Gecodia wynika, że o dane te zapytano regionalną agencję zdrowia Korsyki i CPAM. Korsykańska regionalna agencja zdrowia stwierdziła, że nie posiada takich informacji. CPAM wyjaśniły, że ich systemy informacyjne nie dostarczają wiarygodnych i kompletnych danych.

([93]) Zob. badanie Ministerstwa Transformacji Ekologicznej z lipca 2016 r. dotyczące przewidywanego długoterminowego popytu na transport, dostępne pod adresem: https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Th %C3 %A9ma %20- %20Projections %20de %20la %20demande %20de %20transport %20sur %20le %20long %20terme.pdf (dostęp w dniu 18 października 2024 r.). W badaniu stwierdzono, że ogólne wyniki obliczonych zmian popytu na transport i ruchu mają stanowić podstawę prognoz ruchu lokalnego, które zostaną opracowane przez zdecentralizowane departamenty ministerstwa lub zarządców infrastruktury w celu przeanalizowania przyszłości regionów oraz oceny polityki publicznej i projektów infrastruktury transportowej. W badaniu przedstawiono prognozy na lata 2030 i 2050.

([94]) Zob. badanie z października 2021 r. aktualizujące badanie z 2016 r., uwzględniające w szczególności wpływ przyjęcia nowych przepisów o ochronie środowiska. Aktualizacja jest dostępna pod adresem: https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/document_travail_52_projection_transport_snbc2_oct2021.pdf (dostęp w dniu 18 października 2024 r.).

(153) W związku z tym władze francuskie odtworzyły szacunkowe dane na temat tych podróży na podstawie danych pośrednich.

(154) Władze francuskie oparły się najpierw na danych ATIH (motyw 144) na temat liczby przypadków leczenia lub pobytów (na potrzeby leczenia niedostępnego na Korsyce) zarejestrowanych dla rezydentów Korsyki we Francji kontynentalnej (a w szczególności w regionie Prowansji-Alp-Lazurowego Wybrzeża, w którym znajdują się miasta Marsylia, Tulon i Nicea). Władze francuskie oszacowały liczbę pasażerów medycznych i osób towarzyszących na podstawie liczby przypadków leczenia lub pobytów zarejestrowanych dla SSR, MCO i PSY w przypadku mieszkańców Korsyki w całym regionie Prowansji-Alp-Lazurowego Wybrzeża ([95]). W sumie oszacowały średnią liczbę 65 000 pasażerów medycznych rocznie w odniesieniu do wszystkich rodzajów leczenia związanych z SSR, MCO i PSY. W latach 2015–2019 średnio około 53 000 pasażerów rocznie podróżowało tylko do departamentu Delty Rodanu (Marsylia).

(155) Szacunki te obejmują również osoby towarzyszące. Władze francuskie oszacowały, że pasażerowie medyczni w wieku poniżej 19 lat i powyżej 75 lat systematycznie podróżowali z jedną osobą towarzyszącą, a w pozostałych grupach wiekowych z osobą towarzyszącą podróżowała co druga osoba. W związku z tym ustaliły, że podróż medyczna (w obie strony) pacjenta z Korsyki powoduje faktyczną potrzebę przewozu 1,4 pasażera (podróż w obie strony), biorąc pod uwagę potrzebę podróży z osobą towarzyszącą. Według Francji założenie to było zgodne z danymi empirycznymi zgromadzonymi przez CPAM 2A, ponieważ spośród 15 237 wniosków o uprzednią zgodę przyjętych przez CPAM 2A 41,5 % (6 318) obejmowało osobę towarzyszącą, a z tych 6 318 wniosków 7,5 % obejmowało również drugą osobę towarzyszącą.

(156) Władze francuskie oszacowały następnie liczbę podróży morskich na dwa sposoby.

(157) Pierwsze podejście polegało na uzyskaniu liczby pasażerów medycznych przez odjęcie liczby pasażerów medycznych, którzy podróżowali samolotem, od szacowanej łącznej liczby pasażerów medycznych. Z danych za lata 2016–2019 dotyczących pasażerów medycznych, którzy podróżowali samolotem między Korsyką a departamentem Delty Rodanu (Marsylia), do których to danych miały dostęp władze francuskie ([96]), wynika, że podróże lotnicze wybierało średnio około 38 000 pasażerów rocznie (około 70 % szacowanej łącznej liczby 53 000 pasażerów medycznych, motyw 154). Na podstawie tych obliczeń władze francuskie stwierdziły, że transport morski może stanowić maksymalnie 30 % podróży pasażerów medycznych do departamentu Delty Rodanu.

(158) Drugie podejście polegało na przeanalizowaniu 15 237 wniosków o uprzednią zgodę wysłanych do CPAM 2A przez rezydentów Korsyki w latach 2020–2021 w celu uzyskania zwrotu kosztów transportu związanych z podróżami medycznymi. Analiza tych wniosków o uprzednią zgodę, które muszą zawierać receptę lekarską wskazującą rodzaj transportu zaordynowany przez lekarza w zależności od stanu pacjenta (motywy 136–148), wykazała, że około 4 % z nich dotyczyło transportu morskiego.

(159) Na podstawie tych dwóch podejść odsetek pasażerów medycznych podróżujących statkiem w ogólnej liczbie pasażerów medycznych podróżujących do Marsylii waha się od 4 % do 30 %. W celu pogodzenia tych dwóch podejść i zapewnienia ostrożnej oceny zakresu popytu ze strony tych pasażerów władze francuskie oszacowały ostatecznie, że 10 % pasażerów medycznych podróżowało statkiem (około 5 400 pasażerów medycznych rocznie z łącznej liczby 53 000 pasażerów medycznych rocznie oszacowanej przez władze francuskie dla departamentu Delty Rodanu w 2019 r.).

([95]) Jeżeli chodzi o działalność MCO, popyt na podróż ze strony pacjentów z Korsyki (podróż w obie strony, z wyłączeniem osoby towarzyszącej) oceniono w odniesieniu do liczby zarejestrowanych pobytów (1 pobyt = 1 pasażer w obie strony = 2 podróże). Jeżeli chodzi o działalność SSR wyrażoną w dniach hospitalizacji, władze francuskie oszacowały liczbę podróży w stosunku do liczby zarejestrowanych pobytów (1 pobyt = 1 pasażer w obie strony = 2 podróże), biorąc pod uwagę, że niezależnie od miejsca opieki pobyt odpowiadał średnio 45 dniom hospitalizacji. Wreszcie, jeśli chodzi o działalność PSY, liczbę pasażerów obliczono na podstawie liczby zarejestrowanych terapii (1 terapia = 1 pasażer w obie strony = 2 podróże).

([96]) Dane zgromadzone przez władze francuskie pochodzą z umów o usługi transportu zawartych [...] [ze] CPAM.

(160) Wreszcie władze francuskie przypisały liczbę pasażerów medycznych do poszczególnych portów na Korsyce na podstawie podziału działalności MCO według regionu (którego mapa jest dostępna na stronie ATIH).

(161) Aby oszacować roczny popyt ze strony pasażerów medycznych, który ma zostać zaspokojony w latach 2023–2030, władze francuskie uznały, że aby uwzględnić z jednej strony spodziewany wzrost liczby ludności i starzenie się społeczeństwa, a z drugiej strony rozwój świadczenia opieki zdrowotnej na Korsyce, prognozowany popyt w latach 2023–2030 pozostanie stabilny na podstawie podróży pasażerów medycznych oszacowanych na 2019 r. W tabeli 15 przedstawiono szacunki dotyczące podróży medycznych między portami na Korsyce a portem w Marsylii.

Tabela 15

Szacunkowe podróże medyczne statkiem pacjentów mieszkających na Korsyce i osób towarzyszących (pasażerów rocznie) między Korsyką a Marsylią

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

Źródło: Uwagi władz francuskich przekazane w dniu 27 lipca 2023 r.

3.4.2.2. Określenie zdolności rynku do zaspokojenia popytu ze strony użytkowników

(162) Po oszacowaniu popytu jakościowego i ilościowego ze strony poszczególnych kategorii użytkowników morskiego transportu pasażerskiego między Korsyką a Francją kontynentalną władze francuskie próbowały określić, w jakim stopniu podaż rynkowa mogłaby zaspokoić ten popyt.

3.4.2.2.1. Konsultacje z operatorami

3.4.2.2.1.1. Zadane pytania

(163) Konsultacje z operatorami składały się przede wszystkim z kwestionariusza zawierającego cztery pytania ogólne dotyczące transportu pasażerskiego:

— w pierwszym pytaniu zwrócono się do przewoźników morskich o przekazanie uwag na temat charakterystyki popytu ze strony użytkowników określonego i przedstawionego w dokumencie uzupełniającym konsultacje z użytkownikami (motyw 95),

— w drugim pytaniu zwrócono się do operatorów o opis floty, którą prawdopodobnie będą wykorzystywać do obsługi połączeń morskich między Korsyką a Francją kontynentalną,

— trzecie pytanie dotyczyło tego, czy w ramach systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z 2019 r. operatorzy planowali wprowadzić usługę na jednej lub kilku trasach począwszy od 2023 r. W pytaniu tym zaproponowano również wykaz tras obejmujących wszystkie połączenia morskie między portem w Marsylii i portami na Korsyce, między portem w Tulonie a portami na Korsyce oraz między portem w Nicei a portami na Korsyce. W odniesieniu do każdej trasy operatorzy musieli wskazać, czy będą obsługiwać trasę w ramach systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z 2019 r. Kwestionariusz umożliwił również operatorom przedstawienie wszelkich uwag dotyczących obsługi przedmiotowej trasy.

(164) Jeżeli odpowiedź na pytanie trzecie brzmiała „tak" w odniesieniu do jednej lub kilku tras, w kwestionariuszu zaproponowano listę bardziej szczegółowych pytań dotyczących usługi, którą wprowadziłby operator. Operatorzy musieli przedstawić te informacje dla każdej trasy, w odniesieniu do której oświadczyli, że są w stanie zaproponować usługę komercyjną w ramach systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z 2019 r.

(165) Na przykład, jeżeli operator oświadczył, że jest w stanie świadczyć usługę komercyjną na trasie Marsylia–Ajaccio, musiał odpowiedzieć na następujące pytania:

— czy świadczył już usługę transportu morskiego w latach 2015–2022 na przedmiotowej trasie ([97])?

— w jakim czasie w roku operator świadczyłby swoje usługi ([98])?

— jakiego rodzaju statki operator wykorzystałby do świadczenia usługi komercyjnej ([99])?

3.4.2.2.1.2. Podsumowanie otrzymanych odpowiedzi

(166) Na konsultacje z operatorami odpowiedziało trzech operatorów: Corsica Linea, La Méridionale i Corsica Ferries.

(167) Przedsiębiorstwa Corsica Linea i La Méridionale stwierdziły, że nie będą oferować żadnych usług komercyjnych między Korsyką a Francją kontynentalną w ramach systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z 2019 r.

(168) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries zaprezentowało usługę komercyjną, którą miałoby świadczyć w przypadku braku zamówienia publicznego na usługi w zakresie transportu pasażerskiego. Na poparcie swoich odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu przedsiębiorstwo Corsica Ferries przedstawiło kilka plików Excel, w których wyszczególniono m.in. zdolność przewozową jego statków oraz usługi komercyjne, jakie świadczyłoby to przedsiębiorstwo.

(169) W odpowiedzi na pytanie 1 w ramach konsultacji z operatorami przedsiębiorstwo Corsica Ferries wskazało, że jego odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, a także plik Excel zawierający dane dotyczące jego usług transportowych zostały sporządzone bez wskazania w dokumentach dostarczonych przez CdC żadnych potrzeb i wymogów w zakresie ciągłości terytorialnej. W świetle tych wątpliwości przedsiębiorstwo Corsica Ferries, w pliku Excel dotyczącym zdolności przewozowej swoich statków, nie przeprowadziło modelowania żadnego wzrostu ani spadku zdolności przewozowej oferowanej w latach 2023–2028: zgłoszone zdolności przewozowe były zatem identyczne w całym okresie objętym analizą.

(170) W odpowiedzi na pytanie 4 przedsiębiorstwo Corsica Ferries wskazało, że w przypadku braku zamówienia publicznego na usługi od dnia 1 stycznia 2023 r. świadczyłoby usługi transportu pasażerskiego między wszystkimi portami kontynentalnymi (Marsylia, Nicea, Tulon) a wszystkimi portami na Korsyce z wyjątkiem portu w Propriano. W szczególności oferowałoby usługi komercyjne (towarowe i pasażerskie) w porze dziennej i nocnej, obejmujące:

— codzienny rejs w obie strony między Francją kontynentalną (co najmniej pięć razy w tygodniu z Tulonu i dwa razy w tygodniu z Marsylii) a portami w Ajaccio i Bastii,

— dwa rejsy w obie strony miesięcznie z Marsylii i co najmniej trzy rejsy w obie strony tygodniowo z Tulonu do każdego z portów w Porto-Vecchio i L'Île-Rousse,

— brak połączenia komercyjnego do Propriano, ponieważ zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries port ten był substytucyjny z Ajaccio, które już zaproponowało obsługiwać co najmniej raz dziennie z Marsylii i Tulonu,

— dodatkowe usługi transportu morskiego między portem w Nicei a Korsyką w okresie od lipca do września.

(171) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries poinformowało władze francuskie, że posiada flotę 13 statków, które nie zostały przypisane do określonej trasy. Przedsiębiorstwo oświadczyło również, że 15 % przepraw na wszystkich trasach odbywa się w ciągu dnia (wypłynięcie w godzinach 6.00–16.00, aby przypłynąć w godzinach od 14.00 do północy w obu kierunkach).

([97]) Jeżeli odpowiedź brzmiała „nie", operator musiał wskazać przyczynę braku usługi.

([98]) Operator musiał również określić: (i) w przypadku braku usługi przez cały rok, jaki byłby przewidywany konkretny okres w roku; (ii) czy proponowana usługa jest usługą bezpośrednią; (iii) częstotliwość przepraw; (iv) przewidywane godziny wypłynięcia i przypłynięcia; oraz (v) całkowitą liczbę przepraw bezpośrednich przewidywanych rocznie.

([99]) Operator musiał określić (i) sposób, w jaki wykorzystywany statek wydawał się zaspokajać potrzeby w zakresie ciągłości terytorialnej; (ii) przewidywaną liczbę statków; (iii) zdolność przewozową statków; (iv) ich cechy; (v) wdrożone środki ochrony środowiska; oraz (vi) usługi oferowane na pokładzie statków.

(172) W odniesieniu do zdolności przewozowej statków na potrzeby transportu pasażerskiego przedsiębiorstwo Corsica Ferries przekazało władzom francuskim informacje, które przedstawiono w tabeli 16.

Tabela 16

Potencjalne usług przedsiębiorstwa Corsica Ferries w ramach systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z 2019 r. (pasażerowie rocznie) w przypadku braku zamówień publicznych na usługi

	2023–2028 Pasażerowie niebędący rezydentami (obszar Marsylii, Tulonu i Nicei)	2023–2028 Pasażerowie będący rezydentami (obszar Marsylii i Tulonu)	2023–2028 Ogółem
Ajaccio	1 790 601	971 940	**2 762 541**
Bastia	1 881 317	907 995	**2 789 312**
Porto-Vecchio	279 532	136 803	**416 335**
Propriano	0	0	**0**
L'Île-Rousse	586 182	256 158	**842 340**

Źródło: Odpowiedź przedsiębiorstwa Corsica Ferries na test rynku połączeń morskich między Korsyką a Francją kontynentalną (22 lutego 2022 r.).

(173) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries stwierdziło również, że jego oferta (z portu w Marsylii) byłaby ważna jedynie w przypadku braku zamówienia publicznego na usługi między Korsyką a kontynentem.

3.4.2.2.2. Analiza niedoskonałości rynku

(174) Po przeanalizowaniu zdolności przewozowej, którą przedsiębiorstwo Corsica Ferries miałoby zapewnić, władze francuskie stwierdziły, że w przypadku braku zamówień publicznych na usługi rynek mógłby zaspokoić prognozowany na lata 2023–2028 popyt ze strony pasażerów będących rezydentami (z wyjątkiem pasażerów medycznych) i niebędących rezydentami na połączenia morskie między portami w Ajaccio, Bastii, L'Île-Rousse i Porto-Vecchio a francuskimi portami kontynentalnymi.

(175) Władze francuskie zauważają jednak, że przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie obsługiwałoby portu w Propriano. Stwierdzają zatem całkowitą niedoskonałość rynku w zakresie transportu morskiego między portem w Propriano a francuskimi portami kontynentalnymi, zarówno w odniesieniu do pasażerów będących rezydentami, jak i niebędących rezydentami.

(176) Ponadto w odniesieniu do popytu ze strony pasażerów medycznych władze francuskie są zdania, że przedsiębiorstwo Corsica Ferries obsługiwałoby port w Marsylii tylko dwa razy w tygodniu z portów w Ajaccio i Bastii oraz trzy razy w miesiącu z portów w Porto-Vecchio i L'Île-Rousse. Ponadto, jak wskazano w motywie 170, przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie obsługiwałoby portu w Propriano. Uważają one zatem, że usługa oferowana przez przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie była wystarczająco regularna do portu w Marsylii, który jest portem preferowanym przez pasażerów medycznych.

3.4.2.3. Wniosek dotyczący istnienia zapotrzebowania na usługę publiczną w odniesieniu do morskiego transportu pasażerskiego

(177) W świetle niedoskonałości rynku między portem w Propriano a francuskimi portami kontynentalnymi w zakresie transportu morskiego pasażerów będących i niebędących rezydentami władze francuskie stwierdziły, że istnieje zapotrzebowanie na usługę publiczną pokrywające całość szacowanego popytu ilościowego w latach 2023–2030 z/do portu w Propriano, jak pokazano w tabeli 14.

(178) W świetle niedoskonałości rynku między każdym z portów na Korsyce a portem w Marsylii w odniesieniu do transportu morskiego pasażerów medycznych ze względu na nieadekwatność usług transportowych świadczonych przez przedsiębiorstwo Corsica Ferries władze francuskie stwierdziły, że istnieje zapotrzebowanie na usługę publiczną pokrywające cały popyt ze strony pasażerów medycznych podróżujących do Marsylii w latach 2023–2030, jak przedstawiono w tabeli 15.

3.4.3. *Charakterystyka zapotrzebowania na usługę publiczną w zakresie morskiego transportu towarowego*

(179) W niniejszej podsekcji opisano wnioski władz francuskich dotyczące (i) istnienia popytu ze strony użytkowników morskiego transportu towarowego między Korsyką a kontynentem oraz (ii) opisu niedoskonałości rynku w zakresie zaspokojenia tego popytu.

3.4.3.1. Określenie popytu ze strony użytkowników

(180) W poniższych podsekcjach opisano analizy, jakie przeprowadziły władze francuskie, dotyczące zarówno popytu jakościowego ze strony użytkowników morskiego transportu towarowego między Korsyką a kontynentem, jak i popytu ilościowego ze strony tych użytkowników.

3.4.3.1.1. Określenie popytu jakościowego

(181) W niniejszej podsekcji przedstawiono – po pierwsze – wyniki konsultacji z użytkownikami; po drugie – wyniki konsultacji z portami; jak również wnioski ze sprawozdania firmy Gecodia uzupełniającego wyniki konsultacji publicznych.

3.4.3.1.1.1. Wyniki konsultacji z użytkownikami

3.4.3.1.1.1.1. Zadane pytania

(182) W dokumencie uzupełniającym konsultacje z użytkownikami (motyw 95) władze francuskie dokonały wstępnego rozróżnienia między transportem ładunków holowanych a transportem ładunków nieholowanych ([100]).

(183) Konsultacje z użytkownikami obejmowały kwestionariusz skierowany do wszystkich użytkowników morskiego transportu towarowego. Kwestionariusz zawierał listę około 20 pytań wraz z proponowanymi odpowiedziami (w niektórych przypadkach użytkownicy mogli zaznaczyć kilka odpowiedzi) oraz informację, że szacowany czas jego wypełnienia wynosi pięć minut.

(184) Pierwsze trzy pytania dotyczyły ogólnych informacji na temat profili użytkowników. W pierwszym pytaniu zwrócono się do użytkowników o podanie informacji na temat tras morskich na Korsykę, z których korzystali między portem w Marsylii a pięcioma portami na Korsyce ([101]). Drugie pytanie dotyczyło informacji na temat sektora działalności użytkowników oraz kodu pocztowego ich siedziby głównej. W trzecim pytaniu zwrócono się do użytkowników o opinię na temat rozróżnienia między transportem ładunków holowanych a transportem ładunków nieholowanych i poproszono ich o dostarczenie informacji na temat wielkości ładunków holowanych lub nieholowanych przewożonych na danej trasie w 2019 r.

(185) W pytaniach 4–13 zapytano użytkowników o ich zadowolenie z usług transportu morskiego oferowanych na danych trasach. W szczególności zapytano się:

— czy usługa oferowana na danej trasie odpowiadała potrzebom użytkownika (odpowiedź: tak lub nie),

— czy użytkownicy napotkali trudności w zakresie dostępnej zdolności przewozowej ([102]),

— o określenie rodzaju ładunku, w przypadku którego użytkownicy napotkali takie trudności, oraz tego, czy w wyniku tych trudności przenieśli swój ładunek na inne trasy ([103]),

— czy użytkownicy byli zadowoleni z czasów wypłynięcia i przypłynięcia na Korsykę (zadowalające lub niezadowalające; w przypadku braku zadowolenia, czy użytkownicy chcieliby wcześniejszego lub późniejszego wypłynięcia lub przypłynięcia?) oraz częstotliwości usług transportu morskiego oferowanych na trasach morskich, z których korzystają,

— czy maksymalna taryfa za ładunek w ramach systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z 2019 r. powinna się zmienić.

([100]) W dokumencie uzupełniającym konsultacje z użytkownikami wyjaśniono, że w przeciwieństwie do ładunku holowanego ładunek nieholowany wymaga istotnego przeładunku w porcie (wyposażenie portowe, siła robocza).

([101]) Jeżeli użytkownicy korzystali z kilku tras, musieli wypełnić kwestionariusz dla każdej z nich.

([102]) Proponowane odpowiedzi były następujące: systematycznie; regularnie; sporadycznie; nigdy.

([103]) Proponowane odpowiedzi były następujące: ta sama trasa; inne trasy przez Marsylię; inne trasy przez Tulon; inne trasy przez Niceę; inne (proszę określić).

(186) W pytaniach 14–20 zwrócono się do użytkowników o dokonanie oceny wyboru portu kontynentalnego w odniesieniu do usługi. W szczególności zadano następujące pytania:

— czy w momencie rezerwacji jednej z tras z Marsylii użytkownicy sprawdzali również dostępne przeprawy z pozostałych portów kontynentalnych ([104]),

— główny powód wyboru portu w Marsylii w porównaniu z pozostałymi portami kontynentalnymi ([105]),

— czy w przypadku hipotetycznego wzrostu taryf o 5–10 % dla transportu morskiego w porcie w Marsylii użytkownik był gotowy korzystać z usług transportu morskiego w innym porcie kontynentalnym (Tulon, Nicea lub oba te porty) w celu podróży na Korsykę lub z Korsyki,

— czy użytkownik korzystał już z tras z Tulonu lub Nicei na Korsykę od 2019 r. (tak lub nie), a jeżeli tak, należało wskazać główny powód wyboru portu kontynentalnego (Tulon lub Nicea) innego niż port w Marsylii ([106]).

(187) Na koniec w pytaniu 21 zapytano użytkowników o stosowność usługi transportowej z wykorzystaniem statków w całości przeznaczonych do przewozu towarów (ro-ro) w porównaniu z obecną usługą (ro-pax).

3.4.3.1.1.1.2. Podsumowanie otrzymanych odpowiedzi

(188) Do końca okresu konsultacji władze francuskie otrzymały jedynie pięć odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu. W związku z tą niewielką liczbą firma Gecodia skontaktowała się bezpośrednio z kilkoma przedsiębiorstwami transportowymi i logistycznymi korzystającymi z usług morskiego transportu towarowego między Korsyką a kontynentem, aby wypełnić kwestionariusz bezpośrednio podczas rozmowy telefonicznej.

(189) Władze francuskie twierdzą, że firma Gecodia skontaktowała się z 21 przedsiębiorstwami transportowymi reprezentującymi około 90 % całkowitego transportu ładunków nieholowanych i 70 % ładunków holowanych między Korsyką a kontynentem. Przewoźnicy objęci badaniem korzystali głównie z tras z Marsylii, a ponad połowa z nich korzystała również z tras z Tulonu. Przewoźnicy udzielili odpowiedzi w odniesieniu do każdej z tras między Korsyką (każdy z portów na Korsyce) a kontynentem (każdy z portów kontynentalnych), na których kursują, oraz każdego rodzaju ładunku (ładunek holowany i nieholowany).

(190) W odniesieniu do ładunków nieholowanych ([107]) odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu można podsumować w następujący sposób:

— nieco ponad połowa respondentów uważa, że obecnie oferowane usługi transportu morskiego zasadniczo nie zaspokajają ich potrzeb. Wyniki te różnią się w zależności od trasy: podczas gdy prawie wszyscy użytkownicy korzystający z usług transportowych między kontynentem a Propriano i L'Île-Rousse są zadowoleni z obecnej oferty, prawie wszyscy użytkownicy korzystający z usług transportowych do/z Ajaccio i Bastii są niezadowoleni ([108]),

— większość użytkowników napotyka trudności pod względem dostępnej zdolności przewozowej, w szczególności na trasach między kontynentem a Bastią (100 % napotyka trudności regularnie lub systematycznie), Ajaccio i Porto-Vecchio (ponad 50 % napotyka trudności regularnie lub systematycznie),

— respondenci są w dużej mierze zadowoleni z czasów wypłynięcia i przypłynięcia na Korsykę oraz częstotliwości rejsów w obie strony obowiązujących w czasie konsultacji z użytkownikami,

([104]) Proponowane odpowiedzi były następujące: nie mam wyboru (narzucona rezerwacja); systematycznie; tylko w przypadku niektórych przepływów (proszę opisać przepływ, w przypadku którego nie dokonuje się żadnego porównania); nigdy.

([105]) Proponowane odpowiedzi były następujące: najniższa taryfa; infrastruktura portowa; rozkład rejsów; lepsza jakość usług; bliskość portu do miejsca docelowego; rodzaj podróży; inne (proszę określić).

([106]) Proponowane odpowiedzi były następujące: najniższa taryfa; bardziej odpowiedni rozkład rejsów; moje miejsce docelowe znajdowało się bliżej wybranego portu; usługi w Marsylii były w pełni zarezerwowane; inne (proszę określić).

([107]) Podsumowując, transport ładunków nieholowanych odbywa się wyłącznie między portami na Korsyce a portem w Marsylii.

([108]) Sytuacja jest bardziej zróżnicowana w przypadku Porto-Vecchio, przy czym 64 % respondentów uznało usługę za niezadowalającą.

— żaden z respondentów nie porównuje dostępnych przepraw w porcie w Marsylii z przeprawami dostępnymi w pozostałych portach. Bliskość portu w Marsylii jest niemal jedynym powodem wyboru tego portu. Nawet w przypadku hipotetycznego wzrostu cen transportu morskiego z Marsylii żaden z respondentów nie przeszedłby do pozostałych portów kontynentalnych,

— prawie wszyscy respondenci woleliby usługę z wykorzystaniem statków wyłącznie towarowych (ro-ro) zamiast usługi pasażersko-towarowej.

(191) W odniesieniu do ładunków holowanych odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu można podsumować w następujący sposób:

— w nieco ponad połowie odpowiedzi stwierdzono, że obecne usługi transportu morskiego oferowane z/do Marsylii zasadniczo zaspokaja potrzeby, podczas gdy usługi z Tulonu uważa się za niezadowalające (77 % odpowiedzi). Wyniki te różnią się w zależności od trasy: prawie wszyscy użytkownicy skarżą się na trasę do/z Bastii (w przypadku respondentów korzystających z portów w Marsylii i Tulonie). Połowa z nich jest również niezadowolona z połączenia do/z Ajaccio i Porto-Vecchio (w przypadku respondentów korzystających z portów w Marsylii i Tulonie), podczas gdy wyrażają oni ogólne zadowolenie z tras do/z Propriano i L'Île-Rousse,

— większość użytkowników napotyka trudności pod względem dostępnej zdolności przewozowej, zwłaszcza na trasach do Bastii (100 % napotyka trudności regularnie lub systematycznie, zarówno w Marsylii, jak i w Tulonie) oraz do Ajaccio i Porto-Vecchio (50 % napotyka trudności regularnie lub systematycznie z Marsylii, a 100 % z Tulonu),

— respondenci w dużej mierze zadowoleni z czasów wypłynięcia i przypłynięcia oraz częstotliwości rejsów w obie strony obowiązujących w czasie konsultacji z użytkownikami zarówno w Tulonie, jak i w Marsylii,

— prawie żaden z respondentów nie porównuje dostępnych przepraw w porcie w Marsylii z przeprawami dostępnymi w pozostałych portach. Bliskość portu w Marsylii jest niemal jedynym powodem wyboru tego portu. Nawet w przypadku wzrostu cen transportu morskiego z Marsylii żaden z respondentów nie przeszedłby do pozostałych portów kontynentalnych,

— w 2019 r. mniej niż 40 % respondentów korzystało z portów kontynentalnych innych niż Marsylia. Wyniki różnią się w zależności od trasy: 80 % i 50 % (odpowiednio) respondentów podróżujących do/z Bastii i Ajaccio korzystało z portu w Tulonie, w porównaniu z praktycznie brakiem podróży do/z innych portów na Korsyce. Jedynym powodem korzystania z portu w Tulonie jest pełna rezerwacja usług w porcie w Marsylii. Nawet w przypadku wzrostu cen transportu morskiego z Marsylii żaden z respondentów nie przeszedłby do pozostałych portów kontynentalnych,

— większość respondentów wolałaby usługę z wykorzystaniem statków wyłącznie towarowych (ro-ro) zamiast usługi pasażersko-towarowej.

3.4.3.1.1.2. Konsultacje z portami

3.4.3.1.1.2.1. Zadane pytania

(192) Kwestionariusz towarzyszący konsultacjom z portami składał się z trzech części dotyczących przepływu towarów.

(193) W pierwszej części kwestionariusza zwrócono się do podmiotów zarządzających portami o przekazanie uwag na temat charakterystyki popytu ze strony użytkowników, określonego i przedstawionego w dokumencie uzupełniającym konsultacje z użytkownikami (motyw 95). Dokładniej rzecz ujmując, w pierwszej części zwrócono się do podmiotów zarządzających portami o:

— komentarz na temat rozróżnienia między ładunkami holowanymi i nieholowanymi,

— wskazanie wielkości obszaru ciążenia ich portu w oparciu o posiadaną wiedzę rynkową,

— wskazanie, czy uważają, że ich infrastruktura portowa nie jest substytucyjna z innymi portami w odniesieniu do całości lub części transportu ładunków holowanych i nieholowanych między Korsyką a kontynentem,

— komentarz na temat poziomu konkurencji, zarówno obecnego, jak i w okresie siedmiu lat, między portami w zakresie transportu towarowego.

(194) W drugiej części kwestionariusza zwrócono się do podmiotów zarządzających portami o przedstawienie pełnego opisu infrastruktury portowej, którą prawdopodobnie wykorzystałyby na potrzeby usług transportu morskiego między Korsyką a Francją kontynentalną.

(195) W części trzeciej (pytania 5.1–5.8 dotyczące ładunków nieholowanych oraz pytania 6.1–6.8 dotyczące ładunków holowanych) zapytano się zasadniczo podmioty zarządzające portami o zdolność ich infrastruktury do obsługi przepływu towarów. W szczególności zwrócono się do nich o wskazanie:

— czy ich infrastruktura obejmuje obszary obsługi ładunków nieholowanych i holowanych (odpowiedź: tak lub nie) ([109]),

— rodzaju statków, które mogłyby obsługiwać ([110]),

— czy ich infrastruktura portowa obsługuje obecnie transport ładunków holowanych i nieholowanych ([111]),

— czy ich infrastruktura mogłaby obsługiwać codzienne ([112]) i cotygodniowe ([113]) rejsy w obie strony obsługujące przepływ towarów (odpowiedź: tak lub nie),

— czy podmioty zarządzające portami były w stanie zagwarantować pewną liczbę codziennych i cotygodniowych rejsów w obie strony w ramach przewozów towarowych na Korsykę (odpowiedź: tak lub nie) ([114]).

3.4.3.1.1.2.2. Podsumowanie otrzymanych odpowiedzi

(196) Jak wskazano w motywie 120, władze francuskie zebrały uwagi od podmiotów zarządzających portami w Tulonie, Marsylii i Nicei.

(197) Jeśli chodzi o pierwszą część kwestionariusza, trzy porty uważają, że podejście, jakie przyjęły władze francuskie przy rozróżnieniu ładunków holowanych i nieholowanych, jest właściwe. Jeżeli chodzi o obszar ciążenia dla transportu towarowego, porty w Nicei i Tulonie uważają, że ich obszar ciążenia jest jedynie lokalny i ograniczony do bezpośredniego obszaru przyległego do portu, podczas gdy port w Marsylii jest zdania, że przyciąga transport towarów z całej Francji, a w szczególności transport towarów przez dolinę Rodanu.

(198) Jeśli chodzi o warunki konkurencji, port w Nicei uważa, że jego infrastruktura, zlokalizowana w centrum miasta, oraz słaba struktura przemysłowa i handlowa wokół Nicei nie pozwalają i nie pozwolą w okresie siedmiu lat na zaspokojenie popytu na transport towarowy między Korsyką a kontynentem. Port w Tulonie wskazuje również, że port w Marsylii jest niekwestionowanym liderem na rynku przewozów towarowych i że sam może jedynie uzupełniać Marsylię. Port w Tulonie wskazuje, że poziom konkurencji między Marsylią i Tulonem jest „zdrowy, pomimo niskiej przepustowości Tulonu, co oznacza, że nie może on rzeczywiście konkurować na tym rynku". Port w Marsylii uważa, że jego położenie geograficzne, w centrum sieci autostrad i linii kolejowych oraz w pobliżu głównych centrów logistycznych i węzłów transportowych, a także bardzo łatwy dostęp do infrastruktury z trzech autostrad zapewniają mu znaczną przewagę pod względem transportu towarowego.

([109]) W kwestionariuszu zwrócono się do portów o określenie wielkości obszarów obsługi, ich dostępności dla ruchu na Korsykę oraz możliwości obsługi towarów niebezpiecznych klasy 1 i 2.

([110]) Podmioty zarządzające portami musiały także określić: (i) liczbę dostępnych nabrzeży; (ii) maksymalną zdolność przewozową statków, którą można obsługiwać, wyrażoną w metrach bieżących; (iii) wdrożone środki ochrony środowiska.

([111]) Podmioty zarządzające portami musiały również określić: (i) dzienną zdolność obsługi naczep/samochodów ciężarowych; (ii) godziny przyjmowania naczep/samochodów ciężarowych; (iii) średni czas postoju naczep/samochodów ciężarowych; (iv) liczbę naczep/samochodów ciężarowych, które można obsłużyć na godzinę w celu wejścia na pokład lub zejścia na ląd.

([112]) Podmioty zarządzające portami musiały także określić: (i) liczbę możliwych przerw w podróży dziennie; (ii) minimalny i maksymalny czas trwania przerw w podróży; (iii) zasady przydzielania miejsc postoju.

([113]) Podmioty zarządzające portami musiały także określić: (i) liczbę możliwych przerw w podróży tygodniowo; (ii) minimalny i maksymalny czasu trwania przerw w podróży oraz (iii) zasady przydzielania miejsc postoju.

([114]) W pytaniach zwrócono się do podmiotów zarządzających portami o określenie liczby zagwarantowanych przerw w podróży.

(199) W odniesieniu do trzeciej części kwestionariusza:

— *podmiot zarządzający portem w Marsylii* oświadcza, że posiada 13 miejsc postoju zdolnych do przyjmowania ładunków holowanych i nieholowanych transportowanych na Korsykę. Pięć z nich zostało już w pełni przeznaczonych dla ruchu na Korsykę w ramach zamówień publicznych na usługi na lata 2021–2022, a dodatkowo można przydzielić osiem kolejnych. Port w Marsylii posiada obszary obsługi o powierzchni 120 000 m², które można w całości przeznaczyć na przepływ ładunków holowanych i nieholowanych na Korsykę. W zależności od warunków pogodowych lub do celu obsługi towarów niebezpiecznych można udostępnić prawie 30 000 m² dodatkowej przestrzeni. Ponadto projekt rozbudowy terminalu obejmuje utworzenie dodatkowych obszarów obsługi o powierzchni 60 000 m², z których port może korzystać na potrzeby obsługi połączeń morskich z Korsyką. Ponadto port w Marsylii stwierdza w swoich uwagach, że dostęp do statków jest łatwy dla samochodów ciężarowych ([115]). Port w Marsylii jest również w stanie wprowadzać na pokład/wyładowywać średnio 35 przyczep na godzinę i obsługiwać prawie 240 przyczep dziennie. Wreszcie port w Marsylii wskazuje, że może oferować usługi naprawy statków ro-pax w celu zapewnienia natychmiastowej interwencji technicznej,

— *podmiot zarządzający portem w Tulonie* stwierdza, że jego infrastruktura portowa może obsługiwać przepływ ładunków holowanych i nieholowanych. Zwraca uwagę, że Port de Commerce w Tulonie dysponuje obszarami obsługi (3 400 m²) i trzema miejscami postoju dla statków typu ro-pax, co pozwala zapewnić obsługę dwóch rejsów w obie strony dziennie ([116]). Podmiot zarządzający portem stwierdza, że może obsługiwać w tym terminalu wprowadzanie na pokład lub wyładunek 80 przyczep dziennie (ale tylko około dziesięciu w okresie letnim). Podmiot zarządzający portem ostrzega jednak, że biorąc pod uwagę obecny stopień wykorzystania tych specjalnych obszarów przez przedsiębiorstwo Corsica Ferries (80 %), nie może zagwarantować, że będą one codziennie przydzielane do obsługi regularnego ruchu na Korsykę ([117]). Port de Commerce w Tulonie może obsługiwać ładunki holowane, z wyjątkiem towarów niebezpiecznych. Z kolei Tulon-Brégaillon posiada obszary obsługi o powierzchni 30 000 m², które może wykorzystywać do przewozu ładunków nieholowanych, w tym towarów niebezpiecznych. Ma jednak tylko jedno miejsce postoju, wyłącznie dla statków typu ro-ro. Może obsługiwać 120 przyczep dziennie. Zdaniem CCI Var Tulon-Brégaillon najlepiej nadaje się do obsługi ruchu czysto towarowego, ponieważ z uwagi na jego zlokalizowanie w strefie obsługi materiałów wybuchowych nie może on obsługiwać przepływu pasażerów,

— *podmiot zarządzający portem w Nicei* uważa, że jego infrastruktura portowa nie pozwala na obsługiwanie przepływu ładunków nieholowanych. Można jednak obsługiwać ładunki holowane. Infrastruktura ta obejmuje obszar obsługi o powierzchni 25 900 m², ale port precyzuje, że przepływ pasażerów ma pierwszeństwo przed każdą inną działalnością. Dostępne są cztery miejsca postoju. Podmiot zarządzający portem twierdzi, że jest w stanie zagwarantować do czterech rejsów w obie strony dziennie na potrzeby usług transportu ładunków holowanych na Korsykę.

(200) Jak wskazano w motywie 124, podczas konsultacji z użytkownikami CCI Korsyki przekazała również tekst dowolny. CCI Korsyki przedstawiła szereg informacji dotyczących transportu towarów w portach na Korsyce.

(201) Ogólnie rzecz biorąc, CCI Korsyki zwraca uwagę na problemy związane z przepustowością, z którymi borykają się wszystkie porty na Korsyce, z wyjątkiem portu w Propriano. Sytuacja ta wymaga regularnie zwolnień ze strony prefekta w okresie letnim, aby umożliwić pojazdom ciężarowym jazdę w dniach dużego natężenia ruchu drogowego („czerwone" dni). W szczególności CCI Korsyki zauważa, że:

— *w porcie w Bastii* od 2010 r. odnotowano bardzo gwałtowny wzrost ruchu towarowego, który nie został spowolniony przez pandemię COVID-19. Przepustowość portu w Bastii osiągnęła jednak punkt nasycenia, z zatłoczonymi obszarami obsługi, coraz bardziej napiętą działalnością przeładunkową w ograniczonych przedziałach czasowych i na ograniczonej przestrzeni oraz zagęszczeniem ruchu pojazdów, co uniemożliwia przewoźnikom regularne dokonywanie dostaw na czas. Chociaż port w Bastii ma osiem

([115]) Podmiot zarządzający portem w Marsylii oświadcza, że przejazd samochodu ciężarowego z wjazdu do portu do terminalu morskiego zajmuje mniej niż pięć minut. Ponadto port stwierdza, że procedury tranzytu i rejestracji w porcie są w pełni cyfrowe, co zapewnia niezakłócony przepływ ruchu.

([116]) Podmiot zarządzający portem w Tulonie stwierdza, że jedno z trzech miejsc postoju, nabrzeże Fournel, jest zarezerwowane priorytetowo dla statków wycieczkowych w godz. 8.30–18.30.

([117]) CCI Var stwierdza w swojej odpowiedzi, co następuje: „[z]ważywszy na fakt, że przedsiębiorstwo Corsica Ferries obsługuje już ponad 1,3 mln pasażerów na Korsykę w ramach usługi świadczonej poza zamówieniem publicznym na usługi i ponad 400 000 pasażerów do innych europejskich miejsc docelowych na wyspach (Sardynia, Minorka, Majorka) w ramach innych połączeń wyłącznie za pośrednictwem terminalu [Port de Commerce w Tulonie], a lokalni demokratycznie wybrani przedstawiciele wezwali do ograniczenia tych liczb do wolumenów obsługiwanych w latach 2019–2021 (tj. maksymalnie 2 mln pasażerów), bardzo trudno sobie wyobrazić dodanie do tej istniejącej i ugruntowanej działalności dalszej działalności zgodnie z zobowiązaniami na podstawie zamówień publicznych na usługi (a w szczególności możliwości obsługi ładunków przez cały rok)".

miejsc postoju, nie może jednocześnie przyjmować ośmiu statków, w szczególności ze względu na właściwości techniczne miejsc postoju (ograniczona długość i zanurzenie). W swoich uwagach CCI Korsyki wzywa zatem do utrzymania codziennych rejsów w obie strony między Bastią a Marsylią oraz do dodania dodatkowych rejsów w obie strony w celu rozłożenia ruchu w czasie i uniknięcia zagęszczenia ruchu/towarów pozostawionych na nabrzeżu,

— *porty w Ajaccio i Porto-Vecchio* również doświadczają gwałtownego wzrostu przepływu towarów, przy czym towary coraz częściej są pozostawiane na nabrzeżu ze względu na brak miejsca na pokładzie statków. CCI Korsyki wzywa do utrzymania codziennych i cotygodniowych rejsów w obie strony do obydwu portów, z dodatkowymi rejsami w obie strony w celu rozłożenia ruchu w czasie i uniknięcia zagęszczenia ruchu/towarów pozostawionych na nabrzeżu,

— według CCI Korsyki *port L'Île-Rousse* charakteryzuje się brakiem równowagi w porównaniu z pozostałymi portami na Korsyce, ponieważ jeden na trzy cotygodniowe rejsy w obie strony jest przeznaczony na transport towarów niebezpiecznych, co stanowi problem pod względem rentowności gospodarczej obszaru ciążenia portu (Balagne), drugiego najpopularniejszego kierunku turystycznego po Porto-Vecchio. Ponadto port w L'Île-Rousse ma dwa miejsca postoju, których nie można zajmować jednocześnie ze względu na szerokość jedynego falochronu wykorzystywanego przez obydwa miejsca postoju oraz długość nabrzeża. Według CCI Korsyki liczbę cotygodniowych rejsów w obie strony należy zwiększyć do trzech plus specjalny rejs w obie strony w przypadku transportu towarów niebezpiecznych,

— w *porcie w Propriano* nie ma znacznego zagęszczenia ruchu.

3.4.3.1.1.3. Wnioski ze sprawozdania firmy Gecodia na temat popytu jakościowego ze strony użytkowników transportu towarowego

(202) Oprócz konsultacji publicznych władze francuskie powierzyły również firmie Gecodia przeprowadzenie dodatkowych analiz popytu ze strony użytkowników transportu towarowego na połączenia morskie z Korsyką.

(203) Jak określono w motywie 95, władze francuskie wskazały w dokumencie uzupełniającym konsultacje z użytkownikami, że należy dokonać rozróżnienia między transportem ładunków holowanych a transportem ładunków nieholowanych, w szczególności ze względu na poszczególne ograniczenia związane z przeładunkiem, które wiążą się z takim ruchem.

(204) Badanie przeprowadzone przez firmę Gecodia potwierdza to rozróżnienie na ładunki holowane i ładunki nieholowane. Firma Gecodia przeprowadziła również analizę zakresu geograficznego popytu ze strony użytkowników na transport morski ładunków holowanych i nieholowanych w celu ustalenia, czy istniał popyt ze strony użytkowników na jeden lub więcej portów kontynentalnych w celu transportu towarów między Korsyką a kontynentem. W analizie tej uwzględniono w szczególności następujące parametry:

— zdolność portów do przyjmowania ruchu,

— uwagi zebrane podczas konsultacji publicznych,

— dodatkowy koszt przejścia przez jeden lub inny port w zależności od miejsca rozpoczęcia przewozu towarów z kontynentu na Korsykę lub miejsca docelowego ładunku z Korsyki na kontynent, oraz

— obserwację stałego i znacznego wstrząsu cenowego (wyłącznie w przypadku ładunków holowanych).

3.4.3.1.1.3.1. Oddzielny popyt ze strony użytkowników w zależności od rodzaju transportu towarowego (ładunki holowane i ładunki nieholowane)

(205) W sprawozdaniu firmy Gecodia stwierdzono, że istnieje znaczna różnica między ładunkami holowanymi a ładunkami nieholowanymi. Po pierwsze, ładunek nieholowany oznacza, że naczepa musi zostać oddzielona od samochodu ciężarowego w celu załadowania na statek, co wymaga specjalistycznego sprzętu i interwencji pracowników portowych. Po drugie, port musi mieć wystarczającą przepustowość (obszary obsługi) do pomieszczenia naczep przed załadunkiem. Wreszcie załadunek naczep nie może mieć miejsca w tym samym czasie co wejście na pokład pasażerów i samochodów ciężarowych, co oznacza, że przerwa statku w podróży jest długa. Długie przerwy w podróży ograniczają jednak wykorzystanie nabrzeża, w związku z czym port musi mieć kilka nabrzeży, aby obsługiwać kilka miejsc docelowych jednocześnie. Sprawozdanie firmy Gecodia opiera się na wynikach konsultacji z użytkownikami i portami, aby potwierdzić stosowność tego rozróżnienia.

(206) Ponadto w sprawozdaniu firmy Gecodia wskazano, że z punktu widzenia przewoźników ładunki holowane i nieholowane mają różne cechy charakterystyczne. Podczas gdy do transportu ładunków holowanych wymagana jest duża flota ciągników siodłowych w celu zapewnienia codziennego transportu kilku przyczep ([118]), transport ładunków nieholowanych umożliwia optymalizację floty ciągników pod względem liczby naczep, co pozwala przewoźnikowi na wykonanie kilku rejsów w obie strony w ciągu jednego dnia, wykorzystując jeden ciągnik przemieszczający się między portem a jego bazą logistyczną. Ze sprawozdania firmy Gecodia wynika, że w trakcie konsultacji z użytkownikami przewoźnicy co do zasady twierdzili, że odbywali od czterech do sześciu rejsów w obie strony dziennie z wykorzystaniem ciągnika do przewozu towarów nieholowanych.

(207) W sprawozdaniu firmy Gecodia stwierdzono zatem, że w przypadku przewoźnika przejście z ładunków nieholowanych na ładunki holowane pociąga za sobą znaczne koszty związane z personelem i zakupem dodatkowych ciągników siodłowych. Transport ładunków holowanych i nieholowanych wiąże się zatem z dwoma różnymi rodzajami popytu.

(208) Niemniej jednak w sprawozdaniu firmy Gecodia wskazano, że istnieją pewne podobieństwa między ładunkami holowanymi i nieholowanymi. W szczególności w sprawozdaniu firmy Gecodia stwierdzono, że dostawy (ładunków holowanych lub nieholowanych) należy realizować rano przed terminem wyznaczonym przez klienta przewoźnika, pod groźbą kary w przypadku opóźnienia dostawy lub konieczności zmiany jej harmonogramu. W sprawozdaniu firmy Gecodia podkreślono zatem znaczenie jak najszybszego odbioru w porcie (od 6.00 do 7.00) w celu zapewnienia terminowej dostawy do odbiorców, niezależnie od nadawcy (supermarkety, budownictwo, kurierzy czy ładunki masowe). W przypadku ładunków nieholowanych bardzo wczesny odbiór w porcie jest również niezbędny w przypadku naczep nieobciążonych (powracających na kontynent), ze względu na czas potrzebny na powrót wyładowanych naczep do baz logistycznych (sprzedawców detalicznych lub przewoźników), ich załadunek, a następnie powrót do portu. Ponadto w obu przypadkach należy zapewnić regularne połączenia morskie w celu zagwarantowania dostaw towarów na Korsykę oraz powrotu naczep/samochodów ciężarowych na kontynent.

3.4.3.1.1.3.2. Popyt na transport morski ładunków nieholowanych wyłącznie w porcie w Marsylii

(209) W sprawozdaniu firmy Gecodia stwierdzono, że użytkownicy transportu ładunków nieholowanych korzystają wyłącznie z portu w Marsylii i że w związku z tym port ten nie jest substytucyjny z pozostałymi portami kontynentalnymi w Tulonie i Nicei.

(210) *Po pierwsze*, w sprawozdaniu firmy Gecodia stwierdzono, że jedynie port w Marsylii ([119]) i terminal Tulon-Brégaillon dysponują infrastrukturą niezbędną do obsługi tego rodzaju ruchu, co nie ma miejsca w przypadku Port de Commerce w Tulonie i portu w Nicei. Terminal Tulon-Brégaillon posiada również przepustowość ograniczoną do jednego miejsca postoju, co nie pozwoliłoby mu na zapewnienie więcej niż jednej przeprawy dziennie na Korsykę, biorąc pod uwagę ograniczenia związane z czasem trwania przerwy w podróży i czasem wypłynięcia w przypadku ładunków nieholowanych ([120]). Substytucyjność portu w Marsylii i terminalu Tulon-Brégaillon w odniesieniu do tego rodzaju ruchu mogłaby zatem istnieć tylko co najwyżej na jednej trasie.

(211) *Po drugie*, zgodnie ze sprawozdaniem firmy Gecodia konsultacje z użytkownikami w dużej mierze potwierdzają, że w przypadku ładunków nieholowanych przewoźnicy nigdy nie rozważają lub bardzo rzadko rozważają alternatywę dla portu w Marsylii przy planowaniu podróży. Żaden z respondentów nie wskazał, że wzrost cen o 5–10 % w porcie w Marsylii doprowadziłby do przejścia do portów w Tulonie, ponieważ trasa przez Tulon nie pozwoliłaby im na optymalizację codziennej działalności.

([118]) Podsumowując, ładunek holowany wiąże się z transportem całego samochodu ciężarowego (ciągnik + naczepa) z kierowcą, podczas gdy ładunek nieholowany wiąże się z transportem wyłącznie naczepy.

([119]) W sprawozdaniu firmy Gecodia zauważa się, że port w Marsylii stwierdza w przekazanej uwadze, że dysponuje powierzchnią prawie 210 000 metrów kwadratowych dostępnej przestrzeni, z 13 miejscami postoju, które można przeznaczyć dla ruchu między Korsyką a kontynentem, oraz że wszystkie z nich są wyposażone w nowoczesne i cyfrowe urządzenia w celu zapewnienia płynnego przepływu ruchu.

([120]) Ze sprawozdania firmy Gecodia wynika, że średni wskaźnik załadunku przyczep na statki w porcie Tulon-Brégaillon wynosił od 15 do 20 przyczep na godzinę, czyli znacznie poniżej poziomu w Marsylii (35 przyczep), oraz że dzienną przepustowość szacuje się na 120 przyczep. Dla porównania mediana przyczep załadowanych w porcie w Marsylii przeznaczonych do portów na Korsyce wyniosła 237 w 2021 r., tj. była dwukrotnie wyższa od tej liczby.

(212) Jeżeli chodzi o podmioty zarządzające portami, CCI Lazurowego Wybrzeża w Nicei stwierdziła, że obszar ciążenia portu jest jedynie lokalny oraz że „port w Nicei, ze swoją infrastrukturą w mieście oraz słabą strukturą przemysłową i handlową, znajduje się w niekorzystnej sytuacji i nigdy nie będzie w stanie zaspokoić popytu na transport towarowy na Korsykę, ponieważ Tulon i Marsylia są lepiej dostosowane do potrzeb". Ponadto w sprawozdaniu firmy Gecodia zwrócono uwagę na oświadczenie złożone przez port w Tulonie podczas konsultacji z portami, zgodnie z którym port w Tulonie może jedynie uzupełnić port w Marsylii, biorąc pod uwagę obszar ciążenia ograniczony do obszaru przyległego do portu w Tulonie oraz ograniczoną przepustowość terminali morskich.

(213) *Po trzecie*, w sprawozdaniu firmy Gecodia wskazano, że w celu zapewnienia dostaw do sklepów duże jednostki dystrybucyjne polegają głównie na magazynach regionalnych lub krajowych. W przypadku Korsyki ponad 90 % dostaw do domów towarowych na Korsyce wysyła się za pośrednictwem tych baz logistycznych, w związku z czym większość towarów przywożonych na Korsykę pochodzi z centrów logistycznych w regionie Prowansji-Alp-Lazurowego Wybrzeża ([121]). W sprawozdaniu firmy Gecodia wyjaśniono, że magazyny i platformy logistyczne koncentrują się głównie w północno-zachodniej części Marsylii i wokół Marsylii, a także w korytarzu Rodanu. W tym względzie władze francuskie odnoszą się do wspólnego badania przeprowadzonego w październiku 2021 r. przez agencję urbanistyczną obszaru metropolitalnego Marsylii i agencję urbanistyczną regionu Aix-Durance, w którym określono położenie geograficzne tych magazynów i platform ([122]). Badanie to pokazuje bardzo dużą koncentrację przepływów logistycznych w kierunku Marsylii. W sprawozdaniu firmy Gecodia uznano zatem, że wybór portu w Marsylii jest w dużej mierze uzasadniony niewielką odległością portu od miejsc załadunku i obecnością odpowiedniej infrastruktury.

(214) Zgodnie ze sprawozdaniem firmy Gecodia bliskość większości baz logistycznych i magazynów do portu w Marsylii ma dwie konsekwencje. Po pierwsze, na podstawie symulatora kosztów opublikowanego przez krajową komisję drogową korzystanie z portu Tulon-Brégaillon przez wszystkich przewoźników zlokalizowanych wokół Marsylii lub w korytarzu Rodanu spowodowałoby średni dodatkowy koszt w wysokości 11 EUR/m.b. za przejazd naczepą w porównaniu z portem w Marsylii ([123]). Po drugie, oprócz tych dodatkowych kosztów przejazdów drogowych nastąpiłby wzrost kosztów produkcji dla przewoźników. Wynika to z faktu, że ze względu na większą odległość, jaką należy pokonać, przewoźnicy byliby zmuszeni do zmniejszenia o połowę liczby rejsów w obie strony na ciągnik wykonywanych jednego dnia między swoją bazą logistyczną a portem wyjścia/przybycia, co oznaczałoby, że musieliby nabyć dodatkowe ciągniki, aby utrzymać ten sam zakres działalności.

(215) W sprawozdaniu firmy Gecodia stwierdzono, że z punktu widzenia użytkowników morskiego transportu towarowego ładunków nieholowanych port w Marsylii nie jest substytucyjny względem portów w Tulonie lub Nicei w zakresie obsługi połączeń morskich z Korsyką.

3.4.3.1.1.3.3. Szczególny popyt na transport morski ładunków holowanych wyłącznie w porcie w Marsylii

(216) W sprawozdaniu firmy Gecodia stwierdza się, że z punktu widzenia użytkowników morskiego transportu towarowego ładunków holowanych port w Marsylii może być substytucyjny jedynie z terminalem w Port de Commerce w Tulonie (z wyłączeniem substytucyjności z Niceą i pozostałymi terminalami w Tulonie), przy czym substytucyjność ta jest tylko częściowa, jako że niektórzy użytkownicy morskiego transportu ładunków holowanych nie uważają tego terminalu za alternatywę dla portu w Marsylii.

([121]) Zgodnie ze sprawozdaniem firmy Gecodia punkt ten znajduje również potwierdzenie w opinii francuskiego organu ochrony konkurencji (opinia nr 20-A-11, pkt 337–345), w której stwierdzono, że „port w Marsylii znajduje się w pobliżu głównych centrów logistycznych na południu Francji, co czyni go bardziej atrakcyjnym dla morskiego transportu towarowego na Korsykę, w szczególności w porównaniu z portem w Tulonie, który znajduje się dalej od tych centrów".

([122]) Badanie dotyczące połączeń między obszarem metropolitalnym Aix-Marsylia-Prowansja a obszarami sąsiadującymi, październik 2021 r., s. 32–35, dostępne m.in. pod adresem: https://www.agam.org/relations-de-voisinage-metropole/ (dostęp w dniu 18 października 2024 r.).

([123]) Podsumowując, Tulon znajduje się około 70 km od Marsylii.

(217) *Po pierwsze*, w sprawozdaniu firmy Gecodia stwierdzono, że ładunki holowane nie wymagają żadnej konkretnej infrastruktury portowej, ponieważ naczepa jest ładowana przez jej kierowcę bezpośrednio na statek jako pojedynczy pojazd. Każdy z trzech portów kontynentalnych może zatem obsługiwać ładunki holowane bez szczególnych ograniczeń ([124]). W sprawozdaniu firmy Gecodia stwierdza się jednak, że podczas konsultacji z portami port w Tulonie zauważył, iż trudno będzie obsłużyć większy przepływ ładunków holowanych przez cały rok, ponieważ przepustowość portu jest już wykorzystywana w 80 % przez istniejący przepływ przedsiębiorstwa Corsica Ferries, podczas gdy port w Nicei oświadczył, że chce nadać priorytet przepływowi pasażerów.

(218) *Po drugie*, w sprawozdaniu firmy Gecodia zauważa się, że żaden z respondentów biorących udział w konsultacjach z użytkownikami nie wskazał, iż wzrost cen o 5–10 % w Marsylii doprowadziłby do przekierowania ich ładunków holowanych do Tulonu (a tym bardziej do Nicei). Z konsultacji tych wynika zatem, że przy planowaniu swoich podróży przewoźnicy nie biorą pod uwagę trasy alternatywnej. Wybór portu w Marsylii jest w dużej mierze uzasadniony jego bliskością do miejsc załadunku przewoźników i dostępną infrastrukturą portową.

(219) *Po trzecie*, podobnie jak w przypadku ładunków nieholowanych, w sprawozdaniu firmy Gecodia wyjaśniono, że biorąc pod uwagę bliskość baz logistycznych większości przewoźników do portu w Marsylii (motyw 213), przeniesienie niektórych użytkowników, których bazy logistyczne znajdują się w pobliżu Marsylii, do portu w Tulonie skutkowałoby większymi odległościami i dodatkowymi kosztami transportu (4,5 EUR/m.b.). Te dodatkowe koszty mogłyby zwiększyć koszty produkcji przewoźnika o nawet 17 % ([125]). W sprawozdaniu firmy Gecodia stwierdza się, że ustalenia te są zgodne z oświadczeniami złożonymi przez porty w Nicei i Tulonie podczas konsultacji z portami – wskazano w nich, że te dwa porty przyciągają jedynie ruch lokalny, ograniczony do bezpośredniego obszaru przyległego do portu. Władze francuskie podkreślają również, że taryfa morska uiszczana przez przewoźników jest w całości przenoszona na ich klientów i że w związku z tym zróżnicowanie taryf transportu morskiego w poszczególnych portach kontynentalnych nie ma wpływu na koszty produkcji, jakie ponoszą przewoźnicy.

(220) *Na koniec* w sprawozdaniu firmy Gecodia przedstawiono analizę ilościową, z której wynika, że wzrost miesięcznej taryfy za metr bieżący ładunku holowanego w Marsylii nie doprowadził do przeniesienia przepływu ładunków holowanych do portów w Tulonie. Dokładniej rzecz ujmując, w sprawozdaniu firmy Gecodia zbadano dwa niedawne przypadki utrzymujących się wstrząsów cenowych na trasach z Marsylii ([126]), podczas gdy miesięczna taryfa za metr bieżący w Tulonie utrzymywała się na zasadniczo stabilnym poziomie ([127]). W sprawozdaniu firmy Gecodia wyjaśniono, że w okresie od lipca 2018 r. do maja 2019 r. wzrost cen nie doprowadził do reakcji ze strony przewoźników, ponieważ udział portu w Tulonie w rynku utrzymywał się w tym okresie na stabilnym poziomie.

(221) W sprawozdaniu firmy Gecodia stwierdzono zatem, że porty w Tulonie i Marsylii są jedynie częściowo substytucyjne w odniesieniu do transportu morskiego ładunków holowanych między Korsyką a Francją kontynentalną.

([124]) Istnieje jednak wyjątek dotyczący transportu materiałów niebezpiecznych klasy 1 (materiały wybuchowe) i materiałów niebezpiecznych klasy 2 (gazy sprężane, skroplone lub rozpuszczone), które są zakazane w Port de Commerce w Tulonie i w porcie w Nicei.

([125]) Wartość odniesienia dla kosztów produkcji dla transportu drogowego (transport regionalny, dane krajowe z grudnia 2021 r. na podstawie trasy o długości 360 km, co stanowi średnią dzienną odległość pokonywaną w transporcie regionalnym, z uwzględnieniem przejazdów do miejsca załadunku i podróży powrotnej do bazy przewoźnika). Te dodatkowe koszty uwzględniają koszty za kilometr z opłatami za przejazd, stawkę godzinową i stawkę dzienną (koszty własności pojazdu, podatek/dzień, ubezpieczenie/dzień itp.). Władze francuskie podkreślają, że średni dodatkowy koszt logistyczny jest odwrotnie proporcjonalny do całkowitej odległości drogowej, na której odbywa się przejazd. Im bliższy Marsylii jest punkt początkowy, tym wyższy jest całkowity dodatkowy koszt logistyczny.

([126]) Te dwa przypadki odpowiadają następującym okresom:
— od października 2017 r. do października 2018 r. średni roczny wzrost taryfy miesięcznej za metr bieżący ładunków holowanych o 6 %,
— od października 2019 r. do października 2020 r. średnia roczna obniżka taryfy miesięcznej za metr bieżący ładunków holowanych o 16 %.

([127]) Na podstawie informacji na temat taryf pobieranych przez przedsiębiorstwo Corsica Ferries, zebranych na potrzeby sprawozdania firmy Gecodia ze strony internetowej Corsica Ferries w 2020 r.

3.4.3.1.2. Określenie popytu ilościowego na morski transport towarowy

3.4.3.1.2.1. Popyt ilościowy na transport morski ładunków nieholowanych

(222) W sprawozdaniu firmy Gecodia oszacowano przyszły roczny popyt na transport morski ładunków holowanych i nieholowanych w latach 2023–2030 dla każdej z tras między portem w Marsylii a portami na Korsyce.

(223) Historyczny popyt na transport ładunków nieholowanych ustalono na podstawie danych zebranych od przedsiębiorstw żeglugowych. Aby ocenić prognozowany popyt na lata 2023–2030, w odniesieniu do ruchu w 2019 r. zastosowano roczny wzrost obserwowany w latach 2010–2019 (2,3 % rocznie). Prognozowany popyt ustalono w następujący sposób:

Tabela 17

Popyt na transport ładunków nieholowanych w podziale na trasy morskie (w m.b.) z Marsylii zaobserwowany w latach 2018–2020 i oszacowany na lata 2023–2030

	2018	2019	2020	2023*	2025*	2030*
Ajaccio	523 874	516 467	505 631	565 647	591 965	663 246
Bastia	677 280	674 081	677 321	738 269	772 620	865 653
Porto-Vecchio	141 610	155 785	155 461	170 619	178 558	200 059
Propriano	52 331	54 160	52 453	59 317	62 077	69 552
L'Île-Rousse	73 374	85 229	66 952	93 345	97 688	109 451

Źródło: Uwagi władz francuskich przedłożone w dniu 5 kwietnia 2023 r. (sprawozdanie firmy Gecodia, tabela 56).

3.4.3.1.2.2. Popyt ilościowy na transport morski ładunków holowanych

(224) Popyt ilościowy na transport morski ładunków holowanych oszacowano na podstawie tych samych parametrów co popyt ilościowy na transport morski ładunków nieholowanych (motywy 222 i 223).

(225) Jak wyjaśniono w pkt 3.4.2.1.1.3.3, w sprawozdaniu firmy Gecodia stwierdzono, że port w Marsylii i port w Nicei nie są substytucyjne w odniesieniu do transportu morskiego ładunków holowanych oraz że porty w Marsylii i Tulonie są w tym względzie jedynie częściowo substytucyjne.

(226) Na podstawie sprawozdania firmy Gecodia władze francuskie uznały, że udział popytu ze strony użytkowników transportu ładunków holowanych, którzy uważają, że port w Marsylii nie jest substytucyjny względem portu w Tulonie, stanowi 80 % historycznego popytu na transport ładunków holowanych między Marsylią a Korsyką w 2019 r., podczas gdy pozostałe 20 % uważa Tulon za alternatywę dla portu w Marsylii.

(227) Władze francuskie wyjaśniły, że szacunkowa wartość 80 % wynikała z oświadczeń związku zawodowego przewoźników Korsyki i przedsiębiorstwa Corsica Linea, złożonych w kontekście konsultacji rynkowych z 2020 r. Dokładniej rzecz ujmując, związek zawodowy (który odpowiada za [20–50] % m.b. ładunków holowanych transportowanych między Korsyką a kontynentem) i przedsiębiorstwo Corsica Linea wskazały odpowiednio, że 84 %/85 % ładunków holowanych pochodziło z departamentu Delty Rodanu (którego głównym portem macierzystym jest Marsylia) lub było do niego przeznaczonych.

(228) Po określeniu szacunkowego szczególnego popytu na transport ładunków holowanych w porcie w Marsylii władze francuskie określiły ilościowo ten popyt w nadchodzących latach. Popyt ilościowy na transport ładunków holowanych ze strony grupy użytkowników, którzy nie rozważają żadnej alternatywy dla portu w Marsylii (tj. 80 % szacowanego popytu na lata 2023–2030 między Marsylią a Korsyką), przedstawiono w tabeli 18.

Tabela 18

Popyt na transport ładunków holowanych w podziale na trasy morskie (w m.b.) z Marsylii zaobserwowany w latach 2018–2020 i oszacowany na lata 2023–2030

	2018	2019	2020	2023*	2025*	2030*
Ajaccio	116 797	113 958	95 040	99 848	104 493	117 076
Bastia	172 671	166 125	120 047	145 555	152 328	170 670
Porto-Vecchio	36 082	43 222	37 063	37 870	39 632	44 404
Propriano	17 489	17 992	14 294	15 764	16 498	18 484
L'Île-Rousse	24 017	26 878	22 753	23 550	24 646	27 613

Źródło: Uwagi władz francuskich przedłożone w dniu 5 kwietnia 2023 r. (sprawozdanie firmy Gecodia, tabela 57 na lata 2018–2020 i tabela 60 na lata 2023, 2025 i 2030).

(229) Ponadto, ponieważ ładunki holowane wymagają również przewozu kierowców (którzy stanowią kategorię pasażerów), władze francuskie zidentyfikowały również popyt na transport kierowców. Władze francuskie uznały, że popyt ze strony kierowców był proporcjonalny do wielkości transportowanych ładunków holowanych i że udział ten był stały w czasie.

(230) Aby oszacować, w odniesieniu do każdej trasy morskiej, współczynnik kierowców do m.b. ładunków holowanych, władze francuskie oparły się na średniej wartości odnotowanej w latach 2018–2021. Współczynnik ten zastosowano do szacowanego popytu na transport ładunków holowanych w 2030 r. W związku z tym według władz francuskich popyt na transport kierowców przedstawia się następująco:

Tabela 19

Popyt na przewóz kierowców (liczba kierowców) z Marsylii zaobserwowany w latach 2018–2021 i oszacowany na lata 2023–2030

	2018	2019	2020	2021	2023*	2025*	2030*
Ajaccio	6 435	6 496	4 736	6 915	5 991	6 270	7 025
Bastia	9 934	9 423	6 303	8 022	8 733	9 140	10 240
Porto-Vecchio	2 222	2 664	2 699	2 536	2 651	2 774	3 108
Propriano	1 414	1 446	1 203	1 411	1 576	1 650	1 848
L'Île-Rousse	1 900	2 289	1 768	2 233	1 884	1 972	2 209

Źródło: Uwagi władz francuskich przekazane w dniu 27 lipca 2023 r.

3.4.3.2. Określenie zdolności rynku do zaspokojenia popytu ze strony użytkowników

(231) Po oszacowaniu popytu jakościowego i ilościowego ze strony poszczególnych kategorii użytkowników morskiego transportu towarowego między Korsyką a Francją kontynentalną władze francuskie próbowały określić, w jakim stopniu podaż rynkowa mogłaby zaspokoić ten popyt.

3.4.3.2.1. Wyniki konsultacji z operatorami

3.4.3.2.1.1. Zadane pytania

(232) Operatorzy transportu morskiego musieli odpowiedzieć na te same pytania, o których mowa w motywach 163–165, dotyczące usług transportu towarowego, które świadczyliby w przypadku braku zamówienia publicznego na usługi. W szczególności operatorów transportu morskiego poproszono o wypełnienie pliku Excel zawierającego oddzielne informacje na temat wielkości ładunków holowanych i nieholowanych, które mieliby przewozić.

3.4.3.2.1.2. Podsumowanie otrzymanych odpowiedzi

(233) Na konsultacje z operatorami odpowiedziało trzech operatorów: Corsica Linea, La Méridionale i Corsica Ferries.

(234) Przedsiębiorstwa Corsica Linea i La Méridionale stwierdziły, że w przypadku braku zamówienia publicznego na usługi nie będą oferować żadnych usług komercyjnych między Korsyką a Francją kontynentalną.

(235) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries złożyło ofertę komercyjną, którą zaprezentowałoby w przypadku braku zamówienia publicznego na usługi w zakresie transportu towarowego. Na poparcie swoich odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu przedsiębiorstwo Corsica Ferries przedstawiło kilka plików Excel, w których wyszczególniono m.in. zdolność przewozową jego statków oraz oferty komercyjne, jakie wdrożyłoby to przedsiębiorstwo.

(236) W odpowiedzi na pytanie 2 w ramach konsultacji z operatorami, w którym zwrócono się do operatorów o wyrażenie opinii na temat stosowności rozróżnienia między ładunkami holowanymi i nieholowanymi, przedsiębiorstwo Corsica Ferries wskazało na sztuczny i nieskuteczny charakter systematycznego rozróżnienia dokonywanego przez OTC między ładunkami holowanymi i nieholowanymi, który zależał od wielkości, organizacji i wyborów każdego przewoźnika, a nie od usługi świadczonej przez przedsiębiorstwa żeglugowe. Przedsiębiorstwo Corsica Ferries podkreśliło również, że według władz francuskich ładunek holowany oznacza, iż na pokładzie statku musi znajdować się kierowca, podczas gdy w ramach ładunku nieholowanego istnieje rozróżnienie między transportem towarzyszącym ładunków holowanych (z kierowcą) a transportem nietowarzyszącym ładunków holowanych (bez kierowcy).

(237) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries stwierdziło w swojej odpowiedzi, że usługa, którą oferowałoby w przypadku braku zamówienia publicznego na usługi, nie wprowadzałaby rozróżnienia między oferowanymi zdolnościami przewozowymi w zależności od rodzaju przewidywanych przewozów towarowych. W przedłożonym przez nie pliku Excel wykazano zatem łączne zdolności przewozowe przedsiębiorstwa w zakresie transportu towarowego, tj. obejmujące zarówno ładunki nieholowane, jak i holowane, bez rozróżnienia między nimi.

(238) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries zgłosiło również te same zastrzeżenia, o których mowa w motywie 169.

(239) W odpowiedzi na pytanie 4 przedsiębiorstwo Corsica Ferries wskazało, że w przypadku braku zamówienia publicznego na usługi od dnia 1 stycznia 2023 r. świadczyłoby usługi transportu towarowego między wszystkimi portami kontynentalnymi (Marsylia, Ajaccio, Tulon) a wszystkimi portami na Korsyce z wyjątkiem portu w Propriano. W szczególności oferowałoby usługi komercyjne (towarowe i pasażerskie) w porze dziennej i nocnej, obejmujące:

— codzienny rejs w obie strony między Francją kontynentalną (co najmniej pięć razy w tygodniu z Tulonu i dwa razy w tygodniu z Marsylii) a każdym z portów w Ajaccio i Bastii,

— dwa rejsy w obie strony miesięcznie z Marsylii i co najmniej trzy rejsy w obie strony tygodniowo z Tulonu do każdego z portów w Porto-Vecchio i L'Île-Rousse,

— brak połączenia komercyjnego do Propriano, ponieważ zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries port ten był substytucyjny z Ajaccio, które zaproponowało obsługiwać co najmniej raz dziennie z Marsylii i Tulonu,

— dodatkowe usługi transportu morskiego między portem w Nicei a Korsyką w okresie od lipca do września.

(240) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries poinformowało władze francuskie, że posiada flotę 13 statków, które nie zostały przypisane do określonej trasy. Przedsiębiorstwo oświadczyło również, że 15 % przepraw na wszystkich trasach odbywa się w ciągu dnia (wypłynięcie w godzinach 6.00–16.00, aby przypłynąć w godzinach od 14.00 do północy w obu kierunkach).

(241) W odniesieniu do zdolności przewozowej statków na potrzeby transportu towarowego przedsiębiorstwo Corsica Ferries przekazało władzom francuskim informacje, które przedstawiono w tabeli 20.

Tabela 20

Morski transport towarowy przedsiębiorstwa Corsica Ferries w podziale na trasy morskie (w m.b.) z Marsylii i Tulonu zaobserwowany w latach 2016–2019 i oszacowany na lata 2023–2028 przy braku zamówienia publicznego na usługi

Marsylia	**Średnia roczna (2016–2019, m.b.)**	**Średnia roczna (2023–2028, m.b.)**	**Wzrost (%)**
Ajaccio	-	232 566	Nd.
Bastia	-	270 297	Nd.
Porto-Vecchio	-	47 371	Nd.
Propriano	-	-	Nd.
L'Île-Rousse	-	51 123	Nd.
Marsylia ogółem	-	**601 357**	**Nd.**
Tulon	**Średnia roczna (2016–2019, m.b.)**	**Średnia roczna (2023–2028, m.b.)**	**%**
Ajaccio	163 611	1 172 434	617 %
Bastia	223 077	1 069 916	380 %
Porto-Vecchio	6 425	122 404	1 805 %
Propriano	-	-	Nd.
L'Île-Rousse	3 999	310 533	7 665 %
Tulon ogółem	**397 112**	**2 675 288**	**574 %**
MARSYLIA I TULON OGÓŁEM	**397 112**	**3 276 644**	**825 %**

Źródło: Odpowiedź przedsiębiorstwa Corsica Ferries na test rynku połączeń morskich między Korsyką a Francją kontynentalną (22 lutego 2022 r.).

(242) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries stwierdziło również, że zaproponowana oferta byłaby ważna jedynie w przypadku braku zamówienia publicznego na usługi między Korsyką a kontynentem.

3.4.3.2.2. Analiza niedoskonałości rynku

(243) Po analizie (retrospektywnej i prospektywnej) zdolności przewozowej wdrożonej przez przedsiębiorstwo Corsica Ferries w sprawozdaniu końcowym stwierdzono, że w przypadku braku zamówień publicznych na usługi podaż rynkowa nie zaspokoiłaby całego popytu ze strony użytkowników na transport ładunków nieholowanych i holowanych.

(244) *W odniesieniu do ładunków nieholowanych* w sprawozdaniu firmy Gecodia uznano, że oferta przedsiębiorstwa Corsica Ferries była sprzeczna z niektórymi wnioskami wyciągniętymi w sprawozdaniu w zakresie, w jakim przedsiębiorstwo Corsica Ferries zaproponowało transport ładunków nieholowanych statkami pasażersko-towarowymi (ro-pax) z portu w Tulonie pięć razy w tygodniu na trasach Marsylia–Ajaccio i Marsylia–Bastia oraz trzy razy w tygodniu w przypadku portów drugorzędnych na Korsyce. Tylko (i) Tulon-Brégaillon (w odróżnieniu od Port de Commerce w Tulonie) posiada jednak infrastrukturę niezbędną do obsługi ładunków nieholowanych oraz (ii) Tulon-Brégaillon może przyjmować tylko statki typu ro-ro i najwyżej na jednej trasie (motyw 210).

(245) Ponadto w sprawozdaniu firmy Gecodia stwierdzono, że oferta zaproponowana przez przedsiębiorstwo Corsica Ferries była niewystarczająca do zaspokojenia popytu ze strony użytkowników na transport morski ładunków nieholowanych ze względu na niewystarczającą częstotliwość tygodniową oferowaną między Marsylią a Korsyką. Zgodnie ze sprawozdaniem firmy Gecodia przedsiębiorstwo Corsica Ferries początkowo ograniczyło się do oferowania dwóch cotygodniowych rejsów w obie strony między portem w Marsylii a portami w Ajaccio i Bastii, podczas gdy użytkownicy wymagali niemal codziennych rejsów w obie strony w celu przewozu ładunków nieholowanych. Ponadto w sprawozdaniu firmy Gecodia zauważono, że proponowane częstotliwości między portem w Marsylii a portami w L'Île-Rousse i Porto-Vecchio były ograniczone do trzech rejsów w obie strony miesięcznie, podczas gdy użytkownicy potrzebowali cotygodniowego transportu morskiego. Na koniec w sprawozdaniu firmy Gecodia stwierdzono, że przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie zaproponowało żadnej usługi komercyjnej między portem w Marsylii a portem w Propriano, mimo że użytkownicy potrzebowali cotygodniowego transportu morskiego.

(246) *Jeżeli chodzi o ładunki holowane*, w sprawozdaniu firmy Gecodia uznano, z tych samych powodów jak przedstawione w motywach 244 i 245, że przedsiębiorstwo Corsica Ferries zaproponowało niewystarczające częstotliwości między portem w Marsylii a portami na Korsyce, aby zaspokoić popyt na transport ładunków holowanych, który nie przewidywał żadnej alternatywy dla portu w Marsylii (tj. 80 % całkowitego przepływu ładunków holowanych między Marsylią a Korsyką). Władze francuskie wskazały również, że w świetle oświadczeń CCI Var dotyczących poziomu nasycenia infrastruktury oraz trudności terminalu Port de Commerce w Tulonie związanych ze zwiększeniem obecnego przepływu ładunków holowanych, oferta przedsiębiorstwa Corsica Ferries, która przewidywała również zwiększenie zdolności przewozowej z Tulonu, wydawała się nierealna.

3.4.3.3. Wniosek dotyczący istnienia zapotrzebowania na usługę publiczną w odniesieniu do morskiego transportu towarowego

(247) W związku z powyższym władze francuskie stwierdziły, że istnieje zapotrzebowanie na usługę publiczną w zakresie morskiego transportu ładunków holowanych i nieholowanych, odpowiadające szacowanemu popytowi w latach 2023–2030 między Marsylią a każdym z pięciu portów na Korsyce, co przedstawiono w tabeli 21.

Tabela 21

Zapotrzebowanie na usługę publiczną w zakresie morskiego transportu towarowego (w m.b.) z Marsylii szacowane na lata 2023–2030

	Ładunki nieholowane (rocznie m.b.)		Ładunki holowane – obszar Marsylii (niesubstytucyjny) (rocznie m.b.)		Ładunki ogółem (rocznie m.b.)	
	2023	2030	2023	2030	2023	2030
Ajaccio	565 647	663 246	99 848	117 076	**665 495**	**780 322**
Bastia	738 269	865 653	145 555	170 670	**883 824**	**1 036 323**
Porto-Vecchio	170 619	200 059	37 870	44 404	**208 489**	**244 463**
Propriano	59 317	69 552	15 764	18 484	**75 081**	**88 036**
L'Île-Rousse	93 345	109 451	23 550	27 613	**116 895**	**137 064**
Ogółem	**1 627 197**	**1 907 961**	**322 587**	**378 247**	**1 949 784**	**2 286 208**

Źródło: Uwagi władz francuskich przekazane w dniu 5 kwietnia 2023 r.

3.5. **Konieczność i proporcjonalność zamówień publicznych na usługi**

(248) Stwierdziwszy istnienie szeregu potrzeb w zakresie usług publicznych w dziedzinie morskiego transportu towarowego i pasażerskiego, władze francuskie dążyły do określenia niezbędnego instrumentu prawnego i odpowiednich zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych w celu zaspokojenia tych potrzeb, które w najmniejszym stopniu wpłynęłyby na podstawowe swobody dla prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego (motyw 92).

3.5.1. *Konieczność i proporcjonalność zamówienia publicznego na usługi*

(249) W pierwszej kolejności władze francuskie zbadały możliwość wzmocnienia systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z 2019 r. (motyw 62) w odniesieniu do tras lub użytkowników, w przypadku których stwierdzono zapotrzebowanie na świadczenie publicznej usługi transportu morskiego. Uznały jednak, że takie podejście wiąże się z kilkoma ograniczeniami.

(250) *Po pierwsze*, władze francuskie uznały, że system zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z 2019 r. nie zrekompensował braku podaży prywatnej w celu zaspokojenia stwierdzonego popytu. Uznały one, że wobec braku zamówienia publicznego na usługi oferta przedsiębiorstwa Corsica Ferries w ramach systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z 2019 r. z portu w Marsylii była już niewystarczająca, aby zaspokoić wszystkie potrzeby określone przez Francję (pkt 3.4.2.3 i 3.4.3.3), oraz że wzmocnienie systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z 2019 r. nie miałoby zatem żadnego skutku.

(251) *Po drugie*, władze francuskie stwierdziły, że czasy wypłynięcia i przypłynięcia statków między Francją kontynentalną a Korsyką były ważnymi cechami charakterystycznymi popytu na morski transport towarowy i pasażerski (motywy 112, 190, 191 i 208). Według Francji rozporządzenie w sprawie kabotażu nie pozwalało państwom członkowskim na ustalenie czasów przypłynięcia i wypłynięcia statków w ramach systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych. Zgodnie z art. 4 ust. 2 rozporządzenia przy nakładaniu obowiązków świadczenia usług publicznych państwa członkowskie ograniczone są do wymagań dotyczących obsługiwanych portów, regularności rejsów, ich ciągłości, częstotliwości, zdolności do świadczenia tych usług, stawek opłat i załogi statku.

(252) *Na koniec* władze francuskie uznały, że taki system, gdyby towarzyszyła mu rekompensata, nie pozwoliłby CdC na kontrolowanie kosztów związanych ze świadczeniem usługi publicznej, ponieważ nie byłby w stanie oszacować tych kosztów (które są rekompensowane po wykonaniu usługi) ze względu na niepewną liczbę przepraw, które zostałyby wykonane.

(253) Z tych wszystkich powodów władze francuskie uznały, że udzielenie zamówień publicznych na usługi wydaje się konieczne do ustanowienia odpowiednich wymogów dotyczących usług publicznych w zakresie transportu morskiego w celu zaspokojenia zapotrzebowania na usługę publiczną określonego dla każdej trasy morskiej między portem w Marsylii a portami na Korsyce.

3.5.2. *Konieczność i proporcjonalność zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych nałożonych w kontekście zamówień publicznych na usługi*

(254) Władze francuskie uznały, że zidentyfikowane zapotrzebowanie na usługę publiczną wymagało udzielenia zamówień publicznych na usługi ustanawiających wymienione poniżej zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych.

(255) *Po pierwsze*, władze francuskie postanowiły udzielić zamówienia publicznego na usługi w odniesieniu do każdej trasy morskiej objętej stwierdzonym zapotrzebowaniem na usługę publiczną. Każde zamówienie publiczne na usługi musiało obejmować obowiązek świadczenia usług morskiego transportu towarowego ładunków holowanych i nieholowanych, a także transportu pasażerskiego (kierowców i pasażerów medycznych) między portem w Marsylii a każdym z portów na Korsyce, bez pośrednich przerw w podróży. Ponadto zamówienie publiczne na usługi na trasie Marsylia–L'Île-Rousse musiało również obejmować obowiązek przewozu towarów niebezpiecznych (L'Île-Rousse jest jedynym portem na Korsyce uprawnionym do odbioru takich towarów), podczas gdy trasa Marsylia–Propriano musiała obejmować obowiązek transportu pasażerów będących i niebędących rezydentami, a także pasażerów medycznych i kierowców. Władze francuskie wyjaśniły, że obowiązki te wynikają ściśle z niedoskonałości rynku stwierdzonych podczas konsultacji z operatorami.

(256) *Po drugie*, władze francuskie uznały za konieczne narzucenie konkretnych rozkładów rejsów w ramach każdego zamówienia publicznego na usługi z wieczornymi wypłynięciami do/z portów na Korsyce oraz przypłynięciami we wczesnych godzinach porannych na Korsykę lub do Marsylii. Rozkłady te byłyby w pełni zgodne z popytem ze strony użytkowników ustalonym w drodze konsultacji z użytkownikami (przewozy pasażerskie/towarowe) oraz z wnioskami zawartymi w sprawozdaniu firmy Gecodia w sprawie organizacji łańcucha logistycznego między Korsyką a Francją kontynentalną (motyw 208). W tabeli 22 przedstawiono te obowiązki w odniesieniu do każdej trasy.

Tabela 22

Obowiązki dotyczące rozkładów rejsów dla przepływu towarów i pasażerów w obydwu kierunkach w ramach zamówień publicznych na usługi (Marsylia–Korsyka i Korsyka–Marsylia)

Marsylia	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Czas wypłynięcia	Między godziną 18.30 a 20.00				
Czas przypłynięcia (kolejny dzień)	Między godziną 6.00 a 8.00	Między godziną 6.00 a 8.00	Między godziną 7.00 a 8.00	Między godziną 7.00 a 8.00	Między godziną 6.00 a 8.00

Źródło: Uwagi władz francuskich przekazane w dniu 28 czerwca 2023 r.

(257) *Po trzecie*, władze francuskie uznały za konieczne ustanowienie obowiązków dotyczących częstotliwości, których celem jest zapewnienie regularności usług zgodnie ze stwierdzonymi potrzebami (motywy 112 i 208) oraz wystarczającej elastyczności w świadczeniu usług publicznych ze względu na znaczne wahania popytu. Władze francuskie uznały, że zamówienia publiczne na usługi powinny obejmować trzy obowiązki dotyczące częstotliwości dla każdej odnośnej trasy morskiej:

— obowiązek zapewnienia minimalnej liczby rejsów w obie strony w tygodniu,

— obowiązek zapewnienia minimalnej liczby rejsów w obie strony rocznie,

— obowiązek, w niektórych przypadkach i w odniesieniu do niektórych tras morskich, zapewnienia dodatkowych rejsów w obie strony w granicach określonych w ramach zamówień publicznych na usługi.

(258) Te obowiązki dotyczące częstotliwości w odniesieniu do każdego zamówienia publicznego na usługi przedstawiono w tabeli 23. Częstotliwości te są w szczególności wyższe w przypadku tras morskich z Bastii i Ajaccio, ponieważ te dwa porty odpowiadają za znaczną część przepływu pasażerów i towarów na Korsykę (motywy 54, 55 i 59).

Tabela 23

Obowiązki dotyczące częstotliwości w odniesieniu do przepływu towarów i pasażerów w ramach zamówień publicznych na usługi

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Minimalna liczba rejsów w obie strony tygodniowo poza sezonem ([1]) (ruch podstawowy)	6	6	2–3	2–3	3
Minimalna liczba rejsów w obie strony tygodniowo w sezonie ([2]) (ruch podstawowy)	7	7	3	3	3
Minimalna liczba rejsów w obie strony rocznie (ruch podstawowy)	365	365	156	156	156
Liczba dodatkowych rejsów w obie strony rocznie	10	30	-	-	10

([1]) Zdefiniowano jako okres od listopada do marca.
([2]) Zdefiniowano jako okres od kwietnia do października.
Źródło: Uwagi władz francuskich przekazane w dniu 28 czerwca 2023 r.

(259) Sposób działania tych obowiązków dotyczących częstotliwości można zilustrować na poniższym przykładzie. Jak przedstawiono w tabeli 23, koncesjonariusz jest zobowiązany do obsługi sześciu rejsów w obie strony tygodniowo na trasie Marsylia–Ajaccio poza sezonem i siedmiu w sezonie. Minimalna częstotliwość rejsów w obie strony tygodniowo, której należy przestrzegać, obejmuje zatem 130 rejsów w obie strony poza sezonem i 214 rejsów w obie strony w sezonie, co daje łącznie 344 rejsy w obie strony. Operator jest zobowiązany do odbycia 365 rejsów w obie strony rocznie: różnica między 365 rejsami w obie strony wymaganymi rocznie a 344 rejsami w obie strony wymaganymi w ujęciu tygodniowym jest liczbą rejsów w obie strony (19 rejsów w obie strony), które operator ma odbyć w ciągu roku (oprócz minimalnej wymaganej liczby rejsów w obie strony tygodniowo), ale które operator może zaplanować na dowolne wybrane przez siebie dni w roku. Szczególną cechą tych 19 rejsów w obie strony jest jednak to, że na wniosek władz francuskich mogą one zostać przesunięte na inny termin („**rejsy w obie strony podlegające zmianie terminu**"). Zmiana terminu rejsów może mieć miejsce na przykład w sytuacji, gdy władze stwierdzą, że w danym dniu popyt byłby bardzo niski i należałoby odroczyć usługę na inny dzień. Te rejsy w obie strony podlegające zmianie terminu charakteryzują się zatem elastycznością i zapewniają władzom francuskim elastyczne narzędzie dostosowania podaży usług publicznych do wahań popytu lub nieprzewidzianych zdarzeń.

(260) Innymi słowy, władze francuskie określiły minimalną liczbę rejsów w obie strony rocznie, które należy odbyć w celu zaspokojenia ilościowego i jakościowego zapotrzebowania na usługę publiczną (zarówno przewozu pasażerów, jak i towarów), w tym obowiązek wykonywania przez operatora (i) stałych i minimalnych rejsów w obie strony tygodniowo w celu zapewnienia regularności usług transportu morskiego oraz (ii) rejsów w obie strony podlegających zmianie terminu w celu zapewnienia elastyczności usług, aby zaspokoić zapotrzebowanie na usługę publiczną.

(261) Ponadto w celu uzupełnienia systemu władze francuskie uznały za konieczne wprowadzenie obowiązków w zakresie dodatkowych rejsów w obie strony w odniesieniu do niektórych tras morskich. Te rejsy w obie strony odpowiadają liczbie rejsów w obie strony, które można wykonać oprócz minimalnej liczby rejsów w obie strony rocznie. Celem dodatkowych rejsów w obie strony jest reagowanie na wyjątkowy wzrost natężenia ruchu. Byłyby one organizowane wyłącznie na wniosek władz francuskich, gdyby stwierdzono, że zapotrzebowanie na przewóz towarów w danym dniu (i tylko przewóz towarów – dodatkowe rejsy w obie strony nie dotyczą pasażerów) przekracza maksymalną zdolność przewozową statków dostępnych w tym dniu. Celem dodatkowych rejsów w obie strony jest zatem zapobieżenie pozostawieniu towarów na nabrzeżu, co prowadziłoby do opóźnień w dostawach na Korsykę. Jak przedstawiono w tabeli 23, władze francuskie planowały dodatkowe rejsy w obie strony na trzech trasach (Ajaccio, Bastia i L'Île-Rousse), gdzie prawdopodobieństwo zorganizowania takich rejsów w obie strony jest największe.

(262) *Ponadto* władze francuskie uznały za konieczne wprowadzenie wymogu minimalnej zdolności przewozowej statków na przeprawę. Obowiązki te odpowiadają minimalnej zdolności przewozowej na przeprawę, jaką przewoźnik musi zapewnić, aby zaspokoić dzienne ilościowe zapotrzebowanie na usługę publiczną oszacowane przez władze francuskie w odniesieniu do transportu pasażerów (rezydentów i nierezydentów na trasie morskiej Marsylia–Propriano oraz pasażerów medycznych na wszystkich trasach) oraz towarów (ładunków holowanych i nieholowanych, w tym kierowców).

(263) Aby uzyskać minimalną zdolność przewozową pasażerów na przeprawę, władze francuskie oparły się na przewidywanym rocznym popycie oczekiwanym w 2030 r. dla każdej kategorii pasażerów i trasy (Tabela 14 i Tabela 19), z uwzględnieniem wymaganej liczby przepraw rocznie (Tabela 23). Ponadto w odniesieniu do transportu pasażerów medycznych i kierowców władze francuskie uznały, że podróż odbywa się codziennie, z wyjątkiem weekendów, w głównych portach w Ajaccio i Bastii oraz trzy dni w tygodniu w przypadku pozostałych portów na Korsyce. Ostateczny wynik (liczba pasażerów na przeprawę) przedstawiono w tabeli 24.

Tabela 24

Minimalne obowiązki w zakresie zdolności przewozowych w odniesieniu do przepływu pasażerów w ramach zamówień publicznych na usługi

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse	Ogółem
Pasażerowie medyczni na przeprawę (ruch podstawowy)	4	5	1	1	2	**13**
Kierowcy na przeprawę (ruch podstawowy)	14	19	10	4	7	**54**
Pasażerowie (z wyłączeniem pasażerów medycznych i kierowców) na przeprawę (ruch podstawowy)	-	-	-	186	-	**186**

Źródło: Uwagi władz francuskich przekazane w dniach 28 czerwca i 28 lipca 2023 r.

(264) Na koniec, aby uzyskać popyt ze strony pasażerów medycznych na przeprawę (w tym osób towarzyszących), uznały, że podróż odbywała się codziennie, z wyjątkiem weekendów, w głównych portach w Ajaccio i Bastii oraz trzy dni w tygodniu w przypadku pozostałych portów na Korsyce. Wybrany poziom podlega korekcie w celu zaokrąglenia. Ostateczny wynik (liczba pasażerów medycznych na przeprawę i trasę morską) przedstawiono w tabeli 25.

Tabela 25

Szacunkowy popyt ze strony pasażerów medycznych i osób im towarzyszących podróżujących statkiem między Korsyką a Marsylią (pasażerowie na przeprawę)

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

Źródło: Uwagi władz francuskich przekazane w dniu 27 lipca 2023 r.

(265) Jeśli chodzi o minimalną zdolność przewozową dla *transportu towarów*, władze francuskie stwierdziły, że ustaliły ją w następujący sposób.

(266) W celu obliczenia wymaganej zdolności przewozowej towarów tygodniowo władze francuskie przyjęły za punkt odniesienia szacunkowe zapotrzebowanie na usługę publiczną w zakresie transportu towarowego w lipcu 2030 r. (stanowiące szczyt zapotrzebowania na usługę publiczną stwierdzony w okresie objętym przedmiotowymi środkami). W odniesieniu do tras do Ajaccio i Bastii władze francuskie przyjęły, że 90 % transportu towarowego odbywa się w dni robocze w ciągu tygodnia, natomiast liczba ta zwiększa się do 100 % w przypadku tras do trzech pozostałych portów na Korsyce. Łącząc wymaganą tygodniową wielkość transportu towarowego z minimalną wymaganą liczbą rejsów w obie strony tygodniowo (tj. sześć rejsów w obie strony tygodniowo w okresie zimowym na trasach Marsylia–Ajaccio i Marsylia–Bastia oraz trzy rejsy w obie strony tygodniowo do pozostałych portów), władze francuskie uzyskały wymaganą minimalną zdolność przewozową na przeprawę w ramach transportu towarowego, jak wskazano w tabeli 26.

Tabela 26

Minimalne obowiązki w zakresie zdolności przewozowych w odniesieniu do przepływu towarów w ramach zamówień publicznych na usługi

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Minimalna wielkość transportu towarowego (m.b.) na przeprawę (ruch podstawowy)	1 470	1 860	1 040	520	700

Źródło: Uwagi władz francuskich przekazane w dniach 28 czerwca i 28 lipca 2023 r.

3.6. Postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na usługi

3.6.1. *Uchwała nr 22/050 z dnia 28 kwietnia 2022 r.*

(267) Po stwierdzeniu zapotrzebowania na usługę publiczną i biorąc pod uwagę potrzebę skorzystania z zamówienia publicznego na usługi w celu jego właściwego zaspokojenia, w dniu 28 kwietnia 2022 r. CdC ogłosił postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na usługi.

(268) W niniejszej sprawie na mocy uchwały Zgromadzenia Korsyki nr 22/050 z dnia 28 kwietnia 2022 r. CdC postanowił wykorzystać zamówienia publiczne na usługi dla poszczególnych tras w celu świadczenia usług transportu morskiego towarów (w tym towarów niebezpiecznych) i pasażerów między portem w Marsylii a portami w Ajaccio (część 1), Bastii (część 2), Porto-Vecchio (część 3), Propriano (część 4) i L'Île-Rousse (część 5) przez okres siedmiu lat (z opcją maksymalnie 12 dodatkowych miesięcy, tj. maksymalny okres 8 lat) między dniem 1 stycznia 2023 r. a dniem 31 grudnia 2030 r.

(269) Zakres zamówień publicznych na usługi obejmował wszystkie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych określone w pkt 3.5.2 niniejszej decyzji.

(270) Art. 2 ust. 4 regulaminu przetargowego ([128]) stanowił, że „minimalne cechy charakterystyczne każdego zamówienia są następujące: maksymalne taryfy mające zastosowanie do rezydentów Korsyki i transportu towarów, zdolność przewozowa statków, rozkłady rejsów i częstotliwości usług, okres obowiązywania umowy, maksymalna kwota rekompensaty finansowej wypłacanej przez OTC".

(271) Art. 9 ust. 2 regulaminu przetargowego stanowił, że „każda oferta będzie oceniana na podstawie kryteriów pozwalających na określenie najlepszej oferty pod względem ogólnej korzyści gospodarczej dla [CdC]. Zdolności te w przypadku konsorcjów będą oceniane w odniesieniu do całości.

Kryteria	Analiza według kryteriów	Waga
Kryterium 1: wartość techniczna oferty		60 %
Podkryterium 1	Jakość techniczna statków: odpowiedniość floty zaproponowanej przez kandydata w odniesieniu do następujących kwestii: — prezentacja floty (liczba, przydział, certyfikacja i kontrola statków, klasyfikacja, państwo bandery, zgodność z poszczególnymi kodeksami i konwencjami). Należy zgłaszać wszelkie umowy czarterowe, — odpowiedniość względem warunków morskich i żeglugowych oraz ograniczeń portowych (rok dostawy, typ, liczba mostków i silników, moc jednostkowa, prędkość, prędkość w trybie awaryjnym).	20 %

([128]) Regulamin przetargowy stanowił część dokumentacji dotyczącej publicznego zaproszenia do składania ofert opublikowanej w dniu 6 maja 2022 r. (motyw 272).

Kryteria	Analiza według kryteriów	Waga
Podkryterium 2	Częstotliwości i rozkłady rejsów: odpowiedniość floty kandydata pod względem częstotliwości i rozkładów rejsów w odniesieniu do specyfikacji zawartych w załączniku 1: — minimalne częstotliwości (pasażerowie, kierowcy, ładunek), — dodatkowe rejsy w obie strony, — czasy wypłynięcia i przypłynięcia.	15 %
Podkryterium 3	Dostosowanie floty do potrzeb użytkowników (metry bieżące ładunku, długość, wysokość, wytrzymałość mostka, liczba gniazd dla kontenerów o regulowanej temperaturze na wszystkich trasach oraz liczba kabin i miejsc siedzących), kabiny i windy dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się	15 %
Podkryterium 4	Jakość usług dla użytkowników zawodowych i prywatnych: — usługi dla użytkowników (usługi gastronomiczne, usługi hotelarskie, obiekty rekreacyjne, warunki dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się i bardziej ogólnie dla osób podróżujących ze względów medycznych, usługi informacyjne dla użytkowników itp.), — usługi transportu towarowego (przetwarzanie i zarządzanie, komunikacja), — bezpieczeństwo na pokładzie floty (instrukcje bezpieczeństwa, sytuacje awaryjne), — ciągłość świadczenia usługi publicznej (w tym usługi społecznej i solidarnościowej [([1])]): plan informacyjny w przypadku zakłóceń, zarządzanie skargami, ustalenia dotyczące odszkodowań itp.).	10 %
Kryterium 2: kwota rekompensaty finansowej i solidność biznesplanu		30 %
Podkryterium 1: łączna kwota rekompensaty finansowej	To podkryterium analizuje się pod względem całkowitej kwoty rekompensaty finansowej zaproponowanej przez kandydata za świadczenie usługi w okresie obowiązywania umowy. Rekompensata ta jest podzielona na składnik dotyczący kosztów operacyjnych, składnik dotyczący kosztów inwestycji i składnik dotyczący kosztów paliwa.	20 %
Podkryterium 2: solidność wstępnego biznesplanu kandydata	Zgodność kosztów i przychodów przedstawionych na wstępnym rachunku tworzenia dochodów (załącznik 9 do projektu umowy) z założeniami operacyjnymi przyjętymi przez kandydata, które zostaną wyjaśnione w sprawozdaniu finansowym.	10 %
Kryterium 3: społeczna odpowiedzialność przedsiębiorstw (CSR) Przedstawione zostaną działania i poziom zaangażowania kandydata, a także sposoby ich monitorowania pod kątem społecznej odpowiedzialności przedsiębiorstw: etycznej, społecznej i środowiskowej.		10 %

([1]) Usługa społeczna i solidarnościowa, która dotyczy trasy do Bastii, została zdefiniowana w art. 25 ust. 3 umowy o zamówienie publiczne na usługi dla tej trasy jako gwarantująca „transport morski do 1 300 metrów bieżących towarów dziennie" i na jedną przeprawę (uwagi władz francuskich z dnia 7 czerwca 2022 r.).

3.6.2. *Postępowanie o udzielenie zamówienia*

(272) Publiczne zaproszenie do składania ofert opublikowano w dniu 6 maja 2022 r. ([129]), a termin składania wniosków i ofert upłynął w dniu 25 lipca 2022 r.

(273) Przed upływem terminu składania ofert przedsiębiorstwo Corsica Ferries skierowało do CdC szereg pytań w celu uzyskania wyjaśnień na temat kilku punktów regulaminu przetargowego. Ponieważ CdC nie odpowiedział na te pytania lub odpowiedział na nie w sposób niewystarczający, przedsiębiorstwo Corsica Ferries wniosło do sędziego sądu administracyjnego w Bastii o zastosowanie środków tymczasowych przed zawarciem umowy, wnosząc o stwierdzenie nieważności postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na usługi z powodu naruszenia przez CdC nałożonych na instytucję zamawiającą obowiązków w zakresie jawności i przetargów konkurencyjnych ([130]).

(274) Postanowieniem nr 2200797 z dnia 20 lipca 2022 r. sędzia sądu administracyjnego w Bastii uznał w przeważającej części, że trudności podniesione przez przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie wchodzą w zakres właściwości sądu. W pozostałym zakresie sędzia oddalił naruszenia zgłoszone przez przedsiębiorstwo Corsica Ferries, uzasadniając swoją decyzję tym, że zdaniem sędziego zainteresowani kandydaci mogli złożyć ofertę spełniającą wszystkie wymogi techniczne określone w dokumentacji przetargowej. Następnie przedsiębiorstwo Corsica Ferries odwołało się od tego wyroku do Rady Stanu. Wyrokiem z dnia 25 listopada 2022 r. Rada Stanu uznała odwołanie za niedopuszczalne (Société Corsica Ferries, nr 466415).

(275) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries ostatecznie postanowiło nie uczestniczyć w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego na usługi, uznając w szczególności, że nie posiada statków spełniających wszystkie wymogi techniczne określone przez CdC w zamówieniach publicznych na usługi.

(276) Do CdC wpłynęły trzy wnioski:

— konsorcjum Corsica Linea–La Méridionale: część 1,

— Corsica Linea: części 2, 3, 4 i 5,

— La Méridionale: części 3 i 4.

(277) W dniu 26 lipca 2022 r. komisja ds. przekazania obowiązku użyteczności publicznej otworzyła oferty. W następstwie opinii tej komisji z dnia 2 sierpnia 2022 r. trzej kandydaci zostali dopuszczeni do złożenia oferty. W dniu 31 sierpnia 2022 r., po przeanalizowaniu ofert, komisja zaleciła otwarcie procedury negocjacyjnej z tymi kandydatami.

(278) Według Francji CdC przeprowadził następujące negocjacje z kandydatami:

— pierwsza runda negocjacji odbyła się w dniach 6 i 7 września 2022 r.: następnie kandydatów poproszono o kompleksową poprawę aspektów finansowych swoich ofert,

— druga runda odbyła się w dniach 4, 5 i 6 października 2022 r.: następnie kandydatów poproszono o wskazanie dodatkowych sposobów optymalizacji aspektów finansowych,

— trzecia runda odbyła się w dniach 18 i 19 października 2022 r. i miała na celu konsolidację oferty finansowej kandydatów oraz przegląd ich propozycji zmian w umowie,

— czwarta runda odbyła się w dniu 7 listopada 2022 r. w celu sfinalizowania projektu umowy i konsolidacji postępów finansowych z myślą o złożeniu ostatecznych ofert przez kandydatów,

— w dniu 10 listopada 2022 r. kandydaci złożyli ostateczne oferty.

([129]) Ogłoszenie nr 22-63447 w oficjalnym biuletynie ogłoszeń o zamówieniach publicznych (BOAMP), opublikowane w dniu 6 maja 2022 r., https://www.boamp.fr/pages/avis/?q=idweb:%2222-63447%22 i w TED pod numerem referencyjnym 2022/S 089-246001 w tym samym dniu, https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:246001-2022:TEXT:PL:HTML.

([130]) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries podniosło w szczególności, że dokumentacja przetargowa zawierała liczne nieścisłości i sprzeczności dotyczące okresu obowiązywania zamówień publicznych na usługi, charakteru inwestycji, które ma ponieść przyszły koncesjonariusz, oraz dokładnego charakteru statków przydzielonych przez kandydatów. Przedsiębiorstwo Corsica Ferries skrytykowało również nieprzewidywalność i brak równowagi ekonomicznej podlegających zmianie terminu i dodatkowych rejsów w obie strony, które wymagałyby mobilizowania dwóch do trzech statków na trasie bez uzasadnienia. Ponadto twierdziło, że kryteria stosowane przy wyborze ofert były nieprecyzyjne i nieistotne.

(279) Komisja ds. przekazania obowiązku użyteczności publicznej odpowiedzialna za składanie ostatecznych ofert spotkała się w dniu 23 listopada 2022 r.

3.6.3. *Uchwała nr 22/188 z dnia 20 grudnia 2022 r.*

(280) Uchwałą nr 22/188 z dnia 20 grudnia 2022 r. Zgromadzenie Korsyki zatwierdziło wybór konsorcjum Corsica Linea–La Méridionale dla części 1, przedsiębiorstwa Corsica Linea dla części 2, 4 i 5 oraz przedsiębiorstwa La Méridionale dla części 3. W tabeli 27 przedstawiono kwotę rekompensaty finansowej w odniesieniu do każdej części zamówienia.

Tabela 27

Całkowita kwota rekompensaty finansowej według części zamówienia publicznego na usługi (mln EUR)

Porty na Korsyce	Rekompensata finansowa na lata 2023–2030	Roczna rekompensata finansowa (średnia)
Część 1: Ajaccio	245,9	30,7
Część 2: Bastia	251,1	31,4
Część 3: Porto-Vecchio	132,2	16,5
Część 4: Propriano	122,6	15,3
Część 5: L'Île-Rousse	101,8	12,7
Ogółem	**853,6**	**106,6**

Źródło: Zgłoszenie władz francuskich z dnia 27 grudnia 2022 r.

3.7. **Odpowiednie przepisy umów o zamówienie publiczne na usługi**

(281) Celem niniejszej sekcji jest opisanie klauzul umownych zawartych w umowach o zamówienie publiczne na usługi. Klauzule te są zasadniczo wspólne dla pięciu zamówień publicznych na usługi.

3.7.1. *Przepisy dotyczące zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych i okresu ich obowiązywania*

3.7.1.1. Treść zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych

(282) W art. 1 i 2 pięciu umów o zamówienie publiczne na usługi określono, że w ramach ciągłości terytorialnej między portami na Korsyce a portem w Marsylii koncesjonariusz jest zobowiązany do wykonywania usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym („**UOIG**") dotyczących:

— transportu towarów (w tym towarów niebezpiecznych na trasie do L'Île-Rousse) w formie ładunków nieholowanych i holowanych, oraz

— transportu (i) pasażerów podróżujących ze względów medycznych ([131]), (ii) pasażerów podróżujących w charakterze kierowców towarzyszących ładunkom holowanym oraz (iii) na trasie wyłącznie między Marsylią a Propriano, pasażerów będących rezydentami i pasażerów niebędących rezydentami Korsyki.

(283) Art. 1 stanowi również, że każda usługa transportu towarowego lub pasażerskiego świadczona przez koncesjonariusza, która nie wchodzi w zakres UOIG, wchodzi w zakres „usług komercyjnych lub innych niż UOIG".

(284) W art. 4 określono, że dokumentami umownymi wiążącymi strony są umowa i załączniki do niej (oraz, na podstawie art. 1, wszelkie jej zmiany). W przypadku sprzeczności umowa ma pierwszeństwo przed załącznikami.

([131]) Art. 26 ust. 1 umów o zamówienie publiczne na usługi stanowi, że pasażerowie ci są rezydentami Korsyki podróżującymi ze względów medycznych.

3.7.1.2. Ustalenia dotyczące realizacji zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych

(285) W załączniku 1 do pięciu umów o zamówienie publiczne na usługi określono cechy charakterystyczne powiązanych połączeń morskich. Opisano je w pkt 3.5.2 niniejszej decyzji.

(286) Art. 17 umów o zamówienie publiczne na usługi stanowi, że w odniesieniu do transportu towarów i każdej przeprawy koncesjonariusz nie może pozostawiać przyczep na nabrzeżu, chyba że przewoźnik tego zażąda lub zdolność przewozowa statku jest szczególnie nasycona, w celu zapewnienia zaspokojenia popytu ze strony użytkowników zawodowych i zagwarantowania ciągłości terytorialnej. Przepis ten dodaje, że „w celu optymalizacji organizacji ruchu instytucja zamawiająca może zmienić termin rejsu w obie strony zgodnie z całkowitą liczbą rejsów w obie strony rocznie określoną w załączniku 1 do umowy. Zmiana rozkładu rejsów odbędzie się w ramach komitetu technicznego, o którym mowa w art. 10 ust. 2" (zob. również motyw 290).

(287) Art. 18 umów dotyczących połączeń z Ajaccio, Bastią i L'Île-Rousse stanowi, że „ze względu na konieczność świadczenia usługi publicznej instytucja zamawiająca może zwrócić się do koncesjonariusza o doraźne wykonanie dodatkowych rejsów w obie strony, których maksymalna liczba i warunki są określone w załączniku 1. Wykonanie tych dodatkowych rejsów w obie strony przeanalizuje komitet techniczny, o którym mowa w art. 10 ust. 2". W praktyce, zdaniem władz francuskich, takie rejsy w obie strony będą organizowane tylko wtedy, gdy na cotygodniowym posiedzeniu komitetu technicznego władze francuskie stwierdzą, że statki wykorzystują pełną zdolność przewozową i pojawi się dodatkowy popyt na co najmniej 40 przyczep. Po posiedzeniu komitetu technicznego koncesjonariusz formalizuje na piśmie swoje propozycje dotyczące dodatkowych rejsów w obie strony zgodnie z potrzebami wyrażonymi przez instytucję zamawiającą i otrzyma pocztą potwierdzenie wszelkich dodatkowych uzgodnionych rejsów w obie strony. Minimalny okres powiadomienia wykonawcy przez instytucję zamawiającą szacuje się na „tydzień", tak aby był jak najbardziej zbliżony do wzorców zobowiązań; władze francuskie wskazały, że w praktyce popyt na transport towarowy jest powszechnie znany z co najmniej 15-dniowym wyprzedzeniem.

(288) Art. 20 umów o zamówienie publiczne na usługi stanowi, że koncesjonariusz może, z zastrzeżeniem zgody instytucji zamawiającej, zastąpić jeden statek innym statkiem udostępnionym przez koncesjonariusza w celu wykonania zamówienia, pod warunkiem że, w szczególności, statek zastępczy spełnia wymogi określone w załączniku 1.

(289) Art. 22 umów o zamówienie publiczne na usługi zawiera wymóg, aby statki wykorzystywane do realizacji zamówienia, jak również usługi świadczone przez koncesjonariusza, spełniały normy dostępności dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Warunki przyjmowania tych osób określono w załączniku 5 do umów o zamówienie publiczne na usługi.

3.7.1.3. Monitorowanie wywiązywania się ze zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych

(290) Art. 10 ust. 2 umów o zamówienie publiczne na usługi stanowi, że techniczny komitet monitorujący, w którego skład wchodzą między innymi przedstawiciele OTC, koncesjonariusze, zarządcy infrastruktury portowej i przewoźników towarowych, spotyka się co tydzień w celu monitorowania wykonania usługi i wszelkich niezbędnych dostosowań.

(291) Art. 11 ust. 1 umów o zamówienie publiczne na usługi stanowi, że w przypadku działania siły wyższej lub nieprzewidzianych zdarzeń strony będą współpracować w celu określenia środków mających na celu przywrócenie równowagi ekonomicznej umów o zamówienie publiczne na usługi.

3.7.1.4. Okres obowiązywania umów o zamówienie publiczne na usługi

(292) Art. 3 umów o zamówienie publiczne na usługi stanowi, że umowa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2023 r. i wygasa w dniu 31 grudnia 2029 r. Dodaje on, że strony mogą uzgodnić ewentualne przedłużenie o maksymalnie 12 miesięcy, w szczególności w przypadku braku udzielenia nowej koncesji po zakończeniu umowy. Maksymalny możliwy okres obowiązywania umowy wynosi zatem 8 lat.

3.7.2. *Przepisy dotyczące rekompensaty przyznawanej beneficjentom zamówień publicznych na usługi*

3.7.2.1. Parametry ogólne

(293) W art. 30 umów o zamówienie publiczne na usługi określono ogólne zasady dotyczące rekompensaty z tytułu zobowiązań w zakresie UOIG. Stanowi on w szczególności, że:

— koncesjonariusz otrzymuje zapłatę z przychodów uzyskanych w wyniku świadczenia UOIG i ponosi związane z tym koszty. Jest on uprawniony do oferowania usług morskiego transportu towarowego lub pasażerskiego na zasadach komercyjnych w zakresie, w jakim spełnione są warunki wykonania UOIG. Przychody z tytułu świadczenia usługi komercyjnej zatrzymuje koncesjonariusz,

— maksymalna rekompensata finansowa wypłacana koncesjonariuszowi przez OTC z tytułu jego zobowiązań w zakresie UOIG nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów netto świadczenia UOIG, z uwzględnieniem rozsądnego zysku (zgodnie z zasadami ramowymi Unii Europejskiej dotyczącymi pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych ([132]) („**zasady ramowe UOIG**")),

— rekompensatę finansową oblicza się na podstawie metody podziału kosztów i stanowi ona różnicę między oczekiwanymi kosztami i przychodami koncesjonariusza związanymi z wykonywaniem UOIG (jak określono w załączniku 9 do umów o zamówienie publiczne na usługi zawierającym prognozowany rachunek tworzenia dochodów koncesjonariusza), z zastrzeżeniem przepisów art. 35 ust. 1, art. 37 ust. 1 i art. 40 dotyczących weryfikacji ewentualnej nadmiernej rekompensaty,

— koszty UOIG, które należy uwzględnić przy obliczaniu rekompensaty, obejmują wszystkie koszty bezpośrednie niezbędne do wykonania UOIG oraz odpowiedni wkład na pokrycie kosztów pośrednich wspólnych zarówno dla UOIG, jak i dla działalności komercyjnej,

— szacunkowe koszty i przychody opierają się na wiarygodnych i możliwych do zaobserwowania parametrach,

— na rachunkach wewnętrznych koncesjonariusza należy wykazać oddzielnie koszty i przychody związane z UOIG oraz koszty i przychody związane z pozostałymi usługami. Stosowanie zasad księgowania kosztów i kluczy rozliczeniowych jest niezbędne do określenia:

  — kosztów związanych z działalnością UOIG oraz kosztów związanych z działalnością komercyjną,

  — ponieważ charakter ruchu nie wyklucza korzystania ze statków ro-pax, podziału, w ramach działalności UOIG, na działalność w zakresie transportu towarowego i pasażerskiego na przedmiotowych trasach.

(294) W art. 31 umów o zamówienie publiczne na usługi wymaga się, aby równowaga ekonomiczna każdej trasy była określona w załączniku 9 przedkładanym przez koncesjonariusza, który określa prognozowaną realizację zamówień publicznych na usługi, na własne ryzyko koncesjonariusza.

3.7.2.2. Parametry dotyczące przychodów i kosztów związanych z wykonywaniem UOIG

3.7.2.2.1. Przychody

(295) Art. 32 umów o zamówienie publiczne na usługi stanowi, że koncesjonariusz otrzymuje bezpośrednio wszystkie przychody wynikające z wykonania UOIG, w szczególności:

— przychody z przewozu towarów zgodnie z taryfą określoną w art. 33 ust. 2 umów o zamówienie publiczne na usługi,

([132]) Komunikat Komisji – Zasady ramowe Unii Europejskiej dotyczące pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych (2011) (Dz.U. C 8 z 11.1.2012, s. 15).

— przychody związane z transportem pasażerów będących rezydentami Korsyki podróżujących ze względów medycznych zgodnie z taryfą określoną w art. 33 ust. 3 umów o zamówienie publiczne na usługi ([133]),

— przychody dodatkowe m.in. z usług specjalnych świadczonych przez koncesjonariusza z własnej inicjatywy na rzecz kierowców ładunków lub rezydentów Korsyki podróżujących ze względów medycznych (usługi gastronomiczne, bagaż, gry itp.).

(296) Ponadto art. 32 umów o zamówienie publiczne na usługi stanowi również, że w latach 2023–2028 nadwyżkę wyniku handlowego niezwiązanego z UOIG w porównaniu z załącznikiem 9 koncesjonariusz musi w pierwszej kolejności wykorzystać do finansowania inwestycji sprzyjających rozwiązaniom technicznym ograniczającym emisję gazów cieplarnianych i, bardziej ogólnie, osiągnięciu celów poprawy jakości środowiskowej UOIG, jak przewidziano w art. 11 ust. 2 umów o zamówienie publiczne na usługi. Nadwyżki niewykorzystane w danym roku obrotowym zostaną skapitalizowane do czasu dokonania inwestycji lub zakończenia umowy. Niewykorzystane nadwyżki zostaną w całości zwrócone instytucji zamawiającej po standardowym lub wcześniejszym wygaśnięciu umowy. Wykorzystanie tych nadwyżek zostanie poddane przeglądowi przez komitet środowiskowy, gospodarczy i prawny, o którym mowa w art. 10 ust. 1 umów o zamówienie publiczne na usługi.

(297) Art. 33 ust. 2 umów o zamówienie publiczne na usługi stanowi, że taryfa za przewóz towarów w ramach UOIG jest określona w załączniku 8, w którym ustanowiono następujące taryfy i przewidziano, że w odniesieniu do ładunków holowanych przeprawa pierwszego kierowcy jest uwzględniona w taryfie:

Tabela 28

Maksymalne taryfy mające zastosowanie do transportu towarów na podstawie zamówień publicznych na usługi

Na jedną podróż	Taryfy za ładunek (w euro, bez podatków)
Metr bieżący ładunku ro-ro lub konwencjonalnego	40
Metr bieżący „wywozu” lub „surowca”	20
Metr bieżący „wywozu +”	15
Inny rodzaj ładunku	Taryfę swobodnie ustala koncesjonariusz zgodnie z systemem zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z 2 019 r.

Źródło: Uwagi władz francuskich przekazane w dniu 28 czerwca 2023 r.

(298) Art. 33 ust. 3 umów o zamówienie publiczne na usługi stanowi, że taryfa opłat za transport rezydentów Korsyki w ramach UOIG jest taryfą wynikającą z zastosowania systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z 2019 r. Ponadto taryfy stosowane względem pasażerów niebędących rezydentami Korsyki w ramach UOIG są swobodnie ustalane przez koncesjonariusza, ale nie mogą przekraczać maksymalnych taryf przewidzianych w tym systemie.

([133]) W swoich uwagach z dnia 28 lipca 2023 r. władze francuskie stwierdziły jednak, jak wspomniano, że na trasie do Propriano rezydenci i nierezydenci Korsyki są również objęci zakresem usługi publicznej. W związku z tym wykonawca otrzymuje również przychody z tytułu usług związanych z transportem tych pasażerów. Ponadto wykonawca otrzymuje również przychody z usług związanych z transportem kierowców towarzyszących ładunkom holowanym.

Tabela 29

Taryfy mające zastosowanie do transportu pasażerskiego na podstawie zamówień publicznych na usługi

Pojedynczy rejs na osobę (lub jednostkę)	Maksymalne taryfy dla rezydentów Korsyki (w euro, bez podatków)		Taryfy dla nierezydentów Korsyki
Pasażer	Dorośli Dzieci	35 20	Opłaty swobodnie ustala koncesjonariusz (ale nie mogą przekraczać maksymalnych taryf określonych w uchwale nr 19/128) ([1]).
Zakwaterowanie	Kabina zewnętrzna Kabina wewnętrzna Fotel	51 46 7	
Pojazd	Nie większy niż 4,5 m Między 4,5 m a 5 m Powyżej 5 m	46 51 56	

([1]) Por. przypis 138.
Źródło: Uwagi władz francuskich przekazane w dniu 28 czerwca 2023 r.

3.7.2.2.2. Koszty i rekompensata finansowa

(299) Art. 34 ust. 1 umów o zamówienie publiczne na usługi stanowi, że koncesjonariusz ponosi wszystkie koszty operacyjne inne niż paliwo (w tym koszty personelu, opłaty portowe, produkty spożywcze przeznaczone do sprzedaży) oraz że do tych kosztów operacyjnych określonych w załączniku 9 stosuje się marżę.

(300) Art. 34 ust. 2 umów o zamówienie publiczne na usługi stanowi, że koszty inwestycji związane ze statkami ustala się na podstawie floty wyznaczonej przez koncesjonariusza do obsługi tras objętych zamówieniami publicznymi na usługi.

(301) Art. 35 ust. 1 umów o zamówienie publiczne na usługi stanowi, że rekompensata finansowa z tytułu eksploatacji i inwestycji („**CFEI**") wypłacana corocznie koncesjonariuszowi przez OTC składa się z dwóch elementów:

— składnika dotyczącego kosztów operacyjnych („**CFE**") odpowiadającego kosztom operacyjnym wynikającym ze świadczenia UOIG (z wyłączeniem kosztów paliwa i inwestycji), pomniejszonego o przychody wygenerowane w wyniku świadczenia UOIG określonej w art. 31 i załączniku 9. CFE uwzględnia wzrost wydajności spodziewany przez koncesjonariusza w okresie obowiązywania umowy. W praktyce mechanizm wydajności gwarantuje, że kwota CFE jest obliczana w taki sposób, aby wzrost kosztów spowodowany inflacją realną nie był w pełni rekompensowany,

— składnika dotyczącego kosztów inwestycji („**CFI**") odpowiadającego amortyzacji lub opłatom leasingowym lub kosztom czarteru statku przeznaczonego do wykonania UOIG, obliczonego w załączniku 9.

(302) Art. 35 ust. 3 umów o zamówienie publiczne na usługi stanowi, że załącznik 9 jest corocznie aktualizowany w celu uwzględnienia zmian inflacji realnej i opisuje metodę obliczania tej aktualizacji, uwzględniając w szczególności wzrost wydajności.

(303) Art. 36 ust. 2 umów o zamówienie publiczne na usługi stanowi, że koszt paliwa niezbędnego do świadczenia usług transportu morskiego (z wyłączeniem dodatkowych rejsów w obie strony) podlega mechanizmowi hedgingu paliwowego przez okres do 24 miesięcy. Po upływie tego okresu koncesjonariusz będzie odpowiedzialny za negocjowanie nowej umowy hedgingowej, zwracając się o co najmniej trzy oferty. koncesjonariusz prześle oferty instytucji zamawiającej i wskaże usługodawcę, z którego usług chce skorzystać. Na zasadzie odstępstwa OTC może, po wygaśnięciu pierwotnej umowy o hedging paliwowy, podjąć decyzję o wdrożeniu mechanizmu umożliwiającego podział kosztów paliwa (na warunkach, o których mowa w art. 11 ust. 1 umów o zamówienie publiczne na usługi). Mechanizm ten zastąpi nową umowę hedgingową, którą miał zawrzeć koncesjonariusz. Ponadto zmiany w kosztach paliwa nie znajdują odzwierciedlenia w taryfach. Jednostkowy koszt paliwa ujęty we wstępnym rachunku tworzenia dochodów (załącznik 9) za odpowiedni okres oraz powiązany mechanizm opisano w załączniku 10.

(304) Art. 37 ust. 1 umów o zamówienie publiczne na usługi stanowi, że co roku OTC musi wypłacać koncesjonariuszowi rekompensatę finansową za koszty paliwa związane ze świadczeniem UOIG („**CFC**"). Maksymalną rekompensatę finansową CFC określono w załączniku 9.

(305) W art. 38 ust. 1 umów o zamówienie publiczne na usługi przewidziano maksymalną zryczałtowaną rekompensatę za dodatkowe rejsy w obie strony („**CFsup**"). Rekompensata ta obejmuje trzy składniki:

— składnik dotyczący kosztów operacyjnych („**CFEsup**") odpowiadający kosztom operacyjnym wynikającym z wykonania dodatkowego rejsu w obie strony (z wyłączeniem opłat paliwowych), po odliczeniu przychodów wygenerowanych przez dodatkowy rejs w obie strony. Uwzględnia koszty operacyjne i przychody w zakresie UOIG, z uwzględnieniem rozsądnego zysku określonego w załączniku 9,

— składnik dotyczący kosztów inwestycji („**CFIsup**") odpowiadający amortyzacji lub opłatom leasingowym lub kosztom czarteru statku wykorzystywanego do wykonywania dodatkowych rejsów w obie strony (zgodnie z obliczeniami w załączniku 9),

— składnik dotyczący kosztów paliwa („**CFCsup**") odpowiadający kosztom paliwa ponoszonym przez koncesjonariusza w związku z wykonaniem dodatkowego rejsu w obie strony (kwota CFCsup jest określona w załączniku 9 na 2023 r. i zostanie dostosowana w kolejnych latach zgodnie z ceną paliwa).

(306) Ponadto w art. 38 ust. 1 umów o zamówienie publiczne na usługi określono, że rekompensata za dodatkowy rejs w obie strony, jeżeli został wykonany, jest niższą z następujących wartości: (i) oczekiwana kwota rekompensaty za rejs w obie strony wskazana w załączniku 9 (wstępny rachunek tworzenia dochodów) oraz (ii) kwota wynikająca ze zaktualizowanego rachunku tworzenia dochodów, który obejmuje rzeczywiste koszty netto poniesione w związku z wykonaniem dodatkowego rejsu w obie strony i jest częścią sprawozdania rocznego przedkładanego OTC przez wykonawców (o którym mowa w art. 46 umów o zamówienie publiczne na usługi).

3.7.2.3. Parametry dotyczące podziału kosztów związanych ze świadczeniem UOIG

(307) Art. 35 ust. 1 i art. 37 ust. 1 umów o zamówienie publiczne na usługi stanowią również, że w zakresie, w jakim koncesjonariusz wykorzystuje statki do oferowania działalności komercyjnej poza UOIG, klucz rozliczeniowy, o którym mowa w załączniku 9, wykorzystuje się do ustalenia księgowania kosztów i określenia kwoty zryczałtowanej rekompensaty finansowej. Ten klucz rozliczeniowy jest stały na okres obowiązywania umowy i jest wiążący dla stron.

(308) Zgodnie z informacjami przekazanymi przez władze francuskie ([134]) podziału kosztów na UOIG i usługę komercyjną dokonano (i przedstawiono oferentom w ramach postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na usługi) na podstawie następujących zasad, które zdaniem Francji Komisja już uznała w poprzednich sprawach ([135]):

— koszty bezpośrednio związane z transportem pasażerskim lub towarowym przypisuje się do UOIG na podstawie liczby pasażerów lub wielkości ładunku (w m.b.), które koncesjonariusze są zobowiązani zagwarantować w ramach obowiązków dotyczących zdolności przewozowej określonych w zamówieniach publicznych na usługi,

— koszty wspólne (np. koszty personelu, obsługi technicznej, paliwa, czarteru statków, amortyzacji itp.), które stanowią większość kosztów operacyjnych koncesjonariuszy, przypisuje się do UOIG proporcjonalnie do zdolności przewozowej (wyrażonej w m^3 objętości) zarezerwowanej na statku dla działalności związanej z UOIG ([136]).

([134]) Uwagi władz francuskich przekazane w dniu 5 kwietnia 2023 r.

([135]) Decyzja Komisji 2011/98/WE z dnia 28 października 2009 r. w sprawie pomocy państwa C 16/08 (ex NN 105/05 i NN 35/07) udzielonej przez Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej – Dotacje przyznane CalMac i NorthLink na usługi transportu morskiego w Szkocji (Dz.U. L 45 z 18.2.2011, s. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2011/98(1)/oj); oraz decyzja Urzędu Nadzoru EFTA nr 70/17/COL z dnia 29 marca 2017 r. w sprawie umowy świadczenia usług przewozu przybrzeżnego przez spółkę Hurtigruten w latach 2012–2019 (Norwegia) [2018/887] (Dz.U. L 158 z 21.6.2018, s. 19, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2018/887/oj).

([136]) Aby oszacować kwotę rekompensaty *ex ante*, koszty przypisuje się na podstawie zarezerwowanej zdolności przewozowej. Przeprowadzone zostaną kontrole *ex post* faktycznie wykorzystanej zdolności przewozowej. Oznacza to, że jeżeli zdolność przewozową zarezerwowaną na UOIG wykorzystuje się do transportu niezwiązanego z UOIG, kwota rekompensaty zostanie odpowiednio zmniejszona. Jeżeli jednak zdolność przewozowa w zakresie UOIG pozostanie niewykorzystana, operator nadal otrzyma rekompensatę za udostępnienie zdolności przewozowej.

(309) Jak wskazano w tabeli 30, w kontekście zamówień publicznych na usługi koncesjonariusze przypisali średnio [60–75] % kosztów operacyjnych do działalności związanej z UOIG, z wyjątkiem zamówienia publicznego na usługi dotyczącego trasy Marsylia–Propriano, gdzie 100 % kosztów przypisano do UOIG.

Tabela 30

Udział kosztów przypisanych do UOIG w ramach zamówień publicznych na usługi

Koszty	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Załoga ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Personel lądowy ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Koszty handlowe – pasażerowie ([1])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Koszty handlowe – samochody ([4])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Koszty handlowe – ładunek ([2])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Przeładunek ([2]), ([5])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Opłaty portowe ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Zarządzanie pasażerami ([1])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Produkty spożywcze (przeznaczone do sprzedaży) ([1])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Produkty spożywcze dla załogi ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Dostawy ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Komunikacja ([4])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Ubezpieczenie ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Usługi informatyczne[3]	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Opłaty i podatki ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Koszty strukturalne przedsiębiorstwa posiadającego koncesję ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Obsługa techniczna i serwisowanie ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Koszt udostępnienia statków ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Koszty czarteru statków ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Koszty paliwa ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Średnia ważona	[...] %	[...] %	[...] %	**100 %**	[...] %

([1]) Koszty bezpośrednio związane z transportem pasażerów.
([2]) Koszty bezpośrednio związane z transportem towarów.
([3]) Koszty wspólne.
([4]) Koszty bezpośrednio związane z usługą komercyjną (z wyjątkiem trasy Marsylia–Propriano).
([5]) Wydatki związane z przeładunkiem odpowiadają kosztom pracowników portowych odpowiedzialnych za przeładunek przyczep w czasie wypłynięć i przypłynięć podczas przerw w podróży. Ze względu na swój charakter koszty te przypisuje się w całości do działalności związanej z transportem towarowym.

Źródło: Uwagi władz francuskich przekazane w dniu 28 czerwca 2023 r.

3.7.2.4. Parametry służące do obliczania rozsądnego zysku

(310) Art. 39 umów o zamówienie publiczne na usługi stanowi, że rozsądny zysk ustala się zgodnie z zasadami ramowymi UOIG i odpowiada on następującemu współczynnikowi (obliczonemu w załączniku 9 do umów o zamówienie publiczne na usługi): bieżący wynik finansowy z UOIG przed opodatkowaniem i odsetkami/obrót z UOIG (w tym rekompensata finansowa, którą otrzymał wykonawca). W przypadku każdej trasy rozsądny zysk nie może przekroczyć 2,13 % w okresie obowiązywania umowy, chyba że dalsze niezależne badanie przeprowadzone w przypadku zakłóceń rynku uzasadnia zmianę tej stopy.

(311) Stopa 2,13 % wynika z ofert finansowych złożonych przez przedsiębiorstwa Corsica Linea i La Méridionale, w których w odniesieniu do wszystkich tras oszacowano, w oparciu o prognozowane rachunki zysków i strat, marżę operacyjną dla działalności związanej z UOIG wynoszącą od 0,69 % (część 4: Propriano) do 2,13 % (część 3: Porto-Vecchio). Ponadto władze francuskie przekazały Komisji wyniki badania zewnętrznego zleconego przez Francję ([137]), w którym oszacowano, na podstawie próby przedsiębiorstw żeglugowych porównywalnych z Corsica Linea i La Méridionale ([138]), referencyjną marżę operacyjną w wysokości 7,8 %.

3.7.2.5. Parametry monitorowania braku nadmiernej rekompensaty

(312) Art. 7 umów o zamówienie publiczne na usługi przewiduje, że instytucja zamawiająca (tj. OTC i CdC) sprawdza, czy kwota rekompensaty wypłaconej koncesjonariuszowi na podstawie umowy nie prowadzi do żadnej nadmiernej rekompensaty, oraz nakazuje koncesjonariuszowi zwrot wszelkiej nadmiernej rekompensaty wraz z odsetkami za zwłokę, zgodnie z art. 35 ust. 1, art. 37 ust. 1 i art. 40.

(313) Zgodnie z art. 46 umów o zamówienie publiczne na usługi koncesjonariusz musi przedstawić OTC w swoim sprawozdaniu rocznym rachunek tworzenia dochodów w takim samym formacie jak wstępny rachunek tworzenia dochodów. Do porównania wstępnego i ostatecznego rachunku należy dołączyć notę wyjaśniającą dotyczącą stwierdzonych różnic. koncesjonariusz musi zwrócić faktycznie wypłaconą rekompensatę, jeżeli analiza przeprowadzona przez OTC wykaże, że jest ona wyższa niż kwota niezbędna do pokrycia kosztów netto zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, z uwzględnieniem rozsądnego zysku, zgodnie z art. 35 ust. 1, art. 37 ust. 1, art. 39 i 40 umów o zamówienie publiczne na usługi.

(314) Art. 35 ust. 1, art. 37 ust. 1 i art. 40 umów o zamówienie publiczne na usługi stanowią, że w celu uniknięcia ryzyka nadmiernej rekompensaty OTC będzie przeprowadzała coroczną kontrolę obliczania rekompensaty w oparciu o roczne sprawozdanie dotyczące usług, aby ocenić wszelkie różnice między obliczeniami opartymi na kluczu rozliczeniowym, o którym mowa w załączniku 9, a obliczeniami opartymi na kluczu rozliczeniowym, który wynikałby z faktycznej działalności (faktyczne koszty i przychody, faktyczna eksploatacja statków itp.). W przypadku różnicy między obliczeniami wynikającymi z faktycznej eksploatacji a obliczeniami, o których mowa we wstępnym rachunku tworzenia dochodów (załącznik 9), koncesjonariusz może zatrzymać połowę wypłaconej nadmiernej rekompensaty do maksymalnej wysokości 5 % rekompensaty, a nadwyżkę należy zwrócić OTC zgodnie z przyjętymi ustaleniami, wraz z odsetkami za zwłokę. W każdym razie rekompensata nie może przekraczać kwoty wynikającej z załącznika 9.

(315) Art. 35 ust. 2 i art. 37 ust. 2 umów o zamówienie publiczne na usługi stanowią, że nieprzeprowadzenie przeprawy, niezależnie od przyczyny, skutkuje zmniejszeniem rekompensaty odpowiadającym oszczędnościom osiągniętym przez koncesjonariusza w zakresie CFEI i CFC w wyniku braku świadczenia UOIG. Kwota zmniejszenia nie może być ujemna.

(316) Jeżeli zastąpienie statku przewidziane w art. 20 umów o zamówienie publiczne na usługi (motyw 288) prowadzi do wzrostu kosztów pierwotnie określonych we wstępnym rachunku tworzenia dochodów stanowiącym załącznik 9, wzrost ten pokryje koncesjonariusz. Jeżeli zastąpienie prowadzi do zmniejszenia tych kosztów, instytucja zamawiająca i koncesjonariusz dokonają niezbędnych dostosowań finansowych po przedłożeniu sprawozdania rocznego, o którym mowa w art. 46 umów o zamówienie publiczne na usługi.

([137]) Uwagi władz francuskich przedstawione w dniu 5 kwietnia 2023 r. („Poziom odniesienia dotyczący rentowności transportu morskiego opracowany w ramach postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na usługi transportu morskiego między Korsyką a Francją kontynentalną", OTC, 20 listopada 2022 r.).

([138]) Próba obejmuje następujące przedsiębiorstwa: Brittany Ferries, Condor Ferries, Corsica Ferries, DFDS, Irish Ferries, P&O Ferries, Stena Lines, Grimaldi Group, Finnlines, Fjord Line, Tallink i Viking Line. Jeżeli dane były dostępne, badanie porównawcze obejmuje lata 2017–2019.

(317) W art. 38 umów o zamówienie publiczne na usługi dodaje się, że w swoim sprawozdaniu rocznym koncesjonariusz „musi wskazać faktyczny koszt każdego dodatkowego rejsu w obie strony, odpowiadający różnicy między faktycznymi kosztami a przychodami z tego rejsu w obie strony. Instytucja zamawiająca wypłaci rekompensatę zwaną faktyczną rekompensatą za przeprawę i [(»**Cri**«)] odpowiadającą minimalnej kwocie między faktycznym kosztem tego dodatkowego rejsu w obie strony a maksymalną rekompensatą za dodatkowy rejs w obie strony w okresie, w którym odbywa się przeprawa".

3.8. **Skarga przedsiębiorstwa Corsica Ferries**

(318) W dniu 23 marca 2023 r. przedsiębiorstwo Corsica Ferries przekazało Komisji skargę dotyczącą środków przyznanych przedsiębiorstwom La Méridionale i Corsica Linea.

(319) W swojej skardze przedsiębiorstwo Corsica Ferries podniosło, że sporne środki stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. W skardze kładzie się szczególny nacisk na fakt, że sporne środki przynoszą korzyść tym przedsiębiorstwom, ponieważ nie spełniają żadnego z czterech kryteriów ustanowionych w orzecznictwie w sprawie Altmark ([139]). Przedsiębiorstwo Corsica Ferries argumentowało również, że środki te są niezgodne z rynkiem wewnętrznym, ponieważ naruszają przepisy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE ([140]) w sprawie udzielania koncesji („**dyrektywa w sprawie koncesji**") „w związku z art. 49 i 56 TFUE".

(320) W pismach z dnia 13 października i 20 grudnia 2023 r. przedsiębiorstwo Corsica Ferries przedstawiło dodatkowe informacje dotyczące skargi, wykazujące jego zdaniem, że nie było zapotrzebowania na usługę publiczną oraz że zobowiązania z tytułu świadczenia usługi nałożone w kontekście zamówień publicznych na usługi były nieproporcjonalne. Te dodatkowe informacje, wraz ze skargą z dnia 23 marca 2023 r., określa się w niniejszej decyzji jako „**skargę**".

(321) W piśmie z dnia 13 października 2023 r. odniesiono się do informacji dotyczących przepraw dokonanych latem 2023 r. poza zakresem i w ramach zamówień publicznych na usługi przez przedsiębiorstwo Corsica Linea.

(322) W piśmie z dnia 20 grudnia 2023 r. przedsiębiorstwo Corsica Ferries przedstawiło wyniki badania z dnia 14 grudnia 2023 r. zleconego Berkeley Research Group („**pierwsze badanie przeprowadzone przez BRG**").

(323) W pierwszym badaniu przeprowadzonym przez BRG stwierdzono, że jego celem jest ocena stosowności włączenia do zakresu zamówień publicznych na usługi na trasach do Ajaccio i Bastii zapotrzebowania na usługę publiczną w zakresie transportu ponad 12 pasażerów na przeprawę. W pierwszym badaniu przeprowadzonym przez BRG omówiono jedynie zapotrzebowanie na transport kierowców, które oceniła Francja, z wyłączeniem wszelkiego innego zapotrzebowania na usługę publiczną wskazanego przez Francję.

(324) Ponadto z pierwszego badania przeprowadzonego przez BRG wynika, że w świetle braku informacji przekazanych przez władze francuskie na temat oceny zapotrzebowania na usługę publiczną w kontekście zamówień publicznych na usługi, badanie opierało się na sprawozdaniach i badaniach dotyczących poprzednich zamówień publicznych na usługi w celu odtworzenia metodyki, którą wydaje się stosować Francja.

(325) W uwagach przedstawionych Komisji w ramach formalnego postępowania wyjaśniającego przedsiębiorstwo Corsica Ferries w dużej mierze powtórzyło treść skargi. Treść skargi przedstawiono zatem w sekcji, w której zaprezentowano te uwagi (pkt 5.1).

3.9. **Powody wszczęcia formalnego postępowania wyjaśniającego**

(326) *Po pierwsze*, Komisja wstępnie uznała, że zamówienia publiczne na usługi stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

(327) Komisja uznała, że zamówienia publiczne na usługi przyniosły między innymi koncesjonariuszom korzyść, której nie uzyskaliby w normalnych warunkach rynkowych. Ściślej rzecz ujmując, sporne zamówienia publiczne na usługi nie spełniały wszystkich kryteriów określonych w orzecznictwie w sprawie Altmark w celu wykluczenia takiej korzyści.

([139]) Wyrok Trybunału z dnia 24 lipca 2003 r., Altmark Trans GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([140]) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania koncesji (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/23/oj).

(328) Przede wszystkim Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy zamówienia publiczne na usługi zaspokajają rzeczywiste zapotrzebowanie na usługę publiczną w odniesieniu do transportu morskiego ładunków holowanych (pierwsze kryterium Altmark).

(329) Komisja uznała, że władze francuskie nie wykazały *a priori* w wystarczającym stopniu, że porty w Marsylii i Tulonie były jedynie częściowo substytucyjne w odniesieniu do transportu morskiego ładunków holowanych (motywy 310–312 decyzji o wszczęciu postępowania).

(330) Komisja zauważyła, że władze francuskie oparły się wyłącznie na ogólnych oświadczeniach uczestników rynku, aby określić ilościowo tę częściową substytucyjność (motyw 227). W swojej decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła wątpliwości co do tej oceny, ponieważ władze francuskie nie zweryfikowały potwierdzających ją podstawowych danych. Komisja zwróciła się do władz francuskich o przedstawienie bardziej przekonujących dowodów uzasadniających ocenę tego konkretnego popytu na port w Marsylii ze strony niektórych użytkowników morskiego transportu ładunków holowanych.

(331) Ponadto Komisja wyraziła wątpliwości co do proporcjonalności i konieczności niektórych zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych nałożonych przez zamówienia publiczne na usługi w celu zaspokojenia określonego zapotrzebowania na usługę publiczną (motywy 337–340 decyzji o wszczęciu postępowania). Komisja uznała, że minimalna zdolność przewozowa towarów (ładunków holowanych i nieholowanych), jakiej wymagają władze francuskie, oraz spoczywający na beneficjentach środków obowiązek obsługi minimalnej liczby rejsów w obie strony rocznie nie wydaje się wystarczająco uzasadniony w świetle zapotrzebowania na usługę publiczną określonego w sprawozdaniu firmy Gecodia. Komisja wyraziła obawy, że obowiązki te mogą prowadzić do sytuacji, w której zdolności przewozowe oferowane przez koncesjonariuszy będą znacznie wyższe niż ilościowe zapotrzebowanie na usługę publiczną.

(332) Komisja przyjęła również wstępne stanowisko, zgodnie z którym środki nie spełniają czwartego kryterium Altmark. Komisja uznała, że postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na usługi przeprowadzone przez władze francuskie nie było wystarczająco konkurencyjne, aby zagwarantować, że rekompensata przyznana beneficjentom zamówień publicznych na usługi stanowi najniższy koszt dla społeczności. Uznała ona również, że kwoty tej rekompensaty nie ustalono w odniesieniu do kosztów poniesionych przez przeciętne, prawidłowo zarządzane przedsiębiorstwo wyposażone w odpowiednie środki do wywiązania się z powierzonych mu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych.

(333) Komisja przyjęła również wstępne stanowisko, zgodnie z którym środki można było przypisać państwu i były finansowane z zasobów państwowych. Środki były również selektywne na korzyść beneficjentów oraz stanowiły barierę dla handlu wewnątrzunijnego i zakłócenie konkurencji na zliberalizowanym rynku.

(334) *Po drugie*, Komisja zauważyła, że władze francuskie nie przedstawiły wystarczających dowodów, aby wykazać zgodność zamówień publicznych na usługi z zasadami ramowymi UOIG. Oprócz wątpliwości, jakie wyraziła Komisja co do zakresu zamówień publicznych na usługi, Komisja zakwestionowała również zgodność postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na usługi z prawem UE dotyczącym koncesji.

4. **UWAGI FRANCJI**

(335) Władze francuskie przekazały swoje uwagi pismem z dnia 27 marca 2024 r. Uwagi dotyczą (i) oceny istnienia zapotrzebowania na usługę publiczną oraz (ii) zgodności z dyrektywą w sprawie koncesji.

4.1. **Istnienie zapotrzebowania na usługę publiczną**

(336) W odpowiedzi na przeprowadzoną przez Komisję wstępną analizę istnienia rzeczywistego zapotrzebowania na usługę publiczną władze francuskie wypowiedziały się w pięciu kwestiach.

4.1.1. *Francja prawidłowo oszacowała konkretny popyt ilościowy ze strony użytkowników transportu ładunków holowanych w porcie w Marsylii*

(337) Jak wskazano w motywie 227, władze francuskie oszacowały, że udział użytkowników transportu ładunków holowanych, którzy nie rozważają żadnej alternatywy dla portu w Marsylii w odniesieniu do podróży na Korsykę, stanowił 80 % całkowitego historycznego popytu na transport ładunków holowanych między Marsylią a Korsyką.

(338) W świetle wątpliwości, jakie wyraziła Komisja w motywie 329 decyzji o wszczęciu postępowania, władze francuskie przeprowadziły bardziej szczegółowe analizy wykonane przez firmę Gecodia w celu przedstawienia dowodów ilościowych na poziom substytucyjności portów w Marsylii i Tulonie w odniesieniu do popytu na transport morski ładunków holowanych.

(339) *Po pierwsze*, według władz francuskich analiza lokalizacji siedziby, magazynów i baz logistycznych przewoźników, reprezentujących 80,8 % wielkości ładunków holowanych transportowanych na trasach między Marsylią a Korsyką, pokazuje, że ich obiekty znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie portu w Marsylii, co uzasadnia preferowanie tego portu.

(340) *Po drugie*, firma Gecodia przeanalizowała przepływ ładunków holowanych 122 klientów przedsiębiorstwa Corsica Linea (odpowiadających za 85 % jego przepływu ładunków holowanych) i 62 klientów przedsiębiorstwa La Méridionale (odpowiadających za 78 % jego przepływu ładunków holowanych). Z analizy wynika, że 83 % (Corsica Linea) i 88 % (La Méridionale) tych przepływów można powiązać z bazami logistycznymi w pobliżu portu w Marsylii, co skutkuje preferowaniem tego portu.

(341) *Po trzecie*, firma Gecodia przeanalizowała działalność 32 przewoźników ładunków holowanych (z których niektórzy posiadają kilka baz logistycznych w pobliżu Marsylii lub Tulonu) między Korsyką a Francją kontynentalną, którzy korzystają z portu w Marsylii lub portu w Tulonie, reprezentujących około 65 % wielkości ładunków holowanych między Korsyką a portami w Marsylii i Tulonie w latach 2017–2019 i 2021 ([141]).

(342) W celu uzyskania tych danych władze francuskie skierowały do przedsiębiorstw żeglugowych wniosek o udzielenie informacji dotyczących wykazu ich głównych klientów i powiązanych wielkości ładunków holowanych (w m.b.). Dane te zostały zagregowane w celu uzyskania reprezentatywnej liczby głównych przewoźników na całym obszarze Marsylii i Tulonu. Aby jak najdokładniej powiązać przepływy z początkową bazą logistyczną, władze francuskie wykorzystały informacje zebrane podczas rozmów przeprowadzonych w ramach konsultacji z użytkownikami.

(343) Sporządzony w ten sposób wykaz pokazuje, dla każdego klienta, lokalizację bazy logistycznej, odległość między bazą logistyczną a portami w Tulonie i Marsylii oraz roczną wielkość ładunków holowanych (w m.b.) przewożonych w każdym porcie w latach 2017–2021. Rodzaj transportowanych towarów również określono względem niektórych klientów (np. transport sprzętu wojskowego, łatwo psujących się produktów, materiałów budowlanych lub towarów niebezpiecznych). Władze francuskie zebrały również dodatkowe informacje jakościowe dotyczące poszczególnych przewoźników i istotne dla oceny substytucyjności tych dwóch portów. Na przykład niektórzy użytkownicy wskazali, że w przeszłości korzystali z portu w Tulonie ze względu na ograniczenia przepustowości w porcie w Marsylii.

(344) Według władz francuskich z analizy tych danych wynika, że większość przewoźników korzysta wyłącznie z portu znajdującego się najbliżej ich bazy logistycznej (22 z 32 przewoźników). Na podstawie analizy można stwierdzić, że pomimo posiadania bazy logistycznej bliżej Marsylii pozostałych dziesięciu przewoźników korzystało z portu w Tulonie – wyłącznie lub bardzo często. Władze francuskie wyjaśniły, że niektórzy przewoźnicy zgłosili, iż korzystali z portu w Tulonie, ponieważ posiadali połączenia autostradowe z Tulonem, które pozwoliły im uniknąć obszaru metropolitalnego Marsylii (północna obwodnica), podczas gdy inni przenieśli swoją bazę/magazyn z regionu Marsylii do regionu Tulonu, co doprowadziło do przesunięcia przepływów transportowych do portu w Tulonie.

(345) Według władz francuskich z analizy zebranych informacji wynika, że na wybór portu przez użytkownika bardzo duży wpływ ma bliskość portu względem bazy logistycznej przewoźnika. Według władz to głównie ograniczenia dostaw skłaniają użytkowników posiadających bazy znajdujące się bliżej Marsylii do przeniesienia ruchu do Tulonu.

(346) Według władz francuskich wszystkie te informacje potwierdzają, że (i) wybór portu na potrzeby transportu ładunków holowanych opiera się przede wszystkim na lokalizacji baz logistycznych przewoźników oraz (ii) że ponad 80 % wielkości ładunków holowanych przewożonych przez wykonawców można powiązać z bazą logistyczną znajdującą się na obszarze Marsylii. Użytkownicy w związku z tym faktycznie preferują port w Marsylii i w przypadku tych użytkowników port w Marsylii nie jest substytucyjny z portem w Tulonie.

([141]) Z wyłączeniem 2020 r. ze względu na wpływ pandemii COVID-19 na przepływy handlowe.

4.1.2. *Zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych dotyczące minimalnej wielkości przewożonych towarów były proporcjonalne do zapotrzebowania na usługę publiczną stwierdzonego przez Francję*

(347) Władze francuskie twierdzą, że minimalna zdolność przewozowa narzucona w zamówieniach publicznych na usługi w odniesieniu do transportu towarowego nie jest nieproporcjonalna do stwierdzonego zapotrzebowania na usługę publiczną. Przedstawiły trzy powody.

(348) *Po pierwsze*, zdaniem Francji nie jest możliwe zastosowanie podejścia opartego na średnich ruchu, biorąc pod uwagę dużą zmienność popytu.

(349) Władze francuskie wskazują, że określona w zamówieniach publicznych na usługi minimalna zdolność przewozowa na przeprawę uwzględnia (i) uwagi z konsultacji z użytkownikami (regularne nasycenie na niektórych trasach), (ii) rozłożenie zapotrzebowania na usługę publiczną na przeprawy, dni i miesiące (zarejestrowane na podstawie danych historycznych za 2019 r. i prognoz na lata 2023–2030) oraz (iii) prognozowany miesięczny rozkład zapotrzebowania na usługę publiczną (wykorzystywany do obliczenia minimalnej tygodniowej zdolności przewozowej i minimalnej zdolności przewozowej na przeprawę w celu zadowalającej absorpcji ruchu). Francja zwraca również uwagę, że zaspokojenie zapotrzebowania na usługę publiczną jest obowiązkowe, aby przyczep nie pozostawiano na nabrzeżu, co gwarantuje płynność ruchu (brak nasycenia), jakość (brak kar dla przewoźników za opóźnienia lub zakłóceń w dostawach dla przedsiębiorstw na Korsyce) oraz bezpieczeństwo (na nabrzeżu nie są pozostawiane żadne towary, które mogłyby zostać skradzione lub ulec zepsuciu).

(350) W tym względzie władze francuskie zauważyły podczas konsultacji z użytkownikami, że trudności, jakie napotykali użytkownicy transportu towarowego w związku z nasyconą zdolnością przewozową statków, rosły w ostatnich latach, zwłaszcza na trasach do Bastii i Ajaccio. Według Francji to nasycenie oznacza, że wszystkie przeprawy mogą nie zaspokoić całego popytu ze strony przewoźników. W tym względzie władze francuskie zauważają, że dane koncesjonariuszy dotyczące rezerwacji w odniesieniu do zamówień publicznych na usługi na lata 2021–2022 potwierdziły, że towary pozostawiano na nabrzeżu. Odmówiono załadunku ponad 35 % towarów na trasie Marsylia–Bastia oraz ponad 20 % towarów na trasie Marsylia–Ajaccio.

(351) Podejście, jakie przyjęły władze francuskie, ma zatem na celu zapewnienie, aby wprowadzone usługi mogły zaspokoić popyt na transport towarowy w akceptowalny i proporcjonalny sposób.

(352) W tym względzie władze francuskie podkreślają, że wbrew temu, co stwierdzono w motywie 338 decyzji o wszczęciu postępowania, minimalnej zdolności przewozowej wymaganej dla każdej przeprawy nie ustalono „w taki sposób, aby usługa publiczna mogła w dowolnym momencie reagować na szczytowe zapotrzebowanie zaobserwowane na podstawie danych historycznych (w kontekście poprzednich zamówień publicznych na usługi)".

(353) Natomiast według władz francuskich z informacji przekazanych Komisji wynika, że niemal raz w miesiącu obserwowany w przeszłości szczytowy poziom ruchu przekracza minimalną zdolność przewozową narzuconą w zamówieniach publicznych na usługi. Na przykład na trasie Marsylia–Bastia minimalna zdolność przewozowa wynosi 1 860 m.b. na każdą przeprawę. Z analizy danych historycznych z 2019 r. wynika jednak, że wielkość tę przekracza się co najmniej raz w miesiącu przez osiem miesięcy w roku, natomiast z prognoz wynika, że ta zdolność przewozowa będzie systematycznie przekraczana w 2025 r. Władze francuskie wyjaśniają ponadto, że w 2023 r., w pierwszym roku wdrażania zamówień publicznych na usługi, wolumen wymagany w odniesieniu do minimalnej zdolności przewozowej przekraczano co najmniej raz w miesiącu, z wyjątkiem grudnia.

(354) Według Francji rozkład ruchu w ciągu roku uniemożliwia zatem określenie minimalnej zdolności przewozowej na podstawie średnich rocznych wielkości przewidywanych na lata 2023–2030 w badaniu firmy Gecodia. Takie podejście mogłoby doprowadzić do sytuacji, w której statki mogłyby mieć regularnie niższą zdolność przewozową niż wymagana w celu zaspokojenia popytu na transport towarowy.

(355) W tabeli 31 przedstawiono liczbę przepraw, na które popyt byłby wyższy niż średnia minimalna zdolność przewozowa w latach 2019 i 2030, w przypadku gdy zdolność ta zostałaby ustalona na podstawie średnich rocznych wolumenów przewidywanych na lata 2023–2030 w sprawozdaniu firmy Gecodia. Wydaje się, że na trasach między Marsylią a Ajaccio, Bastią i Porto-Vecchio popyt przekraczałby wymaganą minimalną zdolność przewozową na co drugiej przeprawie, w przypadku której rejestrowany byłby popyt przekraczający minimalną wymaganą zdolność przewozową (jedna na cztery przeprawy na trasach między Marsylią a Propriano i L'Île-Rousse).

Tabela 31

Liczba przepraw z popytem powyżej średniej minimalnej zdolności przewozowej ustalonej na podstawie średnich rocznych wolumenów przewidywanych na lata 2023–2030 w badaniu firmy Gecodia

	Liczba przepraw rocznie planowanych w zamówieniach publicznych na usługi	Średnia minimalna zdolność przewozowa na przeprawę (m.b.) ([1])	Liczba przepraw z popytem powyżej średniej minimalnej zdolności przewozowej			
			2019		2030	
			Liczba przepraw	% przepraw rocznie	Liczba przepraw	% przepraw rocznie
Bastia	730	1 420	299	41 %	414	57 %
Ajaccio	730	1 069	301	41 %	402	55 %
Porto-Vecchio	312	784	79	25 %	143	46 %
Propriano	312	282	79	25 %	125	40 %
L'Île-Rousse	312	439	62	20 %	112	36 %

([1]) Średnią minimalną zdolność przewozową na przeprawę, przewidywaną na lata 2023–2030, oblicza się jako roczne zapotrzebowanie na usługę publiczną (tabela 21) podzielone przez rejsy w obie strony rocznie przewidziane w zamówieniach publicznych na usługi (tabela 23).

Źródło: Uwagi władz francuskich przekazane w dniu 4 lutego 2024 r.

(356) *Po drugie*, według Francji mobilizacja floty o większej zdolności przewozowej niż średni ruch obserwowany w ciągu roku stanowi normalną praktykę rynkową ([142]). Władze francuskie twierdzą, że przeprowadziły analizę organizacji flot obsługujących regularne połączenia morskie w Europie. Na Sardynii i na Balearach nominalna zdolność przewozowa statków waha się od 1 500 m.b. do 1 900 m.b., co jest całkowicie zgodne ze zdolnością przewozową statków obsługujących połączenia z Korsyką w ramach zamówień publicznych na usługi.

(357) *Po trzecie*, zgodnie z wiedzą władz francuskich, w zachodniej części Morza Śródziemnego nie ma przypadków, w których dwa mniejsze statki byłyby wykorzystywane na potrzeby tego samego rejsu w obie strony zamiast większego statku, ani w kontekście przekazania obowiązku użyteczności publicznej, ani w kontekście wolnego rynku.

4.1.3. *Porty w Ajaccio i Propriano nie są substytucyjne*

(358) Władze francuskie uważają, że przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie przedstawiło w swojej skardze żadnego poważnego dowodu na poparcie twierdzenia, że porty w Propriano i Ajaccio są substytucyjne. Według Francji następujące czynniki wskazują na przeciwną sytuację.

(359) Po pierwsze, sama odległość drogowa między tymi dwoma portami nie jest wystarczającym wskaźnikiem substytucyjności: biorąc pod uwagę brak dróg ekspresowych i topografię trasy między Ajaccio a Propriano, czas trwania podróży transportem drogowym między tymi dwoma portami wynosi prawie 1 godz. 30 minut i ponad 2 godziny w przypadku zatorów komunikacyjnych. Francja odnosi się w tym względzie do dostarczonych przez siebie danych dotyczących odległości i czasu podróży między portami na Korsyce, przedstawionych w pkt 2.2.

([142]) Władze francuskie powołują się w szczególności na przykłady zamówień publicznych na usługi udzielonych we Włoszech i Norwegii.

(360) Ponadto infrastruktura w porcie w Ajaccio jest już bliska osiągnięcia punktu nasycenia i nie obejmuje wystarczająco dużych obszarów obsługi, aby scentralizować przepływy towarowe większe niż przewidywane na lata 2023–2029.

(361) W każdym wypadku władze francuskie podkreślają, że infrastruktura drogowa Korsyki jest bardzo nasycona, zwłaszcza w godzinach szczytu i w sezonie turystycznym, oraz że na Korsyce odnotowuje się dużą liczbę ofiar śmiertelnych na drogach (zob. pkt 2.1). Zorganizowanie publicznej usługi transportu morskiego w sposób, który zwiększa ruch drogowy, byłoby sprzeczne z obowiązkiem zapewniania bezpieczeństwa nałożonym na CdC.

4.1.4. *Usługi, jakie oferują przedsiębiorstwa Corsica Linea i La Méridionale poza ramami zamówień publicznych na usługi, są zgodne z systemem zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych i nie kwestionują stwierdzonego przez Francję zapotrzebowania na usługę publiczną*

(362) Władze francuskie potwierdzają, że wbrew temu, co twierdzi przedsiębiorstwo Corsica Ferries w swojej skardze, konieczne jest rozróżnienie między dodatkowymi rejsami w obie strony, których zasady i warunki określono w zamówieniach publicznych na usługi, a przeprawami komercyjnymi oferowanymi dobrowolnie (poza zamówieniami publicznymi na usługi) przez jednego ze koncesjonariuszy w ramach systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z 2019 r.

(363) Zdaniem Francji przedmiotowe przeprawy komercyjne nie są objęte zamówieniami publicznymi na usługi ani nie są przez nie zakazane i nie podważają dokonanej przez Francję oceny usługi publicznej.

(364) Francja twierdzi, że przeprawy komercyjne, jakie obsługiwało przedsiębiorstwo Corsica Linea w latach 2023 i 2024 z portu w Marsylii, były (i) sezonowymi przeprawami oferowanymi podczas wiosennych i letnich wakacji szkolnych; (ii) służyły wyłącznie przewozowi pasażerów, z wyłączeniem ładunków; oraz (iii) nie podlegały rekompensacie, ponieważ były wykonywane poza zamówieniami publicznymi na usługi. W odniesieniu do przepraw, jakie obsługiwało przedsiębiorstwo La Méridionale z portu w Tulonie w 2024 r., Francja podkreśla, że (i) przeprawy te zaproponowano w następstwie zmiany w udziałach w spółce w 2023 r.; (ii) służyły wyłącznie przewozowi pasażerów, z wyłączeniem ładunków; oraz (iii) nie podlegały rekompensacie, ponieważ były wykonywane poza zamówieniami publicznymi na usługi.

4.1.5. *W konsultacjach z użytkownikami nie odnotowano stronniczości metodyki*

(365) Władze francuskie uważają, że wbrew temu, co sugeruje Komisja w decyzji o wszczęciu postępowania, w konsultacjach publicznych z użytkownikami nie występowała stronniczość metodyki.

(366) Podkreślają przede wszystkim, że konsultacje z użytkownikami były szeroko rozpowszechniane w prasie lokalnej i specjalistycznej (gazeta *Le Marin*), na stronie internetowej CdC i w serwisach społecznościowych.

(367) Uważają również, że zadane pytania nie doprowadziły do stronniczości faworyzującej port w Marsylii.

(368) W odniesieniu do konsultacji z użytkownikami w zakresie morskiego transportu pasażerskiego zadane pytania koncentrowały się na celu, jakim jest stwierdzenie ewentualnej substytucyjności portów kontynentalnych z punktu widzenia użytkowników. W sprawozdaniu firmy Gecodia stwierdzono również, że porty w Marsylii i Tulonie są substytucyjne z punktu widzenia popytu ze strony pasażerów będących i niebędących rezydentami Korsyki.

(369) Jeśli chodzi o konsultacje z użytkownikami w zakresie morskiego transportu towarowego, zadawane pytania systematycznie obejmowały wszystkie trasy z Marsylii *oraz* Tulonu.

4.2. **Zamówienia publiczne na usługi są zgodne z dyrektywą w sprawie koncesji**

4.2.1. *Czas, jaki upłynął między udzieleniem koncesjonariuszom poszczególnych części zamówienia a wejściem w życie zamówień publicznych na usługi, nie powodował efektu zamknięcia*

(370) Na wstępie władze francuskie podkreślają, że ani dyrektywa w sprawie koncesji, ani prawo francuskie nie przewidują ścisłego okresu między udzieleniem koncesji a jej wejściem w życie.

(371) W każdym razie uważają, że rozpatrywany krótki termin nie wywołał żadnego efektu zamknięcia z trzech powodów.

(372) *Po pierwsze*, pierwotny harmonogram, jaki ustaliła Francja, opublikowany w ogłoszeniu o zaproszeniu do składania ofert z dnia 6 maja 2022 r. dotyczącym zamówień publicznych na usługi przewidywał okres dwóch miesięcy między udzieleniem zamówienia a jego wejściem w życie ([143]). Okres ten był zatem dłuższy niż termin przewidziany dla udzielenia zamówień publicznych na usługi w orzecznictwie w sprawie SNCM II (23 dni) ([144]).

(373) *Po drugie*, po otrzymaniu wniosków i ofert w dniu 25 lipca 2022 r. władze francuskie stwierdziły, że kandydatami, którzy złożyli wniosek i ofertę w wyznaczonym terminie, byli ustępujący koncesjonariusze zamówień publicznych na usługi na lata 2021–2022, a mianowicie przedsiębiorstwa La Méridionale i Corsica Linea. Ponieważ o zamówienia publiczne na usługi nie ubiegały się żadne nowe podmioty, okres krótszy niż dwa miesiące (początkowo przewidziany w zaproszeniu do składania ofert) między udzieleniem zamówień publicznych na usługi a rozpoczęciem działalności nie mógł powodować efektu zamknięcia.

(374) *Po trzecie*, ponieważ wejście w życie zamówień publicznych na usługi nastąpiło bezpośrednio po wygaśnięciu zamówień publicznych na usługi na lata 2021–2022, wszystkie zainteresowane podmioty gospodarcze poinformowano o tych terminach za pośrednictwem dokumentów przetargowych użytkownika i operatora, gdy tylko wszczęto postępowanie. Wszyscy operatorzy zdawali sobie zatem sprawę z oczekiwanej daty rozpoczęcia stosowania środków. Władze francuskie zauważają ponadto, że po opublikowaniu zaproszenia do składania ofert w dniu 6 maja 2022 r. żaden z potencjalnych kandydatów nie zwrócił się o zmianę harmonogramu, mimo że ich zdaniem jest to powszechna praktyka przy udzielaniu koncesji.

4.2.2. *Czas trwania postępowania o udzielenie zamówienia nie doprowadził do nierównego traktowania kandydatów*

(375) W odpowiedzi na wątpliwości, jakie wyraziła Komisja w motywie 424 decyzji o wszczęciu postępowania ([145]), władze francuskie przedstawiły następujące uwagi.

(376) Po pierwsze, art. 39 ust. 3 i 5 dyrektywy w sprawie koncesji wymaga minimalnego terminu 30 dni na składanie wniosków i ofert od daty wysłania ogłoszenia o koncesji; termin ten może zostać skrócony do 25 dni, jeżeli oferty można składać drogą elektroniczną. Z zastrzeżeniem dotrzymania tych minimalnych terminów instytucja zamawiająca może swobodnie określać terminy składania wniosków i ofert.

(377) Po drugie, władze francuskie podkreślają, że po opublikowaniu zaproszenia do składania ofert w dniu 6 maja 2022 r. żaden z potencjalnych kandydatów nie złożył wniosku o zmianę harmonogramu.

4.2.3. *Wymogów minimalnych nie zmieniono w trakcie postępowania o udzielenie zamówienia, a podpisane umowy o zamówienia publiczne na usługi są zgodne z wymogami minimalnymi*

(378) Po pierwsze, władze francuskie chciały wyjaśnić zakres wymogów minimalnych mających zastosowanie w tym przypadku do zamówień publicznych na usługi. Po drugie, wyjaśniły, że określonych wymogów minimalnych nie zmieniono w trakcie postępowania o udzielenie zamówienia. Po trzecie, powtórzyły, że podpisane umowy o zamówienia publiczne na usługi spełniają wymogi minimalne.

([143]) Udzielenie zamówień publicznych na usługi pierwotnie zaplanowano na 28 października 2022 r.

([144]) Wyrok z dnia 1 marca 2017 r. w sprawie SNCM II, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134.

([145]) Podsumowując, motyw 424 decyzji o wszczęciu postępowania stanowi: „[...] Komisja uważa, że władze francuskie nie przedstawiły wszystkich wyjaśnień niezbędnych do stwierdzenia, że zamówienia publiczne na usługi są zgodne z zasadami równego traktowania, niedyskryminacji i przejrzystości. Komisja zwraca się do wszystkich zainteresowanych stron o przedstawienie uwag w tej sprawie, w szczególności o wyjaśnienie, czy obowiązek mobilizowania statków o minimalnej zdolności przewozowej w zakresie transportu pasażerskiego i kabin w terminach określonych w zaproszeniu do składania ofert stanowi naruszenie zasady równego traktowania".

4.2.3.1. Zakres wymogów minimalnych

(379) Władze francuskie twierdzą, że w niniejszej sprawie wymogi minimalne określono w art. 2 ust. 4 regulaminu przetargowego (motyw 270). Ich zdaniem treść wymogów minimalnych była następująca:

a) „maksymalne taryfy dla rezydentów Korsyki i za transport towarów: odnoszą się do taryf przedstawionych w związku z uchwałą Zgromadzenia Korsyki AC nr 19-128 zmieniającą system zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie morskiego transportu pasażerskiego i towarowego między portami w Marsylii, Tulonie, Nicei i na Korsyce;

b) zdolność przewozowa statków: odnosi się do ładowności statków;

c) rozkład rejsów i częstotliwości usług: odnoszą się do rozkładów rejsów zaplanowanych przez CdC i OTC oraz minimalnych częstotliwości narzuconych operatorom przez CdC i OTC;

d) okres obowiązywania umowy: odnosi się do okresu obowiązywania umów o zamówienia publiczne na usługi przewidzianego w art. 2 każdej umowy: »umowa wchodzi w życie w dniu 1 stycznia 2023 r. i wygasa w dniu 31 grudnia 2029 r.«, z możliwością przedłużenia o maksymalnie 12 miesięcy, w szczególności w przypadku braku udzielenia nowej koncesji po wygaśnięciu umowy;

e) maksymalna kwota rekompensaty finansowej wypłacanej przez OTC: odnosi się do rekompensaty finansowej, o której mowa w art. 2 ust. 5 regulaminu przetargowego” ([146]).

(380) Ponadto wymogi minimalne dotyczące (i) zdolności przewozowej statków oraz (ii) rozkładów rejsów i częstotliwości usług określono w załączniku 1 do umów o zamówienie publiczne na usługi.

(381) Zdaniem władz francuskich art. 2 ust. 4 regulaminu przetargowego należy zatem odczytywać w świetle załącznika 1 jedynie w odniesieniu do tych dwóch wymogów minimalnych, przy czym wskazano, że:

— minimalne częstotliwości odnosiły się do częstotliwości usług,

— rozkłady rejsów odnosiły się do rozkładów rejsów zaplanowanych przez Francję, przy założeniu, że kandydaci zachowują swobodę w zakresie proponowania czasów wypłynięcia i przypłynięcia, pod warunkiem że przestrzegają przedziałów czasowych narzuconych przez Francję,

— minimalna zdolność przewozowa pasażerów i towarów odnosi się do zdolności przewozowej statków.

(382) Władze francuskie stwierdzają zatem, że jedynie pięć elementów wymienionych w art. 2 ust. 4 regulaminu przetargowego, z których dwa wyszczególniono w załączniku 1, stanowiło wymogi minimalne na mocy art. 37 dyrektywy w sprawie koncesji, z wyłączeniem wszelkich innych cech charakterystycznych.

4.2.3.2. Załącznik 1 do umów o zamówienia publiczne na usługi nie stanowił w całości wymogu minimalnego

(383) W swoich uwagach władze francuskie utrzymują, że załącznika 1 do umów o zamówienie publiczne na usługi nie wymieniono w art. 2 ust. 4 regulaminu przetargowego i w związku z tym nie mógł w całości stanowić wymogu minimalnego. Chociaż załącznik ten określał minimalne cechy charakterystyczne dotyczące (i) zdolności przewozowej statków oraz (ii) rozkładów rejsów i częstotliwości usług, zawierał również liczne wymogi techniczne, które nie były wymogami minimalnymi na podstawie art. 2 ust. 4 regulaminu przetargowego ([147]).

([146]) Uwagi władz francuskich przekazane w dniu 27 marca 2024 r.

([147]) Władze francuskie twierdzą, że dotyczy to w szczególności liczby rejsów w obie strony rocznie, dodatkowych rejsów w obie strony oraz liczby kabin dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się na statek.

(384) Władze francuskie wyjaśniają również, że w trakcie postępowania o udzielenie zamówienia OTC chciała zapewnić spełnienie wszystkich wymogów technicznych określonych w załączniku 1. Dlatego też na przykład OTC uzyskała od przedsiębiorstwa Corsica Linea zobowiązania do zaradzenia brakowi kabiny dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się na statku Paglia Orba ([148]).

4.2.4. *Istnienie dodatkowych i podlegających zmianie terminu rejsów w obie strony nie narusza zasady równego traktowania kandydatów*

4.2.4.1. Dodatkowe i podlegające zmianie terminu rejsy w obie strony nie stanowiły wymogu minimalnego

(385) W odniesieniu do dodatkowych rejsów w obie strony władze francuskie podkreślają, że są to rejsy w obie strony, które instytucja zamawiająca może wprowadzić ze względu na zapotrzebowanie na świadczenie usługi publicznej na każdej trasie. Mają one zatem na celu zaspokojenie zapotrzebowania na usługę publiczną przewyższającego wymagane minimalne zdolności przewozowe oraz zapobieżenie pozostawianiu towarów na nabrzeżu. Ich wykonanie reguluje art. 18 umów o zamówienie publiczne na usługi. Nie stanowiły one zatem wymogu minimalnego zgodnie z art. 2 ust. 4 regulaminu przetargowego.

(386) Jeśli chodzi o rejsy w obie strony podlegające zmianie terminu, władze francuskie podkreślają, że ich jedynym celem była optymalizacja organizacji ruchu. Ich wykonanie reguluje art. 17 umów o zamówienie publiczne na usługi. Nie stanowiły one zatem wymogu minimalnego zgodnie z art. 2 ust. 4 regulaminu przetargowego.

4.2.4.2. Przyjęcie propozycji kandydata określających daty dodatkowych i podlegających zmianie terminu rejsów w obie strony nie doprowadziło do naruszenia zasady równego traktowania kandydatów

(387) Władze francuskie podkreślają, że zgodnie z art. 17 i 18 umów o zamówienie publiczne na usługi wykonanie dodatkowych i podlegających zmianie terminu rejsów w obie strony wymaga spotkania komitetu technicznego przewidzianego w art. 10 ust. 2 umów o zamówienie publiczne na usługi. Komitet techniczny zezwala koncesjonariuszowi, którego dotyczy wykonanie tych rejsów w obie strony, na zgłaszanie wszelkich trudności, które mogłyby z nich wyniknąć. Francja uważa zatem, że istnieje proces konsultacji między CdC, OTC i koncesjonariuszem, który umożliwia koncesjonariuszowi, przed wykonaniem podlegających zmianie terminu i dodatkowych rejsów w obie strony, przedstawienie ewentualnych trudności, jakie może napotkać, w szczególności w odniesieniu do statków, które mają być wykorzystywane.

(388) Ponadto władze francuskie twierdzą, że okres powiadomienia oblicza się na tydzień w odniesieniu do dodatkowych rejsów w obie strony (art. 18 umów o zamówienie publiczne na usługi), co umożliwia koncesjonariuszowi, w razie potrzeby, zaspokojenie dodatkowego popytu w świetle jego wzorców zobowiązań.

(389) Zdaniem władz francuskich wynika z tego, że zasada pierwotnie określona w zamówieniach publicznych na usługi nie zmieniła się: o dodatkowych i podlegających zmianie terminu rejsach w obie strony decyduje OTC, a nie koncesjonariuszowi. Propozycje przedstawione przez zleceniobiorców nie są w żaden sposób wiążące dla OTC w zakresie wykonania tych rejsów w obie strony. W tym względzie Francja podaje przykład trasy Marsylia–Bastia, gdzie w 2023 r., w pierwszym roku wdrażania zamówienia publicznego na usługi, OTC podjęła decyzję o zmianie pięciu z dodatkowych rejsów w obie strony zaproponowanych przez przedsiębiorstwo Corsica Linea we wstępnym programie, przekładając trzy z nich na inne terminy i anulując dwa pozostałe, ponieważ nie było zapotrzebowania na transport towarowy w terminach zaproponowanych przez przedsiębiorstwo Corsica Linea.

([148]) Władze francuskie wyjaśniają, że w ofercie przedsiębiorstwa Corsica Linea zaproponowano statek Paglia Orba, który posiadał tylko jedną kabinę dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, zamiast dwóch wymaganych w załączniku 1. Niemniej jednak kwestię tę omówiono z kandydatem na etapach negocjacji, na koniec których zobowiązał się on do zastąpienia statku jednym z siedmiu statków potencjalnie przydzielonych do świadczenia usług, jeżeli ze względu na zapotrzebowanie na usługę publiczną wymagane byłyby dwie kabiny dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się (zgodnie z art. 20 umów o zamówienie publiczne na usługi, który zezwala na zastąpienie statku w trakcie wykonywania zamówienia), oraz do przeprowadzenia prac mających na celu zainstalowanie drugiej kabiny dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Ponadto władze francuskie wskazują, że Paglia Orba jest statkiem zastępczym wykorzystywanym doraźnie, w szczególności gdy podstawowy wykorzystywany statek wycofuje się z eksploatacji ze względów technicznych (uwagi władz francuskich przedłożone w dniu 27 lipca 2023 r.). Według Francji propozycje te, które mają ograniczony zakres i nie zakłócają warunków konkurencji, uznano za zdolne do spełnienia określonych specyfikacji technicznych i funkcjonalnych. W każdym razie nie naruszyły one wymogu minimalnego określonego w art. 2 ust. 4 regulaminu przetargowego.

5. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

(390) Cztery zainteresowane strony przedstawiły swoje uwagi w toku formalnego postępowania wyjaśniającego: Corsica Ferries, Corsica Linea, La Méridionale i grupa Stef.

5.1. Uwagi przedsiębiorstwa Corsica Ferries

(391) W poniższych podsekcjach przedstawiono treść uwag, które przedstawiło przedsiębiorstwo Corsica Ferries w ramach formalnego postępowania wyjaśniającego. Jak stwierdzono w motywie 325, uwagi te w dużej mierze powtarzają treść skargi. W związku z tym poniższe podsekcje będą również odnosić się, w stosownych przypadkach, do skargi.

5.1.1. *Okoliczności faktyczne*

(392) Tytułem wstępu przedsiębiorstwo Corsica Ferries przedstawia dwie uwagi dotyczące opisu danych dotyczących transportu ładunków holowanych zawartych w decyzji o wszczęciu postępowania ([149]).

(393) *Po pierwsze*, przedsiębiorstwo uważa, że w opisie faktycznym transportu ładunków holowanych całkowicie pomija się rozróżnienie między transportem towarzyszącym i nietowarzyszącym ładunków holowanych. Zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries jedynie transport towarzyszący ładunków holowanych wiąże się z obecnością kierowcy na statku, a zatem istnieniem potencjalnego popytu na transport pasażerski (motywy 447–449).

(394) *Po drugie*, przedsiębiorstwo Corsica Ferries zauważa, że Komisja przeanalizowała zmiany na rynku transportu towarowego między Korsyką a kontynentem na podstawie danych historycznych obejmujących lata 2016–2021. Przyjęcie takiego okresu na potrzeby analizy dostarcza wprowadzających w błąd wskazówek co do rzeczywistej dynamiki rynku. Według przedsiębiorstwa Corsica Ferries w 2016 r. doszło do wejścia na rynek przedsiębiorstwa Corsica Linea, które pośrednio stanowi własność konsorcjum przedsiębiorców z Korsyki, w tym 15 głównych podmiotów w łańcuchu dostaw na Korsyce. Przedsiębiorstwo Corsica Ferries twierdzi, że od 2016 r. co roku traci ruch towarowy na rzecz Corsica Linea ([150]). Przedsiębiorstwo Corsica Ferries zauważa, że dane za lata 2013–2019 wskazują zatem na roczny spadek przepływu towarów z portu w Tulonie w porównaniu z portem w Marsylii. Zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries świadczy to w szczególności o tym, że ze względu na tożsamość jego udziałowców przedsiębiorstwo Corsica Linea jest w stanie przenieść część popytu na transport towarowy z Tulonu do Marsylii.

5.1.2. *Niespełnienie pierwszego kryterium Altmark*

5.1.2.1. W sprawie określenia popytu ze strony użytkowników

5.1.2.1.1. W sprawie metodyki zastosowanej przez władze francuskie w celu określenia popytu ze strony użytkowników

(395) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries kwestionuje wstępną ocenę Komisji, zgodnie z którą metodyka, jaką zastosowały władze francuskie w celu ustalenia istnienia popytu ze strony użytkowników, nie jest obarczona żadnym oczywistym błędem w ocenie.

(396) *Po pierwsze*, przedsiębiorstwo Corsica Ferries wskazuje, że wyniki konsultacji z użytkownikami i sprawozdanie firmy Gecodia, które Francja wykorzystała jako podstawę do udzielenia zamówień publicznych na usługi, nie zostały jeszcze podane do wiadomości publicznej ani przekazane przedsiębiorstwu Corsica Ferries. Przedsiębiorstwo Corsica Ferries zauważa w tym względzie, że komisja ds. dostępu do dokumentów administracyjnych („**CADA**”) wypowiedziała się na temat ewidentnie nadmiernego charakteru utajnienia

([149]) Pkt 2.1.1 – Morski transport towarowy.

([150]) Według przedsiębiorstwa Corsica Ferries jego przepływ towarów z portu w Tulonie zmniejszył się o 15,58 % w 2016 r., 7,49 % w 2017 r. i 6,09 % w 2018 r., podczas gdy przedsiębiorstwo Corsica Linea odnotowało wzrost ruchu o 15,91 % w 2016 r., 16,31 % w 2017 r. i 3,10 % w 2018 r.

dokonanego przez CdC ([151]). Biorąc pod uwagę rażący brak przejrzystości ze strony Francji, nie można krytykować przedsiębiorstwa Corsica Ferries za oparcie całości lub części swoich uwag na badaniach rynku przeprowadzonych w latach 2018, 2019 i 2020 oraz na pierwszym badaniu przeprowadzonym przez BRG.

(397) *Po drugie*, przedsiębiorstwo Corsica Ferries podkreśla, że ciężar dowodu w ramach pierwszego kryterium Altmark spoczywa na państwie członkowskim. Do władz francuskich należy zatem przedstawienie obiektywnych, weryfikowalnych i wystarczająco wiarygodnych dowodów, które mogłyby podważyć wnioski i ustalenia poczynione przez sądy administracyjne i europejskie, a także przez francuski organ ochrony konkurencji w kontekście sporów dotyczących wcześniejszych zamówień publicznych na usługi.

(398) Komisja nie mogła zatem, jak uczyniła to w decyzji o wszczęciu postępowania, ograniczyć się do odrzucenia krytyki ze strony przedsiębiorstwa Corsica Ferries wyłącznie z tego powodu, że opierała się ona częściowo na badaniach rynku i decyzjach podjętych w odniesieniu do wcześniejszych zamówień publicznych na usługi udzielonych w odniesieniu do obsługi połączeń morskich z Korsyką. W ten sposób Komisja naruszyłaby zasadę dobrej administracji, o której mowa w art. 41 ust. 1 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej.

(399) *Po trzecie*, przedsiębiorstwo Corsica Ferries krytykuje metodykę i wykorzystanie danych uzyskanych w wyniku konsultacji z użytkownikami.

(400) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries zauważa przede wszystkim, że opublikowane kwestionariusze dotyczyły jedynie połączeń między Marsylią a Korsyką. Były one zatem siłą rzeczy zniekształcone, co prowadziło do niemożliwej do naprawienia stronniczości metodyki. Jedyne pytania odnoszące się do tras innych niż z Marsylii miały charakter czysto porównawczy w celu wyjaśnienia wyboru trasy Marsylia–Korsyka, a nie połączenia z innym portem kontynentalnym. Przedsiębiorstwo Corsica Ferries zauważa w tym względzie, że Komisja, która zwróciła jednak uwagę na tę możliwą stronniczość metodyki w decyzji o wszczęciu postępowania (motyw 283), nie wyciągnęła niezbędnych wniosków i nie stwierdziła oczywistego błędu w ocenie.

(401) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries wskazuje również, że odpowiedzi miały charakter restrykcyjny, a tym samym ukierunkowywały reakcję użytkowników i nie pozwalały im na udzielenie swobodnej odpowiedzi. Otrzymane odpowiedzi nie mogły zatem pomóc w scharakteryzowaniu zapotrzebowania na usługę publiczną.

(402) Ponadto przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że liczba otrzymanych odpowiedzi była niewystarczająca (987 możliwych do wykorzystania odpowiedzi od pasażerów na prawie 3 mln pasażerów rocznie, 42 odpowiedzi od pasażerów medycznych i 5 odpowiedzi od użytkowników morskiego transportu towarowego). Co się tyczy inicjatyw podjętych przez władze francuskie w celu przeprowadzenia bezpośrednich konsultacji telefonicznych z użytkownikami morskiego transportu towarowego, przedsiębiorstwo Corsica Ferries zauważa, że żadnego dokumentu nie podano do wiadomości publicznej. Zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries należało przeanalizować tożsamość przewoźników, z którymi się skontaktowano, oraz zadane im pytania.

([151]) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries przedstawiło dwie opinie CADA z dnia 15 lutego 2024 r. i 11 stycznia 2024 r. jako załączniki 3 i 4 do swoich uwag. Załącznik 3 dotyczy wniosku przedsiębiorstwa Corsica Ferries skierowanego do OTC o dostęp do sprawozdania firmy Gecodia. OTC dostarczyła przedsiębiorstwu Corsica Ferries wersję tego sprawozdania nieopatrzoną klauzulą poufności. W opinii z dnia 15 lutego 2024 r. CADA zauważa, że chociaż sprawozdanie firmy Gecodia zawiera pewną ilość informacji poufnych, których ujawnienie mogłoby naruszyć tajemnicę przedsiębiorcy (np. odpowiedzi przedsiębiorstw żeglugowych w ramach konsultacji z operatorami), wersja nieopatrzona klauzulą poufności przesłana przedsiębiorstwu Corsica Ferries została nadmiernie utajniona. Załącznik 4 dotyczył wniosku przedsiębiorstwa Corsica Ferries o udzielenie dostępu do pięciu umów o zamówienie publiczne na usługi i załączników do nich, których wersje nieopatrzone klauzulą poufności zostały mu przekazane przez CdC. W opinii z dnia 11 stycznia 2024 r. CADA uznała, że można było dokonać pewnych utajnień treści umów o zamówienie publiczne na usługi (informacje umowne dotyczące rekompensaty finansowej wypłacanej przez OTC w przypadku braku przeprawy, przepisy dotyczące obliczania rozsądnego zysku) i niektórych załączników (załączniki dotyczące wstępnego rachunku tworzenia dochodów), natomiast innych nie należało dokonywać (załączniki 1, 2, 3, 10 i 12).

(403) Wreszcie przedsiębiorstwo Corsica Ferries stwierdziło, że istnieją dowody na próbę manipulowania przez przedsiębiorstwo Corsica Linea kwestionariuszami udostępnionymi przez władze francuskie w internecie, ponieważ przedsiębiorstwo Corsica Linea przesłało swoim pracownikom wyraźne instrukcje, (i) zapraszając ich do udziału w konsultacjach z użytkownikami w ogromnej liczbie oraz (ii) wskazując odpowiedzi, które należało zaznaczyć ([152]). Wyników konsultacji z użytkownikami nie można było zatem uznać za nadające się do wykorzystania.

5.1.2.1.2. W sprawie określenia popytu ze strony użytkowników na morski transport pasażerski

5.1.2.1.2.1. W sprawie określenia popytu jakościowego ze strony pasażerów

(404) W skardze przedsiębiorstwo Corsica Ferries wskazało, że jeśli chodzi o transport pasażerski na Korsykę, porty w Marsylii i Tulonie są w pełni substytucyjne z punktu widzenia pasażerów, jak orzekły Komisja Europejska ([153]), Sąd Unii Europejskiej ([154]), francuski organ ochrony konkurencji ([155]), apelacyjny sąd administracyjny w Marsylii ([156]) i sąd administracyjny w Bastii ([157]).

(405) W swoich uwagach dotyczących decyzji o wszczęciu postępowania przedsiębiorstwo Corsica Ferries zauważa, że władze francuskie popełniły dwa błędy przy określaniu popytu ze strony pasażerów.

5.1.2.1.2.1.1. Porty w Marsylii i Tulonie są substytucyjne z punktu widzenia pasażerów medycznych

(406) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że wniosek, zgodnie z którym porty w Tulonie i Marsylii nie są substytucyjne w odniesieniu do pasażerów medycznych, jest obarczony oczywistym błędem w ocenie z trzech powodów.

(407) *Po pierwsze*, przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że pojęcie „pasażera medycznego" należy interpretować w sposób ścisły. Uważa, że władze francuskie wskazały konkretny popyt ze strony pasażerów medycznych wyłącznie ze względu na istnienie ram prawnych regulujących pokrycie kosztów transportu pacjentów, które ograniczają pasażerom wybór rodzaju transportu.

(408) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries rozumie to w ten sposób, że w celu określenia zapotrzebowania na usługi transportu publicznego należy uwzględnić jedynie zapotrzebowanie na transport pasażerów medycznych, których podróże kwalifikują się do zwrotu z systemu zabezpieczenia społecznego. Według przedsiębiorstwa Corsica Ferries istnieje jednak wiele przypadków, w których rezydent może udać się do Francji kontynentalnej ze względów medycznych, ale którego podróż nie kwalifikuje się do zwrotu kosztów. Zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries w tych przypadkach nie istnieje żadne ograniczenie prawne dotyczące wykorzystywanego rodzaju transportu.

([152]) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries przedstawiło szereg dokumentów w załączniku 5 do swoich uwag:
- anonimowe, odręczne pismo skierowane do prezesa przedsiębiorstwa Corsica Ferries, w którym opisano próbę zwrócenia się przez kierownictwo przedsiębiorstwa Corsica Linea do swoich pracowników, aby „udawali rezydentów" w celu udzielenia odpowiedzi na konsultacje z użytkownikami,
- komunikat wewnętrzny przedsiębiorstwa Corsica Linea („comiesięczne informacje z grudnia 2021 r.") dotyczący kilku tematów związanych ze strategią handlową przedsiębiorstwa Corsica Linea, w tym aktualne informacje na temat zamówień publicznych na usługi, w których omówiono harmonogram OTC dotyczący konsultacji publicznych i zaproszenia do składania ofert w odniesieniu do zamówień publicznych na usługi, a także zauważono, że przedsiębiorstwo Corsica Ferries złożyło skargi do Komisji,
- pismo przedstawicieli związków zawodowych skierowane do prezesów przedsiębiorstw Corsica Linea i La Méridionale informujące ich o zawiadomieniu o strajku przeciwko rzekomemu sprzeciwowi państwa francuskiego i Komisji wobec usług publicznych w zakresie transportu morskiego na Korsykę w imię swobodnego przepływu usług,
- wewnętrzną wiadomość elektroniczną od pracownika przedsiębiorstwa Corsica Linea udostępniającą link internetowy do konsultacji z użytkownikami, z „sugerowanymi" odpowiedziami uzasadniającymi kontynuację świadczenia usługi publicznej.

([153]) Decyzja 2013/435/UE, motyw 160.

([154]) Wyroki z dnia 1 marca 2017 r., SNCM I, T-366/13, ECLI:EU:T:2017:135 oraz SNCM II, tamże.

([155]) Opinia francuskiego organu ochrony konkurencji nr 12-A-05 z dnia 17 lutego 2012 r. w sprawie transportu morskiego między Korsyką a kontynentem.

([156]) Wyrok nr 17MA01582 apelacyjnego sądu administracyjnego w Marsylii z dnia 22 lutego 2021 r.

([157]) Wyrok sądu administracyjnego w Bastii nr 1100533 z dnia 7 kwietnia 2015 r., SNCM.

(409) Zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries władze francuskie nie ograniczyły jednak zapotrzebowania na usługę publiczną w zamówieniach publicznych na usługi wyłącznie do pasażerów medycznych, których koszty transportu kwalifikowały się do zwrotu w ramach systemu zabezpieczenia społecznego. Zapotrzebowanie to obejmuje również pasażerów medycznych w ogóle, mimo że niektórzy z nich, których koszty podróży nie kwalifikują się do zwrotu w ramach systemu ubezpieczeń zdrowotnych, nie są ograniczeni pod względem wykorzystywanego rodzaju transportu ani portu przybycia na kontynent.

(410) *Po drugie*, przedsiębiorstwo Corsica Ferries podkreśla, że władze francuskie oparły się na obowiązujących przepisach w celu wykazania braku substytucyjności portów w Marsylii i Tulonie pod względem popytu ze strony pasażerów medycznych ([158]). Taki wniosek byłby oczywiście błędny.

(411) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries utrzymuje, że wbrew temu, co twierdzą władze francuskie, żaden wymóg prawny lub regulacyjny nie uzależnia zwrotu kosztów transportu od odległości między portem przybycia a ośrodkiem opieki zdrowotnej.

(412) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries powołuje się na art. L. 322-5 CSS, który stanowi, co następuje: „koszty transportu są zwracane na podstawie recepty lekarskiej [...] Recepta lekarska musi określać, jaki rodzaj transportu jest najbardziej odpowiedni dla stanu pacjenta oraz czy choroba ta nie uniemożliwia transportu dzielonego, rozumianego jako przewóz łącznie co najmniej dwóch pacjentów. Zgodnie z receptą koszty transportu pokrywa się na podstawie najtańszej podróży, z uwzględnieniem warunków transportu i liczby przewożonych pacjentów".

(413) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa również, że władze francuskie błędnie zinterpretowały art. R. 310-10-5 CSS (motyw 139). Chociaż zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries przepis ten przewiduje, że zwrot kosztów podróży oblicza się na podstawie odległości między miejscem zamieszkania pacjenta a placówką medyczną zaordynowaną przez lekarza, ma on zastosowanie jedynie do niektórych rodzajów podróży (mianowicie tych, o których mowa w art. R. 322-10 ust. 1 lit. a)–f) CSS, jak wskazano w motywie 139). Według przedsiębiorstwa Corsica Ferries nie obejmuje to regularnych rejsów statkiem lub samolotem. W związku z tym art. R. 310-10-5 CSS nie dotyczy regularnych rejsów statkiem lub samolotem ani kwestii odległości między portem morskim przybycia lub portem lotniczym przylotu pacjenta a placówką medyczną.

(414) W związku z tym zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries, o ile rodzaj transportu (samolot lub statek) może być rzeczywiście ograniczony receptą lekarską, podobnie jak samo miejsce leczenia, o tyle port morski przybycia lub port lotniczy przylotu nie podlegają żadnym ograniczeniom, jeżeli wykorzystuje się regularny transport samolotem lub statkiem, ani też port morski przybycia lub port lotniczy przylotu nie są narzucone receptą lekarską.

(415) Natomiast warunek przewidziany w art. L. 322-5 CSS, zgodnie z którym koszty podróży są zwracane na podstawie najtańszej podróży, ma zastosowanie do wszystkich podróży i rodzajów transportu.

(416) W związku z tym zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries nawet pasażerowie medyczni, którym lekarz zaordynował transport morski, mają swobodę wyboru trasy do Tulonu lub Marsylii; wyboru należy dokonać na podstawie ceny, a nie odległości od portu przybycia do placówki medycznej. Wniosek ten potwierdzają również informacje zawarte w oficjalnym formularzu, które lekarz ordynujący musi wypełnić w celu uzyskania zwrotu kosztów planowanego transportu ([159]).

(417) W każdym razie, jak wskazano w skardze, przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że substytucyjność portów w Marsylii i Tulonie z punktu widzenia pasażerów medycznych znajduje potwierdzenie w okolicznościach zaistniałych po wybuchu pandemii COVID-19, w których organy krajowe radykalnie ograniczyły transport pasażerski między Korsyką a kontynentem, zezwalając jedynie na przewóz niektórych osób (pracowników opiekuńczych, personelu wojskowego, strażaków i techników). Przedsiębiorstwo Corsica Ferries twierdzi, że było w tym okresie jedynym przewoźnikiem przewożącym pasażerów posiadających zezwolenie na podróż między Tulonem a Korsyką, ponieważ koncesjonariusze Corsica Linea i La Méridionale postanowili obsługiwać wyłącznie towarowe połączenia morskie między Marsylią a Korsyką.

([158]) Motyw 296 decyzji o wszczęciu postępowania.

([159]) W załączniku 6 do swoich uwag przedsiębiorstwo Corsica Ferries przedstawiło wzór formularza wniosku o uprzednią zgodę na transport równoważnego z receptą lekarską. Formularz ten zawiera uwagę z informacjami dla wystawiających recepty na temat zasad regulujących pokrycie kosztów transportu.

(418) *Po trzecie*, przedsiębiorstwo Corsica Ferries wyjaśnia, że ponieważ przepisy dotyczące zwrotu kosztów transportu poniesionych ze względów medycznych nie zmuszają pasażerów medycznych do wyboru przeprawy do portu w Marsylii, nie występują żadne niedogodności związane z podróżą do portu w Tulonie, a nie do portu w Marsylii ze względu na ich potrzeby medyczne. Przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że dla pasażerów medycznych podróżujących ze swoim pojazdem (którzy już odbyli 12-godzinną przeprawę łodzią) nie ma znaczenia, czy przybywają do Marsylii czy do Tulonu, ponieważ te dwa miasta są oddalone o 45 minut jazdy samochodem.

5.1.2.1.2.1.2. Porty w Ajaccio i Propriano są substytucyjne z punktu widzenia pasażerów

(419) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że wniosek, zgodnie z którym porty w Ajaccio i Propriano nie są substytucyjne z punktu widzenia pasażerów, jest obarczony oczywistym błędem w ocenie z trzech powodów.

(420) *Po pierwsze*, odległość między Ajaccio a Propriano wynosi zaledwie 70 km, co oznacza, że nie ma istotnej różnicy dla pasażerów dokonujących przeprawy ze swoim samochodem (tj. według przedsiębiorstwa Corsica Ferries, 92 % pasażerów), czy podróżują z portu w Ajaccio czy Propriano.

(421) *Po drugie*, w odniesieniu do czasu trwania podróży, przedsiębiorstwo Corsica Ferries podnosi, że błędne jest uznanie, iż czas podróży wynoszący około jednej godziny uniemożliwiłby substytucyjność obu portów.

(422) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries wskazuje, że władze francuskie uważają, iż porty w Nicei i Tulonie są substytucyjne (mimo że czas podróży wynosi około 1 godz. 30 minut), podobnie jak porty w Marsylii i Nicei (w przypadku pasażerów niebędących rezydentami, mimo że czas podróży wynosi prawie 2 godz. 20 minut). Ta sama zasada powinna mieć zastosowanie do odległości między Ajaccio a Propriano.

(423) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa również, że Ajaccio i Propriano mają wspólny obszar ciążenia, przyjmując za przykład sytuację mieszkańców Grosseto-Prugna, dla których Ajaccio znajduje się w odległości 32 km (podróż wynosząca 40 minut), a Propriano w odległości 35 km (podróż wynosząca 45 minut).

(424) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries powołuje się ponadto na skargę, w której wyjaśniło, że substytucyjność portów w Ajaccio i Propriano znajduje potwierdzenie w zobowiązaniach dotyczących częstotliwości nałożonych na podstawie zamówień publicznych na usługi. O ile koncesjonariusze są zobowiązani do obsługi codziennej trasy między Marsylią a Ajaccio, o tyle są zobowiązani do obsługi tylko trzech rejsów w obie strony tygodniowo między Marsylią a Propriano. Zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries pasażerowie, którzy zazwyczaj wchodzą na pokład w Propriano, muszą zatem udać się do Ajaccio w dniach, w których w porcie w Propriano nie ma dostępnego rejsu w obie strony.

(425) *Wreszcie* przedsiębiorstwo Corsica Ferries powołuje się na przedstawione w skardze informacje dotyczące istnienia precedensów prawnych charakteryzujących substytucyjność obu portów. Wskazało ono w skardze, że same organy krajowe uznały substytucyjność obu portów w kontekście ekspertyzy zamówionej przez apelacyjny sąd administracyjny w Marsylii w orzeczeniu w trybie prejudycjalnym nr 17MA01582-17MA01583 z dnia 12 lutego 2018 r. w celu ustalenia kwoty odszkodowania należnego od CdC z tytułu szkody poniesionej przez przedsiębiorstwo Corsica Ferries w wyniku niezgodnej z prawem pomocy wypłaconej na podstawie zamówienia publicznego na usługi na lata 2007–2013 ([160]).

(426) W swoich uwagach dotyczących decyzji o wszczęciu postępowania przedsiębiorstwo Corsica Ferries kwestionuje stanowisko Komisji w tej kwestii, zgodnie z którym precedensy te nie mają znaczenia, gdyż nie odnoszą się do niniejszej sprawy, wskazując, że (i) wszystkie precedensy dotyczyły obsługi połączeń morskich z Korsyką i podobnych zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych oraz (ii) dotyczyły niedawnego okresu, w którym rynek połączeń morskich nie uległ istotnym zmianom, które podważałyby te wnioski.

([160]) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries wskazuje, że biegły sądowy wyznaczony przez sąd krajowy do oceny szkody poniesionej przez przedsiębiorstwo Corsica Ferries doszedł do wniosku, że porty w Ajaccio i Propriano były substytucyjne, czego zainteresowane strony (mianowicie CdC i Corsica Ferries) nie zakwestionowały. Przedsiębiorstwo Corsica Ferries załącza jako załącznik 8 do swoich uwag pismo biegłego sądowego skierowane do przedsiębiorstwa Corsica Ferries, informujące je o statusie dochodzenia przeprowadzonego przez biegłego. W piśmie tym przypomniano w szczególności stronom o kwestiach, co do których strony się zgodziły, w tym o kwestii substytucyjności portów w Propriano i Ajaccio, oraz wskazano, że biegły spodziewał się gromadzenia codziennych danych dotyczących usługi dodatkowej w latach 2007–2009 (w odniesieniu do portu w Ajaccio) i 2007–2013 (w odniesieniu do portu w Propriano).

(427) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries wskazuje, że władze francuskie nie przeprowadziły analizy substytucyjności portów na Korsyce w ramach zamówień publicznych na usługi i że w związku z tym ciężar dowodu spoczywa na Francji, aby wykazać na podstawie obiektywnych i weryfikowalnych danych, że Ajaccio i Propriano nie były już substytucyjne w 2023 r.

5.1.2.1.2.2. W sprawie określenia popytu ilościowego ze strony pasażerów

(428) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries kwestionuje sposób, w jaki władze francuskie określiły ilościowo popyt ze strony pasażerów medycznych z dwóch powodów.

(429) *Po pierwsze*, przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że przyjęte przez Francję założenie dotyczące liczby osób towarzyszących (zgodnie z którym każdemu pasażerowi medycznemu w wieku poniżej 19 lat lub powyżej 75 lat systematycznie towarzyszy inna osoba) nie opiera się na żadnych obiektywnych i weryfikowalnych danych. Zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries oznaczałoby to, że jedna trzecia popytu ze strony pasażerów medycznych pochodzi od osób towarzyszących, a nie od pasażerów medycznych.

(430) Przede wszystkim hipoteza ta opiera się na założeniu sprzecznym z zasadami regulującymi objęcie podróży medycznych systemem ubezpieczeń zdrowotnych. Art. R. 322-10-7 CSS stanowi, że „koszty transportu publicznego poniesione przez osobę towarzyszącą ubezpieczonemu lub uprawnionemu pokrywa się wówczas, gdy stan tych osób wymaga pomocy osoby trzeciej lub gdy są one w wieku poniżej szesnastu lat".

(431) *Po drugie*, przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że udział podróży statkiem na poziomie 10 % stosowany przez władze francuskie wydaje się być znacznie zawyżony w świetle jedynych obiektywnych danych dostarczonych przez władze francuskie, opartych na próbie 8 000 wniosków o uprzednią zgodę skierowanych do CPAM 2A (motyw 158). Z danych tych wynika, że tylko 4 % wniosków dotyczy transportu morskiego. W związku z tym zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries szacunkową wielkość popytu na transport ze strony pasażerów medycznych należy zmniejszyć o ponad połowę, stosując udział 4 %, a nie 10 % wykorzystywany przez władze francuskie.

5.1.2.1.3. W sprawie określenia popytu ze strony użytkowników na transport morski ładunków holowanych w przypadku braku alternatywy dla portu w Marsylii

5.1.2.1.3.1. W sprawie określenia popytu jakościowego ze strony użytkowników na transport ładunków holowanych

(432) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że władze francuskie popełniły oczywisty błąd w ocenie, oceniając jedynie częściową substytucyjność portów w Tulonie i Marsylii.

(433) W skardze przedsiębiorstwo Corsica Ferries uznało, że porty w Marsylii i Tulonie są w pełni substytucyjne w odniesieniu do transportu kierowców. Nie ma zatem znaczenia dla kierowcy podróżującego z ciągnikiem i naczepą, którego centra logistyczne znajdują się w regionie Marsylii lub w korytarzu Rodanu (Miramas, Salon, Awinion), czy musi udać się do Marsylii czy do Tulonu, które znajdują się w odległości 45 minut od siebie. Sytuacja kierowcy podróżującego z ciągnikiem i naczepą jest zatem identyczna z sytuacją pasażera podróżującego samochodem.

(434) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries wskazało również w skardze, że transportuje tylu kierowców z Tulonu, co przedsiębiorstwa Corsica Linea i La Méridionale z Marsylii ([161]).

(435) W swoich uwagach przedsiębiorstwo Corsica Ferries kwestionuje w szczególności dwa punkty omówione w decyzji o wszczęciu postępowania: ryzyko nasycenia przepustowości w porcie w Tulonie; oraz brak substytucyjności ujawniony podczas konsultacji z użytkownikami.

5.1.2.1.3.1.1. Brak ryzyka nasycenia przepustowości pod względem ładunków holowanych w porcie w Tulonie

(436) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries podnosi w tym względzie dwa argumenty.

([161]) Na przykład przedsiębiorstwo Corsica Ferries twierdzi, że w 2020 r. przetransportowało 5 947 kierowców (4 984 w 2021 r.) między Tulonem a Ajaccio, w porównaniu z 5 232 między Marsylią a Ajaccio (6 973 w 2021 r.).

(437) Po pierwsze, rzekome nasycenie przepustowości portu w Tulonie jest jego zdaniem niezgodne z realnym stanem przepustowości portu obserwowanym w przeszłości. Przedsiębiorstwo Corsica Ferries informuje, że w latach 2013–2015 port w Tulonie obsługiwał o 50 % więcej towarów niż obecnie. Ponadto strajki, które dotknęły port w Marsylii w czerwcu 2019 r. i styczniu 2020 r., doprowadziły do gwałtownego wzrostu przepływu towarów w porcie w Tulonie w tych dwóch miesiącach, bez problemów związanych z nasyceniem.

(438) Po drugie, i co najważniejsze, zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries podmiot zarządzający portem w Tulonie kwestionuje rzekome nasycenie portu. Przedsiębiorstwo Corsica Ferries twierdzi, że zwróciło się do CCI Var o informacje na temat rzeczywistej przepustowości portu w Tulonie pod względem ładunków holowanych. Zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries port w Tulonie stwierdził w swojej odpowiedzi, że dysponuje przepustowością w trzech terminalach, przy założeniu stałej podaży ze strony przedsiębiorstwa Corsica Ferries ([162]). Ponadto według przedsiębiorstwa Corsica Ferries CCI Var potwierdziła, że w 2014 r. Port de Commerce w Tulonie obsługiwał do 42 008 przyczep w celu załadunku i rozładunku, tj. równowartość 600 000 m.b. ([163]) Biorąc pod uwagę, że port w Tulonie obsługiwał 320 000 m.b. w 2022 r., przedsiębiorstwo Corsica Ferries szacuje, że port jest w stanie przyjąć prawie 280 000 dodatkowych m.b. z całej Francji ([164]).

5.1.2.1.3.1.2. Konsultacje z użytkownikami nie są wystarczającymi dowodami, aby określić popyt na transport ładunków holowanych, w przypadku którego nie dostrzega się alternatywy dla portu w Marsylii

(439) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries zauważa, że według władz francuskich z konsultacji z użytkownikami wynika, iż w odniesieniu do ładunków holowanych przewoźnicy nie biorą pod uwagę trasy alternatywnej przy planowaniu podróży. Przedsiębiorstwo Corsica Ferries przedstawia następujące uwagi dotyczące tego stwierdzenia.

(440) Przede wszystkim, zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries, jest to ogólne i nieuzasadnione stwierdzenie oparte na oświadczeniach kilku podmiotów z próby o niepewnej reprezentatywności statystycznej.

(441) Po drugie, przedsiębiorstwo Corsica Ferries podkreśla, że przewoźnicy, z którymi przeprowadzono konsultacje, znajdują się w sytuacji konfliktu interesów jako udziałowcy przedsiębiorstwa Corsica Linea (motyw 394). Sytuacja ta ma wpływ na analizę substytucyjności portów w Tulonie i Marsylii, ponieważ użytkownicy morskiego transportu ładunków holowanych nie działają jako racjonalne podmioty gospodarcze, które dokonują wyborów na podstawie porównania ofert. Dokonują raczej wyborów na podstawie swojego interesu jako udziałowcy przedsiębiorstwa Corsica Linea, dlatego też nawet nie rozważają alternatywy.

(442) Ponadto przedsiębiorstwo Corsica Ferries kwestionuje to, że bliskość portu w Marsylii jest jednym z głównych powodów wyboru tego portu przez przewoźników, a nie portu w Tulonie. Przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że władze francuskie nie przedstawiły żadnych dowodów na poparcie swojego twierdzenia, zgodnie z którym bazy logistyczne przewoźników i klientów połączeń morskich z Korsyką znajdują się geograficznie bliżej Marsylii niż Tulonu. W przypadku znacznej części przepływu ładunków holowanych korzystano z portu w Tulonie, którą następnie przekierowano do portu w Marsylii, kiedy to przedsiębiorstwo Corsica Linea weszło na rynek w 2016 r. Zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries, biorąc pod uwagę bliskość sieci autostrad i lokalizację portu w Tulonie, jego obszaru ciążenia nie można ograniczać do samego departamentu Var, ponieważ port ten obsługuje transport ładunków holowanych z całego regionu i z doliny Rodanu.

([162]) W odpowiedzi udzielonej przedsiębiorstwu Corsica Ferries (przedstawionej jako załącznik 10 do uwag przedsiębiorstwa Corsica Ferries) CCI Var wyjaśnia, że w terminalu Côte-d'Azur w Tulonie można obsługiwać do 80 przyczep dziennie zimą i około 20 latem; 120 przyczep w terminalu Brégaillon-Południe (ale tylko w przypadku statków typu ro-ro); podczas gdy terminal wycieczkowy Seyne-sur-Mer nie posiada nabrzeża dla statków typu ro-ro. Ten ostatni wymagałby ulepszeń (budowa nabrzeża dla statków typu ro-ro lub dodanie pływającego pomostu), aby umożliwić obsługę do 50 przyczep.

([163]) W swojej odpowiedzi skierowanej do przedsiębiorstwa Corsica Ferries CCI Var stwierdza, że „w terminalu [Port de Commerce w Tulonie] maksymalną liczbę przyczep w ciągu ostatnich piętnastu lat osiągnięto w 2014 r., kiedy to załadowano i rozładowano 42 008 przyczep. Ponieważ przepływy są zrównoważone, odpowiada to około 21 000 załadowanych przyczep rocznie".

([164]) W odpowiedzi na pytanie przedsiębiorstwa Corsica Ferries o potwierdzenie, że obszar ciążenia portu w Tulonie (pod względem dostępności i lokalizacji) nie ograniczał się do obszaru przyległego do Tulonu lub departamentu Var, lecz rozciągał się na wszystkie pozostałe sąsiadujące departamenty (załącznik 9 do uwag przedsiębiorstwa Corsica Ferries), CCI Var stwierdziła, że „port w Tulonie jest dostępny za pośrednictwem autostrad A50, A57 i A570 zapewniających połączenia ze wschodu na zachód i z północy na południe. [...]. Port obsługuje obecnie ładunki z regionu południowego, a bardziej ogólnie z całego terytorium Francji. [...]" (załącznik 10 do uwag przedsiębiorstwa Corsica Ferries).

(443) Wreszcie, nawet biorąc pod uwagę, że niektórzy przewoźnicy ponoszą dodatkowe koszty drogowe ze względu na większą odległość między ich bazą a portem w Tulonie, samo to kryterium nie jest istotne: przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że głównym kryterium jest ogólny koszt transportu do miejsca docelowego (tj. koszt drogowy i koszt transportu morskiego). Przedsiębiorstwo Corsica Ferries kwestionuje w każdym razie dodatkowy koszt w wysokości 17 % całkowitego kosztu podróży, który uważa za zawyżony. Z nowego badania przeprowadzonego przez BRG przedłożonego przez przedsiębiorstwo Corsica Ferries („**drugie badanie przeprowadzone przez BRG**") wynika, że dodatkowe koszty nie przekraczają 5–6 % całkowitego kosztu produkcji przewoźnika, co z kolei rekompensuje niższymi cenami usług morskiego transportu ładunków holowanych w porcie w Tulonie w porównaniu z Marsylią ([165]).

5.1.2.1.3.2. W sprawie określenia popytu ilościowego ze strony użytkowników na transport morski ładunków holowanych w przypadku braku alternatywy dla portu w Marsylii

5.1.2.1.3.2.1. Niespójność szacowanego popytu ilościowego na transport ładunków holowanych w przypadku braku alternatywy dla portu w Marsylii

(444) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries podziela wątpliwości Komisji dotyczące ilościowego określenia popytu wewnętrznego na transport ładunków holowanych w porcie w Marsylii, szacowanego na 80 % historycznego popytu na transport ładunków holowanych między Marsylią a Korsyką, wskazując, że wartość ta nie opiera się na żadnych obiektywnych i weryfikowalnych danych.

(445) Ponadto przedsiębiorstwo Corsica Ferries zwraca uwagę na fakt, że w poprzednim teście rynkowym przeprowadzonym w październiku 2020 r. władze francuskie doszły do dokładnie przeciwnego wniosku, a mianowicie (i) wskaźnika substytucyjności w wysokości 80 % w odniesieniu do popytu na transport ładunków holowanych między Tulonem a Marsylią oraz (ii) wskaźnika 20 % w odniesieniu do popytu na niesubstytucyjny transport towarowy ([166]). Zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries tak znacząca różnica między poprzednimi a obecnymi zamówieniami publicznymi na usługi budzi wątpliwości co do prawidłowości szacunków władz francuskich, tym bardziej że między tymi dwoma okresami nie nastąpiła istotna zmiana na rynku.

5.1.2.1.3.2.2. Błąd w ilościowym określaniu popytu na transport kierowców towarzyszących ładunkom holowanym

(446) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries kwestionuje metodę, jaką zastosowały władze francuskie w celu oszacowania liczby kierowców na podstawie jednego współczynnika kierowcy/m.b. ładunków holowanych zastosowanego do całkowitego popytu na transport ładunków holowanych w 2030 r. Podnosi w tym względzie cztery zarzuty.

(447) *Po pierwsze*, zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries Francja nie uwzględniła różnicy w kategorii transportu ładunków holowanych między transportem towarzyszącym i nietowarzyszącym ładunków holowanych. Rzekoma potrzeba świadczenia usługi publicznej względem kierowców opiera się zatem na nieuzasadnionym założeniu. Przedsiębiorstwo Corsica Ferries powołuje się w tej kwestii na pierwsze badanie przeprowadzone przez BRG przedstawione w skardze.

([165]) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries przedstawia w załączniku 2 do swoich uwag drugie badanie przeprowadzone przez BRG dotyczące dokonanej przez CdC oceny zapotrzebowania na usługę publiczną w zakresie obsługi połączeń morskich z Korsyką z dnia 21 kwietnia 2024 r., przeprowadzone w imieniu przedsiębiorstwa Corsica Ferries. Dodatkowe koszty drogowe szacuje się na podstawie średniego przejazdu z obszarów logistycznych znajdujących się w regionie Prowansji-Alp-Lazurowego Wybrzeża do portu w Marsylii w przypadku samochodu ciężarowego o długości 12 m.b., przy zakładanej dziennej stawce w wysokości 191 EUR oraz kosztów na godzinę, kilometr i dzień przekazanych przez krajową komisję drogową dla kategorii „regionalny pojazd przegubowy – olej napędowy". Jeżeli chodzi o opłaty za transport morski, w badaniu wykorzystano taryfę w wysokości 32,4 EUR/m.b. odnotowaną średnio w 2023 r. w Tulonie w porównaniu z 42,5 EUR/m.b. w porcie w Marsylii (co odpowiada maksymalnej taryfie ustalonej w ramach systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z 2019 r. na trasach Marsylia–Korsyka).

([166]) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries przedstawia w załączniku 11 do swoich uwag notatkę analityczną dotyczącą rynku transportu morskiego między Korsyką a Francją kontynentalną załączoną do uchwały Zgromadzenia Korsyki nr 20/166 z dnia 5 listopada 2020 r. zatwierdzającej korzystanie z zamówień publicznych na usługi na lata 2021–2022. Przedmiotową notatkę sporządziła firma Gecodia zgodnie z tym samym wzorem co sprawozdanie firmy Gecodia. W notatce oceniono substytucyjność portów w Tulonie, Marsylii i Nicei w odniesieniu do transportu ładunków holowanych na Korsykę/z Korsyki z punktu widzenia popytu na podstawie dwóch kryteriów (zdolność portów do przyjmowania przedmiotowego ruchu i dodatkowy koszt przejścia przez jeden lub inny port). Na s. 36 notatki firma Gecodia stwierdza, co następuje: „zapotrzebowanie na usługę publiczną będzie obliczane w odniesieniu do [ładunków holowanych] w następujący sposób: podczas gdy 20 % przepływu ładunków holowanych w porcie w Marsylii jest strukturalnie powiązane z tym portem, nie uniemożliwia to stwierdzenia częściowej substytucyjności portów kontynentalnych dla tego segmentu rynku, jeżeli zostaną przedstawione odpowiednie dowody, w szczególności w drodze szerszych konsultacji publicznych z nadawcami i przewoźnikami. Pozostała część ruchu jest agregowana w portach w Marsylii i Tulonie".

(448) W pierwszym badaniu przeprowadzonym przez BRG stwierdzono, że należy dokonać rozróżnienia w odniesieniu do transportu ładunków holowanych, ponieważ może on być towarzyszący (tj. kierowca wchodzi na statek wraz z samochodem ciężarowym) albo nietowarzyszący (kierowca załadowuje samochód ciężarowy na statek, a inny kierowca odbiera ją w porcie przybycia). Innymi słowy, transport towarzyszący ładunków holowanych wiąże się z transportem morskim kierowcy, w przeciwieństwie do transportu nietowarzyszącego ładunków holowanych. Zgodnie z pierwszym badaniem przeprowadzonym przez BRG popyt na transport nietowarzyszący ładunków holowanych pochodzi od regularnych klientów o znacznych potrzebach i zorganizowanej logistyce umożliwiającej im zapewnienie powrotu kierowcom pozostawiającym samochody ciężarowe na pokładzie statków lub transport kierowców, którzy muszą odbierać samochody ciężarowe po przybyciu statków. Z drugiej strony popyt na transport towarzyszący ładunków holowanych pochodzi od klientów o większych potrzebach doraźnych.

(449) Zgodnie z pierwszym badaniem przeprowadzonym przez BRG te różnice w profilach i potrzebach klientów oznaczają, że obydwa przepływy należy analizować oddzielnie z punktu widzenia popytu. Transport towarzyszący ładunków holowanych można łatwo przenieść z jednego portu do drugiego; innymi słowy, porty w Marsylii i Tulonie są w pełni substytucyjne z punktu widzenia użytkowników w celu obsługi tego ruchu, co nie ma miejsca w przypadku transportu nietowarzyszącego ładunków holowanych ([167]).

(450) Władze francuskie nie dokonały jednak takiego rozróżnienia. Zgodnie z pierwszym badaniem przeprowadzonym przez BRG Francja przeprowadziła ogólną analizę geograficznej substytucyjności portów kontynentalnych w odniesieniu do ładunków holowanych. W związku z tym nie przeprowadzono oceny zapotrzebowania na usługę publiczną w odniesieniu do transportu kierowców w oparciu o analizę substytucyjności odnoszącą się do transportu towarzyszącego ładunków holowanych.

(451) *Po drugie*, zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries, stosując współczynnik kierowcy do m.b. ładunków holowanych względem szacowanego popytu na 2030 r., czyli rok, w którym szacuje się, że popyt będzie najwyższy, władze francuskie siłą rzeczy przeszacowały rzeczywisty popyt na transport kierowców w poprzednich latach.

(452) *Po trzecie*, zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries współczynnik kierowcy/m.b. ładunku holowanego jest błędny. Przedsiębiorstwo Corsica Ferries odsyła w tym względzie do drugiego badania przeprowadzonego przez BRG, z którego wynika, że wbrew temu, co stwierdzono w motywie 115 decyzji o wszczęciu postępowania, władze francuskie nie opierają tego współczynnika na średniej wartości odnotowanej w latach 2018–2021. Współczynnik, jaki stosują władze francuskie, jest znacznie wyższy od wskaźnika wykazanego w danych historycznych ([168]), co prowadzi do przeszacowania domniemanego zapotrzebowania ze strony kierowców na trasie Marsylia–Ajaccio o około 11 %, a na trasie między Marsylią a Bastią o 7 %.

(453) *Po czwarte*, władze francuskie popełniły błąd metodyczny, stosując jednolitą stopę wzrostu w wysokości 2,3 % rocznie w odniesieniu do wszystkich tras objętych zamówieniami publicznymi na usługi, podczas gdy analizę zapotrzebowania na usługę publiczną należało przeprowadzić dla poszczególnych tras w zależności od specyfiki każdej trasy.

(454) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries wskazuje w tym względzie, że zgodnie z tabelą 16 w decyzji o wszczęciu postępowania przepływ ładunków holowanych na trasach Marsylia–Ajaccio i Marsylia–Bastia w latach 2018–2023 stale się zmniejszał, natomiast w latach 2018–2023 utrzymywał się na stałym poziomie na trasach między Marsylią a pozostałymi trzema portami na Korsyce. W szerszym ujęciu oficjalne dane dotyczące przepływów między Korsyką a Francją kontynentalną (wszystkie porty łącznie) wskazują na ogólną stagnację w przepływie towarów od 2010 r. Wskaźnik 2,3 % nie opiera się zatem na najnowszych obiektywnych danych, co prowadzi do przeszacowania zapotrzebowania na transport kierowców o prawie 22 %.

([167]) W pierwszym badaniu przeprowadzonym przez BRG wskazano, że transport nietowarzyszący ładunków holowanych nakłada znaczne ograniczenia logistyczne na przewoźnika, ponieważ musi on zapewnić dodatkowy pojazd/samochód ciężarowy w celu odebrania kierowcy, który pozostawił samochód ciężarowy na pokładzie statku lub przybył w celu jego odbioru. W rezultacie tego rodzaju transportu ładunków holowanych nie można łatwo przenosić z jednego portu do drugiego, w przeciwieństwie do transportu towarzyszącego ładunków holowanych, który nie wiąże się z takimi ograniczeniami.

([168]) W drugim badaniu przeprowadzonym przez BRG stwierdzono, że na podstawie tabel 16 i 17 zawartych w decyzji o wszczęciu postępowania średnie współczynniki kierowcy/m.b. ładunku holowanego w latach 2018–2020 wynoszą 0,054 dla trasy między Marsylią a Ajaccio (w porównaniu ze wskaźnikiem 0,060 stosowanym przez władze francuskie); 0,056 dla trasy między Marsylią a Bastią (w porównaniu z 0,060 stosowanym przez władze francuskie); 0,065 dla trasy między Marsylią a Porto-Vecchio (w porównaniu z 0,070 stosowanym przez władze francuskie); 0,082 dla trasy między Marsylią a Propriano (w porównaniu z 0,1 stosowanym przez władze francuskie) i 0,081 dla trasy między Marsylią a L'Île-Rousse (w porównaniu z 0,080 stosowanym przez władze francuskie).

5.1.2.2. W sprawie analizy niedoskonałości rynku

(455) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że władze francuskie popełniły oczywisty błąd w ocenie przy badaniu niedoskonałości rynku uzasadniającej udzielenie zamówień publicznych na usługi. W tym względzie podnosi cztery kwestie.

(456) *Po pierwsze*, w ujęciu ogólnym przedsiębiorstwo Corsica Ferries wskazuje, że charakterystyka zapotrzebowania na usługę publiczną wymaga uprzedniego ustalenia scenariusza alternatywnego w celu przeanalizowania zaproponowanego poziomu podaży prywatnej, a następnie ustalenia, czy podaż ta byłaby wystarczająca do zaspokojenia popytu. Według przedsiębiorstwa Corsica Ferries w scenariuszu alternatywnym podaż prywatna nie ogranicza się do podaży obserwowanej *ex ante* na rynku, lecz należy ją oceniać dynamicznie, przewidując, jaka byłaby podaż prywatna w przypadku braku zamówienia publicznego na usługi.

(457) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries wskazuje również, że scenariusz alternatywny musi być przejrzysty, obiektywny i oparty na wiarygodnych założeniach. W tym względzie ciężar dowodu spoczywa na organach publicznych, które muszą przedstawić wystarczająco przekonujące i wiarygodne dowody.

(458) W związku z tym zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries Komisja jest zobowiązana do przeprowadzenia starannego i bezstronnego badania informacji przekazanych przez organy publiczne, obejmującego ich dokładną i staranną analizę ([169]). Przegląd przeprowadzony przez Komisję może i musi, jeżeli wymagają tego okoliczności sprawy, obejmować analizę prospektywną ([170]).

(459) W niniejszej sprawie przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że władze francuskie nie opracowały scenariusza alternatywnego i że wydaje się, iż Komisja nie dokonała pełnego wymaganego przeglądu solidności, wiarygodności i wystarczającego charakteru dostarczonych informacji dotyczących podaży prywatnej, oferowanej w przypadku braku zamówień publicznych na usługi.

(460) *Po drugie*, przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że kwestionariusze przedłożone podczas konsultacji z operatorami zostały zniekształcone.

(461) Po pierwsze, kwestionariusze zachęcały jedynie operatorów do opisania, w jaki sposób usługi transportu morskiego, które oferowali lub zamierzali oferować, mogły spełniać wymogi ciągłości terytorialnej Korsyki, nie określając nigdy tych wymogów.

(462) Ponadto przedsiębiorstwo Corsica Ferries wskazuje na istnienie konfliktu interesów, który zniekształca odpowiedzi udzielone w ramach konsultacji z operatorami w zakresie transportu towarowego. Przedsiębiorstwo Corsica Linea odpowiedziało na konsultacje z operatorami, mimo że jego udziałowcy, składający się z głównych klientów usług morskiego transportu towarowego na Korsykę, mieli interes w utrzymaniu subsydiowanej usługi publicznej (motyw 394). W tym względzie przedsiębiorstwo Corsica Ferries zauważa, że istnienie konfliktu interesów uniemożliwia osobie znajdującej się w takiej sytuacji udział lub interwencję w administracyjnym procesie decyzyjnym na podstawie art. 101 i 102 TFUE oraz art. 14 dyrektywy 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ([171]) dotyczącej usług na rynku wewnętrznym.

([169]) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries powołuje się na wyroki z dnia 18 stycznia 2017 r. w sprawie T-92/11 RENV., Andersen/Komisja, ECLI:EU:T:2017:14, pkt 57; z dnia 22 października 2008 r. w sprawach połączonych T-309/04, T-317/04, T-329/04 i T-336/04, TV2/Dania i in./Komisja, ECLI:EU:T:2008:457, pkt 183; oraz z dnia 3 grudnia 2014 r. w sprawie T-57/11, Castelnou Energía/Komisja, ECLI:EU:T:2014:1021, pkt 136.

([170]) Wyrok Sądu z dnia 3 grudnia 2014 r. w sprawie T-57/11, Castelnou Energía/Komisja, ECLI:EU:T:2014:1021, pkt 34.

([171]) Dyrektywa 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. dotycząca usług na rynku wewnętrznym (Dz.U. L 376 z 27.12.2006, s. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/123/oj). W szczególności art. 14 stanowi, że „państwa członkowskie nie uzależniają możliwości podejmowania lub prowadzenia działalności usługowej na ich terytorium od spełnienia któregokolwiek z następujących wymogów: [...] bezpośrednie lub pośrednie uczestnictwo konkurencyjnych podmiotów, w tym organów konsultacyjnych, w procedurze udzielania zezwoleń lub wydawania innych decyzji przez właściwe organy, z wyjątkiem zrzeszeń i stowarzyszeń zawodowych lub innych organizacji wykonujących zadania właściwych organów; zakaz ten nie dotyczy zasięgania opinii takich organizacji, jak izby handlowe lub partnerzy społeczni w sprawach innych niż indywidualne wnioski o wydanie zezwolenia, ani szerokich konsultacji społecznych”.

(463) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że w drodze analogii do przepisów mających zastosowanie do zamówień publicznych ([172]) ciężar dowodu w tym zakresie spoczywa na władzach francuskich, które powinny aktywnie angażować się w zapobieganie konfliktom interesów i ich wykrywanie w każdym postępowaniu administracyjnym, w tym w procedurach doradczych. W celu wykazania istnienia zapotrzebowania na usługę publiczną Francja była zatem zobowiązana do oparcia się na wystarczająco wiarygodnych i możliwych do zweryfikowania obiektywnych informacjach oraz do zapobieżenia jakiejkolwiek ingerencji ze strony operatorów znajdujących się w sytuacji konfliktu interesów.

(464) *Po trzecie*, przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że odpowiedzi przedsiębiorstw Corsica Linea i La Méridionale w ramach konsultacji z operatorami są zasadniczo niewiarygodne. Wyjaśnia, że nieracjonalne jest uznanie, że w przypadku braku zamówień publicznych na usługi te dwa przedsiębiorstwa po prostu zaprzestałyby obsługi wszelkich połączeń morskich z Korsyką. Powołuje się w szczególności na opinię organu ochrony konkurencji ([173]), a także wskazuje, że przedsiębiorstwa Corsica Linea i La Méridionale posiadają odpowiednio 9 i 4 statki oraz zatrudniają odpowiednio ponad 1 100 i 600 pracowników.

(465) Takie zaprzestanie działalności byłoby tym mniej prawdopodobne, że koncesjonariusze oferują już usługę komercyjną świadczoną całkowicie poza zamówieniami publicznymi na usługi. Przedsiębiorstwo Corsica Ferries podaje przykłady dotyczące przedsiębiorstw Corsica Linea ([174]) i La Méridionale ([175]). Zwraca również uwagę na dowody przedstawione Komisji w kontekście skargi, a w szczególności na pierwsze badanie przeprowadzone przez BRG. W badaniu zauważono, że w czerwcu 2022 r. przedsiębiorstwo Corsica Linea przedłożyło plan dotyczący transportu, w którym wyraziło zamiar wykonania w 2023 r. szeregu przepraw w ramach systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z portu w Marsylii do Propriano ([176]), Ajaccio ([177]) i L'Île-Rousse ([178]). Zamiar ten, ogłoszony latem 2022 r., pokazuje, że Francja błędnie zakłada, że w przypadku braku zamówienia publicznego na usługi nie oferowano by żadnych prywatnych zdolności przewozowych z Marsylii.

(466) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries jest również zdania, że fakt, iż odpowiedzi koncesjonariuszy na konsultacje z operatorami są identyczne, (i) wskazuje na konflikt interesów, który ich dotyczy, przy czym oba te podmioty mają wyraźny interes w ograniczeniu przyszłej podaży prywatnej w celu zapewnienia kontynuacji subsydiowanego systemu zamówień publicznych na usługi, oraz (ii) budzi obawy co do koordynacji między tymi dwoma przedsiębiorstwami przed udzieleniem odpowiedzi na konsultacje z operatorami.

(467) Ponadto przedsiębiorstwo Corsica Ferries zauważa, że niespójne jest uznanie przez Komisję, że ogólne i nieuzasadnione oświadczenia operatorów morskich są niewystarczające, aby uzasadnić pewne wnioski (tj. dotyczące szacunkowej wielkości ładunków holowanych na użytek własny zapewnianych przez przedsiębiorstwo Corsica Linea w porcie w Marsylii, zakwestionowane przez Komisję w motywie 311 decyzji o wszczęciu postępowania), ale wystarczające do oceny potencjalnej podaży prywatnej.

([172]) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries powołuje się na wyrok Trybunału z dnia 12 marca 2015 r. w sprawie C-538/13, eVigilo Ltd/Litwa, ECLI:EU:C:2015:166, pkt 33–43 i 47.

([173]) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries podkreśla, że organ ochrony konkurencji zauważył w pkt 369 swojej opinii, że „[...] trudno jest sądzić, że przedsiębiorstwa żeglugowe, którym obecnie powierzono świadczenie usługi publicznej, Corsica Linea i La Méridionale, nie byłyby w stanie, za pomocą dostępnych im narzędzi rachunkowości analitycznej, przeprowadzić oceny swoich kosztów w ramach zamówienia publicznego na usługi, aby zaproponować obiektywne oszacowanie zdolności przewozowej, jaką mogłyby zaoferować, gdyby obsługiwały te same trasy w ramach zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych lub bez takich zobowiązań".

([174]) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries przekazuje pismo od OTC z dnia 31 lipca 2023 r. (załącznik 12 do uwag), w którym potwierdza wykonanie 41 przepraw nieobjętych zamówieniem publicznym na usługi na trasie Marsylia–Propriano latem 2023 r. w odniesieniu do transportu pasażerów i 28 przepraw nieobjętych zamówieniem publicznym na usługi na trasach Marsylia–Ajaccio (12 przepraw) i Marsylia–L'Île-Rousse (16 przepraw). Przedsiębiorstwo Corsica Ferries twierdzi, że w 2024 r. przedsiębiorstwo Corsica Linea uruchomiło nie mniej niż 114 przepraw poza zamówieniami publicznymi na usługi.

([175]) Według przedsiębiorstwa Corsica Ferries od kwietnia 2024 r. przedsiębiorstwo La Méridionale postanowiło obsługiwać trzy połączenia nocne tygodniowo między Tulonem a L'Île-Rousse. Przedsiębiorstwo La Méridionale rozszerzyło również swoje usługi nieobjęte zamówieniami publicznymi na usługi, planując 12 dodatkowych przepraw między Marsylią a Ajaccio w lipcu i sierpniu 2024 r.

([176]) 19 rejsów w obie strony.

([177]) Pięć rejsów w obie strony.

([178]) Dziesięć rejsów w obie strony.

(468) *Wreszcie* przedsiębiorstwo Corsica Ferries kwestionuje twierdzenie Komisji zawarte w motywie 326 decyzji o wszczęciu postępowania dotyczące obsługi połączeń morskich przez przedsiębiorstwa Corsica Linea i La Méridionale poza zamówieniami publicznymi na usługi ([179]). Przedsiębiorstwo Corsica Ferries jest zdania, że wymóg wiarygodnego scenariusza alternatywnego nałożony w orzecznictwie nie oznacza, że należy uwzględnić jedynie potencjalną podaż prywatną spełniającą warunki zamówień publicznych na usługi. Wręcz przeciwnie, wymóg wiarygodnego scenariusza alternatywnego obejmuje analizę całej podaży prywatnej, którą racjonalnie oferowano by w przypadku braku zamówień publicznych na usługi, aby następnie porównać ją z szacowanym popytem.

5.1.2.3. W sprawie konieczności i proporcjonalności zamówień publicznych na usługi

(469) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries zgadza się ze wstępną opinią Komisji, że minimalna zdolność przewozowa określona w zamówieniach publicznych na usługi wydaje się nieproporcjonalna do zapotrzebowania na usługę publiczną (motyw 331).

(470) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries odsyła do treści skargi w tej kwestii. W skardze zauważono, że istnienie podlegających zmianie terminu i dodatkowych rejsów w obie strony naruszało rozporządzenie w sprawie kabotażu i nie zaspokajało zapotrzebowania na usługę publiczną. Rozporządzenie zakazuje państwom członkowskim zmiany, według własnego uznania i bez uzasadnienia, zakresu zamówienia publicznego na usługi. W niniejszej sprawie Francja nie była jednak w stanie określić zapotrzebowania na usługę publiczną, ponieważ nie określiła (i) okresu, w którym należało realizować te podlegające zmianie terminu i dodatkowe rejsy w obie strony oraz (ii) dokładnej liczby dodatkowych rejsów w obie strony, które należało wykonać (jako że te rejsy w obie strony są opcjonalne).

(471) Ponadto przedsiębiorstwo Corsica Ferries wskazało w skardze, że w odniesieniu do każdej z pięciu tras, których dotyczą rozpatrywane środki, planowane rejsy w obie strony były w dużej mierze wystarczające, aby zaspokoić zapotrzebowanie na usługę publiczną szacowane przez Francję w latach 2023–2030, w związku z czym wydaje się, że podlegające zmianie terminu i dodatkowe rejsy w obie strony są zbędne. Przedsiębiorstwo Corsica Ferries dodało również, że w swoich ofertach przedłożonych władzom Korsyki przedsiębiorstwa Corsica Linea i La Méridionale same określiły już dni, w których miały odbyć się podlegające zmianie terminu i dodatkowe rejsy w obie strony przez cały okres obowiązywania zamówień publicznych na usługi, w związku z czym te rejsy w obie strony nie odpowiadały zapotrzebowaniu na usługę publiczną wskazanemu wcześniej przez Francję. Ponadto przeprawy te odbywałyby się wyłącznie w okresie letnim i byłyby oferowane przede wszystkim w weekendy, tj. turystom (ponieważ kierowcy samochodów ciężarowych nie mogą podróżować w niedzielę).

(472) Wreszcie przedsiębiorstwo Corsica Ferries wyraziło wątpliwości w skardze co do tego, czy koncesjonariusze byli w stanie wywiązać się ze zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych zawartych w zamówieniach publicznych na usługi. W wiadomości elektronicznej z dnia 13 października 2023 r. przedsiębiorstwo Corsica Ferries wskazało, że w celu obsługi przepraw w lipcu i sierpniu 2023 r. przedsiębiorstwo Corsica Linea wyczarterowało statek należący do przedsiębiorstwa La Méridionale, Kalliste, który przedsiębiorstwo La Méridionale było jednak zobowiązane udostępnić OTC na wniosek na potrzeby dodatkowych rejsów w obie strony w ramach zamówień publicznych na usługi dotyczących połączeń morskich z Porto-Vecchio i Bastią. Bez tego statku przedsiębiorstwo La Méridionale nie byłoby jednak w stanie zastosować się do instrukcji umownych OTC, gdyby takie dodatkowe przeprawy stały się konieczne w okresie od lipca do sierpnia 2023 r.

(473) W swoich uwagach dotyczących decyzji o wszczęciu postępowania przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa jednak, że w decyzji tej Komisja nie wyciągnęła wszystkich wniosków z własnych ustaleń.

(474) *Po pierwsze*, minimalną zdolność przewozową narzuconą dla transportu towarowego i pasażerskiego ustalono na podstawie maksymalnego szacowanego zapotrzebowania szczytowego do 2030 r., tak aby zdolność przewozowa zaspokoiła prognozowany popyt na 2030 r. do 2023 r. Zdolność przewozowa wydaje się zatem nieproporcjonalna do zapotrzebowania na usługę publiczną ocenionego w odniesieniu do lat poprzedzających 2030 r. Według przedsiębiorstwa Corsica Ferries minimalną zdolność przewozową w ramach zamówienia publicznego na usługi należało ustalić w taki sposób, aby zaspokoić szacowane średnie zapotrzebowanie w latach 2023–2030.

([179]) Podsumowując, motyw 326 decyzji o wszczęciu postępowania stanowi: „[p]onadto sam fakt, że jeden z wykonawców, Corsica Linea, oferował dodatkowe usługi komercyjne poza zamówieniami publicznymi na usługi w okresie od lipca do września 2023 r. (motyw 205), nie stanowi dowodu na to, że operator ten świadczyłby usługi komercyjne na takich samych warunkach jak te nałożone przez władze francuskie na podstawie zamówień publicznych na usługi w przypadku braku tych zamówień lub że usługi te byłyby rzeczywiście świadczone na takich samych warunkach jak te nałożone w kontekście zamówień publicznych na usługi".

(475) *Po drugie*, zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries Komisja nie wzięła pod uwagę dodatkowych rejsów w obie strony przy analizie zdolności przewozowej wprowadzonej w zamówieniach publicznych na usługi w odniesieniu do zapotrzebowania na usługę publiczną. Ponieważ te dodatkowe rejsy w obie strony mają na celu zaspokojenie popytu szczytowego, należało je uwzględnić przy określaniu minimalnej zdolności przewozowej przypadającej na przeprawę na podstawie zamówień publicznych na usługi.

(476) *Po trzecie*, przedsiębiorstwo Corsica Ferries kwestionuje wstępną ocenę Komisji dotyczącą braku w zamówieniach publicznych na usługi obowiązku korzystania ze statków ro-pax ([180]).

(477) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries twierdzi, że liczba 12 pasażerów stanowi linię oddzielającą (i) statki pasażerskie, które mogą również przewozić towary (ro-pax), od (ii) statków towarowych (ro-ro), których zdolność przewozowa pasażerów jest ograniczona do 12 osób ([181]).

(478) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że chociaż obowiązek mobilizowania statków ro-pax nie jest wyraźnie przewidziany w zamówieniach publicznych na usługi, wynika on koniecznie z minimalnych zdolności przewozowych nałożonych na podstawie załącznika 1 do umów o zamówienie publiczne na usługi, których należało przestrzegać w odniesieniu do każdej przeprawy. Ustanawiając jednak minimalną zdolność przewozową wynoszącą 18 pasażerów na trasie Marsylia–Ajaccio (4 pasażerów medycznych i 14 kierowców) i 24 pasażerów na trasie Marsylia–Bastia (5 pasażerów medycznych i 19 kierowców), władze francuskie narzuciły mobilizację statków ro-pax i wykluczyły korzystanie ze statków typu ro-ro.

(479) W związku z tym nałożony na koncesjonariuszy obowiązek systematycznego przewozu ponad 12 pasażerów na przeprawę, wykluczający korzystanie ze statków typu ro-ro, nie jest uzasadniony i jest nieproporcjonalny w opinii przedsiębiorstwa Corsica Ferries.

5.1.3. *Niespełnienie drugiego kryterium Altmark*

(480) Zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries drugie kryterium Altmark, którego celem jest zapewnienie wiarygodności i weryfikowalności obliczania rekompensaty, oznacza w szczególności spełnienie dwóch wymogów: (i) parametry służące do obliczania rekompensaty muszą być ustalone zgodnie z przejrzystą procedurą oraz (ii) muszą mieć charakter obiektywny.

(481) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries zauważa, *po pierwsze*, że parametry rekompensaty nie zostały ustalone w sposób przejrzysty.

(482) Zauważa, że procedura udzielania zamówień publicznych na usługi dała kandydatom pełną swobodę w określaniu kluczy rozliczeniowych w celu obliczenia rekompensaty finansowej oraz że załącznik 9 do umów o zamówienie publiczne na usługi, który zawiera konkretną skalę wskazującą dla każdej pozycji wydatków koncesjonariusza odsetek przypisany do działalności UOIG, nie został w ogóle podany do wiadomości publicznej. W związku z tym, wobec braku wystarczającej przejrzystości ze strony Francji, przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie jest w stanie skutecznie sprawdzić i skrytykować zastosowanych kluczy rozliczeniowych.

(483) Podobnie przedsiębiorstwo Corsica Ferries krytykuje brak przejrzystości w analizie przeprowadzonej przez władze francuskie w odniesieniu do kluczy zaproponowanych przez koncesjonariuszy, w tym w decyzji o wszczęciu postępowania. Zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries ten brak przejrzystości stwarza poważny problem w odniesieniu do zasady kontradyktoryjności, uniemożliwiając zainteresowanym stronom skuteczne przedstawienie uwag.

(484) *Po drugie*, przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że parametry wykorzystane do obliczenia rekompensaty nie są obiektywne.

([180]) Podsumowując, w motywie 343 decyzji o wszczęciu postępowania Komisja zauważyła, że „potrzeba korzystania ze statków ro-pax (tj. statków zdolnych do przyjęcia więcej niż 12 pasażerów) nie jest obowiązkiem zawartym w zamówieniach publicznych na usługi, które, wręcz przeciwnie, umożliwiają świadczenie usługi z wykorzystaniem floty łączącej statki ro-pax i typu ro-ro. Fakt, że korzystanie ze statków ro-pax może być droższe pod względem kosztów kapitału i kosztów operacyjnych niż statków typu ro-ro, nie ma znaczenia, jeżeli zapotrzebowanie na usługi publicznego transportu towarowego skutkuje liczbą pasażerów (w tym kierowców), która sprawia, że korzystanie z statków ro-pax jest niezbędne".

([181]) Zgodnie z prawidłem 2 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z dnia 1 listopada 1974 r. („konwencja Solas") statek pasażerski to statek przewożący więcej niż 12 pasażerów, podczas gdy statek towarowy to każdy statek, który nie jest statkiem pasażerskim, tj. o zdolności przewozowej mniejszej niż 12 pasażerów.

(485) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries zauważa przede wszystkim, że z informacji zawartych w decyzji o wszczęciu postępowania wynika, iż klucze rozliczeniowe stosowane przez koncesjonariuszy różnią się pod względem poszczególnych pozycji kosztów w zależności od danego połączenia morskiego. Zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries różnice te nie mają jednak sensu, ponieważ (i) zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych nałożone w każdym zamówieniu publicznym na usługi mają ten sam charakter (jedynie ich zakres różni się w zależności od portów) oraz (ii) wiążą się z mobilizacją tego samego rodzaju statku (w tym przypadku ro-pax).

(486) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries odsyła w tym względzie do badania z dnia 21 kwietnia 2024 r. przeprowadzonego przez BRG w imieniu przedsiębiorstwa Corsica Ferries, dotyczącego analizy ekonomicznej zasad ustalania wypłat rekompensat w ramach zamówień publicznych na usługi („**trzecie badanie przeprowadzone przez BRG**"). W badaniu tym wskazano, że we wstępnych ofertach złożonych przez koncesjonariuszy klucze rozliczeniowe różniły się między kandydatami, mimo że w obydwu przypadkach chodziło o tę samą trasę i takie samo zapotrzebowanie na usługę publiczną, które należało zaspokoić. Natomiast w trzecim badaniu przeprowadzonym przez BRG wskazano, że przedsiębiorstwo Corsica Linea w swoich wstępnych ofertach w szerokim zakresie stosowało te same klucze rozliczeniowe w odniesieniu do wszystkich tras, mimo że wielkość działalności związanej z UOIG i usługami komercyjnymi znacznie się różniła w zależności od trasy. Te wahania świadczą zatem o tym, że stosowane klucze rozliczeniowe nie odzwierciedlają lub przynajmniej nie odzwierciedlają systematycznie wkładu UOIG i działalności komercyjnej w koszty ponoszone przez koncesjonariuszy.

(487) W trzecim badaniu przeprowadzonym przez BRG wyjaśniono bardziej ogólnie, że chociaż możliwy jest podział kosztów w ujęciu księgowym, taki podział jest częściowo arbitralny i nie odzwierciedla rzeczywistości gospodarczej. W każdym przypadku założenia dotyczące podziału kosztów muszą być *przynajmniej* poparte analizami potwierdzającymi ich zasadność.

(488) Ponadto przedsiębiorstwo Corsica Ferries krytykuje w szczególności klucze rozliczeniowe stosowane w odniesieniu do zamówień publicznych na usługi dotyczących tras Marsylia–Propriano, Marsylia–Porto-Vecchio i Marsylia–L'Île-Rousse.

(489) Jeśli chodzi o połączenie Marsylia–Propriano, przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że nie jest możliwe uznanie za wystarczająco uzasadniony i racjonalny klucza przypisującego 100 % kosztów do UOIG, gdy statki wykorzystywane przez przedsiębiorstwo Corsica Linea systematycznie przekraczają minimalną zdolność przewozową pasażerów na przeprawę. Innymi słowy, 100 % kosztów operacyjnych tych statków rekompensuje się dotacjami publicznymi wypłacanymi przez Francję, podczas gdy jedynie niewielka część oferowanych zdolności przewozowych odpowiada zapotrzebowaniu na usługę publiczną.

(490) To samo dotyczy dwóch pozostałych tras, na których koncesjonariusze korzystali ze statków ro-pax o bardzo dużej nadwyżce zdolności przewozowej pasażerów, mimo że minimalna wymagana zdolność przewozowa wynosząca 9 pasażerów (L'Île-Rousse) i 11 pasażerów (Porto-Vecchio) na przeprawę zwykle powinna prowadzić do korzystania ze statków typu ro-ro. Zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries Komisja nie mogła nie wiedzieć, że mobilizacja statków ro-pax, a nie statków typu ro-ro, znacznie zwiększa koszty kapitału i koszty operacyjne, co prowadzi do przeszacowania kwoty rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych należnej koncesjonariuszom. W obu przypadkach przedsiębiorstwo Corsica Ferries zauważa również, że stosowane klucze rozliczeniowe wynoszą od 60 % do 75 % w odniesieniu do każdego kosztu, co wydaje się być wyraźnie nieproporcjonalne i nieuzasadnione w świetle zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych nałożonych na tych trasach.

(491) Wreszcie przedsiębiorstwo Corsica Ferries kwestionuje obiektywny i rozsądny charakter metody zastosowanej przez władze francuskie w celu przypisania kosztów pośrednich, która zgodnie z ich twierdzeniami polega na przypisaniu kosztów pośrednich do UOIG „wyłącznie proporcjonalnie do zdolności przewozowej (wyrażonej w m^3 objętości) zarezerwowanej na statku dla działalności związanej z UOIG". W tym względzie przedsiębiorstwo Corsica Ferries kwestionuje wyłączne wykorzystanie zdolności przewozowej wyrażonej w m^3 w celu określenia metody podziału, podczas gdy zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych dotyczą również transportu pasażerskiego. Aby zapewnić uwzględnienie wyłącznie kosztów bezpośrednio związanych ze świadczeniem UOIG, klucze rozliczeniowe muszą koniecznie odzwierciedlać rzeczywisty udział zdolności przewozowej wymaganej w transporcie pasażerskim w stosunku do całkowitej zdolności przewozowej, jaką zapewniają statki wykorzystywane przez koncesjonariuszy.

5.1.4. *Niespełnienie trzeciego kryterium Altmark*

(492) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że zamówienia publiczne na usługi zapewniają swoim beneficjentom nadmierną rekompensatę z czterech powodów.

5.1.4.1. Metoda podziału kosztów w celu obliczenia rekompensaty w ramach zamówień publicznych na usługi jest w omawianej sprawie nieuzasadniona

(493) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries kwestionuje dokonany przez władze francuskie wybór metody podziału kosztów w celu oceny kosztów bezpośrednio związanych z wykonywaniem UOIG. Uważa, że wybór ten nie jest uzasadniony przez Francję ani nie przeanalizowano go w decyzji o wszczęciu postępowania.

(494) *Po pierwsze*, przedsiębiorstwo Corsica Ferries wskazuje, że co do zasady rekompensatę za UOIG należy obliczać na podstawie metody nieponiesionych kosztów netto; tylko wówczas, gdy zastosowanie tej metody jest niemożliwe lub niewłaściwe, należy stosować metodę podziału kosztów. Niemożność zastosowania lub niewłaściwość metody nieponiesionych kosztów netto musi być należycie uzasadniona przez organy krajowe i weryfikowana przez Komisję.

(495) W niniejszej sprawie przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że władze francuskie nie przedstawiły żadnego uzasadnienia. Podobnie w decyzji o wszczęciu postępowania nie kwestionuje się adekwatności metody podziału kosztów ani uzasadnienia niestosowania metody nieponiesionych kosztów netto. Samo to uchybienie stanowi oczywisty błąd w ocenie, jaki popełniły władze francuskie, oraz naruszenie prawa przez Komisję.

(496) *Po drugie*, przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że zastosowanie metody nieponiesionych kosztów netto było konieczne w niniejszej sprawie, ponieważ nie było niewłaściwe. Zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries jedynie ta metoda umożliwiłaby uniknięcie nadmiernej rekompensaty dla beneficjentów zamówień publicznych na usługi z następujących powodów:

— metoda nieponiesionych kosztów netto nie wymaga podziału kosztów między zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych a inną działalność koncesjonariusza, co pozwala uniknąć arbitralności związanej z koniecznością dokonania takiego podziału,

— metoda nieponiesionych kosztów netto nie wymaga oszacowań *ex ante* wielkości UOIG i działalności niezwiązanej z UOIG niezbędnych do podziału kosztów w metodzie podziału kosztów oraz nie pociąga za sobą ryzyka błędnego oszacowania takiego podziału, co mogłoby prowadzić do przeszacowania kosztów podlegających rekompensacie,

— metoda nieponiesionych kosztów netto opiera się na ogólnej ocenie całej działalności (UOIG i niezwiązanej z UOIG), jaką prowadzi koncesjonariusz, w związku z czym koncesjonariusz nie może dokonywać strategicznych wyborów w celu maksymalizacji wzrostu wydajności w obszarze niezwiązanym z UOIG.

(497) Metoda nieponiesionych kosztów netto była tym bardziej konieczna, jako że metoda podziału kosztów nie uwzględnia dodatkowych zysków osiągniętych poza zakresem UOIG, nawet jeśli są one generowane w wyniku świadczenia tej UOIG. Przedsiębiorstwo Corsica Ferries podkreśla, że beneficjenci zamówień publicznych na usługi twierdzą, że w przypadku braku zamówień publicznych na usługi nie są skłonni oferować żadnych usług komercyjnych, w związku z czym cała działalność komercyjna prowadzona w ramach zamówień publicznych na usługi przez tych beneficjentów nie byłaby prowadzona w przypadku braku UOIG. Przychody z tej działalności są zatem generowane przez przyznawanie zamówień publicznych na usługi, a zastosowanie metody nieponiesionych kosztów netto umożliwiłoby ich uwzględnienie przy obliczaniu rekompensaty, bez nieproporcjonalnej korzyści dla beneficjentów zamówień publicznych na usługi.

(498) Ponadto według przedsiębiorstwa Corsica Ferries metoda nieponiesionych kosztów netto była konieczna ze względu na nieproporcjonalne zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych określone w zamówieniach publicznych na usługi, zobowiązujące beneficjentów zamówień publicznych na usługi do oferowania zbyt dużej zdolności przewozowej w odniesieniu do zapotrzebowania na usługę publiczną.

5.1.4.2. W każdym razie metoda podziału kosztów musiała uwzględniać zyski osiągnięte z tytułu działalności beneficjentów zamówień publicznych na usługi niezwiązanej z UOIG

(499) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries podkreśla, że pkt 32 zasad ramowych UOIG wymaga uwzględnienia nadmiernych zysków wygenerowanych z praw specjalnych lub wyłącznych, nawet jeśli są one powiązane z innymi rodzajami działalności.

(500) Zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries, chociaż zamówienia publiczne na usługi nie przewidują praw wyłącznych dla ich beneficjentów, przyznają jednak faktyczną wyłączność z trzech powodów:

— zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych określone w zamówieniach publicznych na usługi nie są proporcjonalne do rzeczywistego zapotrzebowania na usługę publiczną,

— beneficjenci zamówień publicznych na usługi otrzymują znaczne dotacje publiczne, podczas gdy inni operatorzy morscy działający w ramach systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych nie otrzymują żadnych takich dotacji,

— system zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych zniechęca przedsiębiorstwa żeglugowe pragnące obsługiwać połączenia morskie między portem w Marsylii a portami na Korsyce w konkurencji z beneficjentami zamówień publicznych na usługi.

(501) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries podkreśla w tym względzie, że faktyczną wyłączność wielokrotnie zauważały: rada ds. konkurencji w decyzji nr 06-MC-03 z dnia 11 grudnia 2006 r.; organ ochrony konkurencji w opinii nr 12-A-07 z dnia 17 lutego 2012 r.; Komisja w decyzji SA.22843 z dnia 2 maja 2013 r. i powtórnie organ ochrony konkurencji w opinii z dnia 17 listopada 2020 r. ([182]). Przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że ustalenia te są nadal aktualne, i przypomina, że ponieważ rynek połączeń morskich z Korsyką otwarto na konkurencję w 1996 r., na trasach Marsylia–Korsyka nie pojawiła się żadna oferta konkurująca z ofertą dotychczasowych koncesjonariuszy.

(502) W związku z tym zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries należy wyciągnąć jeden z dwóch następujących wniosków:

— brak efektywnej konkurencji przez 30 lat na trasach do portu w Marsylii jest dowodem na to, że zamówienia publiczne na usługi stanowią bariery wejścia, dając ich beneficjentom wyłączne prawa do obsługi połączeń morskich między Korsyką a Marsylią, w tym generowanej działalności komercyjnej. W związku z tym konieczne było uwzględnienie tej działalności w metodzie podziału kosztów,

— konkurencja na trasach Marsylia–Korsyka rozwinęła się za pośrednictwem tras Tulon–Korsyka, w którym to przypadku należy stwierdzić, że połączenia morskie z portów w Tulonie i Marsylii stanowią jeden i ten sam rynek, w związku z czym nie ma zapotrzebowania na usługę publiczną.

5.1.4.3. Klauzule w umowach o zamówienie publiczne na usługi są niewystarczające, aby wykluczyć wszelkie ryzyko nadmiernej rekompensaty

(503) *Po pierwsze*, przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że art. 40 umów o zamówienie publiczne na usługi, który ma na celu zapewnienie zwrotu przez koncesjonariuszy ewentualnej nadmiernej rekompensaty przekraczającej rozsądny zysk, jest niewystarczający, ponieważ ogranicza się wyłącznie do zakresu UOIG i wyklucza marże uzyskane z tytułu generowanej działalności komercyjnej.

(504) *Po drugie*, przedsiębiorstwo Corsica Ferries powołuje się na trzecie badanie przeprowadzone przez BRG, w którym kwestionuje się wstępne stanowisko Komisji zatwierdzające obliczenie rozsądnego zysku na podstawie bieżących dochodów przed opodatkowaniem, a nie stopy zwrotu z kapitału dla beneficjentów, ze względu na to, że bieżący dochód przed opodatkowaniem byłby łatwiejszy do uwzględnienia w danych księgowych niż stopa zwrotu z kapitału. W trzecim badaniu przeprowadzonym przez BRG stwierdzono jednak, że dane dotyczące kosztów UOIG nie są łatwe do zaobserwowania w rachunku zysków i strat beneficjentów, lecz wymagają budzącego wątpliwości podziału poszczególnych pozycji kosztów między działalnością związaną z UOIG a działalnością niezwiązaną z UOIG.

([182]) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries powołuje się na pkt 348 opinii organu ochrony konkurencji z dnia 17 listopada 2020 r., który stanowi: „utrzymywanie się niektórych czynników wyjaśnia, dlaczego znaczna przewaga konkurencyjna, z której korzystają podmioty świadczące usługi publiczne, może przyczynić się do przyznania im faktycznej wyłączności na trasach między Marsylią a Korsyką".

(505) *Po trzecie*, art. 35 ust. 1 umów o zamówienie publiczne na usługi, który stanowi, że klucze rozliczeniowe są stałe w okresie obowiązywania umów, z zastrzeżeniem kontroli *ex post* ujawniającej różnicę (do zwrotu) w stosunku do kluczy wynikających z operacji, jest oczywiście niewystarczający, ponieważ (i) pojęcie „klucza wynikającego z operacji" nie jest zdefiniowane ([183]) oraz (ii) nie pozwala na pełną neutralizację nieoczekiwanych skutków wynikających z samego mechanizmu klucza rozliczeniowego. W trzecim badaniu przeprowadzonym przez BRG wskazano w tym względzie, że art. 35 ust. 1 umów o zamówienie publiczne na usługi przewiduje, że beneficjenci zamówień publicznych na usługi będą mogli zachować połowę różnicy między rekompensatą obliczoną *ex ante* i *ex post* (maksymalnie do 5 % pierwotnej rekompensaty).

(506) *Po czwarte*, przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że art. 32 umów o zamówienie publiczne na usługi, który ma na celu przeznaczenie na konkretny cel zysków osiągniętych w ramach generowanej działalności komercyjnej, nie zapobiega wszelkiej nadmiernej rekompensacie, ponieważ wygenerowane zyski można wykorzystywać do finansowania inwestycji dokonywanych przez beneficjentów zamówień publicznych na usługi. Beneficjenci zamówień publicznych na usługi otrzymaliby zatem korzyść w formie pomocy inwestycyjnej równą kwocie wygenerowanych zysków, które zainwestowano, co stanowiłoby niezgodną z prawem pomoc państwa odrębną od rekompensaty wypłacanej w ramach zamówień publicznych na usługi.

(507) *Wreszcie* przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że żadna klauzula umów o zamówienie publiczne na usługi nie uwzględnia dodatkowego wynagrodzenia, jakie beneficjenci mogą otrzymać z tytułu zysku kapitałowego ze swoich statków, ani przy obliczaniu rekompensaty, ani w metodzie weryfikacji rozsądnego zysku.

(508) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries powołuje się w tej kwestii na trzecie badanie przeprowadzone przez BRG, w którym przedstawiono dwie uwagi.

(509) Po pierwsze, rekompensata, jaką otrzymują beneficjenci zamówień publicznych na usługi, znacznie przekracza amortyzację ekonomiczną statków. Dotacja wypłacana koncesjonariuszom obejmuje składnik dotyczący kosztów inwestycji, który odpowiada amortyzacji lub opłatom leasingowym lub kosztom czarteru statku przeznaczonego do wykonania UOIG. Zgodnie z trzecim badaniem przeprowadzonym przez BRG ekonomiczny okres użytkowania statków znacznie przekracza jednak okres amortyzacji lub standardowy okres leasingu ([184]). W związku z tym rekompensata, jaką otrzymują beneficjenci zamówień publicznych na usługi w ramach CFI przekraczałaby odnotowaną każdego roku stratę w wartości ekonomicznej.

(510) Po drugie, w trzecim badaniu przeprowadzonym przez BRG stwierdzono, że zamówienia publiczne na usługi nie przewidują żadnego mechanizmu monitorowania zysków kapitałowych, jakie beneficjenci zamówień publicznych na usługi mogliby osiągnąć na statkach. Chociaż art. 51 umów o zamówienie publiczne na usługi przewiduje możliwość odkupu przez CdC statków po cenie niższej od ich wartości rynkowej (w celu uwzględnienia już wypłaconych dotacji), nie narzuca on takiego nabycia. Ponadto, ponieważ statki są uznawane w zamówieniach publicznych na usługi za własność beneficjentów zamówień publicznych na usługi, nie są oni zobowiązani do sprzedaży swoich statków, jeżeli CdC zaoferuje ich zakup.

(511) Wszystko to stwarza realne ryzyko, że po zakończeniu obowiązywania zamówień publicznych na usługi beneficjenci otrzymają, dzięki zwiększonej wartości swoich statków (w całości lub w części finansowanej z rekompensat publicznych), wynagrodzenie dodatkowe w stosunku do wynagrodzenia wynikającego z funkcjonowania zamówień publicznych na usługi, które nie zostało uwzględnione przy obliczaniu rozsądnego zysku (art. 39 umów o zamówienie publiczne na usługi) lub objęte klauzulą weryfikacji rozsądnego zysku zawartą w art. 40 umów o zamówienie publiczne na usługi.

5.1.4.4. Wzór indeksacji CFE jest oczywiście błędny

(512) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries powołuje się na trzecie badanie przeprowadzone przez BRG wskazujące na błąd we wzorze indeksacji stosowanym przez władze francuskie do obliczenia rocznej kwoty CFE (motyw 301).

([183]) W trzecim badaniu przeprowadzonym przez BRG stwierdzono, że aby klauzula ta pozwalała uniknąć nieoczekiwanych skutków i nadmiernej rekompensaty, musiałaby prowadzić do wzrostu *ex post* kosztów przypisanych do działalności komercyjnej, aby przywrócić zysk handlowy do poziomu rozsądnego zysku.

([184]) Na przykład z trzeciego badania przeprowadzonego przez BRG wynika, że flota przedsiębiorstwa Corsica Ferries obejmuje statki oddane do eksploatacji ponad 50 lat temu oraz że według danych przedsiębiorstwa Corsica Ferries 31 % statków ro-pax na całym świecie ma ponad 40 lat, a 17 % ponad 50 lat. W trzecim badaniu przeprowadzonym przez BRG wskazano natomiast, że okres amortyzacji statków i standardowy okres leasingu są znacznie krótsze. W sprawozdaniu finansowym przedsiębiorstwa La Méridionale za 2022 r. wykazano zatem 20-letnią amortyzację statków i 15-letni leasing jednego ze statków należących do floty.

(513) Zgodnie z trzecim badaniem przeprowadzonym przez BRG roczna kwota CFE nie jest obliczana oddzielnie dla każdego roku na podstawie konkretnego klucza rozliczeniowego, lecz jest obliczana za 2023 r., a następnie indeksowana do wskaźnika cen konsumpcyjnych. W trzecim badaniu przeprowadzonym przez BRG uznano ten wzór za nieprawidłowy, ponieważ sugeruje on, że wzrost CFE między rokiem N a rokiem N + 1 nie jest równy 85 % wzrostu cen między tymi dwoma latami, jak sugerują zamówienia publiczne na usługi, lecz 85 % łącznego wzrostu cen między 2023 r. a rokiem N + 1. Uznano, że w latach 2029–2030 wzrost CFE wynikający z zastosowania wzoru nie odzwierciedla wzrostu cen zaobserwowanego między tymi dwoma latami, lecz całkowity wzrost cen w latach 2023–2030, tj. w ciągu siedmiu lat ([185]).

5.1.5. *Niespełnienie czwartego kryterium Altmark*

(514) W swoich uwagach dotyczących decyzji o wszczęciu postępowania przedsiębiorstwo Corsica Ferries odnosi się w całości do skargi, w której uznało, że środki nie spełniają czwartego kryterium Altmark. Przedsiębiorstwo Corsica Ferries podniosło, że postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na usługi nie umożliwiło wyboru, na przejrzystych i niedyskryminacyjnych warunkach, kandydatów zdolnych do świadczenia usługi po najniższych kosztach, w szczególności z trzech powodów.

(515) *Po pierwsze*, przedsiębiorstwo Corsica Ferries argumentowało, że istnieje kilka „barier wejścia", które faworyzują ustępujących koncesjonariuszy i uniemożliwiają mu skuteczne złożenie oferty. Przedsiębiorstwo Corsica Ferries wskazało na istnienie w niniejszej sprawie dwóch barier wejścia.

(516) Po pierwsze, wskazało na bardzo krótki okres, który upłynął między datą udzielenia zamówień publicznych na usługi (21 grudnia 2022 r.) a datą rozpoczęcia świadczenia usług (1 stycznia 2023 r.), podczas gdy w przypadku transportu morskiego oczywiste jest, że okres co najmniej sześciu miesięcy między tymi dwiema datami jest niezbędny, aby móc otworzyć system rezerwacji z odpowiednim wyprzedzeniem i przegrupować flotę w celu spełnienia wymogów usługi publicznej. Zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries tak krótki okres między udzieleniem zamówień publicznych na usługi a rozpoczęciem świadczenia usług mógłby faworyzować jedynie ustępujących koncesjonariuszy i ograniczać udział innych konkurentów.

(517) Po drugie, przedsiębiorstwo Corsica Ferries wskazało na istnienie wymogów technicznych, które nie są uzasadnione zapotrzebowaniem na usługę publiczną, takich jak ograniczenie liczby kandydatów biorących udział w postępowaniu o udzielenie zamówienia. Przedsiębiorstwo Corsica Ferries odniosło się do faktu, że kandydaci nie mieli możliwości zaproponowania statków typu ro-ro zamiast statków ro-pax. Ponadto, przede wszystkim, postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na usługi wymagało od kandydatów, według przedsiębiorstwa Corsica Ferries, korzystania z jednego lub dwóch dodatkowych statków na część zamówienia ([186]) w celu spełnienia wymogów dotyczących podlegających zmianie terminu i dodatkowych rejsy w obie strony; te rejsy w obie strony są wykonywane w trakcie realizacji zamówień publicznych na usługi, na wniosek instytucji zamawiającej i z co najmniej tygodniowym okresem powiadomienia. Zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries oznaczało to, że w odniesieniu do wszystkich części zamówienia kandydaci musieli na stałe zmobilizować siedem dodatkowych statków w trakcie wykonywania zamówień publicznych na usługi, bez przewidywalności ani gwarancji użytkowania oraz bez możliwości wykorzystania tych statków przez operatora do innych usług (ponieważ statki musiały być w każdej chwili dostępne w celu zagwarantowania rejsów w obie strony). Ograniczenie to jest głównym powodem, dla którego przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie uczestniczyło w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego na usługi.

(518) *Po drugie*, przedsiębiorstwo Corsica Ferries uznało, że kryteria udzielenia zamówienia nie pozwalają na wybór kandydata zdolnego do świadczenia usługi po najniższych kosztach. Przedsiębiorstwo Corsica Ferries zauważyło, że waga kryterium udzielenia zamówienia dotyczącego rekompensaty finansowej wynosiła jedynie 20 %, w związku z czym jego zdaniem postępowanie o udzielenie zamówienia nie opierało się na cenie oferty najkorzystniejszej ekonomicznie.

(519) *Wreszcie* przedsiębiorstwo Corsica Ferries uznało, że niewielka liczba kandydatów uczestniczących w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego na usługi (jeden lub dwóch kandydatów na część) pokazała brak rzeczywistej konkurencji.

([185]) W trzecim badaniu przeprowadzonym przez BRG proponuje się, aby CFE(n) zastąpić CFE 2023 lub aby I(2023) zastąpić I(n) we wzorze w zamówieniach publicznych na usługi.

([186]) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries wskazuje, że każda z pięciu części wymagała mobilizacji dwóch statków w celu wykonywania stałych rejsów w obie strony przewidzianych w zamówieniach publicznych na usługi, a także jednego lub dwóch dodatkowych statków (w zależności od części), aby móc w dowolnym momencie wykonywać podlegające zmianie terminu i dodatkowe rejsy w obie strony na wniosek CdC.

(520) Po drugie, przedsiębiorstwo Corsica Ferries uznało, że Francja nie przeprowadziła żadnej uprzedniej analizy kosztów, jakie przeciętne, prawidłowo zarządzane i wyposażone w odpowiednie środki przedsiębiorstwo poniosłoby w związku ze świadczeniem usługi, aby ustalić kwotę rekompensaty.

5.1.6. *Nieprzestrzeganie przepisów dyrektywy w sprawie koncesji*

(521) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries podkreśla, że w skardze uznało, iż środków nie można uznać za zgodne z rynkiem wewnętrznym, ponieważ naruszają przepisy dyrektywy w sprawie koncesji. Przedsiębiorstwo Corsica Ferries przytoczyło dwa naruszenia: naruszenie zasad równego traktowania, niedyskryminacji i przejrzystości oraz nadmierny okres obowiązywania zamówień publicznych na usługi.

(522) W odniesieniu do pierwszego naruszenia przedsiębiorstwo Corsica Ferries podniosło przede wszystkim, że napotkało dwie przeszkody, które uniemożliwiały mu złożenie wniosku (motywy 516 i 517). Po drugie, uznało, że władze francuskie zmieniły minimalne cechy charakterystyczne postępowania o udzielenie zamówienia dla każdej części w celu wyboru ofert niezgodnych z wymogami technicznymi określonymi w załączniku 1 do umów o zamówienie publiczne na usługi.

(523) W odniesieniu do drugiego naruszenia przedsiębiorstwo Corsica Ferries twierdziło, że okres obowiązywania zamówień publicznych na usługi nie był uzasadniony w świetle braku inwestycji dokonywanych przez beneficjentów zamówień publicznych na usługi.

(524) W swoich uwagach dotyczących decyzji o wszczęciu postępowania przedsiębiorstwo Corsica Ferries ustosunkowało się do dwóch kwestii, a mianowicie (i) ewentualnej zmiany wymogów minimalnych postępowania o udzielenie zamówienia przez władze francuskie w trakcie tego postępowania oraz (ii) okresu obowiązywania zamówień publicznych na usługi, który według niego był zbyt długi.

5.1.6.1. W sprawie zmiany minimalnych cech charakterystycznych w trakcie postępowania, wyboru nieprawidłowych ofert oraz dyskryminującego charakteru postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na usługi

(525) W skardze przedsiębiorstwo Corsica Ferries wskazało, że art. 37 dyrektywy w sprawie koncesji wymaga, aby w przypadku gdy instytucja zamawiająca ustanawia wymogi minimalne w ramach postępowania o udzielenie zamówienia, kandydaci byli zobowiązani do ich przestrzegania. Instytucja zamawiająca ze swej strony musi odrzucić każdą ofertę, która nie spełnia tych wymogów minimalnych.

(526) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries wyjaśniło, że w załączniku 1 do umów o zamówienie publiczne na usługi wymieniono wymogi techniczne, które kandydaci musieli w pełni spełnić. Te wymogi techniczne obejmowały liczbę podlegających zmianie terminu i dodatkowych rejsów w obie strony, które koncesjonariusz miał wykonać na wniosek CdC. Te podlegające zmianie terminu i dodatkowe rejsy w obie strony mogłyby być łączone tego samego dnia, na tej samej trasie i na kilku trasach jednocześnie oraz musiały spełniać wszystkie wymogi techniczne określone w załączniku 1 do umów o zamówienie publiczne na usługi, w tym dotyczące rozkładów rejsów i zdolności przewozowych statków. Przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że w związku z tym kandydaci musieli posiadać flotę spełniającą jednocześnie wszystkie wymogi załącznika 1 do umów o zamówienie publiczne na usługi, w tym dotyczące podlegających zmianie terminu i dodatkowych rejsów w obie strony, w odniesieniu do każdej z części, względem których złożyli ofertę.

(527) Zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries koncesjonariusze nie dysponowali jednak wszystkimi statkami umożliwiającymi im obsługę wszystkich tras, w odniesieniu do których złożyli ofertę, samodzielnie lub w ramach grupy. Uwaga ta wynikała z lektury sprawozdania Francji zawierającego analizę wstępnych ofert. Zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries w sprawozdaniu wskazano, że kandydaci sami ustalili dzień, w którym miały odbywać się podlegające zmianie terminu i dodatkowe rejsy w obie strony, a ponadto zmniejszyli liczbę takich rejsów w obie strony. Zmodyfikowali również czasy przeprawy w niedziele i poniedziałki zimą. Wreszcie zmobilizowali statki do wykonywania podlegających zmianie terminu i dodatkowych rejsów w obie strony, które nie spełniały wszystkich wymogów określonych w załączniku 1 do umów o zamówienie publiczne na usługi.

(528) Zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries władze francuskie zgodziły się jednak na zmianę minimalnych cech charakterystycznych regulaminu przetargowego w trakcie negocjacji, z naruszeniem zasad równego traktowania kandydatów i przejrzystości. Zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries taka zmiana nie była dozwolona, ponieważ zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości jedynie w wyjątkowych okolicznościach instytucja zamawiająca może skorygować lub uzupełnić minimalne cechy charakterystyczne, tj. gdy „wymagają zwykłego wyjaśnienia lub poprawienia oczywistych błędów materialnych, pod warunkiem powiadomienia o tym wszystkich oferentów" ([187]). W niniejszej sprawie tak jednak nie było. Ponadto w każdym przypadku z orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości wynika, że gdyby zmiany miały zostać przyjęte, można byłoby ich dokonać wyłącznie przed złożeniem ofert przez oferentów, co również nie miało miejsca w niniejszej sprawie.

(529) Zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries zmiany te były dla niego tym bardziej szkodliwe, gdyż zadało OTC szczegółowe pytania dotyczące wymogów technicznych określonych w załączniku 1 do umów o zamówienie publiczne na usługi (zdolność przewozowa, rozkłady rejsów, kabiny dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się) oraz operacyjnych i ekonomicznych ustaleń dotyczących wykonywania podlegających zmianie terminu i dodatkowych rejsów w obie strony. Zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries OTC odpowiedziała, że wymogi techniczne określone w załączniku 1 do umów o zamówienie publiczne na usługi stanowią minimalną cechę charakterystyczną niepodlegającą negocjacji oraz że konieczne jest złożenie przez kandydatów oferty zgodnej ze wszystkimi wymogami technicznymi określonymi w załączniku 1.

(530) Ponadto to łączny skutek tych minimalnych cech charakterystycznych narzuconych kandydatom zniechęcił przedsiębiorstwo Corsica Ferries do złożenia oferty, ponieważ ich przestrzeganie wiązało się z (i) mobilizacją jednego lub nawet dwóch dodatkowych statków na trasę w celu wykonywania podlegających zmianie terminu i dodatkowych rejsów w obie strony, (ii) bez żadnej pewności co do rzeczywistego wykonania tych dodatkowych rejsów w obie strony lub jakiejkolwiek przejrzystości co do daty ich wykonania, (iii) z zastrzeżeniem, że jedynie dodatkowe rejsy w obie strony, o które faktycznie wnioskuje CdC i które wykona koncesjonariusz, będą skutkowały rekompensatą finansową.

(531) W swoich uwagach dotyczących decyzji o wszczęciu postępowania przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że informacje przekazane przez Francję i przedstawione w decyzji o wszczęciu postępowania ([188]) są nieprawidłowe.

(532) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries utrzymuje, że załącznika 1 do umów o zamówienie publiczne na usługi nie można było zmienić zgodnie z regulaminem przetargowym. Kandydatom nie zezwolono zatem na zmianę wymogów technicznych określonych w tym załączniku. Przedsiębiorstwo Corsica Ferries wskazuje w związku z tym, że regulamin przetargowy (art. 2 ust. 4 dotyczący minimalnych cech charakterystycznych i art. 4 ust. 1 dotyczący dokumentów przetargowych) opracowano w taki sam sposób jak regulamin przetargowy na potrzeby udzielania zamówień publicznych na usługi na lata 2019–2020. W sporze dotyczącym tych zamówień publicznych na usługi Rada Stanu orzekła jednak, że „załącznik techniczny dotyczący usług zawarty w załączniku 1 do projektu umowy należy uznać, w świetle warunków określonych w art. 4 ust. 1 regulaminu przetargowego, za część dokumentów przetargowych, a w konsekwencji za określający minimalne oczekiwane cechy charakterystyczne" ([189]).

5.1.6.2. W sprawie nadmiernego okresu obowiązywania zamówień publicznych na usługi

(533) W skardze przedsiębiorstwo Corsica Ferries uznało, że zamówienia publiczne na usługi nie przewidywały żadnych inwestycji dokonywanych przez wybranych kandydatów, w związku z czym ich okres obowiązywania (ponad pięć lat) jest sprzeczny z przepisami art. 18 dyrektywy w sprawie koncesji. Potwierdził to w szczególności nałożony na kandydatów, zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries, obowiązek pełnego i kompletnego dysponowania statkami przeznaczonymi do obsługi każdej z tras w ramach zamówień publicznych na usługi niezwłocznie po złożeniu wniosków.

(534) W swoich uwagach dotyczących decyzji o wszczęciu postępowania przedsiębiorstwo Corsica Ferries kwestionuje wstępną opinię Komisji, zgodnie z którą okres obowiązywania zamówień publicznych na usługi wydaje się uzasadniony w świetle faktu, że (i) zamówienia publiczne na usługi wymagają od koncesjonariuszy mobilizowania statków stanowiących znaczne obciążenie kapitałowe oraz (ii) w ramach innych zamówień publicznych na usługi w zakresie połączeń morskich w Europie stosuje się okresy obowiązywania dłuższe niż sześć lat.

([187]) Wyrok Trybunału z dnia 29 marca 2012 r., SAG ELV Slovensko, C-599/10, ECLI:EU:C:2012:191, pkt 40.
([188]) Motywy 419 i 423 decyzji o wszczęciu postępowania.
([189]) Rada Stanu, 24 czerwca 2019 r., La Méridionale, nr 429407.

(535) *W odniesieniu do pierwszej kwestii* przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że z motywu 52 i art. 18 dyrektywy w sprawie koncesji wynika, że okres obowiązywania koncesji dłuższy niż pięć lat może być uzasadniony tylko wtedy, gdy koncesjonariusz jest zobowiązany do dokonania inwestycji przez samą instytucję zamawiającą. W przypadku gdy koncesjonariusz ponosi koszty inwestycji niezbędnych do świadczenia usługi publicznej, okres obowiązywania koncesji należy określić na podstawie okresu odzyskania nakładów inwestycyjnych. Natomiast zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries ani dyrektywa w sprawie koncesji, ani orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości nie przyznały, że okres obowiązywania koncesji przekraczający pięć lat można uzasadnić innymi kwestiami niż inwestycje narzucone przez instytucję zamawiającą.

(536) Ponadto przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że wyżej wymienione przepisy dyrektywy w sprawie koncesji są związane z faktem, że co do zasady narzucone w ten sposób i dokonane przez koncesjonariusza inwestycje wracają do instytucji zamawiającej po wygaśnięciu koncesji. W związku z tym inwestycje wymagane na podstawie koncesji ze strony koncesjonariusza nie stanowią własnych aktywów koncesjonariusza, które pozostają jego własnością lub pozostają pod jego kontrolą po wygaśnięciu koncesji. W tym kontekście okres obowiązywania koncesji oblicza się w taki sposób, aby umożliwić koncesjonariuszowi odzyskanie narzuconych mu inwestycji, z których będzie musiał zrezygnować po zakończeniu zamówienia.

(537) Nie ma to jednak miejsca w przypadku zamówień publicznych na usługi, ponieważ statki zmobilizowane przez beneficjentów w celu ich realizacji (i) nie wynikają z obowiązku inwestycyjnego nałożonego przez władze francuskie oraz (ii) stanowią własność beneficjentów zamówień publicznych na usługi, którzy zachowują ich własność/wykorzystują je po zakończeniu zamówień publicznych na usługi. W tych okolicznościach i z uwagi na to, że beneficjentom zamówień publicznych na usługi nie narzuca się żadnych inwestycji, okres obowiązywania zamówień publicznych na usługi nie jest uzasadniony.

(538) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries zauważa, że w każdym wypadku zamówienia publiczne na usługi umożliwiają ich beneficjentom odpisanie kosztów inwestycji związanych ze statkami na rachunkach zamówień publicznych na usługi poprzez uwzględnienie rozsądnego zwrotu z zainwestowanego kapitału. W niniejszej sprawie zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries oczywiste jest jednak, że parametry rekompensaty nie uwzględniały wartości końcowej statków po zakończeniu zamówienia publicznego na usługi, która pozostanie do swobodnej dyspozycji beneficjentów zamówień publicznych na usługi.

(539) *W odniesieniu do drugiej kwestii* przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że podane przez Francję przykłady okresów obowiązywania koncesji morskich w Europie przekraczających sześć lat nie mają zastosowania w niniejszej sprawie. W odniesieniu do sprawy norweskiej, na której opiera się Francja, w której zawarto dziesięcioletnie umowy koncesji, przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że okres ten był uzasadniony nałożonym na koncesjonariusza obowiązkiem inwestowania w nowe statki. Sytuacja jest zatem inna niż w przypadku zamówień publicznych na usługi, ponieważ Francja i Komisja przyznają, że beneficjentom zamówień publicznych na usługi nie narzuca się żadnych inwestycji.

5.2. **Uwagi przedsiębiorstwa Corsica Linea**

(540) Przedsiębiorstwo Corsica Linea wypowiedziało się w trzech kwestiach: (i) istnienia zapotrzebowania na usługę publiczną, (ii) zgodności postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na usługi z prawem UE dotyczącym koncesji oraz (iii) braku jakichkolwiek korzyści przyznanych beneficjentom zamówień publicznych na usługi lub w każdym wypadku zgodności zamówień publicznych na usługi z decyzją Komisji z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie stosowania art. 106 ust. 2 TFUE do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do wykonywania usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym („**decyzja w sprawie UOIG**”) ([190]).

5.2.1. *Istnienie zapotrzebowania na usługę publiczną*

(541) W swoich uwagach dotyczących decyzji o wszczęciu postępowania przedsiębiorstwo Corsica Linea odpowiedziało na trzy kwestie związane z analizą istnienia zapotrzebowania na usługę publiczną:

— ocena popytu ilościowego na transport niesubstytucyjnych ładunków holowanych z portu w Marsylii, szacowanego na 80 % historycznego ruchu zaobserwowanego w tym porcie,

— definicja zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych odnoszących się do minimalnej zdolności przewozowej w ramach transportu towarowego na przeprawę, wyrażonej pod względem objętości, nałożonej na koncesjonariuszy w ramach zamówień publicznych na usługi,

— substytucyjność portów w Ajaccio i Propriano.

([190]) Dz.U. L 7 z 11.1.2012, s. 3.

(542) Przedsiębiorstwo Corsica Linea wskazuje, że w odniesieniu do tych trzech kwestii zleciło przeprowadzenie badania ekonomicznego przez Analysis Group („**badanie przeprowadzone przez Analysis**"), zawierającego, jego zdaniem, wszystkie informacje faktyczne i gospodarcze, z których można by wywnioskować, że Francja nie popełniła oczywistego błędu przy wykazaniu zapotrzebowania na usługę publiczną.

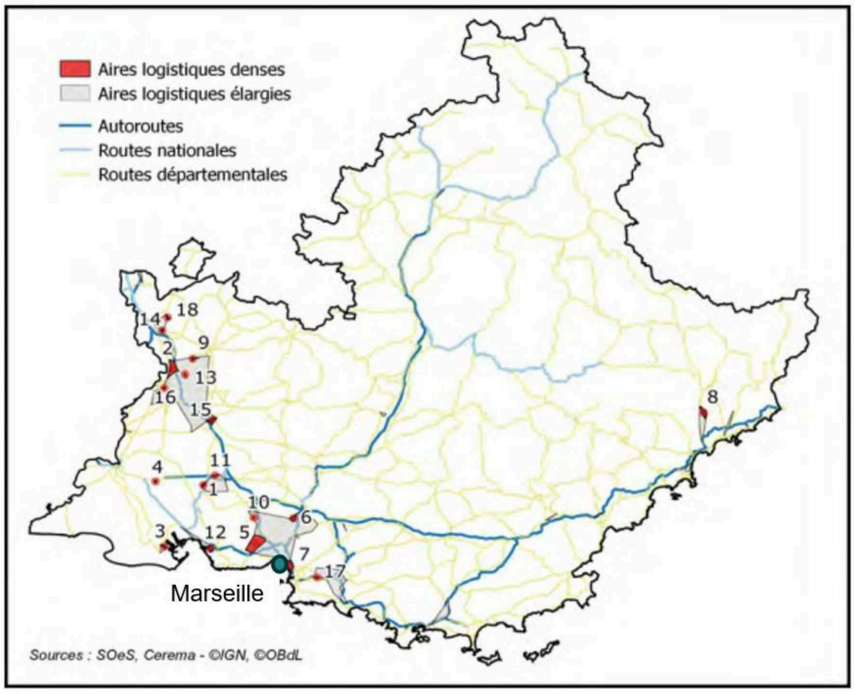
5.2.1.1. Nie popełniono oczywistego błędu w ocenie przy szacowaniu udziału popytu na transport ładunków holowanych, w przypadku którego nie rozważa się alternatywy dla portu w Marsylii

(543) Przedsiębiorstwo Corsica Linea uważa, że lokalizacja baz logistycznych przewoźników transportujących towary na Korsykę jest niemal jedynym czynnikiem decydującym o wyborze portu wyjścia na kontynencie.

(544) Przedsiębiorstwo Corsica Linea opiera się w szczególności na badaniu przeprowadzonym przez Analysis, w którym przeanalizowano lokalizację 18 najbardziej skoncentrowanych obszarów logistycznych w regionie Prowansji-Alp-Lazurowego Wybrzeża ([191]). Spośród tych 18 obszarów tylko jeden znajdował się w gminie, dla której najbliższym portem nie jest Marsylia. Badanie przeprowadzone przez Analysis wskazuje zatem, że brak usług transportu towarów przez port w Marsylii zmusiłby zdecydowaną większość przewoźników do podróżowania do bardziej oddalonego portu i doprowadziłby do znacznego wzrostu kosztów transportu, które w badaniu wynoszą średnio 11 %.

Ryc. 2

Lokalizacja obszarów logistycznych w regionie Prowansji-Alp-Lazurowego Wybrzeża



* Chaque aire logistique est repérée par un numéro.

Źródło: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015, *s. 87*.

Legenda: *Aires logistiques denses* – skoncentrowane obszary logistyczne

Aires logistiques élargies – rozszerzone obszary logistyczne

Autoroutes – autostrady

([191]) W badaniu przeprowadzonym przez Analysis wykorzystano jako źródło informacji stronę 87 atlasu magazynów i obszarów logistycznych we Francji z 2015 r., dostępnego na stronie internetowej: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015 (dostęp w dniu 18 października 2024 r.).

Routes nationales – drogi krajowe

Routes départementales – drogi departamentalne

Chaque aire logistique est repérée par un numéro – każdy obszar logistyczny identyfikuje się za pomocą numeru

(545) Aby ustalić te szacunki na poziomie 11 %, w badaniu przeprowadzonym przez Analysis porównano podróż drogową między Salon-de-Provence ([192]) i Marsylią z jednej strony oraz Salon-de-Provence i Tulonem z drugiej strony ([193]). Stwierdzono, że podróż drogowa przez Tulon stanowiła dodatkowy koszt drogowy w wysokości 75 EUR dla przewoźnika ([194]), co wynikało głównie z (i) dwóch opłat drogowych pobieranych między Salon-de-Provence a Tulonem (co skutkowało kosztem w wysokości 35,10 EUR do Tulonu zamiast 6,90 EUR do Marsylii) oraz (ii) ze wzrostu kosztów paliwa ([195]).

5.2.1.2. Francja prawidłowo określiła minimalną zdolność przewozową towarów w zamówieniach publicznych na usługi

(546) Przedsiębiorstwo Corsica Linea wskazuje, że Francji nie można skutecznie przypisać żadnego oczywistego błędu w odniesieniu do określenia minimalnych zdolności przewozowych towarów w ramach zamówień publicznych na usługi, ponieważ dane statystyczne za 2023 r. wskazują, wręcz przeciwnie, że te minimalne zdolności przewozowe regularnie przekraczano od pierwszego roku realizacji zamówień publicznych na usługi.

(547) Przedsiębiorstwo Corsica Linea odsyła w tym względzie do badania przeprowadzonego przez Analysis, w którym przeanalizowano rzeczywiste wielkości towarów przewożonych miesięcznie z Marsylii do portów w Ajaccio i Bastii w 2023 r. Z analiz tych wynika, że minimalny próg zdolności przewozowych jest bardzo często niższy niż rzeczywiste wielkości, jakie transportuje przedsiębiorstwo Corsica Linea ([196]).

5.2.1.3. Porty w Ajaccio i Propriano nie są substytucyjne

(548) Przedsiębiorstwo Corsica Linea uważa, że twierdzenie przedsiębiorstwa Corsica Ferries, zgodnie z którym porty w Ajaccio i Propriano są całkowicie substytucyjne, jest bezzasadne. Zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Linea analiza czasu podróży jest kluczowym czynnikiem wybranym przez organy ochrony konkurencji w celu określenia „obszaru ciążenia", a tym samym określenia ewentualnej substytucyjności między dwiema konkurencyjnymi usługami w tym obszarze ciążenia.

(549) Na podstawie informacji przedstawionych w badaniu przeprowadzonym przez Analysis w przypadku wielu gmin Korsyki znajdujących się na obszarze ciążenia portu w Propriano dłuższy czas podróży pasażerów do portu w Ajaccio, a nie do portu w Propriano, znacznie zwiększyłby ich koszty ([197]).

([192]) Według badania przeprowadzonego przez Analysis miasto Salon-de-Provence jest centrum geograficznym (średnie współrzędne) wszystkich 18 zbadanych skoncentrowanych obszarów logistycznych.

([193]) Aby obliczyć podróż drogową, w badaniu przeprowadzonym przez Analysis wykorzystano wartości referencyjne z symulatora kosztów francuskiej krajowej komisji drogowej (w celu obliczenia kosztów drogowych) oraz ze strony internetowej Mappy (do obliczenia odległości). W badaniu przeprowadzonym przez Analysis uwzględniono (i) koszt paliwa (szacowany koszt zużycia paliwa w wysokości 0,319 EUR/km); (ii) koszty wynagrodzenia kierowcy (koszty personelu będącego kierowcami za godzinę pracy przypisane do pojazdu wynoszą 17,39 EUR/godz.); (iii) koszt opłat drogowych, (iv) koszt zużycia, tj. koszty konserwacji i naprawy (koszty konserwacji i naprawy pojazdów wynoszą 0,083 EUR/km); oraz (v) koszt naprawy opon (koszt naprawy opon wynosi 0,025 EUR/km).

([194]) Koszt transportu ładunków holowanych z centrum geograficznego regionu Prowansji-Alp-Lazurowego Wybrzeża (Salon-de-Provence) do portu w Tulonie wynosi 116 EUR w porównaniu z 41,14 EUR do portu w Marsylii. Z badania przeprowadzonego przez Analysis wynika zatem, że tranzyt przez Tulon zamiast przez Marsylię powoduje pomnożenie kosztów transportu lądowego średnio o 2,8.

([195]) W badaniu przeprowadzonym przez Analysis uwzględniono również koszt transportu morskiego, ale uznano, że cena transportu morskiego była taka sama z Tulonu i Marsylii, tj. 40 EUR za metr bieżący od nabrzeża do nabrzeża (640 EUR za samochód ciężarowy, przy założeniu średniej długości samochodu ciężarowego wynoszącej 16 metrów). W związku z tym koszt transportu morskiego wynosi zero w tej analizie.

([196]) W badaniu przeprowadzonym przez Analysis zauważono, że próg stosowany w zamówieniach publicznych na usługi jest często niższy niż maksymalna wielkość niesubstytucyjnych towarów, jakie co miesiąc transportuje przedsiębiorstwo Corsica Linea: dotyczy to sześciu z dwunastu miesięcy w 2023 r. w przypadku trasy Marsylia–Bastia i pięciu z dwunastu miesięcy w 2023 r. w przypadku trasy Marsylia–Ajaccio.

([197]) Zgodnie z badaniem przeprowadzonym przez Analysis podróż w jedną stronę z Propriano lub okolic do portu w Ajaccio spowodowałaby dodatkowe koszty drogowe szacowane na około 8,00 EUR, przy czym koszty paliwa wyniosłyby 1,99 EUR za litr w przypadku małego samochodu zużywającego 5,2 litra/100 km.

5.2.2. *Zgodność z przepisami Unii dotyczącymi koncesji*

5.2.2.1. Krótki czas dostępny na mobilizację statków w następstwie zaproszenia do składania ofert nie stanowił przeszkody dla złożenia wniosku przez przedsiębiorstwo Corsica Ferries

(550) Przedsiębiorstwo Corsica Linea uważa, że krótki okres, który upłynął między datą udzielenia zamówień publicznych na usługi a rozpoczęciem świadczenia usług, nie mógł uniemożliwić przedsiębiorstwu Corsica Ferries ubiegania się o zamówienie publiczne na usługi.

(551) *Po pierwsze*, przedsiębiorstwo Corsica Linea uważa, że w publicznym zaproszeniu do składania ofert opublikowanym w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* w dniu 6 maja 2022 r. poinformowano potencjalnych kandydatów, że usługi świadczone w ramach zamówień publicznych na usługi mają rozpocząć się w dniu 1 stycznia 2023 r. W związku z tym potencjalnych kandydatów poinformowano osiem miesięcy przed datą rozpoczęcia świadczenia przedmiotowych usług. Ponadto zapowiedziano również wejście w życie zamówień publicznych na usługi w dniu 1 stycznia 2023 r., gdy tylko władze francuskie rozpoczęły konsultacje z operatorami w dniu 22 stycznia 2022 r. W związku z tym według przedsiębiorstwa Corsica Linea wszystkie przedsiębiorstwa żeglugowe, które prawdopodobnie złożyłyby oferty, poinformowano od stycznia 2022 r., a najpóźniej do dnia 6 maja 2022 r., o dacie rozpoczęcia obowiązywania zamówień publicznych na usługi.

(552) *Po drugie*, przedsiębiorstwo Corsica Linea zwraca uwagę, że zgodnie z regulaminem przetargowym opublikowanym w dniu 6 maja 2022 r. kandydaci musieli złożyć swoje wnioski i oferty do dnia 25 lipca 2022 r. oraz że wszelkie spotkania negocjacyjne rozpoczęłyby się wstępnie w sierpniu 2022 r. W związku z tym kandydat, który złożył poważną ofertę w lipcu 2022 r. i przewidywał, że będzie w stanie wygrać przetarg, miał prawie pięć miesięcy na przygotowanie się do rozmieszczenia swojej floty na trasach, na które składał ofertę.

(553) *Wreszcie*, jako że władze francuskie wiedziały, po upływie terminu składania ofert (25 lipca 2022 r.), że tylko przedsiębiorstwa Corsica Linea i La Méridionale złożyły oferty, mogły one, nie naruszając przepisów dyrektywy w sprawie koncesji, podjąć decyzję o przedłużeniu czasu trwania negocjacji i skróceniu okresu między datą udzielenia zamówień publicznych na usługi a datą ich wejścia w życie. Z uwagi na fakt, że przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie było kandydatem do zamówień publicznych na usługi, rzeczywisty czas trwania etapu negocjacji nie mógł naruszać dyrektywy w sprawie koncesji.

5.2.2.2. Zakres wymogów minimalnych nie obejmował podlegających zmianie terminu i dodatkowych rejsów w obie strony

5.2.2.2.1. Zakres wymogów minimalnych nie uwzględniał podlegających zmianie terminu i dodatkowych rejsów w obie strony

(554) Przedsiębiorstwo Corsica Linea przypomina, że zgodnie z art. 37 dyrektywy w sprawie koncesji instytucja zamawiająca może swobodnie ustalać wymogi minimalne, a tym samym swobodnie określać ich zakres i treść. Wymogi minimalne określone przez instytucję zamawiającą w dokumentach przetargowych można rozumieć jedynie w ściśle określonych granicach ich brzmienia.

(555) W niniejszej sprawie przedsiębiorstwo Corsica Linea podkreśla, że wymogi te określono w art. 2 ust. 4 regulaminu przetargowego. Zatem zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Linea, o ile konieczne było odniesienie się do załącznika 1 do umów o zamówienie publiczne na usługi w celu zrozumienia dokładnego zakresu niektórych z tych wymogów minimalnych, o tyle załącznik 1 nie mógł stanowić w całości wymogu minimalnego.

(556) Zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Linea wniosek ten prowadzi do następujących ustaleń.

(557) W odniesieniu do dodatkowych rejsów w obie strony, przedsiębiorstwo Corsica Linea zauważa przede wszystkim, że nie są one wymienione w art. 2 ust. 4 regulaminu przetargowego. Mowa jest tam jedynie o „rozkładach rejsów" i „częstotliwości usług". Ponadto dodatkowe rejsy w obie strony przedstawiono jedynie w załączniku 1 do umów o zamówienie publiczne na usługi jako możliwość, której realizację pozostawiono uznaniu władz francuskich. Odniesienia te nie wykazują zatem żadnej cechy „rozkładów rejsów" dla dodatkowych rejsów w obie strony lub ich „częstotliwości" w rozumieniu wymogu minimalnego przewidzianego w art. 2 ust. 4 regulaminu przetargowego. Ponadto zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Linea nie jest możliwe utożsamienie wyrażenia przez instytucję zamawiającą możliwości powstałej w trakcie realizacji zamówienia z wymogiem minimalnym określonym w art. 37 dyrektywy w sprawie koncesji, tj. z obejmującym „warunki i cechy charakterystyczne (w szczególności techniczne, fizyczne, funkcjonalne i prawne), które każdy z oferentów powinien spełnić lub zapewnić".

(558) Jeżeli chodzi o rejsy w obie strony podlegające zmianie terminu, przedsiębiorstwo Corsica Linea zauważa, że ani art. 2 ust. 4 regulaminu przetargowego, ani załącznik 1 nie wspominają o rejsach w obie strony podlegających zmianie terminu. Z przepisów tych nie można zatem wywnioskować, że istnieje szczególna cecha dotycząca rejsów w obie strony podlegających zmianie terminu w związku z rozkładami rejsów lub częstotliwościami, które same w sobie stanowią wymóg minimalny.

(559) Biorąc pod uwagę, że ani dodatkowe rejsy w obie strony, ani rejsy w obie strony podlegające zmianie terminu nie stanowią wymogu minimalnego, regulamin przetargowy nie mógł wymagać posiadania floty na wypadek takich rejsów w obie strony, które musiały być specjalnie do nich przypisane, wbrew twierdzeniom przedsiębiorstwa Corsica Ferries. Zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Linea kwestię tę potwierdzają dwa dodatkowe powody.

(560) Po pierwsze, zgodnie z art. 17 i 18 umów o zamówienie publiczne na usługi (motywy 285–287), chociaż decyzja o realizacji podlegających zmianie terminu i dodatkowych rejsów w obie strony należy do OTC, opcja ta nie wiąże się z żadnym obowiązkiem zmobilizowania jednego lub większej liczby statków w celu ich wykonania ([198]).

(561) Po drugie, przyznanie, jak czyni to przedsiębiorstwo Corsica Ferries, że instytucje zamawiające wymagałyby posiadania dodatkowego statku, aby szybko zareagować na możliwość kilku dodatkowych lub podlegających zmianie terminu rejsów w obie strony, nie miałoby żadnego sensu z ekonomicznego punktu widzenia, biorąc pod uwagę znaczne kwoty dodatkowej rekompensaty, jaka byłaby niezbędna do pokrycia kosztów unieruchomienia statków, które zasadniczo nie byłyby aktywne.

5.2.2.2.2. Oferty przedsiębiorstwa Corsica Linea były zgodne z regulaminem przetargowym

(562) *Po pierwsze*, przedsiębiorstwo Corsica Linea zauważa, że w odniesieniu do podlegających zmianie terminu i dodatkowych rejsów w obie strony jego ostateczne oferty nie wprowadziły żadnych zmian w załączniku 1 ani w art. 16 i 17 projektów umów o zamówienie publiczne na usługi. Załączniki 1 przedstawione na poparcie ostatecznych ofert przedsiębiorstwa Corsica Linea w odniesieniu do części 1, 3 i 5 sugerowały jedynie, kiedy można by zorganizować dodatkowe rejsy w obie strony, w oparciu o jego wiedzę na temat połączeń morskich.

(563) *Po drugie*, w odniesieniu do zdolności przewozowej statków (pasażerów i towarów), przedsiębiorstwo Corsica Linea uważa, że zdolność przewozowa oferowana przez statki, które przydzieliło do poszczególnych części, jest zgodna z minimalną zdolnością przewozową dla przewozu towarów i pasażerów. Przedsiębiorstwo Corsica Linea utrzymuje również, że wszystkie jego statki spełniają wymogi dotyczące minimalnej liczby kabin dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się ([199]).

5.2.2.3. Okres obowiązywania zamówień publicznych na usługi jest zgodny z prawem UE

(564) Przedsiębiorstwo Corsica Linea zgadza się ze wstępną analizą Komisji dotyczącą uzasadnionego okresu obowiązywania zamówień publicznych na usługi. Przedstawiło dwie dodatkowe uwagi w tej kwestii.

(565) *Po pierwsze*, przedsiębiorstwo Corsica Linea uważa, że okres obowiązywania zamówień publicznych na usługi jest zgodny z normami określonymi w prawie UE. Przedsiębiorstwo Corsica Linea powołuje się w tym względzie na praktykę decyzyjną Komisji dotyczącą zamówień publicznych na usługi w zakresie połączeń morskich w Chorwacji ([200]) i Norwegii ([201]), których okres obowiązywania wynosi prawie dziesięć lat.

(566) *Po drugie* – wbrew temu, co twierdzi przedsiębiorstwo Corsica Ferries – wykonanie zamówień publicznych na usługi wymaga inwestycji ze strony koncesjonariuszy.

([198]) W tym względzie przedsiębiorstwo Corsica Linea podkreśla, że zgodnie z art. 17 i 18 umów o zamówienie publiczne na usługi techniczne komitety monitorujące są odpowiedzialne za uwzględnienie wystąpienia szczególnego zapotrzebowania, które uzasadniałoby wdrożenie tych narzędzi w celu dostosowania połączeń morskich w formie podlegających zmianie terminu i dodatkowych rejsów w obie strony, a także wszelkich konfliktów w wykorzystaniu floty wykonawcy.

([199]) Przedsiębiorstwo Corsica Linea wspomina, że statek Paglia Orba początkowo miał jedną kabinę dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Zgodnie ze zobowiązaniem podjętym przez przedsiębiorstwo Corsica Linea w trakcie postępowania o udzielenie zamówienia statek ten (i) miał jednak zostać zastąpiony jednym z siedmiu pozostałych statków we flocie przeznaczonej do świadczenia usługi w przypadku, gdyby do świadczenia usługi publicznej wymagane były dwie kabiny dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się zgodnie z art. 20 umów o zamówienie publiczne na usługi oraz (ii) został szybko wyposażony w drugą kabinę dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się w drodze modernizacji. Przedsiębiorstwo Corsica Linea powołuje się w tym względzie na wyrok sądu administracyjnego w Bastii z dnia 19 marca 2019 r. (Société La Méridionale, nr 1900289), w którym uznano możliwość „zobowiązania się do zachowania zgodności" w celu wykonania zamówienia. Zgodność tę już osiągnięto, w wyniku czego Paglia Orba posiada obecnie dwie kabiny dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

([200]) Decyzje Komisji z dnia 12 lipca 2018 r. w sprawach SA.48119 – Chorwacja – chorwackie promy objęte zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych (Dz.U. C 339 z 21.9.2018, s. 1) i SA.49523 – Chorwacja – chorwackie promy objęte zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych 3 (Dz.U. C 339 z 21.9.2018, s. 2).

([201]) Zob. przypis 25.

(567) Przedsiębiorstwo Corsica Linea wskazuje, że należy dokonać rozróżnienia między umowami koncesji na usługi (takimi jak zamówienia publiczne na usługi), które dotyczą świadczenia usługi, a umowami koncesji na budowę/modernizację infrastruktury, które dotyczą budowy infrastruktury i wymagają znacznych inwestycji. W drugim przypadku, ponieważ stworzenie infrastruktury jest właśnie przedmiotem zamówienia, inwestycje dokonane przez koncesjonariusza należy dokładnie opisać w umowie koncesji. Inaczej jest w przypadku zamówień na usługi, w przypadku których to do koncesjonariusza należy decyzja, pod nadzorem instytucji zamawiającej, jakie inwestycje są niezbędne do zapewnienia, aby środki materialne wymagane do prawidłowego świadczenia usługi i zapewnienia jej realizacji były zawsze dostępne.

(568) Przedsiębiorstwo Corsica Linea podkreśla, że w niniejszej sprawie kandydaci musieli świadczyć usługi z wykorzystaniem własnych statków i utrzymywać specjalną flotę o dobrej charakterystyce przez cały okres realizacji zamówień publicznych na usługi, jednocześnie przestrzegając mających zastosowanie wymogów środowiskowych.

(569) Przedsiębiorstwo Corsica Linea opisuje zmiany w mających zastosowanie ramach prawnych, w szczególności w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/959 ([202]) i rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805 ([203]).

(570) Według przedsiębiorstwa Corsica Linea dyrektywa (UE) 2023/959 stanowi, że system przydziału kwot i wymogi dotyczące umarzania dla działalności w zakresie transportu morskiego mają zastosowanie do 100 % emisji ze statków, w oparciu o progresywny harmonogram (40 % od 2024 r. i 100 % od 2026 r.). Ponadto w rozporządzeniu (UE) 2023/1805 przewidziano środki mające na celu zmniejszenie intensywności emisji gazów cieplarnianych z paliw wykorzystywanych w sektorze transportu (z 2 % w 2025 r. do 80 % do 2050 r.).

(571) Przedsiębiorstwo Corsica Linea wyjaśnia, że stosowanie tych przepisów wymaga inwestycji w mniej zanieczyszczające statki, aby uniknąć wysokiego opodatkowania. Przedsiębiorstwo Corsica Linea szacuje koszt dostosowania tych statków do norm środowiskowych na 12 mln EUR. Podobnie wspomina, że dokonało inwestycji w wysokości 145 mln EUR w nowy statek na skroplony gaz ziemny, który ma być dostarczony w 2026 r. i który mógłby zostać przydzielony do zamówień publicznych na usługi.

(572) Przedsiębiorstwo Corsica Linea zauważa wreszcie, że w zakresie, w jakim kwota rekompensaty jest ograniczona umownie na podstawie wstępnych rachunków tworzenia dochodów przedstawionych w ofertach i które mają pełną moc umowną (załącznik 9 do umów o zamówienie publiczne na usługi), te decyzje inwestycyjne nie mają wpływu na kwotę rekompensaty. Jego zdaniem konieczne jest zatem, aby koncesjonariusze dysponowali widocznością przychodów generowanych przez świadczenie usług przez wystarczająco długi okres.

5.2.3. *Zamówienia publiczne na usługi nie stanowią pomocy państwa lub przynajmniej są zwolnione z obowiązku zgłoszenia na podstawie decyzji w sprawie UOIG*

(573) Przedsiębiorstwo Corsica Linea uważa, że środki nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, ponieważ spełnione są cztery kryteria Altmark, a w szczególności czwarte. W każdym wypadku środki spełniają wszystkie kryteria określone w decyzji w sprawie UOIG i w związku z tym są zwolnione z obowiązku zgłoszenia Komisji.

5.2.3.1. Zamówienia publiczne na usługi spełniają czwarte kryterium Altmark

(574) Wbrew wstępnej analizie Komisji zawartej w decyzji o wszczęciu postępowania przedsiębiorstwo Corsica Linea uważa, że w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego na usługi faktycznie istniała rzeczywista presja konkurencyjna, co umożliwiło wybór oferty najkorzystniejszej ekonomicznie dla społeczności.

([202]) Dyrektywa (UE) Parlamentu Europejskiego i Rady 2023/959 z dnia 10 maja 2023 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz decyzję (UE) 2015/1814 w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (Dz.U. L 130 z 16.5.2023, s. 134, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj).

([203]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

(575) *Po pierwsze*, przedsiębiorstwo Corsica Linea zwraca uwagę, że żaden francuski ani zagraniczny operator morski, inny niż przedsiębiorstwa Corsica Ferries, Corsica Linea i La Méridionale, nie wyraził zainteresowania korsykańskim rynkiem, ani odpowiadając na poszczególne zaproszenia do składania ofert lub konsultacje publiczne ogłoszone przez Francję, ani też obsługując trasy w ramach systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych.

(576) *Po drugie*, przedsiębiorstwo Corsica Linea podkreśla, że w odniesieniu do zamówienia publicznego na usługi dotyczącego obsługi połączeń morskich z Propriano, w przypadku którego przedsiębiorstwo Corsica Linea okazało się konkurować z przedsiębiorstwem La Méridionale, zachowano wystarczającą konkurencję, aby władze regionalne mogły wybrać najkorzystniejszą ofertę ekonomiczną. Jeśli chodzi o pozostałe części zamówienia udzielone przedsiębiorstwu Corsica Linea (Bastia, L'Île-Rousse i Ajaccio), brak konkurencyjnej oferty co do zasady nie wyklucza całkowicie istnienia wystarczającej presji konkurencyjnej, aby uznać czwarte kryterium Altmark za spełnione ([204]).

(577) *Po trzecie*, zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Linea istniała znaczna presja konkurencyjna, ponieważ powszechnie wiadomo było, że trzech operatorów mogło ubiegać się o udzielenie zamówienia publicznego na usługi (Corsica Linea, La Méridionale i Corsica Ferries).

(578) *Po czwarte*, procedura negocjacyjna przeprowadzona przez OTC i CdC doprowadziła do znacznego obniżenia wnioskowanej kwoty rekompensaty między wstępnymi i końcowymi ofertami przedsiębiorstwa Corsica Linea w przypadku części, w odniesieniu do których zostało ono zwycięskim oferentem, co świadczy o istnieniu rzeczywistej siły przetargowej ze strony władz francuskich.

(579) *Wreszcie*, w każdym wypadku, mimo że otrzymano tylko jedną ostateczną ofertę w odniesieniu do niektórych części, władze francuskie nie były zobowiązane do ich przyjęcia, gdyby uznały je za zbyt drogie.

5.2.3.2. Zamówienia publiczne na usługi w każdym wypadku są zgodne z decyzją w sprawie UOIG

(580) Przedsiębiorstwo Corsica Linea uważa, że przedmiotowe środki spełniają wszystkie kryteria określone w decyzji w sprawie UOIG, wbrew temu, co twierdzi Komisja w motywach 395–398 decyzji o wszczęciu postępowania. Uważa, że (i) decyzja w sprawie UOIG ma zastosowanie w niniejszej sprawie; (ii) niektóre trasy morskie nie przekraczają progu zwolnienia z obowiązku zgłoszenia; oraz (iii) zamówienia publiczne na usługi spełniają wszystkie pozostałe kryteria określone w decyzji w sprawie UOIG.

5.2.3.2.1. Decyzja w sprawie UOIG ma zastosowanie do usług łączonych (towarowych/pasażerskich)

(581) Przedsiębiorstwo Corsica Linea kwestionuje wstępne stanowisko Komisji, zgodnie z którym decyzja w sprawie UOIG ma zastosowanie wyłącznie do morskiego transportu pasażerskiego, ponieważ w szczególności decyzja w sprawie UOIG ustanawia próg jedynie w odniesieniu do przewożonych pasażerów.

(582) Zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Linea wykładnia zaproponowana przez Komisję jest wyraźnie sprzeczna z brzmieniem samego tekstu i jego celem, jak wyjaśniono w motywie 24 decyzji w sprawie UOIG. Z motywu tego wynika, że cały transport morski (w tym transport towarowy) wchodzi w zakres decyzji w sprawie UOIG. Gdyby przyjąć wykładnię Komisji, żadna usługa morskiego transportu towarowego nie mogłaby skorzystać z decyzji w sprawie UOIG, co byłoby sprzeczne z zasadą równego traktowania.

(583) Przedsiębiorstwo Corsica Linea zauważa w tym względzie, że praktyka decyzyjna Komisji pozwala na zastosowanie decyzji w sprawie UOIG do usług łączonych, w przypadku których nie przekroczono określonego w decyzji w sprawie UOIG progu dla przepływu pasażerów ([205]).

(584) Ponadto przedsiębiorstwo Corsica Linea uważa, że zawarte w decyzji w sprawie UOIG odniesienie do jednego progu pod względem pasażerów jest uzasadnione samym faktem, że przepływ pasażerów jest co najwyżej ogólnym wskaźnikiem znaczenia gospodarczego danej trasy. Zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Linea trudno sobie wyobrazić, aby wielkości towarów, które nie są współmierne do przepływu pasażerów, mogły być przewożone na tej samej trasie.

([204]) Wyrok z dnia 16 września 2013 r., Iliad, T-325/10, ECLI:EU:T:2013:472, pkt 240–254.

([205]) Przedsiębiorstwo Corsica Linea odnosi się do decyzji Komisji (UE) 2022/1328 z dnia 30 września 2021 r. w sprawie środków SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) wdrożonych przez Włochy i region Lacjum na rzecz przedsiębiorstwa Laziomar i jego nabywcy CLN (Dz.U. L 200 z 29.7.2022, s. 154, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/1328/oj), pkt 484 i nast.

5.2.3.2.2. Spełniono wszystkie warunki określone w decyzji w sprawie UOIG

(585) Przedsiębiorstwo Corsica Linea uważa, że zamówienia publiczne na usługi są zgodne z art. 4 decyzji w sprawie UOIG: podkreśla, że w niniejszej sprawie rzeczywiście mamy do czynienia z powierzeniem, które obejmuje wszystkie wymogi nałożone w tym artykule, jak zauważa Komisja w motywach 275 i nast. decyzji o wszczęciu postępowania ([206]).

(586) Przedsiębiorstwo Corsica Linea uważa również, że zamówienia publiczne na usługi są zgodne z art. 5 i 6 decyzji w sprawie UOIG, biorąc pod uwagę fakt, że metody obliczania rekompensaty i weryfikacji, czy nie występuje nadmierna rekompensata, określono w zamówieniach publicznych na usługi, jak zauważyła Komisja w decyzji o wszczęciu postępowania (motywy 345–377).

(587) Wreszcie przedsiębiorstwo Corsica Linea uważa, że zamówienia publiczne na usługi spełniają warunki określone w art. 7 decyzji w sprawie UOIG, ponieważ władze francuskie opublikowały na platformie TED (która wymienia wszystkie umowy i koncesje w państwach członkowskich, które przekraczają progi wymagające publikacji na poziomie Unii) ogłoszenie o udzieleniu koncesji dotyczące zamówień publicznych na usługi, które zawiera wszystkie informacje wymagane na mocy art. 7 decyzji w sprawie UOIG ([207]).

5.3. **Uwagi przedsiębiorstwa La Méridionale**

(588) Przedsiębiorstwo La Méridionale twierdzi przede wszystkim w swoich uwagach, że zamówienia publiczne na usługi nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. W każdym wypadku zamówienia publiczne na usługi spełniają warunki decyzji w sprawie UOIG i są zwolnione z obowiązku uprzedniego zgłoszenia Komisji. Zamówienia publiczne na usługi są co najmniej zgodne z zasadami ramowymi UOIG ([208]).

5.3.1. *Zamówienia publiczne na usługi nie stanowią pomocy państwa*

(589) Przedsiębiorstwo La Méridionale uważa, że zamówienia publiczne na usługi nie przyznały mu żadnej korzyści, ponieważ spełniają wszystkie kryteria Altmark, w tym kryterium pierwsze i czwarte.

5.3.1.1. Zamówienia publiczne na usługi spełniają pierwsze kryterium Altmark

(590) Przedsiębiorstwo La Méridionale uważa, że zakres zamówień publicznych na usługi odpowiada zapotrzebowaniu na usługę publiczną. Twierdzi, że władze francuskie prawidłowo określiły (i) popyt ze strony użytkowników na transport ładunków holowanych (ii) oraz niedoskonałość rynku. Wreszcie uznało, że Francja zdefiniowała zamówienia publiczne na usługi w sposób proporcjonalny do zapotrzebowania na usługę publiczną (iii).

5.3.1.1.1. Francja prawidłowo określiła popyt ze strony użytkowników

(591) Przedsiębiorstwo La Méridionale uważa, że Francja prawidłowo określiła popyt ze strony użytkowników morskiego transportu towarowego i pasażerskiego. Dotyczy to w szczególności transportu morskiego ładunków holowanych, w odniesieniu do którego przedsiębiorstwo La Méridionale przedstawiło szereg uwag.

(592) Przedsiębiorstwo La Méridionale wskazuje, że zleciło firmie Deloitte przeprowadzenie dwóch analiz ekonomicznych („**sprawozdanie firmy Deloitte**"), dotyczących w szczególności (i) braku substytucyjności portów w Tulonie i Marsylii w odniesieniu do transportu morskiego ładunków holowanych. Przedsiębiorstwo La Méridionale utrzymuje, że sprawozdanie firmy Deloitte potwierdza analizy władz francuskich, zgodnie z którymi substytucyjność portu w Marsylii i portu w Tulonie jest bardzo niska w przypadku transportu ładunków holowanych.

(593) *Po pierwsze*, pod względem jakościowym zgromadzone dowody wskazują, że przewoźnicy, którzy chcą zminimalizować swoje koszty, nie uważają Tulonu za alternatywę dla Marsylii z następujących powodów:

— port w Marsylii jest strategicznie zlokalizowany u ujścia doliny Rodanu, w pobliżu wielu baz logistycznych rozmieszczonych w całej dolinie,

([206]) Przedsiębiorstwo Corsica Linea zauważa w tym względzie, że art. 2 umów o zamówienie publiczne na usługi wyraźnie odnosi się do decyzji w sprawie UOIG.

([207]) Ogłoszenie o udzieleniu koncesji na usługi, Dz.U. S 15/2023.

([208]) Przedsiębiorstwo La Méridionale wyjaśnia, że jego uwagi dotyczą jedynie zamówień publicznych na usługi, których udzielono mu indywidualnie lub wspólnie z przedsiębiorstwem Corsica Linea.

— oferuje operatorom sieć multimodalną i znajduje się na skrzyżowaniu dwóch głównych europejskich korytarzy towarowych (oś śródziemnomorska i oś Morze Północne–Morze Śródziemne),

— Marsylia ma obszar ciążenia obejmujący całą południowo-wschodnią część Francji ([209]), podczas gdy port w Tulonie ma charakter znacznie bardziej lokalny i obejmuje tylko trzy parki biznesowe ([210]),

— towarów niebezpiecznych nie można transportować do Tulonu, ponieważ są one zakazane w porcie ze względu na bliskość obiektów wojskowych.

(594) *Po drugie*, pod względem ilościowym przedsiębiorstwo La Méridionale wskazuje, że sprawozdanie firmy Deloitte potwierdza bardzo niską substytucyjność portów w Marsylii i Tulonie w odniesieniu do transportu ładunków holowanych. W sprawozdaniu firmy Deloitte oszacowano, że w przypadku wzrostu cen o 5–10 % w Marsylii mniej niż 20 % przewoźników wybrałoby port w Tulonie zamiast portu w Marsylii.

(595) Aby dojść do tego wniosku, w sprawozdaniu firmy Deloitte najpierw wykorzystano dwie bazy danych, a mianowicie (i) publiczną bazę danych zawierającą wykaz skoncentrowanych obszarów logistycznych ([211]) i rozszerzonych obszarów logistycznych ([212]) we Francji w 2015 r. ([213]) oraz (ii) bazę danych dostarczoną przez przedsiębiorstwo La Méridionale zawierającą wykaz magazynów we Francji kontynentalnej klientów przewoźników ładunków holowanych w 2021 r. Po zlokalizowaniu poszczególnych magazynów na podstawie tych baz danych w sprawozdaniu firmy Deloitte określono następnie całkowity koszt transportu towarowego na Korsykę, stosując taryfę morską w wysokości 35 EUR/m.b. dla portów w Tulonie i Marsylii oraz koszt drogowy w wysokości 1,13 EUR za kilometr ([214]).

(596) Jak wynika ze sprawozdania firmy Deloitte, wyniki pokazują, że w przypadku wzrostu cen przeprawy z portu w Marsylii o 10 %, dalsze przeprawy z portu w Marsylii byłyby nadal racjonalne z ekonomicznego punktu widzenia dla większości przewoźników. Średnio jedynie 4,7 % przewoźników skorzystałoby na przejściu do portu w Tulonie. W sprawozdaniu firmy Deloitte stwierdzono, że szacunkowa wartość 80 % popytu wewnętrznego na transport ładunków holowanych w Marsylii miała zachowawczy charakter.

([209]) Sprawozdanie firmy Deloitte odnosi się do map ze strony internetowej Upply (przedsiębiorstwa specjalizującego się w transporcie towarowym, w szczególności drogowym) z dnia 4 lipca 2019 r., dostępnych pod adresem: market-insights.upply.com/en/the-real-map-of-the-major-hinterlands-for-container-shipping (dostęp w dniu 18 października 2024 r.) oraz z Agencji Urbanistyki w Marsylii ze sprawozdania *Logistyka w regionie Prowansji-Alp-Lazurowego Wybrzeża – diagnostyka i wyzwania* (styczeń 2019 r.), dostępnego pod adresem: https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (s. 16) (dostęp w dniu 18 października 2024 r.).

([210]) Przedsiębiorstwo La Méridionale odnosi się do (i) sprawozdania Agencji Urbanistyki w Marsylii – *Logistyka w regionie Prowansji-Alp-Lazurowego Wybrzeża – diagnostyka i wyzwania* (styczeń 2019 r.), dostępnego pod adresem: https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (dostęp w dniu 18 października 2024 r.) oraz (ii) badania z dnia 18 czerwca 2020 r. przeprowadzonego przez konsultanta w imieniu CCI Var w ramach badania przepływów energii w portach wokół zatoki Tulonu i obszaru przyległego, z którego wynika, że obszar ciążenia portu w Tulonie jest ograniczony do obszaru między miastami Bandol, Signes i Hyères (badanie dostępne pod adresem: 0acf6059-3ee3-be1e-1214-59847ece5a39 (interreg-maritime.eu) (dostęp w dniu 18 października 2024 r.). Według przedsiębiorstwa La Méridionale z wykresu na s. 5 drugiego badania jasno wynika, że obszar ciążenia portu w Tulonie obejmuje jedynie trzy główne parki biznesowe znajdujące się w pobliżu portu, a mianowicie: park biznesowy w Signes, centrum biznesowe w zachodnim Tulonie i park biznesowy we wschodnim Tulonie.

([211]) Zgodnie ze sprawozdaniem firmy Deloitte skoncentrowany obszar logistyczny to obszar, na którym każdy magazyn lub platforma logistyczna o powierzchni większej niż 5 000 m^2 znajdują się w odległości mniejszej niż dwa kilometry od siebie. Każdy obszar logistyczny składa się z co najmniej trzech magazynów lub platform logistycznych o powierzchni większej niż 5 000 m^2.

([212]) Zgodnie ze sprawozdaniem firmy Deloitte rozszerzony obszar logistyczny to obszar, na którym każdy magazyn lub platforma logistyczna o powierzchni większej niż 5 000 m^2 znajdują się w odległości mniejszej niż sześć kilometrów od siebie. Każdy obszar logistyczny składa się z co najmniej trzech magazynów lub platform logistycznych o powierzchni większej niż 5 000 m^2.

([213]) Atlas magazynów i obszarów logistycznych we Francji w 2015 r., dostępny pod adresem: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015 (dostęp w dniu 18 października 2024 r.).

([214]) Sprawozdanie firmy Deloitte odnosi się do danych krajowej komisji drogowej za 2019 r., zgodnie z którymi roczny koszt 40-tonowego samochodu ciężarowego do przewozów długodystansowych wynosi 1,13 EUR/km. Obejmuje to koszty kierowcy, koszty posiadania i finansowania pojazdu, koszty paliwa, opon, utrzymania, opłat drogowych i winiet oraz koszty ubezpieczenia i podatków od pojazdów.

5.3.1.1.2. Francja prawidłowo przeanalizowała niedoskonałość rynku

5.3.1.1.2.1. Podaż prywatna przedsiębiorstwa Corsica Ferries w przypadku braku zamówień publicznych na usługi nie jest wiarygodna

(597) Przedsiębiorstwo La Méridionale uważa, że władze francuskie prawidłowo przeanalizowały niedoskonałość rynku charakteryzującą istnienie zapotrzebowania na usługi publicznego transportu morskiego między Korsyką a portem w Marsylii.

(598) Podkreśla w tym względzie, że oferty przedsiębiorstwa Corsica Ferries złożonej w trakcie konsultacji z operatorami nie można uznać za wiarygodną, ponieważ zdolność przewozowa, jaką przedsiębiorstwo Corsica Ferries miałoby wykorzystać w przypadku braku zamówień publicznych na usługi, była niespójna z przepustowością portu w Tulonie. Zgodnie ze sprawozdaniem firmy Deloitte zdolność przewozowa, jaką zadeklarowało przedsiębiorstwo Corsica Ferries w przypadku braku zamówienia publicznego na usługi ([215]), opierała się na stopniu wykorzystania wynoszącym 539 % w porcie w Tulonie w latach 2023–2028 ([216]), tj. na wielkości ładunków ponad pięciokrotnie większej niż obecna przepustowość portu.

5.3.1.1.2.2. Uruchomienie trasy Tulon–L'Île-Rousse przez przedsiębiorstwo La Méridionale w 2024 r. w ramach systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych nie podważa istnienia niedoskonałości rynku

(599) Przedsiębiorstwo La Méridionale twierdzi, że od 2024 r. otworzyło nową trasę między Tulonem a Livorno (Włochy), z przerwą w podróży w L'Île-Rousse. Podkreśla jednak, że inicjatywa ta w żaden sposób nie wpływa na wnioski władz francuskich dotyczące istnienia niedoskonałości rynku uzasadniającej udzielenie zamówień publicznych na usługi.

(600) Przedsiębiorstwo La Méridionale przypomina, że w ramach systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych mającego zastosowanie między Korsyką a Francją kontynentalną ma ono swobodę oferowania nowych usług poza zamówieniami publicznymi na usługi. W tym względzie zwraca uwagę, że zmiana w jego udziałach i zarządzie od czerwca 2023 r. doprowadziła do opracowania nowej strategii handlowej z otwarciem na trasy międzynarodowe. Nowa trasa do Włoch bezpośrednio spełnia ten cel.

(601) *Po pierwsze*, przedsiębiorstwo La Méridionale twierdzi, że trasa ta obejmuje wyłącznie transport pasażerski i jest skierowana przede wszystkim do turystów. W związku z tym nie obejmuje przewozu towarów ani pasażerów medycznych.

(602) *Po drugie*, przedsiębiorstwo La Méridionale wskazuje, że rachunki tworzenia dochodów dla trasy Tulon–L'Île-Rousse oraz przypisanego do niej statku Kalliste są prowadzone oddzielnie od rachunków tras Marsylia–Ajaccio i Marsylia–Porto-Vecchio obsługiwanych na podstawie zamówień publicznych na usługi, co zapewnia brak subsydiowania skrośnego w odniesieniu do amortyzacji i kosztów operacyjnych statków.

(603) W tym względzie przedsiębiorstwo La Méridionale odrzuca krytykę ze strony przedsiębiorstwa Corsica Ferries przedstawioną w motywie 216 decyzji o wszczęciu postępowania dotyczącą korzystania przez przedsiębiorstwo Corsica Linea ze statku Kalliste, co mogłoby uniemożliwić przedsiębiorstwu La Méridionale wypełnienie swoich zobowiązań wynikających z zamówień publicznych na usługi.

(604) Przedsiębiorstwo La Méridionale wyjaśnia, że chociaż przedsiębiorstwo Corsica Linea rzeczywiście wykorzystywało statek Kalliste w lipcu i sierpniu 2023 r., było to odpowiedzią na wyjątkową sytuację związaną z pożarem jednego ze statków przedsiębiorstwa Corsica Linea (Monte d'Oro), co wycofało go z eksploatacji na kilka miesięcy, kiedy to przedsiębiorstwo Corsica Linea wyraźnie zwróciło się do przedsiębiorstwa La Méridionale z zapytaniem, czy może wyczarterować Kalliste do celów tymczasowej obsługi swoich tras.

(605) Ponadto przedsiębiorstwo La Méridionale wskazuje, że chociaż w załączniku 2 do umów o zamówienie publiczne na usługi (program usług) statek Kalliste rzeczywiście przypisano do części 3 (Marsylia–Porto-Vecchio) i że na tym opierają się wstępne rachunki tworzenia dochodów (załącznik 9 do umów o zamówienie publiczne na usługi), możliwe jest przydzielenie go na inne trasy w ramach mechanizmu zastępowania statków przewidzianego w art. 20 umów o zamówienie publiczne na usługi lub w celu wykonania dodatkowego rejsu w obie strony, o którym zdecydowały władze francuskie.

([215]) Zgodnie ze sprawozdaniem firmy Deloitte przedsiębiorstwo Corsica Ferries wskazało, że w przypadku braku zamówienia publicznego na usługi znacznie zwiększyłoby swoją działalność w Tulonie, ze średnio 397 112 m.b. rocznie w latach 2016–2019 do średnio 2 675 288 m.b. rocznie w latach 2023–2028, co oznacza wzrost o 574 % w ofercie.

([216]) W sprawozdaniu firmy Deloitte oblicza się ten stopień wykorzystania na podstawie średniej rocznej liczby metrów bieżących transportowanych przez przedsiębiorstwo Corsica Ferries w latach 2016–2019 (397 112 m.b.), co odpowiada obecnemu stopniowi wykorzystania w wysokości 80 % dla portu w Tulonie według CCI Var oraz średniej rocznej zadeklarowanej przez przedsiębiorstwo Corsica Ferries w latach 2023–2028 (2 675 288 m.b.), co odpowiada wykorzystaniu portu w Tulonie w 539 %.

5.3.1.1.3. Władze francuskie określiły proporcjonalne zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych

5.3.1.1.3.1. Minimalne zobowiązania w zakresie zdolności przewozowej towarów są proporcjonalne do stwierdzonego zapotrzebowania na usługę publiczną

(606) Przedsiębiorstwo La Méridionale kwestionuje wstępne stanowisko Komisji, zgodnie z którym minimalne zdolności przewozowe towarów określono w zamówieniach publicznych na usługi w taki sposób, aby usługa publiczna mogła w każdej chwili sprostać maksymalnemu szczytowemu popytowi zaobserwowanemu na podstawie danych historycznych.

(607) Przedsiębiorstwo La Méridionale wyjaśnia, że władze francuskie ustaliły minimalną zdolność przewozową wymaganą dla przepływu towarów na podstawie średniej na przeprawę w lipcu 2030 r., która jest wyższa niż średnia na przeprawę w pozostałych miesiącach 2030 r. Biorąc pod uwagę różnice w ruchu w zależności od dnia tygodnia i miesiąca, ta średnia miesięczna nie pozwala na stałe zaspokojenie maksymalnego zaobserwowanego szczytowego popytu. Według przedsiębiorstwa La Méridionale średnia miesięczna w lipcu 2030 r., jak również pozostałe średnie miesięczne, obejmują przeprawy, w przypadku których popyt przekracza wybrane minimalne zdolności przewozowe.

(608) Przedsiębiorstwo La Méridionale podkreśla w tym względzie, że analiza wielkości przewozów towarowych na statkach w latach 2021 i 2022 na trasach obsługiwanych przez przedsiębiorstwo La Méridionale pokazuje, że minimalne zdolności przewozowe określone w zamówieniach publicznych na usługi dla transportu towarowego nie są nadmierne, ponieważ przekroczono je na znacznej części przepraw ([217]). Analizy według miesiąca i dnia pokazują, że minimalne zdolności przewozowe regularnie przekraczano w każdym miesiącu roku i każdego dnia tygodnia w latach 2021 i 2022. Zdolności przewozowych w ramach zamówień publicznych na usługi nie można zatem uznać za nieproporcjonalne.

(609) Wreszcie przedsiębiorstwo La Méridionale wyjaśnia, że ustalenie minimalnych zdolności przewozowych na poziomie oszacowanym na lipiec 2030 r. jest zgodne z ograniczeniami, z jakimi borykają się przedsiębiorstwa w zakresie zarządzania flotą. Nie było zatem wykonalne ustalenie minimalnej zdolności przewozowej w ujęciu miesięcznym, a nawet rocznym, biorąc pod uwagę ograniczenia ekonomiczne związane z zarządzaniem flotą i okresy amortyzacji statków. Przedsiębiorstwo La Méridionale wyjaśnia, że biorąc pod uwagę wartość statków, operatorom trudno jest zmienić statki w trakcie realizacji zamówienia, zarówno z ekonomicznego, jak i operacyjnego punktu widzenia. Natomiast zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych określone w zamówieniach publicznych na usługi umożliwiają przekazywanie do eksploatacji statków, które są w stanie świadczyć usługę publiczną przez cały okres obowiązywania zamówień publicznych na usługi i radzić sobie z maksymalnymi wartościami szczytowymi.

5.3.1.1.3.2. Obowiązki w zakresie minimalnej zdolności przewozowej w odniesieniu do liczby kierowców przewożonych na przeprawę są proporcjonalne do zapotrzebowania na usługę publiczną

(610) Przedsiębiorstwo La Méridionale podnosi, że wbrew temu, co twierdzi przedsiębiorstwo Corsica Ferries w swojej skardze, minimalna zdolność przewozowa na potrzeby przewozu kierowców określona w zamówieniach publicznych na usługi nie jest nieproporcjonalna.

(611) Na podstawie danych przekazanych przez przedsiębiorstwo La Méridionale w sprawozdaniu firmy Deloitte oceniono rzeczywistą liczbę kierowców, którzy towarzyszyli swoim towarom na statkach przedsiębiorstwa La Méridionale w latach 2021 i 2022. W sprawozdaniu stwierdzono, że określone w zamówieniach publicznych na usługi minimalne zdolności przewozowe w odniesieniu do liczby kierowców nie są nadmierne, ponieważ w latach 2021 i 2022 już przekroczono lub osiągnięto je w przypadku znacznej części przepraw ([218]).

5.3.1.2. Zamówienia publiczne na usługi spełniają czwarte kryterium Altmark

(612) *Po pierwsze*, zdaniem przedsiębiorstwa La Méridionale kryteria udzielania zamówień nie miały wpływu na zdolność Francji do wyboru kandydata zdolnego do świadczenia usługi po najniższych kosztach dla społeczności. Przedsiębiorstwo La Méridionale uważa, że względem tras do Porto-Vecchio (część 3) i Propriano (część 4) przedsiębiorstwa Corsica Linea i La Méridionale złożyły konkurencyjne oferty. W obu przypadkach władze francuskie wybrały ofertę z najniższą ceną.

([217]) Ze sprawozdania firmy Deloitte wynika, że w 2021 r. prawie jedna trzecia przepraw obsługiwanych przez przedsiębiorstwo La Méridionale między Marsylią a Ajaccio przekroczyła już minimalne zdolności przewozowe towarów określone w zamówieniach publicznych na usługi. W 2022 r. miało to miejsce w przypadku 40 % przepraw obsługiwanych przez przedsiębiorstwo La Méridionale między Marsylią a Ajaccio.

([218]) Zgodnie ze sprawozdaniem firmy Deloitte minimalną zdolność przewozową dla kierowców ładunków holowanych określoną w zamówieniach publicznych na usługi osiągnięto lub przekroczono na 40 % przepraw obsługiwanych przez przedsiębiorstwo La Méridionale w 2021 r. i 43 % w 2022 r. między Marsylią a Ajaccio.

(613) *Po drugie*, przedsiębiorstwo La Méridionale twierdzi, że trzy przedsiębiorstwa żeglugowe (Corsica Ferries, Corsica Linea i La Méridionale) odpowiedziały na konsultacje z operatorami, w związku z czym liczba kandydatów (dwóch) była zgodna z liczbą odpowiedzi udzielonych w ramach konsultacji z operatorami. Ponadto fakt, że nie było innych przedsiębiorstw żeglugowych, potwierdza brak gotowości rynku do obsługi tras o niskiej rentowności, takich jak trasy na Korsykę.

5.3.2. *Zamówienia publiczne na usługi są zgodne z decyzją w sprawie UOIG*

5.3.2.1. Decyzja w sprawie UOIG ma zastosowanie do zamówień publicznych na usługi

(614) Przedsiębiorstwo La Méridionale kwestionuje wstępne stanowisko Komisji, zgodnie z którym decyzja w sprawie UOIG ma zastosowanie wyłącznie do tras transportu pasażerskiego, z wyłączeniem wszelkich innych usług transportu morskiego (w szczególności przewozów towarowych). Uważa, po pierwsze, że w decyzji w sprawie UOIG nie sprecyzowano, że nie ma ona zastosowania do usług łączonych oraz że Komisja nie może dokonać takiej zawężającej wykładni; po drugie, w każdym wypadku uważa, że taka wykładnia jest zgodna z praktyką decyzyjną Komisji ([219]).

5.3.2.2. Zamówienia publiczne na usługi są zgodne z decyzją w sprawie UOIG

(615) Przedsiębiorstwo La Méridionale uważa, że zamówienia publiczne na usługi są zgodne z art. 4 decyzji w sprawie UOIG: podkreśla, że w niniejszej sprawie rzeczywiście mamy do czynienia z powierzeniem, które obejmuje wszystkie wymogi nałożone w tym artykule, jak zauważa Komisja w motywach 275 i nast. decyzji o wszczęciu postępowania ([220]). Podkreśla również, że zgodnie z decyzją w sprawie UOIG okres obowiązywania zamówień publicznych na usługi wynosi mniej niż 10 lat.

(616) Przedsiębiorstwo Corsica Linea uważa również, że zamówienia publiczne na usługi są zgodne z art. 5 i 6 decyzji w sprawie UOIG, biorąc pod uwagę fakt, że metody obliczania rekompensaty i weryfikacji, czy nie występuje nadmierna rekompensata, określono w zamówieniach publicznych na usługi, jak zauważyła Komisja w decyzji o wszczęciu postępowania (motywy 345–377).

(617) Wreszcie przedsiębiorstwo Corsica Linea uważa, że zamówienia publiczne na usługi spełniają warunki określone w art. 7 decyzji w sprawie UOIG, ponieważ władze francuskie opublikowały wszystkie informacje wymagane na mocy tego artykułu.

5.3.3. *Zamówienia publiczne na usługi są zgodne z zasadami ramowymi UOIG*

(618) Przedsiębiorstwo La Méridionale uważa, że w każdym wypadku środki są zgodne z zasadami ramowymi UOIG. Przedstawiło uwagi dotyczące dwóch kwestii: okresu powierzenia i zgodności zamówień publicznych na usługi z prawem UE w zakresie koncesji.

5.3.3.1. Okres obowiązywania zamówień publicznych na usługi jest zgodny z zasadami ramowymi UOIG

(619) Przedsiębiorstwo La Méridionale uważa, że siedmioletni okres obowiązywania zamówień publicznych na usługi jest zgodny z normami określonymi w prawie UE. Przedsiębiorstwo La Méridionale uważa, że okres ten jest rozsądny i uzasadniony w świetle inwestycji dokonanych lub planowanych w celu wykonania zamówień publicznych na usługi, w szczególności w odniesieniu do kosztów amortyzacji zmobilizowanych statków oraz kosztów związanych z dodatkowym wyposażeniem lub zgodnością z wymogami środowiskowymi. W tym względzie odnosi się do praktyki decyzyjnej Komisji dotyczącej zamówień publicznych na usługi w zakresie połączeń morskich we Włoszech ([221]) i w Norwegii ([222]) na okres wynoszący prawie dziesięć lat lub dłuższy.

([219]) Przedsiębiorstwo La Méridionale odnosi się do decyzji (UE) 2022/1328, pkt 484 i nast.

([220]) Przedsiębiorstwo La Méridionale zauważa w tym względzie, że art. 2 umów o zamówienie publiczne na usługi wyraźnie odnosi się do decyzji w sprawie UOIG.

([221]) Decyzja Komisji (UE) 2022/448 z dnia 17 czerwca 2021 r., w sprawie środków SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) wdrożonych przez Włochy na rzecz przedsiębiorstwa Siremar i jego nabywcy, przedsiębiorstwa Società Navigazione Siciliana (Dz.U. L 97 z 24.3.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/448/oj)).

([222]) Zob. przypis 141.

5.3.3.2. Zamówienia publiczne na usługi są zgodne z unijnym prawem zamówień publicznych

5.3.3.2.1. Czas, jaki upłynął między datą udzielenia zamówień publicznych na usługi a datą rozpoczęcia świadczenia usług, nie spowodował żadnego efektu zamknięcia

(620) Przedsiębiorstwo La Méridionale uważa, że krótki okres między datą udzielenia zamówień publicznych na usługi a datą rozpoczęcia świadczenia usług nie spowodował żadnych trudności w świetle prawa UE dotyczącego koncesji.

(621) *Po pierwsze*, uważa, że dane okoliczności różnią się od okoliczności, o których mowa w wyroku w sprawie SNCM II, o którym Komisja wspomina w swojej decyzji o wszczęciu postępowania. Faktycznie według przedsiębiorstwa La Méridionale w publicznym zaproszeniu do składania ofert opublikowanym w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* w dniu 6 maja 2022 r. wskazano potencjalnym kandydatom, że usługi świadczone w ramach zamówień publicznych na usługi mają rozpocząć się w dniu 1 stycznia 2023 r. W związku z tym potencjalnych kandydatów poinformowano osiem miesięcy przed datą rozpoczęcia świadczenia przedmiotowych usług. Ponadto wejście w życie zamówień publicznych na usługi w dniu 1 stycznia 2023 r. ogłoszono również, gdy władze francuskie rozpoczęły konsultacje z operatorami w dniu 22 stycznia 2022 r., na które odpowiedziało przedsiębiorstwo Corsica Ferries, tj. prawie rok wcześniej.

(622) *Po drugie*, przedsiębiorstwo La Méridionale zwraca uwagę, że zgodnie z regulaminem przetargowym opublikowanym w dniu 6 maja 2022 r. kandydaci musieli złożyć swoje wnioski i oferty do dnia 25 lipca 2022 r. oraz że wszelkie spotkania negocjacyjne rozpoczęłyby się wstępnie w sierpniu 2022 r. Biorąc pod uwagę niepodlegające zmianie terminy negocjacji i udzielania zamówień tak złożonych jak zamówienia publiczne na usługi, wszystkie zainteresowane podmioty gospodarcze były zatem od początku informowane, że między datą udzielenia zamówień publicznych na usługi a datą ich wejścia w życie upłynąłby okres około dwóch lub trzech miesięcy, między jesienią 2022 r. a 1 stycznia 2023 r. Taki okres był wystarczający, aby umożliwić wszystkim zainteresowanym podmiotom gospodarczym wycofanie swojej floty z eksploatacji i jej przegrupowanie.

(623) W tym względzie przedsiębiorstwo La Méridionale utrzymuje, że twierdzenia przedsiębiorstwa Corsica Ferries, zgodnie z którymi rezerwacje w transporcie morskim należy otwierać z co najmniej sześciomiesięcznym wyprzedzeniem, są bezzasadne. Wskazuje, że w transporcie towarowym (który jest głównym celem zamówień publicznych na usługi) rezerwacje są w praktyce dokonywane z kilkudniowym wyprzedzeniem, podczas gdy świadczenie usług transportu pasażerskiego miało rozpocząć się poza sezonem, przy mniejszym natężeniu ruchu (1 stycznia).

(624) *Po trzecie*, jako że władze francuskie wiedziały, po upływie terminu składania ofert (25 lipca 2022 r.), że tylko przedsiębiorstwa Corsica Linea i La Méridionale złożyły wnioski o udział w postępowaniu o udzielenie zamówienia, mogły one, nie naruszając dyrektywy w sprawie koncesji, podjąć decyzję o przedłużeniu czasu trwania negocjacji i skróceniu okresu między datą udzielenia zamówień publicznych na usługi a datą ich wejścia w życie. Ponieważ przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie złożyło oferty dotyczącej zamówień publicznych na usługi z powodów związanych z brakiem jasności wymogów technicznych (a nie z powodu krótkiego okresu między udzieleniem zamówienia a wejściem w życie), rzeczywisty czas trwania etapu negocjacji nie mógł stanowić naruszenia dyrektywy w sprawie koncesji.

5.3.3.2.2. Zakres wymogów minimalnych nie obejmował podlegających zmianie terminu i dodatkowych rejsów w obie strony

(625) Przedsiębiorstwo La Méridionale przypomina, że wymogi minimalne określone w art. 37 dyrektywy w sprawie koncesji określono w art. 2 ust. 4 regulaminu przetargowego. Zatem zdaniem przedsiębiorstwa La Méridionale, o ile konieczne było odniesienie się do załącznika 1 do umów o zamówienie publiczne na usługi w celu zrozumienia dokładnego zakresu niektórych z tych wymogów minimalnych, o tyle załącznik 1 nie stanowił w całości wymogu minimalnego.

(626) Zdaniem przedsiębiorstwa La Méridionale wniosek ten prowadzi do następujących ustaleń.

(627) W odniesieniu do dodatkowych rejsów w obie strony, przedsiębiorstwo La Méridionale zauważa przede wszystkim, że nie są one wymienione w art. 2 ust. 4 regulaminu przetargowego. Mowa jest tam jedynie o „rozkładach rejsów" i „częstotliwości usług". Ponadto dodatkowe rejsy w obie strony przedstawiono jedynie w załączniku 1 do umów o zamówienie publiczne na usługi jako możliwość, której realizację pozostawiono uznaniu władz francuskich. Odniesienia te nie wykazują zatem żadnej cechy „rozkładów rejsów" dla dodatkowych rejsów w obie strony lub ich „częstotliwości" w rozumieniu wymogu minimalnego ściśle określonego w art. 2 ust. 4 regulaminu przetargowego.

(628) Jeżeli chodzi o rejsy w obie strony podlegające zmianie terminu, przedsiębiorstwo La Méridionale zauważa, że ani art. 2 ust. 4 regulaminu przetargowego, ani załącznik 1 o nich nie wspominają.

(629) Zdaniem przedsiębiorstwa La Méridionale wynika z tego, że podlegające zmianie terminu i dodatkowe rejsy w obie strony nie były częścią minimalnych cech charakterystycznych zamówień publicznych na usługi.

5.3.3.2.3. Podlegające zmianie terminu i dodatkowe rejsy w obie strony są zgodne z zasadami równego traktowania, niedyskryminacji i przejrzystości

(630) Jeżeli chodzi o rejsy w obie strony podlegające zmianie terminu, przedsiębiorstwo La Méridionale wskazuje, że nie są to dodatkowe rejsy w obie strony, które zostałyby dodane do minimalnej liczby rejsów w obie strony rocznie. Jedynym celem tych rejsów w obie strony jest optymalizacja ruchu w sposób ograniczony i doraźny. Przede wszystkim przedsiębiorstwo La Méridionale twierdzi, że te rejsy w obie strony pozostają w gestii władz francuskich, z zastrzeżeniem przestrzegania art. 17 umów o zamówienie publiczne na usługi. Wreszcie przedsiębiorstwo La Méridionale zauważa, że powołany w tym celu komitet techniczny odracza rejs w obie strony, aby przesunąć go na datę, która odpowiada zarówno rzeczywistemu zapotrzebowaniu na usługę publiczną, jak i ograniczeniom operatora.

(631) W odniesieniu do dodatkowych rejsów w obie strony przedsiębiorstwo La Méridionale twierdzi, że takie rejsy w obie strony również stanowią opcję według uznania instytucji zamawiającej w przypadku szczytowego zapotrzebowania na morski transport towarowy, którego nie mogłyby zaspokoić regularne rejsy w obie strony. Zdaniem przedsiębiorstwa La Méridionale jest to elastyczny instrument w ramach zamówień publicznych na usługi umożliwiający dostosowanie usługi publicznej do rzeczywistego popytu ze strony użytkowników przez okres 7–8 lat. Ponadto liczba dodatkowych rejsów w obie strony jest ściśle ograniczona, a ich realizację reguluje art. 18 umów o zamówienie publiczne na usługi, który pozostał bez zmian na koniec postępowania o udzielanie zamówienia publicznego na usługi.

(632) Nie ma dowodów na to, by przedsiębiorstwo Corsica Ferries zakładało, że operator musiał utrzymywać stale statki rezerwowe, które można by w każdej chwili zmobilizować do wykonywania dodatkowych lub podlegających zmianie terminu rejsów w obie strony. Przedsiębiorstwo La Méridionale wskazuje w tym względzie, że załącznik 1 do umów o zamówienie publiczne na usługi na lata 2021–2022 (w odniesieniu do których przedsiębiorstwo Corsica Ferries złożyło wniosek) przewidywał już ten mechanizm dodatkowych rejsów w obie strony na trasach do Ajaccio, Bastii i L'Île-Rousse. Na podstawie tych zamówień dodatkowych rejsów w obie strony nigdy jednak nie realizowano na warunkach podnoszonych przez przedsiębiorstwo Corsica Ferries (tj. w drodze jednoczesnego wnioskowania o kilka statków). W związku z tym przedsiębiorstwo Corsica Ferries musiało wiedzieć, że posiadanie statków rezerwowych w stałej gotowości nie miało sensu gospodarczego ani operacyjnego.

5.3.3.2.4. Oferty przedsiębiorstwa La Méridionale były zgodne z regulaminem przetargowym

(633) *Po pierwsze*, przedsiębiorstwo La Méridionale zauważa, że w odniesieniu do podlegających zmianie terminu i dodatkowych rejsów w obie strony jego ostateczne oferty nie wprowadziły żadnych zmian w załączniku 1 ani w art. 16 i 17 projektów umów o zamówienie publiczne na usługi. W załączniku 1 przedstawionym na poparcie ostatecznej oferty przedsiębiorstwa La Méridionale dotyczącej części 1 zaprezentowano jedynie propozycję dotyczącą rozplanowania dodatkowych rejsów w obie strony w oparciu o jego wiedzę na temat połączeń morskich.

(634) *Po drugie*, w odniesieniu do zdolności przewozowej statków (pasażerów i towarów), przedsiębiorstwo La Méridionale uważa, że zdolność przewozowa oferowana przez statki, które przydzieliło do poszczególnych części, jest zgodna z minimalną zdolnością przewozową dla przewozu towarów i pasażerów. Przedsiębiorstwo La Méridionale utrzymuje również, że wszystkie jego statki spełniają wymogi dotyczące minimalnej liczby kabin dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

5.4. **Uwagi grupy Stef**

(635) Przedsiębiorstwo Stef i jego spółki zależne (łącznie tworzące grupę STEF) prowadzą działalność głównie w dziedzinie transportu drogowego towarów o regulowanej temperaturze, usług logistycznych w zakresie świeżych i zimnych produktów oraz przemysłowych opakowań produktów rolno-spożywczych.

(636) W swoich uwagach grupa Stef wyjaśnia, że przedsiębiorstwo Stef było jedynym udziałowcem przedsiębiorstwa La Méridionale w okresie od 2009 r. do 31 maja 2023 r., kiedy to przedsiębiorstwo Stef dokonało sprzedaży przedsiębiorstwa La Méridionale na rzecz CMA CGM. Przedsiębiorstwo Stef było zatem jedynym udziałowcem przedsiębiorstwa La Méridionale, gdy Francja przyznała dwa ze spornych środków przedsiębiorstwu La Méridionale.

(637) W swoich uwagach grupa Stef powtarza w całości treść uwag przedstawionych przez przedsiębiorstwo La Méridionale. Grupa Stef nie przedstawia żadnych faktów ani argumentów poza tymi, które już przedstawiło przedsiębiorstwo La Méridionale. Uwagi grupy Stef należy zatem rozumieć jako identyczne z uwagami przedsiębiorstwa La Méridionale, przedstawionymi już w pkt 5.3.

6. UWAGI FRANCJI DOTYCZĄCE UWAG ZAINTERESOWANYCH STRON

(638) Władze francuskie przedstawiły swoje uwagi dotyczące uwag przedsiębiorstwa Corsica Ferries pismami z dnia 25 czerwca i 11 lipca 2024 r. Uwagi dotyczą oceny istnienia zapotrzebowania na usługę publiczną oraz zgodności z dyrektywą w sprawie koncesji.

6.1. Uwagi dotyczące istnienia zapotrzebowania na usługę publiczną

6.1.1. *Konsultacje publiczne nie były stronnicze*

(639) Na wstępie władze francuskie wskazują, że metoda zastosowana do określenia zapotrzebowania na usługę publiczną była zgodna z zasadami rozporządzenia w sprawie kabotażu ([223]) i komunikatu wyjaśniającego do niego z 2014 r. („**komunikat wyjaśniający**") ([224]). Dodają, że wzięto również pod uwagę kryteria „testu SNCM" określone przez Sąd w wyrokach SNCM I i SNCM II ([225]).

(640) Wbrew twierdzeniom przedsiębiorstwa Corsica Ferries (motywy 399–403) władze francuskie zauważają, że konsultacje z użytkownikami nie były stronnicze. Podkreślają, że konsultacje te zostały szeroko nagłośnione wśród ogółu społeczeństwa. Podkreślają również, że wyniki konsultacji pokazują na przykład, że porty w Marsylii i Tulonie są całkowicie substytucyjne z punktu widzenia pasażerów (rezydentów i nierezydentów Korsyki), jak utrzymuje przedsiębiorstwo Corsica Ferries. W każdym razie zwracają one uwagę, że konsultacje z operatorami były jedną z wielu metod określania popytu ze strony użytkowników.

(641) Ponadto, wbrew twierdzeniom przedsiębiorstwa Corsica Ferries (motywy 455–468), w konsultacjach z operatorami również nie zaobserwowano stronniczości metodyki. Francja zwraca uwagę, że konsultacje te zostały również szeroko nagłośnione i były otwarte dla wszystkich zainteresowanych podmiotów. Władze francuskie twierdzą, że odpowiedź przedsiębiorstwa Corsica Ferries dokładnie przeanalizowano w celu zapewnienia jej solidnego i adekwatnego charakteru. W odniesieniu do krytyki ze strony przedsiębiorstwa Corsica Ferries dotyczącej braku definicji ciągłości terytorialnej, władze francuskie podkreślają, że dokumentacja przetargowa przewoźnika zawierała dokument uzupełniający opisujący organizację regulacyjną morskiego transportu pasażerskiego i towarowego, który w pełni powielał francuskie przepisy dotyczące ciągłości terytorialnej.

6.1.2. *Francja prawidłowo określiła popyt jakościowy ze strony użytkowników*

6.1.2.1. Francja prawidłowo określiła popyt jakościowy ze strony pasażerów medycznych

(642) Przede wszystkim władze francuskie odrzucają argument przedsiębiorstwa Corsica Ferries, zgodnie z którym istnieje zapotrzebowanie na usługę publiczną jedynie w odniesieniu do pasażerów medycznych kwalifikujących się do uzyskania zwrotu kosztów z systemu ubezpieczeń zdrowotnych. Wskazują one, że w sprawozdaniu firmy Gecodia wyraźnie pokazano, że niektórzy pasażerowie medyczni korzystają konkretnie z transportu morskiego i że istnieje konkretny związek z portem w Marsylii.

(643) Władze francuskie odrzucają również argument przedsiębiorstwa Corsica Ferries, zgodnie z którym nie istnieje żadne prawne lub regulacyjne ograniczenie uzależniające zwrot kosztów transportu od odległości między portem przybycia a ośrodkiem opieki zdrowotnej. Zwracają uwagę, że zwrot kosztów odbywa się na podstawie najkrótszej trasy z portu w Marsylii do placówki opieki zdrowotnej, zgodnie z art. R. 322-10-5 CSS.

(644) W każdym razie władze francuskie utrzymują, że warunki transportu lądowego pasażerów medycznych nie są takie same w Marsylii i Tulonie. Francja zwraca uwagę, że pasażerowie medyczni są przewożeni w celu hospitalizacji i powiązanych konsultacji, które odbywają się w tym samym dniu, w którym pacjent przybywa na kontynent, z udziałem osób o potencjalnie niestabilnym stanie, z harmonogramami (wizytami lekarskimi), których należy przestrzegać. W związku z tym dodanie dodatkowej podróży trwającej prawie godzinę z Tulonu do placówek leczniczych w Marsylii – a także ryzyko związane z zagęszczeniem ruchu, opóźnieniami kolejowymi lub autobusowymi, a także związane z tym znaczne koszty (noclegi w hotelach, przejazdy taksówką) – mogłyby jeszcze bardziej utrudnić podróż pasażerom medycznym.

([223]) Art. 4 rozporządzenia w sprawie kabotażu.

([224]) Komunikat Komisji w sprawie interpretacji rozporządzenia Rady (EWG) nr 3577/92 dotyczącego stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie państw członkowskich (kabotaż morski), COM(2014) 232 final, 22.4.2014.

([225]) Wyroki z dnia 1 marca 2017 r., SNCM I i SNCM II, tamże.

6.1.2.2. Francja prawidłowo określiła popyt jakościowy na transport ładunków holowanych

(645) *Po pierwsze*, władze francuskie utrzymują, że twierdząc, iż Komisja oparła swoją ocenę substytucyjności portów w Marsylii i Tulonie w odniesieniu do ładunków holowanych wyłącznie na nasyceniu portu w Tulonie oraz na wynikach konsultacji publicznych z użytkownikami, przedsiębiorstwo Corsica Ferries arbitralnie i częściowo ogranicza zrozumienie zastosowanej metody.

(646) W odniesieniu do kwestii dotyczącej braku ryzyka nasycenia przepustowości w porcie w Tulonie w zakresie ładunków holowanych (motywy 436–438) władze francuskie podkreślają przede wszystkim, że odpowiedź CCI Var wyraźnie wskazuje, iż przepustowość portu w Tulonie jest ograniczona. W swoich uwagach władze francuskie przedstawiły dodatkowe informacje na temat stopnia nasycenia portu w Tulonie. Uważają, że gdyby dzienny ruch odnotowany na trasach między Marsylią a Ajaccio/Bastią miał zostać przeniesiony do portu w Tulonie, popyt przekroczyłby przepustowość portu podczas 177 dni z 365 dni w 2029 r. ([226])

(647) W odniesieniu do kwestii dotyczącej konsultacji z użytkownikami w zakresie transportu towarowego oraz argumentów podniesionych w tym względzie przez przedsiębiorstwo Corsica Ferries (motywy 439–443), krytykujących w szczególności znaczenie informacji uzyskanych w wyniku tych konsultacji, władze francuskie przypominają, że konsultacje z użytkownikami stanowią ważny dowód w świetle zasad ramowych UOIG.

(648) *Po drugie*, władze francuskie zauważają przede wszystkim, że przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie kwestionuje dodatkowych kosztów drogowych, jakie ponoszą przewoźnicy w związku z przejściem z Marsylii do Tulonu (motyw 443), oraz że analizy przedstawione przez przedsiębiorstwa Corsica Ferries, Corsica Linea i La Méridionale potwierdzają, iż bazy logistyczne znajdują się głównie wokół Marsylii i w dolinie Rodanu.

(649) Władze francuskie przedstawiają również zaktualizowaną ocenę ilościową dodatkowych kosztów, wykorzystując najnowsze dane referencyjne (grudzień 2023 r.) dotyczące kosztów produkcji obliczonych przez krajową komisję drogową („**CNR**"). Według władz francuskich ocena ta potwierdza istnienie dodatkowych kosztów w wysokości około 40 % w przypadku podróży przez port w Tulonie zamiast portu w Marsylii dla przewoźnika, którego bazy logistyczne znajdują się w pobliżu Marsylii.

(650) Francja wskazuje również, że drugie badanie przeprowadzone przez BRG przedstawione przez przedsiębiorstwo Corsica Ferries (zob. motyw 443), które prezentuje analizę dodatkowych kosztów drogowych, zawiera szereg błędów metodycznych. Po pierwsze, drugie badanie przeprowadzone przez BRG opiera się na wartości referencyjnej wynoszącej 12 m.b., podczas gdy standardowy samochód ciężarowy (ciągnik + przyczepa) jest zbliżony do 17 m.b. Po drugie, taryfa morska stosowana w drugim badaniu przeprowadzonym przez BRG dla Tulonu jest taryfą bez podatku i kosztów obsługi, a nie faktycznie uiszczaną taryfą. Ponadto w drugim badaniu przeprowadzonym przez BRG nie uwzględniono szeregu czynników, które zwiększają dodatkowe koszty drogowe. Na przykład obliczenie opiera się na dodatkowej odległości drogowej wynoszącej 60 km, podczas gdy wynosi ona ponad 70 km.

(651) *Po trzecie*, w odniesieniu do oceny stopnia substytucyjności konkretnego popytu na transport ładunków holowanych w porcie w Marsylii, władze francuskie podkreślają w odpowiedzi na twierdzenia przedsiębiorstwa Corsica Ferries (motywy 444–445), że sprawozdanie z października 2020 r., na które powołuje się przedsiębiorstwo Corsica Ferries, wskazało, że przeprowadzona ocena geograficznego zakresu rynku ładunków holowanych nie wyklucza ewentualnego stwierdzenia częściowej substytucyjności między portami kontynentalnymi na potrzeby transportu ładunków holowanych, jeżeli przedstawiono by w tym względzie bardziej przekonujące dowody, w szczególności w drodze szerszych konsultacji publicznych z nadawcami i przewoźnikami. W niniejszej sprawie władze francuskie przeprowadziły jednak szersze konsultacje publiczne, w związku z czym wnioski wyciągnięte w sprawozdaniu z października 2020 r. nie są już aktualne.

(652) *Wreszcie* władze francuskie zaprzeczają twierdzeniu przedsiębiorstwa Corsica Ferries, zgodnie z którym porty w Marsylii i Tulonie są w pełni substytucyjne z punktu widzenia użytkowników w odniesieniu do obsługi transportu towarzyszącego ładunków holowanych (motyw 449). Przede wszystkim władze francuskie zauważają, że przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie przedstawia żadnego dowodu uzasadniającego to rozróżnienie. Władze francuskie dodają, że różnicy tej nie wskazali przewoźnicy, operatorzy morscy ani podmioty zarządzające portami podczas konsultacji publicznych.

([226]) Próg przepustowości szacuje się na 80 samochodów ciężarowych dziennie w ciągu całego roku, z wyjątkiem lipca i sierpnia, kiedy próg przepustowości szacuje się na 40 samochodów ciężarowych dziennie ze względu na wzrost ruchu pasażerskiego i pojazdów lekkich w miesiącach letnich.

6.1.3. *Francja prawidłowo określiła popyt ilościowy ze strony użytkowników*

6.1.3.1. Francja prawidłowo określiła ilościowo popyt ze strony pasażerów medycznych

(653) Wbrew twierdzeniom przedsiębiorstwa Corsica Ferries (motywy 428–431) władze francuskie podkreślają, że udział transportu morskiego w transporcie ze względów medycznych między Korsyką a kontynentem na poziomie 10 % stanowi założenie konserwatywne.

6.1.3.2. Francja prawidłowo określiła ilościowo popyt na transport ładunków holowanych i nieholowanych

(654) Według Francji przedsiębiorstwo Corsica Ferries twierdzi, że jednolita stopa wzrostu wynosząca 2,3 % rocznie dla wszystkich tras objętych zamówieniami publicznymi na usługi jest wynikiem przeszacowania popytu na transport towarowy, a zatem na kierowców związanych z transportem ładunków holowanych (motywy 453–454). Władze francuskie odpowiedziały, że prognozowany popyt na transport towarowy opiera się na danych historycznych (2010–2019). Zakres tych danych jest wystarczająco szeroki, aby uwzględnić okresy spadku i okresy bardziej dynamiczne w gospodarce Korsyki.

(655) Władze francuskie wskazują, że w latach 2010–2019 Korsyka przeszła przez dwa okresy wzrostu (2010–2012; 2016–2018) i dwa okresy stagnacji (2013–2015; 2019 r.) oraz że przepływy towarowe odzwierciedlają te zmiany. Władze francuskie twierdzą również, że zastosowanym punktem odniesienia jest ogólny wzrost przepływu towarów między Korsyką a Francją kontynentalną. Ponadto władze francuskie zauważają, że dane z Regionalnej Dyrekcji ds. Środowiska, Planowania i Mieszkalnictwa wskazują na wzrost ruchu we wszystkich portach w latach 2000–2019, przy czym wahania są zgodne ze wzrostem gospodarczym. Władze francuskie stwierdzają zatem, że wnioski, jakie wyciągnęło przedsiębiorstwo Corsica Ferries, są nieuzasadnione, a przewidywany popyt na transport towarowy ma ostrożny i zachowawczy charakter.

6.1.4. *Francja prawidłowo zidentyfikowała niedoskonałość rynku*

(656) Wbrew twierdzeniom przedsiębiorstwa Corsica Ferries (motywy 455–468) władze francuskie podkreślają, że przyjęto podejście perspektywiczne obejmujące ocenę w scenariuszu alternatywnym podaży prywatnej w przypadku braku zamówienia publicznego na usługi między Korsyką a Marsylią.

(657) Ponadto na podstawie ostatnich obserwacji ruchu na Morzu Śródziemnym władze francuskie zauważają, że port w Marsylii ma niewielkie możliwości przyciągania pasażerów, w szczególności do/z portów drugorzędnych na Korsyce. Na przykład szacuje się, że do 2030 r. przepływ ładunków holowanych (niesubstytucyjny w Marsylii) wyniesie około 170 000 m.b. w przypadku trasy Marsylia–Bastia, 120 000 m.b. w przypadku trasy Marsylia–Ajaccio i mniej niż 50 000 m.b. w przypadku portów drugorzędnych, co stanowi znacznie niższe wartości niż ruch, jaki odnotowuje się na trasach obsługiwanych na otwartym rynku lub w ramach systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych na innych wyspach w zachodniej części Morza Śródziemnego. Ogólnie rzecz biorąc, według władz francuskich na otwartym rynku lub w ramach systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych nie ma codziennej trasy z tak małą bazą pasażerską i towarową.

6.1.5. *Francja wybrała instrument interwencji publicznej, który jest konieczny i proporcjonalny do zapotrzebowania na usługę publiczną*

(658) Aby wykazać, że minimalna zdolność przewozowa zawarta w zamówieniach publicznych na usługi w odniesieniu do transportu towarowego nie jest zawyżona, władze francuskie odsyłają do swoich uwag dotyczących decyzji o wszczęciu postępowania (motywy 358–361).

(659) Ponadto władze francuskie wskazują, że dane o transporcie kierowców za 2023 r. pokazują, że minimalna zdolność przewozowa kierowców jest regularnie niższa niż liczba faktycznie przewożonych kierowców w przypadku następującej liczby przepraw:

— Ajaccio–Marsylia: 199 przepraw,

— Bastia–Marsylia: 84 przeprawy,

— L'Île-Rousse–Marsylia: 176 przepraw,

— Porto-Vecchio–Marsylia: 170 przepraw,

— Propriano–Marsylia: 118 przepraw.

(660) Wreszcie władze francuskie podkreślają, że celem dodatkowych rejsów nie jest absorpcja ogólnego ruchu, lecz nieregularnych wartości szczytowych.

6.2. Uwagi dotyczące zgodności zamówień publicznych na usługi z unijnym prawem zamówień publicznych

6.2.1. *Okres obowiązywania zamówień publicznych na usługi jest zgodny z dyrektywą w sprawie koncesji*

(661) Wbrew temu, co twierdzi przedsiębiorstwo Corsica Ferries (motyw 535), Francja wyjaśnia, że okres obowiązywania zamówień publicznych na usługi ustalono zgodnie z dyrektywą w sprawie koncesji, z uwzględnieniem inwestycji dokonywanych przez przyszłych wykonawców, a szczególności w statki niezbędne do świadczenia usługi transportu morskiego. Koszty te obejmują koszt kapitału, w przypadku gdy wykonawca jest właścicielem statków, lub opłaty leasingowe, w przypadku gdy wykonawca wynajmuje statki. W związku z tym władze francuskie uważają, że okres obowiązywania jest uzasadniony ze względu na cele związane z konkurencją, ponieważ krótszy okres zniechęciłby operatorów do składania ofert. Władze francuskie uważają również, że okres ten odpowiada celom w zakresie zdolności adaptacyjnych ze względu na obowiązek dostosowania statków do norm, w szczególności przepisów dotyczących emisji gazów cieplarnianych.

(662) Jeśli chodzi o argumenty przedsiębiorstwa Corsica Ferries dotyczące braku zwrotu z inwestycji dla instytucji zamawiającej po zakończeniu koncesji (motywy 536 i 537), Francja uważa, że takie twierdzenie nie odpowiada rzeczywistości koncesji w dziedzinie transportu pasażerskiego i towarowego, a ponieważ eksploatacja statków nie jest częścią podejścia opartego na aktywach zwrotnych, taka przesłanka nie jest związana z okresem obowiązywania zamówień publicznych na usługi.

(663) Jeśli chodzi o twierdzenia przedsiębiorstwa Corsica Ferries, zgodnie z którymi rekompensata nie uwzględnia wartości końcowej statków po zakończeniu zamówień (motyw 538), Francja uważa, że rekompensata przyznana wykonawcom nie powinna uwzględniać tej wartości, ponieważ statki stanowią aktywa własne wykonawców, a nie aktywa zwracane nieodpłatnie i w całości należące do CdC lub OTC. Francja wyjaśnia, że zgodnie z art. 34 umów o zamówienie publiczne na usługi koszty inwestycji związane ze statkami ustala się na podstawie floty wyznaczonej przez wykonawcę do obsługi tras objętych zamówieniem publicznym na usługi. Celem tych inwestycji, które rekompensuje OTC, jest pokrycie kosztów poniesionych przez wykonawcę – pomniejszonych o wszelkie dotacje i wszelkie finansowanie publiczne na te inwestycje – odpowiadających amortyzacji lub opłatom leasingowym lub kosztom czarteru statku przeznaczonego do świadczenia usługi.

(664) Ponadto przedsiębiorstwo Corsica Ferries kwestionuje znaczenie przedstawionych przez władze francuskie przykładów koncesji obowiązujących przez ponad pięć lat, w szczególności przykładu norweskiej usługi przybrzeżnej (motyw 539). W odpowiedzi Francja wyjaśnia, że przykład ten jest w zupełności istotny, ponieważ Urząd Nadzoru EFTA potwierdził siedmioletnią koncesję na lata 2012–2019 i przedłużył ją o dziesięć lat na lata 2021–2030. Przedłużenie to było uzasadnione okresem eksploatacji statków, który znacznie przekracza 10 lat.

(665) Ponadto władze francuskie podkreślają, że przedsiębiorstwo Corsica Ferries wniosło już w czerwcu 2022 r. skargę do sądu administracyjnego w Bastii dotyczącą okresu obowiązywania zamówień publicznych na usługi w kontekście zastosowania środków tymczasowych przed zawarciem umowy, twierdząc, że był on nieproporcjonalny ze względu na brak planowanych inwestycji dla wykonawców. Sąd w Bastii oddalił skargę, a orzeczenie to utrzymała w mocy Rada Stanu, która nie przyjęła wniesionego od niej odwołania.

(666) Ponadto w odniesieniu do specyfikacji technicznych, które należało spełnić (zdolność przewozowa statków, liczba pasażerów i liczba kabin dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się), Francja wyjaśnia, że wszystkie przedsiębiorstwa obsługujące połączenia z Korsyką w latach 2015–2022 posiadały statki zgodne ze specyfikacjami technicznymi określonymi w zamówieniach publicznych na usługi. W szczególności przedsiębiorstwo Corsica Ferries jest jednym z głównych przedsiębiorstw żeglugowych w Europie eksploatujących statki o dużej zdolności przewozowej (statki ro-pax). Jego ogólna zdolność przewozowa w zakresie transportu pasażerskiego lub towarowego jest bliska zdolnościom przewozowym jego odpowiedników na trasach na Korsykę (np. Moby Lines, Corsica Linea i La Méridionale) lub od nich większa.

6.2.2. *Zarzuty dotyczące zakresu wymogów minimalnych są bezzasadne*

(667) Władze francuskie podkreślają, że konieczne jest wyraźne rozróżnienie między art. 2 ust. 4 regulaminu przetargowego, który zawiera wyczerpujący i niepodlegający zmianie wykaz minimalnych cech charakterystycznych, a załącznikiem 1 do umów o zamówienie publiczne na usługi, który służy jako ogólne odniesienie techniczne, wyszczególniając minimalne zdolności przewozowe bez opisywania ich jako minimalnych cech charakterystycznych. W załączniku 1 określono elementy techniczne, których charakter zależy od ich włączenia do art. 2 ust. 4 regulaminu przetargowego: jeżeli dany element wymieniono w tym artykule, a następnie określono w załączniku 1, Francja wyjaśnia, że jest to wymóg minimalny.

(668) Ponadto Francja zauważa, że w kontekście zamówień publicznych na usługi na lata 2019–2020 sąd administracyjny w Bastii przeanalizował jedynie wymogi, które można powiązać z minimalnymi cechami charakterystycznymi: „[t]e wymogi techniczne, które odnoszą się do zdolności przewozowej statków, należą do minimalnych wymogów umownych wymienionych w art. 2 ust. 4 regulaminu przetargowego" (19 marca 2019 r., nr 1900289). Według Francji rozumowanie to potwierdziła Rada Stanu w orzeczeniu z dnia 24 czerwca 2019 r.: „załącznik techniczny dotyczący usług zawarty w załączniku 1 do projektu umowy, który wymaga co najmniej czterdziestu gniazd dla pojazdów chłodniczych dla każdej przeprawy, należało uznać, biorąc pod uwagę warunki określone w art. 4 ust. 1 regulaminu przetargowego, za część dokumentacji przetargowej, a w rezultacie za wyjaśnienie oczekiwanych minimalnych cech charakterystycznych. Orzekając w ten sposób, sędzia orzekający w przedmiocie środków tymczasowych nie naruszył prawa". Wbrew twierdzeniom przedsiębiorstwa Corsica Ferries zdaniem Francji Rada Stanu nie uznała, że załącznik 1 w całości stanowi wymogi minimalne.

(669) Podobnie władze francuskie przypominają, że załącznik 1 do umów o zamówienie publiczne na usługi nie został zmieniony, co oznacza, że ani minimalne cechy charakterystyczne, ani minimalne zdolności przewozowe nie zostały błędnie zrozumiane. Oferty były zatem zgodne z tymi minimalnymi cechami charakterystycznymi i zdolnościami.

(670) Jeżeli chodzi o jasność wymogów minimalnych, władze francuskie odsyłają do postanowienia sądu administracyjnego w Bastii z dnia 20 lipca 2022 r. (motyw 274), stwierdzając, że informacje dotyczące podlegających zmianie terminu i dodatkowych rejsów w obie strony były wystarczające, aby „umożliwiać kandydatom ocenę zakresu obowiązków wykonawców i złożenie oferty" ([227]).

7. OCENA ŚRODKÓW POMOCY

7.1. Istnienie pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE

(671) Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiejkolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

7.1.1. *Istnienie przedsiębiorstwa*

(672) Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem ([228]) Komisja musi najpierw ustalić, czy usługodawcy są przedsiębiorstwami w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Pojęcie przedsiębiorstwa obejmuje każdy podmiot prowadzący działalność gospodarczą, niezależnie od jego statusu prawnego i sposobu jego finansowania. Działalnością gospodarczą jest każda działalność polegająca na oferowaniu towarów lub usług na rynku ([229]).

(673) Zamówienia publiczne na usługi polegają na świadczeniu usług morskiego transportu towarowego i pasażerskiego między Korsyką a Francją kontynentalną w zamian za rekompensatę wypłacaną beneficjentom tych zamówień publicznych na usługi (Corsica Linea i La Méridionale). Corsica Linea i La Méridionale prowadzą zatem działalność gospodarczą. W związku z tym są one przedsiębiorstwami w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

([227]) Sąd administracyjny zauważył w szczególności między innymi, że dokumentacja przetargowa zawierała dokumenty informacyjne dotyczące obsługi połączeń morskich między Korsyką a kontynentem, takie jak sprawozdania roczne wykonawców za lata 2017, 2018 i 2019, w których przedstawiono analizę jakości usług.

([228]) Wyrok z dnia 18 czerwca 1998 r., Komisja/Włochy, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, oraz wyrok z dnia 23 kwietnia 1991 r., Höfner i Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, pkt 21.

([229]) Wyrok z dnia 16 czerwca 1987 r., Komisja/Włochy, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, pkt 7; wyrok z dnia 18 czerwca 1998 r., Komisja/Włochy, C-35/96, tamże, pkt 36.

7.1.2. *Możliwość przypisania środków państwu i istnienie zasobów państwowych*

7.1.2.1. Możliwość przypisania środków państwu

(674) Z utrwalonego orzecznictwa wynika, że środki podejmowane przez jednostki wewnątrzpaństwowe państw członkowskich, niezależnie od ich statusu i nazwy, podobnie jak środki podejmowane przez instytucje rządowe na szczeblu centralnym, objęte są zakresem stosowania art. 107 ust. 1 TFUE, jeżeli spełnione są przesłanki, o których mowa w tym postanowieniu ([230]).

(675) Komisja zauważa w niniejszej sprawie, że OTC, a mianowicie organ, który przyznał rozpatrywane środki, jest organem administracyjnym w całości powiązanym z CdC, który sam jest jednostką niższego rzędu niż państwo (motyw 82). OTC, której prezes jest członkiem CdC (motyw 82), podlega nadzorowi ze strony CdC w zakresie prowadzenia działalności (motyw 83). CdC powołuje również dyrektora OTC, a decyzje OTC (w tym decyzje budżetowe) podejmowane są przez komitet administracyjny złożony z przedstawicieli departamentów Korsyki Południowej i Górnej Korsyki oraz przede wszystkim wybranych przedstawicieli Zgromadzenia Korsyki (motyw 82). Samo udzielenie zamówień publicznych na usługi było przedmiotem głosowania Zgromadzenia Korsyki (motyw 280).

(676) Sporne środki można zatem przypisać państwu.

7.1.2.2. Istnienie zasobów państwowych

(677) Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem zasoby władz lokalnych i regionalnych należy uznać za zasoby państwowe w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE ([231]).

(678) Jak wspomniano w motywie 84, zamówienia publiczne na usługi finansuje się z dotacji na rzecz ciągłości terytorialnej wypłacanej przez rząd krajowy na rzecz CdC, który z mocy prawa przekazuje ją OTC. Zamówienia publiczne na usługi są zatem finansowane ze środków CdC, który jest jednostką niższego rzędu niż państwo.

(679) Komisja uważa zatem, że finansowanie zamówień publicznych na usługi wiąże się z wykorzystaniem zasobów państwowych.

7.1.3. *W przedmiocie istnienia korzyści*

(680) W celu dokonania oceny, czy dany środek państwowy stanowi pomoc dla przedsiębiorstwa należy określić, czy dane przedsiębiorstwo odnosi korzyść gospodarczą, która pozwala mu uniknąć kosztów, jakie normalnie obciążałyby jego własne zasoby finansowe lub czy odnosi korzyść, której by nie uzyskało w normalnych warunkach rynkowych ([232]).

(681) Ponieważ badane środki przyznaje się w drodze przekazania obowiązku użyteczności publicznej, stanowią one korzyść dla beneficjenta, chyba że taka rekompensata spełnia łącznie cztery kryteria Altmark ([233]).

(682) W związku z powyższym Komisja zbada, czy zamówienia publiczne na usługi spełniają wszystkie kryteria Altmark.

7.1.3.1. Kryteria Altmark

(683) W wyroku w sprawie Altmark Trybunał orzekł, że rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych nie przyznaje selektywnej korzyści i nie stanowi pomocy w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, jeżeli spełnione są łącznie cztery kryteria:

— przedsiębiorstwo będące beneficjentem powinno być rzeczywiście obarczone obowiązkami świadczenia usług publicznych i obowiązki te powinny być jasno określone (kryterium 1),

— parametry, na podstawie których obliczana jest rekompensata, są wcześniej ustalone w sposób obiektywny i przejrzysty (kryterium 2),

([230]) Wyrok z dnia 12 maja 2011 r., Région Nord-Pas-de-Calais, T-267/08 i T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, pkt 108.
([231]) Tamże, pkt 109.
([232]) Wyrok z dnia 14 lutego 1990 r., Francja/Komisja, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, pkt 44–45.
([233]) Wyrok z dnia 24 lipca 2003 r., Altmark Trans GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, pkt 87–93.

— rekompensata nie przekracza kwoty niezbędnej do pokrycia całości lub części kosztów poniesionych w celu wykonania obowiązku świadczenia usługi publicznej, przy uwzględnieniu związanych z tym przychodów i rozsądnego zysku z tytułu wypełniania tego obowiązku (kryterium 3),

— jeżeli wybór przedsiębiorstwa, któremu ma zostać powierzone wykonywanie obowiązku świadczenia usług publicznych, nie został w danym przypadku dokonany w ramach procedury udzielania zamówień publicznych, poziom koniecznej rekompensaty powinien zostać ustalony na podstawie analizy kosztów, jakie przeciętne przedsiębiorstwo, prawidłowo zarządzane i wyposażone w środki transportu odpowiednio do tego, by móc uczynić zadość wymogom stawianym usługom publicznym, poniosłoby na wykonanie tego obowiązku, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku osiąganego przy wypełnianiu tego obowiązku (kryterium 4).

7.1.3.2. Zgodność z czwartym kryterium Altmark

7.1.3.2.1. Dostawca wybrany w ramach postępowania o udzielenie zamówienia umożliwiającego wybór kandydata zdolnego do świadczenia tych usług po najniższym koszcie dla społeczności

(684) Postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego wyklucza istnienie pomocy państwa tylko wówczas, gdy pozwala wybrać oferenta zdolnego świadczyć te usługi, gwarantując najniższą cenę dla społeczności.

(685) W komunikacie Komisji w sprawie stosowania reguł Unii Europejskiej w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym („**komunikat w sprawie UOIG**”) ([234]) określono kryteria oceny spełnienia czwartego kryterium Altmark.

(686) W pkt 66 komunikatu w sprawie UOIG wskazano, że jeśli chodzi o cechy procedury przetargowej dialog konkurencyjny czy procedura negocjacyjna z uprzednim ogłoszeniem przyznają szeroki margines swobody organowi rozstrzygającemu i mogą ograniczać udział zainteresowanych podmiotów. Zatem jedynie w wyjątkowych wypadkach można uznać, że są one wystarczające do spełnienia czwartego kryterium Altmark.

(687) Komisja zauważa w niniejszej sprawie, że Francja przyznała przedmiotowe środki w drodze procedury negocjacyjnej (motywy 277 i 278). W związku z tym takiej procedury nie można co do zasady uznać za gwarancję najniższego kosztu dla społeczności zgodnie z komunikatem w sprawie UOIG.

(688) Ponadto w niniejszej sprawie nic nie pozwala na uznanie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na usługi za wyjątkowy przypadek stanowiący odstępstwo od tego domniemania.

(689) Po pierwsze, postępowanie obejmuje obsługę połączeń morskich z Korsyką, gdzie nigdy nie doszło do sytuacji wolnej konkurencji ze względu na ograniczenia nałożone przez system zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych oraz historyczne istnienie kolejnych zamówień publicznych na usługi (motywy 60 i 61). Taki kontekst może zatem ograniczyć komercyjną podaż i konkurencję w zakresie usług transportu morskiego na Korsykę oraz nie może zagwarantować usługi po najniższym koszcie dla społeczności.

(690) Po drugie, jak wskazuje przedsiębiorstwo Corsica Ferries (motyw 518), kryteria udzielenia zamówienia dotyczące rekompensaty finansowej były ważone jedynie na poziomie 20 %, podczas gdy kryteria dotyczące wartości technicznej ofert były ważone na poziomie 60 % (motyw 271). Komisja zauważa, że tych kryteriów technicznych nie zdefiniowano w taki sposób, aby umożliwić efektywną konkurencję minimalizującą korzyści, jakie odnoszą zwycięscy oferenci, ponieważ kryteria te służyły głównie do pomiaru zdolności i jakości kandydatów pod względem wypełniania powierzonych im obowiązków świadczenia usługi publicznej (rozkłady rejsów, dostosowanie floty do potrzeb użytkowników, jakość usług świadczonych na rzecz użytkowników zawodowych i prywatnych itp.), a nie zachęcały do efektywnej konkurencji minimalizującej wysokość rekompensaty.

([234]) Dz.U. C 8 z 11.1.2012, s. 4.

(691) Ponadto Komisja zauważa, że postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na usługi nie doprowadziło do wystarczającej otwartej i rzeczywistej konkurencji, biorąc pod uwagę niewielką liczbę kandydatów w każdej części (motyw 276). Argumenty przedsiębiorstw Corsica Linea i La Méridionale, zgodnie z którymi istniała znacząca presja konkurencyjna, ponieważ „powszechnie wiadomo było", że trzech operatorów (Corsica Linea, La Méridionale i Corsica Ferries) mogło złożyć wnioski (motywy 577 i 614), mają charakter czysto spekulacyjny, a ponadto niepotwierdzony, ponieważ przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie złożyło wniosku o udzielenie zamówienia publicznego na usługi. Podobnie okoliczność, że liczba kandydatów (Corsica Linea i La Méridionale) jest zgodna z liczbą operatorów uczestniczących w konsultacjach z operatorami, nie może sama w sobie wykazać istnienia wystarczającej otwartej i rzeczywistej konkurencji (motyw 613). Ponadto własne spostrzeżenie, zgodnie z którym żaden inny operator niż tych trzech nie wyraził zainteresowania rynkiem Korsyki (motyw 575), wskazuje na niski poziom konkurencji wynikający z postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na usługi, co potwierdziło przedsiębiorstwo La Méridionale (motyw 613). Ponadto przedsiębiorstwo Corsica Ferries, pomimo zainteresowania, nie złożyło oferty, która mogłaby przyczynić się do zwiększenia presji konkurencyjnej w trakcie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na usługi (motyw 273). Zatem argumenty przedsiębiorstwa Corsica Linea, zgodnie z którymi (i) procedura negocjacyjna obniżyła kwotę rekompensaty finansowej pierwotnie zaproponowanej przez kandydatów (motyw 578) oraz (ii) władze francuskie nie były zobowiązane do przyjęcia ofert tych kandydatów (motyw 579), nie są same w sobie w stanie wykazać, że OTC uzyskała usługi transportu morskiego po najniższych kosztach dla społeczności.

(692) Wreszcie w przypadku postępowań, w których złożono tylko jedną ofertę, oferty nie można uznać za wystarczającą do zagwarantowania najniższego kosztu dla społeczności ([235]). W niniejszej sprawie w przypadku wszystkich zamówień publicznych na usługi, z wyjątkiem zamówień dotyczących połączeń z Propriano i Porto-Vecchio (w ramach których otrzymano tylko dwa wnioski), otrzymano tylko jeden wniosek. Przedsiębiorstwo Corsica Linea nie wyjaśnia w tym względzie, dlaczego brak oferty konkurencyjnej w odniesieniu do trzech części nie pozwala wykluczyć istnienia wystarczającej presji w niniejszej sprawie (motyw 576). Podobnie w przypadku części 3 (Porto-Vecchio) i 4 (Propriano) fakt, że władze francuskie przyjęły najniższą ofertę w obu przypadkach, nie dowodzi, że wybrana oferta była sama w sobie ofertą o najniższych kosztach dla społeczności.

(693) Z powyższych rozważań wynika, że postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na usługi nie gwarantowało społeczności, że przedmiotowe usługi zostały zlecone po najniższych kosztach.

7.1.3.2.2. Rekompensata ustalona na podstawie kosztów, jakie przeciętne, prawidłowo zarządzane i wyposażone w odpowiednie środki przedsiębiorstwo poniosłoby w celu wywiązania się z powierzonych mu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych

(694) Komisja podkreśla, że czwarte kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark, oparte na analizie kosztów w odniesieniu do przeciętnego, prawidłowo zarządzanego i wyposażonego w odpowiednie środki przedsiębiorstwa, należy stosować, jeżeli przedsiębiorstwo, któremu powierzono wykonywanie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, nie zostało wybrane w ramach postępowania o udzielenie zamówienia publicznego.

(695) Władze francuskie nie przedstawiły żadnych dowodów ani informacji mogących wykazać, że rekompensata wypłacana w ramach zamówień publicznych na usługi została ustalona na podstawie kosztów, jakie przeciętne, prawidłowo zarządzane i wyposażone w odpowiednie środki przedsiębiorstwo poniosłoby w celu wywiązania się z powierzonych mu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych. Zainteresowane strony nie przedstawiły żadnych uwag dotyczących tej kwestii.

(696) Należy również zauważyć, że zamówienia publiczne na usługi nie zawierają żadnego odniesienia do kosztów, jakie poniosłoby przeciętne, prawidłowo zarządzane i wyposażone w odpowiednie środki przedsiębiorstwo do wywiązania się z powierzonych mu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych. Przeciwnie, z informacji zawartych w aktach sprawy wynika, że rekompensatę ustalono dopiero po zakończeniu postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na usługi, w wyniku negocjacji między beneficjentami zamówień publicznych na usługi a OTC, przy czym w trakcie tych negocjacji nie odniesiono się w żaden sposób do kosztów, które poniosłoby przeciętne, prawidłowo zarządzane i wyposażone w odpowiednie środki przedsiębiorstwo do wywiązania się z powierzonych mu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych w celu ustalenia tej kwoty rekompensaty.

([235]) Pkt 68 komunikatu w sprawie UOIG.

(697) Wobec braku konkretnych dowodów przekazanych przez Francję, Komisja może jedynie dojść do wniosku, że rekompensata przyznawana w ramach zamówień publicznych na usługi nie została ustalona na podstawie kosztów, jakie przeciętne, prawidłowo zarządzane i wyposażone w odpowiednie środki przedsiębiorstwo poniosłoby w celu wywiązania się z powierzonych mu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych.

(698) W rezultacie zamówienia publiczne na usługi nie spełniają czwartego kryterium Altmark.

7.1.3.3. Wnioski dotyczące istnienia korzyści

(699) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że zamówienia publiczne na usługi przyniosły beneficjentom korzyść gospodarczą, której nie uzyskaliby w normalnych warunkach rynkowych.

7.1.4. *Selektywność zamówień publicznych na usługi*

(700) W przypadku gdy Komisja stwierdzi istnienie korzyści, wynikającej bezpośrednio lub pośrednio z danego środka, jest ona również zobowiązana do wykazania, że korzyść ta przynosi konkretne korzyści jednemu lub kilku przedsiębiorstwom.

(701) Wymóg selektywności różni się w zależności od tego, czy przedmiotowy środek jest przewidziany jako ogólny program pomocy, czy też jako pomoc indywidualna. W tym ostatnim przypadku ustalenie tego, że doszło do przysporzenia korzyści gospodarczej, pozwala w zasadzie domniemywać selektywność tego środka ([236]).

(702) W niniejszej sprawie wszystkie zamówienia publiczne na usługi udzielono na podstawie umów dwustronnych zawartych z każdym z beneficjentów.

(703) Te zamówienia publiczne na usługi są zatem środkami indywidualnymi i w związku z tym należy je uznać za selektywne na korzyść tych beneficjentów.

7.1.5. *Bariery w handlu między państwami członkowskimi i zakłócenia konkurencji wewnątrz UE spowodowane zamówieniami publicznymi na usługi*

(704) Pomoc mająca na celu zwolnienie przedsiębiorstwa z kosztów, które musi ono zwykle ponosić w ramach bieżącego zarządzania lub zwyczajowej działalności, zakłóca co do zasady warunki konkurencji ([237]). W rzeczywistości zostało ocenione, że wszelka pomoc przyznana przedsiębiorstwu, które prowadzi działalność na rynku wspólnotowym, może spowodować zakłócenie konkurencji i wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

(705) Transport morski w obrębie państwa członkowskiego (kabotaż morski) jest otwarty dla wszystkich przewoźników wspólnotowych od dnia 1 stycznia 1993 r. ([238]) Od tej daty pomoc przyznana przedsiębiorstwu zajmującemu się transportem pasażerów lub towarów w obrębie państwa członkowskiego może zatem stanowić barierę w handlu między państwami członkowskimi. W niniejszej sprawie zamówienia publiczne na usługi przyznają rekompensatę z tytułu świadczenia usług morskiego transportu towarowego i pasażerskiego w związku z obsługą połączeń morskich z Korsyką. Rekompensata ta może zatem wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi, również dlatego, że Korsyka ma powiązania z Włochami.

(706) Należy przypomnieć, że przedsiębiorstwa Corsica Linea i La Méridionale działają na trasach między Francją kontynentalną a Korsyką w bezpośredniej konkurencji z operatorami takimi jak przedsiębiorstwo Corsica Ferries, ale również potencjalnie z każdym przedsiębiorstwem morskim oferującym lub mogącym oferować usługi transportu morskiego na Korsykę/z Korsyki (motyw 45). Ma to jeszcze większe znaczenie w świetle znacznego przepływu pasażerów między Korsyką a Francją kontynentalną i Włochami kontynentalnymi (motyw 56). Komisja zauważa zatem, że środki te mogą wzmocnić pozycję przedsiębiorstw Corsica Linea i La Méridionale w stosunku do konkurencyjnych przedsiębiorstw transportu morskiego w Unii Europejskiej, a tym samym mogą zakłócać konkurencję.

(707) W związku z tym środki mogą zakłócić konkurencję na rynku wewnętrznym i wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

([236]) Wyrok z dnia 4 czerwca 2015 r., MOL, C-15/14, ECLI:EU:C:2015:362, pkt 60.
([237]) Zob. wyrok z dnia 19 września 2000 r., Niemcy/Komisja, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, pkt 30 i przytoczone tam orzecznictwo.
([238]) Zob. rozporządzenie w sprawie kabotażu.

7.1.6. *Wniosek dotyczący istnienia pomocy państwa*

(708) W związku z powyższym Komisja uważa, że rekompensata przyznana operatorom w ramach zamówień publicznych na usługi stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

7.2. **Zgodność środków z prawem**

(709) Zgodnie z art. 108 ust. 3 TFUE art. 2 ust. 1 rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589 ([239]) stanowi, że „z zastrzeżeniem odmiennych przepisów rozporządzeń wydanych zgodnie z art. 109 TFUE lub innych jego przepisów, zainteresowane państwo członkowskie zgłasza Komisji w odpowiednim czasie wszelkie plany przyznania nowej pomocy". Art. 3 tego rozporządzenia stanowi ponadto, że „pomocy podlegającej obowiązkowi zgłoszenia zgodnie z art. 2 ust. 1 nie wprowadza się w życie do czasu podjęcia przez Komisję decyzji zezwalającej na taką pomoc lub do czasu uznania takiej decyzji Komisji za podjętą".

(710) Komisja zauważa, że chociaż władze francuskie zgłosiły w dniu 27 grudnia 2022 r. swoje plany ustanowienia zamówień publicznych na usługi na okres od dnia 1 stycznia 2023 r. do dnia 31 grudnia 2030 r., wdrożyły zamówienia publiczne na usługi w dniu 1 stycznia 2023 r. bez podjęcia przez Komisję decyzji zezwalającej na te zamówienia lub uznania takiej decyzji za podjętą. Przedmiotowe środki naruszają zatem co do zasady art. 2 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2015/1589.

(711) Komisja zauważa, że zgodnie z decyzją w sprawie UOIG państwa członkowskie mogą być w niektórych przypadkach zwolnione z wymogu zgłoszenia na podstawie art. 108 ust. 3 TFUE.

(712) W tym względzie należy zbadać, czy zamówienia publiczne na usługi są objęte zakresem stosowania decyzji w sprawie UOIG, aby ustalić, czy środki te są zwolnione z obowiązku zgłoszenia przewidzianego w art. 108 ust. 3 TFUE.

(713) Komisja przypomina przede wszystkim, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem, jako wyjątek od ogólnej zasady obowiązku zgłoszenia, przepisy rozporządzenia lub decyzji przyznającej zwolnienie z obowiązku zgłoszenia oraz przewidziane w nich warunki należy rozumieć ściśle ([240]).

(714) Zakres decyzji w sprawie UOIG określono w jej art. 2. Art. 2 lit. d) stanowi, że pomoc państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie połączeń morskich z wyspami nie jest zwolniona z obowiązku zgłoszenia, jeżeli średnie roczne natężenie ruchu na tych trasach przekroczyło 300 000 pasażerów w okresie dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym przyznano UOIG.

(715) Art. 2 lit. d) decyzji w sprawie UOIG odnosi się wyłącznie do morskiego transportu pasażerskiego i nie zawiera odniesienia do morskiego transportu towarowego. Biorąc pod uwagę zasadę ścisłej wykładni, która reguluje stosowanie decyzji o zwolnieniu z obowiązku zgłoszenia (motyw 713), Komisja uważa, że wobec braku wyraźnego odniesienia do morskiego transportu towarowego rekompensata wypłacana z tytułu UOIG związanych z morskim transportem towarowym lub z usługami łączonymi (pasażerowie/towary) nie może być objęta decyzją w sprawie UOIG ([241]).

(716) Ponieważ zamówienia publiczne na usługi dotyczą usług łączonych, rekompensata przyznana beneficjentom zamówień publicznych na usługi nie wchodzi w zakres decyzji w sprawie UOIG.

(717) Uwagi zainteresowanych stron w tej kwestii nie mają wpływu na ten wniosek.

([239]) Rozporządzenie Rady (UE) 2015/1589 z dnia 13 lipca 2015 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. L 248 z 24.9.2015, s. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

([240]) Wyrok z dnia 21 lipca 2016 r., Dilly's Wellnesshotel, C-493/14, EU:C:2016:577, pkt 37 i 38; wyrok z dnia 5 marca 2019 r., Eesti Pagar AS, C-349/17, ECLI:EU:C:2019:172, pkt 60.

([241]) W celu uzyskania wykładni według analogii zob. wyrok z dnia 19 października 2023 r., SAD Trasporto locale, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, pkt 23–29, dotyczący zakresu rozporządzenia wyłączającego z obowiązku zgłoszenia pomocy państwa przyznanej w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie usług transportu lądowego.

(718) Po pierwsze, wbrew temu, co twierdzi przedsiębiorstwo Corsica Linea (motyw 582), wyłączenie morskiego transportu towarowego z zakresu decyzji w sprawie UOIG nie jest sprzeczne ani z treścią decyzji w sprawie UOIG, ani z jej celem zgodnie z wykładnią zawartą w motywie 24 tej decyzji. W istocie żaden z artykułów decyzji w sprawie UOIG nie wspomina o morskim transporcie towarowym. W motywie 24 określono jedynie zasady mające zastosowanie do pomocy państwa przyznawanej na finansowanie UOIG w sektorach transportu lotniczego i morskiego, wyjaśniając jedynie, że decyzja w sprawie UOIG określa warunki, na jakich taka pomoc może zostać wyłączona z wymogu zgłoszenia ustanowionego w art. 108 ust. 3 TFUE w przypadku braku zasady sektorowej w tej kwestii. Art. 2 lit. d), który określa zakres decyzji w sprawie UOIG, nie obejmuje jednak morskiego transportu towarowego. Ponadto przedsiębiorstwo Corsica Linea nie uzasadnia, dlaczego wyłączenie morskiego transportu towarowego z zakresu decyzji w sprawie UOIG byłoby sprzeczne z zasadą równego traktowania.

(719) Ponadto argument, zgodnie z którym odniesienie wyłącznie do progu liczby pasażerów jest uzasadnione faktem, że przepływ pasażerów stanowi ogólny wskaźnik znaczenia gospodarczego danej trasy (motyw 584), nie dowodzi, że decyzja w sprawie UOIG wyraźnie obejmuje morski transport towarowy. Wręcz przeciwnie, Komisja zauważa, że głównym celem zamówień publicznych na usługi jest transport towarów, a transport pasażerski ogranicza się do transportu pasażerów medycznych i kierowców (z wyjątkiem trasy Marsylia–Propriano), którego wielkość jest ograniczona.

(720) Wreszcie uwaga, zgodnie z którą praktyka decyzyjna Komisji sugeruje, że decyzja w sprawie UOIG ma zastosowanie do usług łączonych, jest pozbawiona znaczenia (motyw 583), ponieważ zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Komisja nie jest związana swoją praktyką decyzyjną ([242]).

(721) Decyzja w sprawie UOIG nie ma zatem zastosowania w omawianej sprawie. Wynika z tego, że władze francuskie wdrożyły środki niezgodnie z prawem, z naruszeniem art. 3 rozporządzenia (UE) 2015/1589 i art. 108 ust. 3 TFUE.

7.3. **Zgodność środków pomocy**

7.3.1. *Stosowanie art. 106 ust. 2 TFUE i zasad ramowych UOIG*

(722) Jeżeli rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, podlega ona art. 106, 107 i 108 TFUE.

(723) Podstawą prawną oceny zgodności z rynkiem wewnętrznym pomocy państwa przyznanej na UOIG jest art. 106 ust. 2 TFUE. W niniejszej sprawie przedmiotowa pomoc państwa dotyczy przyznania rekompensaty w zamian za wywiązanie się ze zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych w ramach UOIG. Należy zatem zbadać zgodność pomocy z art. 106 ust. 2 TFUE, a w szczególności z przepisami szczegółowymi dotyczącymi stosowania tego artykułu.

(724) W niniejszej sprawie przepisy szczegółowe dotyczące stosowania art. 106 ust. 2 TFUE zawarte są w zasadach ramowych UOIG. Zgodnie z pkt 11 zasad ramowych UOIG „pomoc państwa wykraczającą poza zakres [decyzji w sprawie UOIG] można uznać za zgodną z art. 106 ust. 2 Traktatu, jeśli jest ona niezbędna do wykonywania danej usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym i nie wpływa na rozwój wymiany handlowej w stopniu sprzecznym z interesem Unii. W celu osiągnięcia tej równowagi muszą zostać spełnione warunki określone w sekcjach 2.2 do 2.10 [zasad ramowych UOIG]".

(725) Komisja zauważa, że władze francuskie zgłosiły również zamówienia publiczne na usługi na podstawie zasad ramowych UOIG.

(726) W poniższych sekcjach przedstawiono zatem przeprowadzoną przez Komisję analizę zgodności przedmiotowych środków z warunkami określonymi w zasadach ramowych UOIG, biorąc pod uwagę, że środki te nie wchodzą w zakres decyzji w sprawie UOIG (motyw 721).

([242]) Wyrok z dnia 20 września 2011 r., Regione autonoma della Sardegna, T-394/08, ECLI:EU:T:2011:493, pkt 190.

(727) Należy również zauważyć, że zgodnie z pkt 8 zasad ramowych UOIG zasady określone w zasadach ramowych UOIG mają zastosowanie do rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych przyznawanej w dziedzinie transportu morskiego, bez uszczerbku dla bardziej rygorystycznych przepisów szczegółowych zawartych w sektorowych przepisach unijnych. W dziedzinie transportu morskiego rozporządzenie w sprawie kabotażu, zgodnie z jego wykładnią zawartą w komunikacie wyjaśniającym, określa warunki, na jakich państwo członkowskie może udzielać zamówień publicznych na usługi przedsiębiorstwom żeglugowym zaangażowanym w obsługę regularnych połączeń na wyspy lub z wysp oraz wypłacać w zamian rekompensatę finansową właścicielom statków. Komisja przeanalizuje zatem zgodność środków z zasadami ramowymi UOIG, bez uszczerbku dla przepisów szczegółowych określonych w rozporządzeniu w sprawie kabotażu.

7.3.2. *Istnienie faktycznej usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym*

(728) Zgodnie z pkt 12 zasad ramowych UOIG pomoc musi być przyznana na faktyczną i prawidłowo zdefiniowaną usługę świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym, o której mowa w art. 106 ust. 2 TFUE. Ciężar udowodnienia prawidłowej definicji zakresu usługi publicznej spoczywa na państwie członkowskim ([243]), przy założeniu, że badanie przeprowadzone przez Komisję ogranicza się do oczywistego błędu w ocenie, jak wskazano w pkt 13 zasad ramowych UOIG.

(729) W pkt 13 zasad ramowych UOIG wyjaśniono, że państwa członkowskie nie mogą zobowiązań do świadczenia określonych usług publicznych wiązać z usługami, które są już świadczone lub mogą być skutecznie świadczone na warunkach takich jak cena, obiektywne cechy jakościowe, ciągłość i dostęp do danej usługi, zgodnych z interesem publicznym określonym przez państwo, przez przedsiębiorstwa działające na zwykłych warunkach rynkowych.

(730) W pkt 14 zasad ramowych UOIG podkreślono, że państwa członkowskie powinny wykazać, że należycie rozważyły potrzeby w zakresie usług publicznych, przeprowadzając konsultacje społeczne lub wykorzystując inne stosowne instrumenty pozwalające uwzględnić interesy użytkowników i usługodawców.

(731) Jak wskazano w motywie 727, rozporządzenie w sprawie kabotażu upoważnia państwo członkowskie do udzielania zamówień publicznych na usługi w zakresie obsługi regularnych połączeń na wyspy lub z wysp w zamian za rekompensatę finansową. Zamówienie publiczne na usługi na podstawie rozporządzenia w sprawie kabotażu należy rozumieć jako umowę zawartą w celu świadczenia odpowiednich usług transportowych. Może ono obejmować w szczególności:

— normy ciągłości, regularności, zdolności przewozowej i jakości,

— dodatkowe usługi transportowe,

— usługi transportowe według określonych stawek i podlegające specjalnym warunkom, zwłaszcza dla pewnych kategorii pasażerów lub na określonych trasach, oraz

— dostosowanie usług do aktualnych wymagań.

(732) W dwóch wyrokach Sądu z dnia 1 marca 2017 r. w sprawach T-366/13 („wyrok SNCM I") ([244]) i T-454/13 („wyrok SNCM II") ([245]) wyjaśniono obowiązki spoczywające na państwach członkowskich w odniesieniu do definiowania zakresu usługi publicznej oraz formy, jaką powinna przyjąć interwencja publiczna w celu zapewnienia świadczenia tej usługi. W szczególności Sąd potwierdził, że zakres zamówienia publicznego na usługi musi zaspokajać zapotrzebowanie na usługi publiczne charakteryzujące się (i) popytem ze strony użytkowników w odniesieniu do wszystkich lub niektórych usług, (ii) niezaspokojonym przez działające na rynku podmioty w braku ustalenia takiego obowiązku nałożonego w tym celu przez władze publiczne, (iii) a w celu zaspokojenia tego zapotrzebowania państwo członkowskie wybrało podejście, które w możliwie najmniejszym stopniu narusza swobody niezbędne do prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego ([246]).

([243]) Wyrok z dnia 15 listopada 2018 r., Stichting Woonlinie, T-202/10 RENV II i T-203/10 RENV II, ECLI:EU:T:2018:795, pkt 79–83.
([244]) Wyrok z dnia 1 marca 2017 r., SNCM I, tamże.
([245]) Wyrok z dnia 1 marca 2017 r., SNCM II, tamże.
([246]) Wyrok z dnia 1 marca 2017 r., SNCM II, pkt 134.

(733) W niniejszej sprawie należy ocenić, czy zakres zamówień publicznych na usługi spełnia warunki określone w zasadach ramowych UOIG i w rozporządzeniu w sprawie kabotażu, zgodnie z ich wykładnią zawartą w komunikacie wyjaśniającym. Komisja zbada zatem, czy zamówienia publiczne na usługi zaspokajają zapotrzebowanie na usługę publiczną i czy w możliwie najmniejszym stopniu naruszają swobody niezbędne do prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego.

7.3.2.1. Charakterystyka zapotrzebowania na usługę publiczną

(734) Jak orzekł Sąd w wyroku SNCM II, charakterystyka zapotrzebowania na usługę publiczną w odniesieniu do kabotażu morskiego może wynikać jedynie z wykazania popytu ze strony użytkowników na daną usługę, który nie jest zaspokojony przez rynek. Zdaniem Sądu zapotrzebowanie na usługę publiczną można ustalić między innymi w drodze badań rynku, konsultacji publicznych lub zaproszeń do składania projektów ([247]).

(735) Warunki te zasadniczo odpowiadają warunkom nałożonym w pkt 14 (państwa członkowskie muszą należycie rozważyć interesy użytkowników, przeprowadzając konsultacje społeczne lub wykorzystując inne stosowne instrumenty) i w pkt 13 (państwa członkowskie muszą mieć pewność, że występuje niedoskonałość rynku) zasad ramowych UOIG.

(736) Wynika z tego przede wszystkim, że w przypadku braku *popytu ze strony użytkowników* na wszystkie lub niektóre usługi nie istnieje zapotrzebowanie na usługę publiczną. W tym względzie pkt 14 zasad ramowych UOIG stanowi, że należy należycie rozważyć interesy użytkowników, przeprowadzając konsultacje społeczne lub wykorzystując inne stosowne instrumenty. Zidentyfikowanie popytu ze strony użytkowników, zarówno pod względem jakościowym, jak i ilościowym, jest niezbędne do ustanowienia ram na rzecz analizy niedoskonałości rynku. Określenie zapotrzebowania na usługę publiczną polega na porównaniu popytu ze strony użytkowników z podażą komercyjną, którą operatorzy proponowaliby w przypadku braku zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych przewidzianego przez państwo członkowskie.

(737) Podobnie w przypadku braku *niedoskonałości rynku* nie może istnieć zapotrzebowanie na usługę publiczną. Analiza niedoskonałości rynku podzielona jest na dwa etapy. Przede wszystkim należy zbadać usługi, które rynek oferowałby w przypadku braku przewidzianego zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych. W tym względzie pkt 14 zasad ramowych UOIG stanowi, że należy należycie rozważyć interesy usługodawców, przeprowadzając konsultacje społeczne lub wykorzystując inne stosowne instrumenty. Następnie należy zbadać, czy taka podaż byłaby wystarczająca do zaspokojenia popytu ze strony użytkowników.

(738) Jak słusznie podkreśla przedsiębiorstwo Corsica Ferries (motywy 455 i 456), identyfikacja podaży rynkowej nie ogranicza się do podaży stwierdzonej *ex ante* na rynku, lecz musi być oceniana dynamicznie w drodze oceny podaży rynkowej w przyszłości. Innymi słowy, analizując niedoskonałość rynku, państwa członkowskie są zobowiązane do sprawdzenia, czy istniejąca *oraz* potencjalna podaż (tj. podaż, którą operator mógłby zapewnić, w sposób wiarygodny i w rozsądnych ramach czasowych, w przypadku braku przewidzianego zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych) nie byłaby wystarczająca do zaspokojenia zidentyfikowanego popytu ze strony użytkowników.

(739) Wbrew temu, co twierdzi przedsiębiorstwo Corsica Ferries (motyw 457), Komisja nie jest jednak zobowiązana do przeprowadzenia szczegółowego badania dokonanej przez państwo członkowskie analizy istnienia niedoskonałości rynku. Jak wskazano w motywie 728, badanie przeprowadzone przez Komisję ogranicza się do sprawdzenia, czy istnieje oczywisty błąd w ocenie.

(740) W niniejszej sprawie władze francuskie postawiły pod znakiem zapytania konieczność utrzymania zamówień publicznych na usługi w kontekście obsługi połączeń morskich z Korsyką. Stwierdziły one, że należy je utrzymać w świetle zidentyfikowanego przez nie zapotrzebowania na usługę publiczną. W poniższych podsekcjach przedstawiono przeprowadzoną przez Komisję analizę każdego z przypadków zapotrzebowania na usługę publiczną stwierdzonego przez Francję.

7.3.2.1.1. Zapotrzebowanie na transport morski wśród pasażerów będących i niebędących rezydentami Korsyki między Marsylią a Propriano

(741) W kontekście niniejszej podsekcji Komisja zbada, czy zapotrzebowanie na transport morski wśród pasażerów będących i niebędących rezydentami Korsyki na trasie Marsylia–Propriano odpowiada (i) popytowi ze strony tych użytkowników, należycie wykazanemu przez Francję, (ii) który nie mógł zostać zaspokojony przez podaż prywatną.

([247]) Wyrok z dnia 1 marca 2017 r., SNCM II, pkt 135.

7.3.2.1.1.1. Istnienie popytu ze strony użytkowników

7.3.2.1.1.1.1. Popyt jakościowy

1) W sprawie stosownych instrumentów wykorzystywanych do ustalenia popytu jakościowego

(742) Komisja zauważa, że władze francuskie za pomocą szeregu środków zidentyfikowały popyt ze strony pasażerów na połączenia morskie z Korsyką, w tym na trasie Marsylia–Propriano.

(743) Przede wszystkim władze francuskie zorganizowały szereg konsultacji publicznych w celu zebrania informacji na temat popytu ze strony tych pasażerów.

(744) W ramach wstępnych konsultacji, konsultacji z użytkownikami (motyw 93), zaproszono wszystkich pasażerów do udzielenia odpowiedzi na pytania zawarte w ogólnym kwestionariuszu dotyczącym korzystania z usług transportu morskiego między portem w Marsylii a portami na Korsyce. Do kwestionariusza dołączono szereg dokumentów informujących użytkowników o (i) głównych cechach charakterystycznych połączeń morskich z Korsyką, (ii) działaniach podjętych przez władze francuskie w celu ustalenia istnienia zapotrzebowania na usługę publiczną oraz (iii) prezentacji poszczególnych kategorii użytkowników wstępnie określonych przez Francję (motyw 95). Komisja uważa, że wszystkie te informacje umożliwiły użytkownikom zrozumienie kontekstu, w którym przeprowadzono z nimi konsultacje. Ponadto konsultacje z użytkownikami były otwarte przez okres jednego miesiąca, co stanowi rozsądny okres. Konsultacje te i ich dokumenty informacyjne były dostępne dla ogółu społeczeństwa na stronie internetowej CdC oraz opublikowano je w prasie lokalnej i regionalnej (motywy 94, 95 i 366) w celu zapewnienia jak najszerszego rozpowszechniania wśród społeczeństwa.

(745) Kwestionariusz zawierał około 20 pytań mających na celu ocenę zapotrzebowania wśród użytkowników w odniesieniu do każdego połączenia morskiego między portem w Marsylii a portami na Korsyce, w tym połączenia Marsylia–Propriano. Ze szczegółowych pytań zawartych w pkt 3.4.2.1.1.1.1 wynika, że umożliwiły one władzom francuskim zebranie informacji w odniesieniu do każdej trasy między Korsyką a Francją kontynentalną (w tym trasy Marsylia–Propriano) na temat potrzeb pasażerów w zakresie czasu wypłynięcia i przypłynięcia, rodzajów podróży (samochody i kabiny), częstotliwości połączeń morskich i stosowanych taryf (motyw 105). Ponadto kwestionariusz zawierał szereg pytań dotyczących substytucyjności (z punktu widzenia użytkowników) portów kontynentalnych (motyw 106) oraz transportu lotniczego i morskiego (motyw 107).

(746) W pytaniach zaproponowano zasadniczo kilka możliwych odpowiedzi. Kilka pytań umożliwiało respondentom nawet udzielenie odpowiedzi różniących się od proponowanych. Ogólnie rzecz biorąc, władze francuskie akceptowały wszelkie uwagi w formie tekstu dowolnego (motyw 109). Kwestionariusz był zatem wystarczająco otwarty, aby umożliwić wyrażenie różnych punktów widzenia. Proponowane odpowiedzi były jasne, prawdopodobne i zróżnicowane. Należy odrzucić uwagę przedsiębiorstwa Corsica Ferries, zgodnie z którą kwestionariusz był zbyt restrykcyjny (motyw 401).

(747) W decyzji o wszczęciu postępowania ([248]) Komisja zakwestionowała możliwą stronniczość metodyki spowodowaną faktem, że kwestionariusz był przeznaczony przede wszystkim dla użytkowników tras morskich między portem w Marsylii a Korsyką. Po dogłębnej analizie Komisja zauważa jednak, że kwestionariusz nie wykazywał takiej stronniczości, ponieważ kilka pytań skierowanych do użytkowników dotyczyło substytucyjności portu w Marsylii z pozostałymi portami kontynentalnymi w odniesieniu do ich podróży na Korsykę/z Korsyki (motyw 106). Władze francuskie były zatem w stanie ustalić (i) czy użytkownicy porównywali przeprawy dostępne w Marsylii pod względem częstotliwości i celu z przeprawami dostępnymi w Tulonie i Nicei; (ii) czy użytkownicy przeszliby do Tulonu i Nicei w przypadku hipotetycznego wzrostu opłat za transport morski w Marsylii; oraz (iii) czy użytkownicy korzystali już z portów w Tulonie lub Nicei, aby podróżować z Korsyki/na Korsykę i z jakiego powodu. W związku z tym władze francuskie były w stanie zrozumieć stopień substytucyjności portów kontynentalnych, a w szczególności portu w Marsylii z portami w Tulonie i Nicei.

(748) Należy zatem odrzucić uwagę przedsiębiorstwa Corsica Ferries dotyczącą brzmienia pytań (motyw 400). Wbrew temu, co twierdzi, pytania dotyczące portów kontynentalnych innych niż Marsylia nie miały na celu wyłącznie wyjaśnienia wyboru portu w Marsylii względem pozostałych portów dokonanego przez respondentów. Pytano w nich również użytkowników o powody korzystania z portów w Tulonie lub Nicei zamiast z portu w Marsylii.

([248]) Motyw 283 decyzji o wszczęciu postępowania.

(749) Należy również przypomnieć, że z historycznego punktu widzenia jedynie trasy między portem w Marsylii a portami na Korsyce były przedmiotem zamówień publicznych na usługi (motyw 69). Francja mogła zatem zasadnie postawić pod znakiem zapytania w niniejszej sprawie konieczność utrzymania zamówień publicznych na usługi między portem w Marsylii a portami na Korsyce, starając się określić obecne potrzeby użytkowników na tych trasach, oraz kwestię, czy inne usługi (lotnicze lub morskie z innych portów kontynentalnych) mogłyby zaspokoić ich potrzeby na warunkach równoważnych warunkom tras morskich między Marsylią a Korsyką. Przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie wyjaśnia, w jaki sposób udostępnienie specjalnych kwestionariuszy użytkownikom korzystającym z połączeń między Tulonem a Korsyką lub Niceą i Korsyką mogłoby doprowadzić do wniosków odmiennych od tych, jakie wyciągnęły władze francuskie.

(750) Ponadto Komisja zauważa, że w ramach konsultacji z użytkownikami otrzymano wiele odpowiedzi (prawie 1 000) ([249]), co zapewniło władzom francuskim znaczną próbę bezpośrednich uwag użytkowników. Przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie może zatem twierdzić, że liczba otrzymanych odpowiedzi była niewystarczająca (motyw 402) w świetle całkowitej liczby pasażerów podróżujących drogą morską między Korsyką a Francją kontynentalną. Przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie podaje żadnych informacji na temat minimalnej liczby, która powinna być wymagana w celu wykorzystania danych uzyskanych w wyniku konsultacji z użytkownikami. Na przykład powszechnie przyjmuje się, że próba około 1 000 osób jest wystarczająca do opracowania badania z niskim marginesem błędu dla całej Francji, która liczy ponad 67 mln mieszkańców ([250]). W każdym razie konsultacje z użytkownikami były jednym z wielu instrumentów zastosowanych przez władze francuskie w celu ustalenia popytu jakościowego ze strony pasażerów.

(751) Jeśli chodzi o podnoszoną przez przedsiębiorstwo Corsica Ferries okoliczność, że przedsiębiorstwo Corsica Linea próbowało wpłynąć na odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszach, zachęcając swoich pracowników do zaznaczenia odpowiedzi, które pomogłyby zapewnić utrzymanie zamówienia publicznego na usługi (motyw 403), Komisja zauważa, że jest to szczególnie poważny zarzut dotyczący czynu, który zgodnie z prawem krajowym może być przedmiotem postępowania administracyjnego lub karnego. Takim zarzutom muszą zatem towarzyszyć jasne, konkretne i solidne dowody. Przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie przedstawia jednak takich dowodów w swoich uwagach. Chociaż dostarcza wiadomość elektroniczną od pracownika przedsiębiorstwa Corsica Linea, wiadomość ta udostępnia jedynie link internetowy do konsultacji z użytkownikami. W wiadomości elektronicznej nie wspomniano o stanowisku pracownika, odbiorcach ani o istnieniu załączników, w związku z czym Komisja nie jest w stanie ocenić jej rzeczywistego zakresu.

(752) W ramach drugich konsultacji, konsultacji z portami, zwrócono się również do podmiotów zarządzających portami o przedstawienie uwag dotyczących obsługi połączeń morskich z Korsyką w celu przekazania władzom francuskim w szczególności informacji o poziomie konkurencji w zakresie usług transportu morskiego i przepustowości portów (motywy 116–119). Jak wskazano w motywie 96, konsultacje te były otwarte przez jeden miesiąc, co stanowiło rozsądny okres. Kwestionariusz przedłożony podmiotom zarządzającym portami był wystarczająco uporządkowany, aby umożliwić władzom francuskim uzyskanie pełnego i szczegółowego obrazu funkcjonowania przedmiotowych portów. Zapewnił również władzom francuskim informacje nie tylko o popycie ze strony użytkowników (poprzez takie elementy jak obszar ciążenia portu, obiekty dostępne dla użytkowników transportu morskiego, dostępność portu itp.), ale również o podaży rynkowej, którą można by w wiarygodny sposób oferować w przypadku braku zamówień publicznych na usługi (poprzez pełny opis usług i przepustowości dostępnej dla przedsiębiorstw żeglugowych w portach). Władze francuskie otrzymały uwagi z portów w Marsylii, Tulonie i Nicei (motyw 120), a także z portów na Korsyce za pośrednictwem CCI Korsyki (motyw 124).

(753) Władze francuskie przeprowadziły zatem konsultacje publiczne, które umożliwiły im uwzględnienie interesów użytkowników.

(754) Władze francuskie zleciły również niezależnemu konsultantowi gospodarczemu, firmie Gecodia, przeprowadzenie uzupełniającej analizy popytu ze strony użytkowników, równolegle z konsultacjami publicznymi, w celu uzupełnienia konsultacji (motyw 90). Sprawozdanie firmy Gecodia zawiera wnioski z tego badania. Komisja zauważa, że zgodnie z pkt 14 zasad ramowych UOIG badanie przeprowadzone przez niezależnego konsultanta gospodarczego na temat popytu ze strony użytkowników na daną usługę może stanowić stosowny instrument w celu uwzględnienia interesów użytkowników danej usługi, w szczególności gdy takie badanie przeprowadza się w uzupełnieniu konsultacji publicznych.

([249]) 300 odpowiedzi dotyczyło w szczególności trasy Marsylia–Propriano.

([250]) https://www.vie-publique.fr/questions-reponses/269387-les-sondages-dopinion-foire-aux-questions-faq (dostęp w dniu 18 października 2024 r.).

(755) Elementy te świadczą o tym, że Francja oparła się na szeregu instrumentów, które Komisja uznaje za stosowne w rozumieniu pkt 14 zasad ramowych UOIG, aby uwzględnić interesy użytkowników przedmiotowych usług.

2) W sprawie wniosków Francji dotyczących popytu jakościowego ze strony użytkowników między Marsylią a Propriano

(756) Komisja zbada kolejno wnioski władz francuskich dotyczące (i) braku substytucyjności transportu morskiego względem transportu lotniczego z punktu widzenia pasażerów; (ii) rozróżnienia między pasażerami będącymi i niebędącymi rezydentami Korsyki; (iii) substytucyjności geograficznej portu w Marsylii z Tulonem i Niceą; oraz (iv) substytucyjności geograficznej portu w Propriano z pozostałymi portami na Korsyce.

a) W sprawie braku substytucyjności transportu morskiego z transportem lotniczym

(757) Komisja zauważa, że władze francuskie uznały, iż popytu ze strony użytkowników na transport morski między kontynentem a Korsyką nie można zaspokoić na równoważnych warunkach za pomocą transportu lotniczego, niezależnie od danej trasy morskiej. Francja wykluczyła substytucyjność transportu lotniczego i morskiego na podstawie kilku czynników podsumowanych w motywach 127–131.

(758) Wśród tych czynników Komisja zauważa w szczególności, że wyniki konsultacji z użytkownikami wykazują, iż taka substytucyjność jest wykluczona, ponieważ znaczna większość respondentów w niewielkim stopniu dokonywała porównania transportu lotniczego i morskiego, w szczególności w odniesieniu do trasy Marsylia–Propriano, lub nie dokonywała takiego porównania. Komisja zauważa również, że w przypadku połączeń morskich z Korsyką wysoki odsetek pasażerów podróżuje ze swoim samochodem, co przedsiębiorstwo Corsica Ferries potwierdziło w swoich uwagach (motyw 420). Ze sprawozdania firmy Gecodia wynika również, że ograniczenia czasowe i częstotliwość transportu przyczyniają się do tego braku substytucyjności, ponieważ czas podróży znacznie się różni między dwoma rodzajami transportu (1 godzina samolotem i 6–12 godzin statkiem) oraz dostępnych jest znacznie więcej lotów niż przepraw morskich.

(759) Na podstawie tych dowodów Komisja uważa, że taka analiza nie wydaje się oczywiście błędna. Ponadto żadna z zainteresowanych stron nie przedstawiła uwag w tej kwestii. Władze francuskie mogły zatem wykluczyć substytucyjność transportu lotniczego i morskiego w kontekście obsługi połączeń z Korsyką, nie popełniając przy tym oczywistego błędu w ocenie.

b) W sprawie rozróżnienia między pasażerami będącymi i niebędącymi rezydentami

(760) Komisja zauważa, że na podstawie sprawozdania firmy Gecodia Francja twierdzi, że istnieją dwie kategorie pasażerów podróżujących między Korsyką a kontynentem charakteryzujące się odrębnym popytem, a mianowicie z jednej strony pasażerowie będący rezydentami i z drugiej strony pasażerowie niebędący rezydentami (motywy 132–135).

(761) Francja wyjaśnia, że rozróżnienie to wynika z istnienia specjalnej taryfy dla rezydentów Korsyki narzuconej przez CdC i stosowanej również przez przedsiębiorstwa żeglugowe. Rozróżnienie to wynika również z odmiennego zachowania obu kategorii użytkowników pod względem korzystania z usług transportu morskiego (pasażerowie będący rezydentami podróżują bardziej regularnie przez cały rok i preferują przeprawy nocne) oraz z różnego wyboru portu wyjścia/przybycia we Francji kontynentalnej (pasażerowie będący rezydentami nie uważają Marsylii i Nicei za substytucyjne, w przeciwieństwie do nierezydentów).

(762) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wstępnie uznała, że rozróżnienie to nie wydaje się obarczone oczywistym błędem w ocenie. Po dogłębnej analizie dowodów przedstawionych przez Francję Komisja nie uważa jednak, aby jakakolwiek z tych okoliczności uzasadniała takie rozróżnienie.

(763) Przede wszystkim argument, zgodnie z którym pasażerowie będący rezydentami korzystają z obniżonej taryfy nałożonej w ramach systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z 2019 r., nie dowodzi sam w sobie istnienia odmiennych zachowań w korzystaniu z usług transportu morskiego. Taryfa jest ustalana na podstawie miejsca zamieszkania użytkownika, a nie na podstawie korzystania przez niego z danej usługi. Istnienie takiej taryfy wynika przede wszystkim z woli politycznej CdC, aby zmniejszyć ograniczenia związane z wyspiarskim charakterem dla tej kategorii pasażerów, przy czym taryfa ta nie dowodzi, że rezydenci wykazują inne zachowania niż nierezydenci. Argument, zgodnie z którym przedsiębiorstwa żeglugowe mogą stosować specjalne taryfy dla rezydentów z własnej inicjatywy, jest również nieistotny, ponieważ (i) usługi rozpatrywane w niniejszej sprawie to usługi transportu morskiego świadczone między Korsyką a Francją kontynentalną, a nie na innych obszarach geograficznych, oraz (ii) system zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z 2019 r. wymaga od przedsiębiorstw żeglugowych, bez możliwości dokonania przez nie wyboru, stosowania obniżonych taryf dla pasażerów będących rezydentami na wszystkich trasach obsługujących Korsykę.

(764) Ponadto w odniesieniu do argumentów, zgodnie z którymi (i) pasażerowie będący rezydentami podróżują przez cały rok (podczas gdy nierezydenci podróżują głównie latem) oraz (ii) korzystają z przepraw nocnych częściej niż pasażerowie niebędący rezydentami (którzy podróżowaliby w ciągu dnia), widać, że dowody te nie są w sposób oczywisty przekonujące. W odniesieniu do pierwszej kwestii z konsultacji z użytkownikami wynika, że większość respondentów (rezydentów i nierezydentów) podróżuje od dwóch do pięciu razy w roku (motyw 112), w tym na trasie Marsylia–Propriano, w związku z czym te dwie kategorie pasażerów wykazują podobną częstotliwość podróży, nawet jeśli zazwyczaj podróżują w różnych porach roku. W odniesieniu do drugiej kwestii Komisja zauważa, że – jak przyznają same władze francuskie – wniosek, zgodnie z którym rezydenci podróżują częściej w nocy niż nierezydenci, odnosi się jedynie do tras między Tulonem a Korsyką. Natomiast prawie taka sama liczba pasażerów będących i niebędących rezydentami podróżuje w nocy na trasach między Niceą a Korsyką ([251]). W każdym razie wyniki konsultacji z użytkownikami wyraźnie wskazują, że wszyscy użytkownicy (zarówno rezydenci, jak i nierezydenci), niezależnie od danej trasy morskiej, opowiadają się za godzinami wypłynięcia i przypłynięcia na Korsykę obowiązującymi w momencie konsultacji z użytkownikami, co potwierdza, że pasażerowie niebędący rezydentami preferują przeprawy nocne (motyw 112).

(765) Ogólniej rzecz biorąc, wyniki konsultacji z użytkownikami w dużej mierze potwierdzają istnienie jednolitego popytu ze strony pasażerów (motyw 112), niezależnie od tego, czy są rezydentami, czy nie, na korzystanie z usług transportu morskiego, w tym na trasie Marsylia–Propriano ([252]).

(766) Komisja uważa zatem, na podstawie informacji przekazanych jej przez władze francuskie, że nie ma oczywistej różnicy w potrzebach pasażerów będących i niebędących rezydentami w zakresie korzystania z usług transportu morskiego na Korsykę. Przeciwnie, popyt ze strony pasażerów na usługi transportu morskiego w kontekście obsługi połączeń morskich z Korsyką jest bardzo jednolity.

(767) Komisja zauważa jednak, że władze francuskie połączyły popyt ze strony pasażerów będących rezydentami i pasażerów niebędących rezydentami do celów analizy niedoskonałości rynku (zob. Tabela 16). Ponadto zamówienie publiczne na usługi na trasie Marsylia–Propriano nie przewiduje żadnego szczególnego zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych w odniesieniu do którejkolwiek z kategorii pasażerów: innymi słowy, traktuje je jednakowo, nie uznając konieczności świadczenia usługi publicznej szczególnie w odniesieniu do jednej z nich.

(768) W związku z tym oczywisty błąd w ocenie, jakie popełniły władze francuskie, dotyczył rozróżnienia, które samo w sobie nie podważa charakterystyki zapotrzebowania na usługę publiczną na trasie Marsylia–Propriano.

c) W sprawie substytucyjności geograficznej portu w Marsylii z pozostałymi portami kontynentalnymi

(769) Komisja zauważa, że jeśli chodzi o wybór kontynentalnego portu wyjścia/przybycia (motyw 135), władze francuskie uznały, że pasażerowie będący rezydentami nie dokonują rozróżnienia między portami w Marsylii i Tulonie. Innymi słowy, pasażer będący rezydentem korzystający z trasy na Korsykę/z Korsyki może skorzystać z portu w Marsylii albo portu w Tulonie, aby dotrzeć do miejsca docelowego. Francja uznała jednak, że ze względu na odległość 200 km między Marsylią a Niceą pasażerowie będący rezydentami nie uznali tych dwóch

([251]) Przypis 78.

([252]) Oprócz czasu wypłynięcia i przypłynięcia na Korsykę oraz częstotliwości przepraw Komisja zauważa na podstawie konsultacji z użytkownikami, że pasażerowie będący rezydentami i niebędący rezydentami (i) mają takie same potrzeby w zakresie podróży samochodem i w kabinie oraz (ii) mają takie same preferencje w odniesieniu do częstotliwości przepraw morskich między Marsylią a Korsyką.

portów za substytucyjne dla rejsów na Korsykę/z Korsyki. W związku z tym popyt ze strony pasażerów będących rezydentami korzystających z tras na Korsykę/z Korsyki należy rozumieć jako pokrywający popyt ze strony pasażerów między Marsylią/Tulonem a Korsyką, a analizę niedoskonałości rynku między Korsyką a Francją kontynentalną należało zbadać jednocześnie na trasach do lub z portów w Marsylii i Tulonie.

(770) Jeśli chodzi o pasażerów niebędących rezydentami, Francja twierdzi, że nie dokonała rozróżnienia między trzema portami kontynentalnymi i że te trzy porty były całkowicie substytucyjne, nie przedstawiając jednak żadnego konkretnego uzasadnienia na poparcie tego wniosku. Oznaczało to, że popyt ilościowy ze strony pasażerów niebędących rezydentami należało obliczać łącznie dla trzech portów kontynentalnych, a analizę niedoskonałości rynku między Korsyką a Francją kontynentalną należało zbadać jednocześnie na trasach do lub z portów w Marsylii, Tulonie i Nicei.

(771) Komisja zauważa również, że wyniki konsultacji z użytkownikami pokazują, iż większość pasażerów (rezydentów/nierezydentów) porównuje dostępne przeprawy w Marsylii i pozostałych portach kontynentalnych oraz że duża część z nich korzystała z co najmniej jednego portu kontynentalnego innego niż Marsylia na potrzeby podróży na Korsykę/z Korsyki w 2019 r. (motywy 113 i 114). W przypadku zwiększenia taryfy morskiej w Marsylii znaczna większość respondentów przeszłaby do Tulonu, a mniejszość podróżowałaby również do Nicei. Komisja zauważa jednak, że takie porównania rzadziej przeprowadza się na trasie Marsylia–Propriano (motyw 113), w tym w przypadku hipotetycznego zwiększenia taryfy morskiej w porcie w Marsylii (motyw 114). Ogólnie rzecz biorąc, wyniki pokazują również, że pasażerowie niebędący rezydentami zazwyczaj porównują przeprawy dostępne w poszczególnych portach kontynentalnych w mniejszym stopniu niż pasażerowie będący rezydentami.

(772) Komisja zauważa również, że w kontekście konsultacji z portami porty w Tulonie i Marsylii stwierdziły, że w pełni konkurują ze sobą w zakresie morskiego transportu pasażerskiego, przy czym ich obszar ciążenia obejmuje całą Francję. Poziom konkurencji między portem w Nicei a portami w Marsylii i Tulonie wydaje się niższy, ponieważ port w Nicei przyciąga przede wszystkim klientów regionalnych (motywy 121 i 122). Podmioty zarządzające tymi trzema portami nie wyraziły jednak żadnych szczególnych ograniczeń w odniesieniu do możliwości łatwej obsługi przepływu pasażerów z wykorzystaniem swojej infrastruktury (motyw 123), chociaż podmiot zarządzający portem w Tulonie nie jest w stanie zagwarantować codziennych ani cotygodniowych rejsów w obie strony na Korsykę ze względu na wysoki stopień wykorzystania infrastruktury.

(773) Wreszcie Komisja zauważa, że miasta Marsylia i Tulon są oddalone o około 60 km, a średni czas przejazdu transportem drogowym i kolejowym wynosi mniej niż jedną godzinę (motyw 25). Oba miasta są ze sobą bardzo dobrze połączone, posiadają istotną infrastrukturę autostradową i częste połączenia kolejowe. Z drugiej strony Nicea znajduje się znacznie dalej od Tulonu i Marsylii, z odległościami przekraczającymi 150 km (co odpowiada średniemu czasowi transportu drogowego lub kolejowego między Tulonem a Niceą wynoszącemu co najmniej 1 godz. 45 minut – 2 godz.), pomimo istotnej infrastruktury drogowej i połączeń kolejowych.

(774) Komisja zauważa w tym względzie, że odległość ponad 100 km lub czas podróży dłuższy niż 1 godzina między dwoma obiektami może wskazywać na to, że co do zasady konkurencja między nimi jest wykluczona z punktu widzenia użytkowników. Na przykład Komisja uważa, że obszar ciążenia portu lotniczego obejmuje rynek geograficzny o promieniu około 100 km lub około 60-minutowej podróży samochodem, autobusem, pociągiem lub pociągiem dużych prędkości ([253]).

(775) Z tych ustaleń można wyciągnąć następujące wnioski.

(776) Komisja uważa, że porty w Marsylii i Tulonie są substytucyjne z punktu widzenia pasażerów, zarówno rezydentów, jak i nierezydentów. Odległość między tymi dwoma portami jest mniejsza niż 100 km, a czas podróży jest krótszy niż 1 godzina; oba miasta są bardzo dobrze i w sposób regularny połączone infrastrukturą drogową i kolejową. Konsultacje z użytkownikami i portami wskazują również na silną konkurencję między tymi dwoma portami w zakresie transportu pasażerskiego ([254]). W tym względzie władze francuskie nie popełniły oczywistego błędu w ocenie.

([253]) Komunikat Komisji – Wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych (Dz.U. C 99 z 4.4.2014, s. 3), pkt 2.2.

([254]) Wniosek ten wydaje się również zawierać opinia organu ochrony konkurencji, pkt 297–305.

(777) Komisja uważa natomiast, na podstawie przedstawionych jej informacji, że brak jest wystarczających dowodów na substytucyjność portów w Marsylii i Nicei z punktu widzenia pasażerów, niezależnie od tego, czy są rezydentami, czy nie ([255]).

(778) Po pierwsze, Komisja zauważa, że odległość między Marsylią a Niceą wynosi znacznie ponad 100 km, a czas podróży między nimi przekracza jedną godzinę. Należy zatem co do zasady wykluczyć substytucyjność portu w Nicei i portu w Marsylii. Po drugie, wyniki konsultacji z użytkownikami i portami potwierdzają ten brak substytucyjności portów w Nicei i Marsylii. Sam port w Nicei wskazuje również, że jego obszar ciążenia jest jedynie regionalny, w przeciwieństwie do obszaru ciążenia dwóch pozostałych portów kontynentalnych, który ma charakter krajowy. Po trzecie, sprawozdanie firmy Gecodia, w którym stwierdzono jednak, że pasażerowie niebędący rezydentami uważają, że trzy porty kontynentalne są substytucyjne (w przeciwieństwie do pasażerów będących rezydentami), nie zawiera żadnego uzasadnienia na poparcie tego wniosku.

(779) Na podstawie wszystkich informacji przedstawionych przez Francję Komisja uważa, że w odniesieniu do pasażerów, niezależnie od tego, czy są oni rezydentami, czy nie, port w Nicei nie wydaje się substytucyjny względem portu w Marsylii.

(780) Komisja jest jednak zdania, że ten oczywisty błąd nie ma w niniejszej sprawie wpływu na charakterystykę zapotrzebowania na usługę transportu publicznego między Marsylią a Propriano.

(781) Po pierwsze, jeśli chodzi o szacowany popyt ilościowy (tj. liczbę przewożonych pasażerów), Komisja zauważa, że Francja nie przeszacowała popytu ilościowego ze strony pasażerów podróżujących między Francją kontynentalną a portem w Propriano, ponieważ port w Propriano był historycznie powiązany jedynie z Marsylią, z wyłączeniem portów w Tulonie i Nicei. W związku z tym całkowita liczba pasażerów podróżujących między portem w Propriano a Francją kontynentalną była *de facto* liczbą pasażerów na trasie Marsylia–Propriano. Oszacowany przez władze francuskie popyt, który opiera się na danych historycznych za lata 2016–2021 (motyw 150), ograniczał się do historycznego ruchu między Marsylią a Propriano. W związku z tym władze francuskie ściśle włączyły popyt między Marsylią a Propriano do zapotrzebowania na usługę publiczną, dlatego też włączenie portów w Tulonie i Nicei do zakresu świadczenia usługi publicznej nie miało w niniejszej sprawie żadnego znaczenia.

(782) Po drugie, w ten sam sposób błąd ten nie miał wpływu na analizę niedoskonałości rynku, ponieważ analiza ta wykazała w każdym wypadku, że nie istniał żaden operator, który byłby skłonny świadczyć usługi komercyjne między portem Propriano a Francją kontynentalną (motyw 828). W związku z tym, niezależnie od stopnia substytucyjności zakładanego między portami kontynentalnymi w przypadku połączeń z Propriano, w każdym wypadku wystąpiła całkowita niedoskonałość rynku.

d) W sprawie braku substytucyjności geograficznej portu w Propriano z pozostałymi portami na Korsyce

(783) Komisja zauważa, że jeśli chodzi o dokonywany przez pasażerów wybór portu wyjścia/przybycia na Korsyce, władze francuskie nie przeprowadziły szczegółowej analizy substytucyjności geograficznej portów na Korsyce z punktu widzenia użytkowników, a w szczególności portu w Propriano z pozostałymi portami na Korsyce. W skardze przedsiębiorstwo Corsica Ferries podniosło, że porty w Ajaccio i Propriano były jednak całkowicie substytucyjne z punktu widzenia pasażerów. W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wstępnie uznała, że nie wydaje się, aby tak było, biorąc pod uwagę znaczny czas podróży między tymi dwoma miejscami oraz szczególne cechy topograficzne podróży ([256]).

(784) Władze francuskie przedstawiły szereg dowodów w tym zakresie w toku formalnego postępowania wyjaśniającego, wykazując, że ich zdaniem port w Propriano nie może być substytucyjny względem portu w Ajaccio, a w szerszym ujęciu względem pozostałych portów na Korsyce (pkt 2.1, 2.2 i 4.1.3). Niektóre zainteresowane strony przedstawiły również dowody w tym zakresie, a przedsiębiorstwo Corsica Ferries nalegało na uznanie substytucyjności portów w Ajaccio i Propriano, natomiast przedsiębiorstwo Corsica Linea temu zaprzeczało.

([255]) Ponieważ substytucyjność portów w Tulonie i Nicei nie ma znaczenia dla celów niniejszej decyzji, Komisja nie ustosunkuje się do tej kwestii, tym bardziej że władze francuskie nie przedstawiły żadnych dowodów pozwalających ocenić tę substytucyjność.

([256]) Motyw 300 decyzji o wszczęciu postępowania.

(785) Komisja zauważa przede wszystkim, że na podstawie przedstawionych jej informacji port w Propriano znajduje się w znacznej odległości od portów w Bastii i L'Île-Rousse (motywy 36 i 37). Portu w Propriano nie można zatem uznać za substytucyjny względem tych dwóch pozostałych portów.

(786) Jeżeli chodzi o porty w Ajaccio i Porto-Vecchio, Komisja zauważa, że odległość między tymi portami a Propriano wynosi około 70 km. W obu przypadkach czas podróży wynosi jednak prawie 1 godz. 30 minut samochodem i 1 godz. 45 minut autobusem, przy czym dostępnych jest stosunkowo niewiele usług dziennie (motywy 36 i 37). Ten długi czas podróży zasadniczo wyklucza zatem substytucyjność portów w Ajaccio i Porto-Vecchio z portem w Propriano.

(787) Komisja zauważa również, podobnie jak władze francuskie (motyw 361), że na czas podróży między Propriano a Ajaccio/Porto-Vecchio wpływają kręte drogi, które zwiększają ryzyko wypadków drogowych, szczególnie częstych na Korsyce. Na wyspie odnotowuje się również wysoki odsetek ofiar śmiertelnych wypadków drogowych (motyw 18). Te ograniczenia geograficzne przyczyniają się również do wzrostu kosztów benzyny, jak słusznie wskazuje przedsiębiorstwo Corsica Linea w swoich uwagach (motyw 549); koszty te są szczególnie wysokie na Korsyce (motyw 21) i w kontekście, w którym region Propriano poważnie dotknęła wysoka inflacja w 2022 r., co zwiększyło koszty codziennego życia lokalnej ludności (motyw 23). Te obiektywne informacje przedstawione przez władze francuskie, które uwzględniają interes użytkowników zgodnie z pkt 14 zasad ramowych UOIG, potwierdzają wniosek, że nie wydaje się oczywiście błędne uznanie, że porty Ajaccio i Porto-Vecchio z jednej strony i Propriano z drugiej strony mogą być postrzegane jako niesubstytucyjne z punktu widzenia użytkowników.

(788) Komisja zauważa również, że chociaż konsultacje z użytkownikami nie zawierały szczegółowych pytań dotyczących geograficznej substytucyjności portów na Korsyce, wyniki tych konsultacji dostarczyły pewnych informacji na ten temat. Jak wskazano w motywach 113 i 114, podczas gdy pasażerowie zazwyczaj porównują przeprawy z poszczególnych portów kontynentalnych na Korsykę, wyniki te różnią się w zależności od trasy. Wydaje się, że większość respondentów korzystających z trasy Marsylia–Propriano (ponad 60 %) nie korzystała z innych usług transportu morskiego do/z pozostałych portów kontynentalnych w 2019 r. jako alternatywy (np. trasa Tulon–Ajaccio lub trasa Tulon–Porto-Vecchio) oraz że ponad 50 % z nich nigdy nie porównuje przepraw dostępnych w portach kontynentalnych do/z Propriano, w przeciwieństwie do pozostałych tras z Korsyki/na Korsykę.

(789) Biorąc pod uwagę fakt, że port w Propriano posiada tylko jedno połączenie z kontynentem (Marsylia), wyniki te wskazują tym bardziej, że użytkownicy nie porównują trasy Marsylia–Propriano z alternatywnymi przeprawami z innych portów kontynentalnych, takimi jak Tulon–Ajaccio lub Tulon–Porto-Vecchio, aby udać się do Propriano i odwrotnie.

(790) Na podstawie wszystkich powyższych rozważań Komisja uważa, że nie jest oczywiście błędne uznanie przez władze francuskie w niniejszej sprawie, że porty w Propriano i Ajaccio/Porto-Vecchio nie są substytucyjne z punktu widzenia użytkowników ([257]).

(791) Uwagi przedstawione przez przedsiębiorstwo Corsica Ferries, które ograniczają się do podważenia braku substytucyjności między Ajaccio i Propriano, nie mogą zmienić tego wniosku.

(792) Po pierwsze, zauważając, że odległość między Propriano a Ajaccio wynosi jedynie 70 km i że odległość ta jest nieznaczna w przypadku pasażerów, którzy podróżują głównie z pojazdami (motyw 420), przedsiębiorstwo Corsica Ferries opiera substytucyjność między tymi dwoma portami wyłącznie na odległości między nimi. Odległość między tymi dwoma portami jest jednak tylko jednym z czynników decydujących o stopniu ich substytucyjności.

([257]) W tym względzie należy przypomnieć, że kwestionariusz przedłożony w ramach konsultacji z użytkownikami zawierał pytania dotyczące korzystania z usług transportu morskiego na całej trasie (np. Marsylia–Ajaccio), uwzględniając w ten sposób potrzeby i preferencje użytkowników zarówno przy wychodzeniu z portu w Marsylii lub przybywaniu do portu w Marsylii, jak i przy wychodzeniu z portów na Korsyce lub przybywaniu do portów na Korsyce. Podobnie pytania dotyczące substytucyjności transportu lotniczego i morskiego dotyczyły również użytkowników opuszczających kontynent lub Korsykę. Kwestia substytucyjności geograficznej portów na Korsyce była zatem jedyną kwestią, jakiej brakowało w konsultacjach z użytkownikami i sprawozdaniu firmy Gecodia, ale na podstawie dowodów przedstawionych przez władze francuskie nie można stwierdzić, że takie pominięcie stanowi oczywisty błąd w ocenie.

(793) Po drugie, przedsiębiorstwo Corsica Ferries twierdzi, że błędne jest uznanie, iż czas podróży wynoszący około jednej godziny stanowiłby przeszkodę w substytucyjności obu portów (motyw 421). Czas przejazdu między portami w Ajaccio i Propriano nie wynosi jednak około 1 godziny, lecz 1 godz. 30 minut transportem drogowym i 1 godz. 45 minut autobusem (motywy 36–37), a zatem jest znacznie dłuższy ([258]).

(794) W tym kontekście przedsiębiorstwo Corsica Ferries przypomina, że władze francuskie uznały, iż dłuższy czas podróży między Marsylią a Niceą lub Tulonem i Niceą nie stoi na przeszkodzie uznaniu substytucyjności tych portów (motyw 422). Komisja uważa jednak, że analiza geograficznej substytucyjności portów kontynentalnych nie ma znaczenia dla badania geograficznej substytucyjności portów na Korsyce, ponieważ powinny być one przedmiotem analizy specyficznej dla sytuacji i cech Korsyki. W każdym razie Komisja uważa, że przeprowadzona w sprawozdaniu firmy Gecodia analiza stopnia substytucyjności portów kontynentalnych nie była wystarczająco rygorystyczna z powodów przedstawionych w motywie 780.

(795) Po trzecie, przedsiębiorstwo Corsica Ferries zauważa, że rezydenci zlokalizowani w połowie odległości między Ajaccio a Propriano (w szczególności w Grosseto-Prugna) uznali oba porty za substytucyjne (motyw 423). Komisja zauważa jednak, że analiza obszaru ciążenia portu wymaga uwzględnienia wszystkich użytkowników objętych tym obszarem, a nie tylko tych, którzy znajdują się na granicach tego obszaru i z definicji mogą mieć kontakt z innym obszarem ciążenia. Nieodłącznym elementem każdego obszaru ciążenia jest faktycznie posiadanie granic, na których brzegu użytkownicy mogą korzystać z jednej lub kilku innych infrastruktur lub usług ([259]). W każdym razie przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie wykazuje, że mieszkańcy Grosseto-Prugna stanowią większość, a nawet znaczną mniejszość pasażerów korzystających z usług transportu morskiego w porcie w Propriano.

(796) Po czwarte, Komisja zauważa, jak wskazano w decyzji o wszczęciu postępowania ([260]) i czego nie zakwestionowało przedsiębiorstwo Corsica Ferries, że fakt, iż pasażerowie, którzy zazwyczaj wchodzą na pokład w Propriano, muszą podróżować do Ajaccio w dniach, w których w porcie w Propriano nie odbywa się żaden rejs w obie strony, nie wynika z wyboru podróży do jednego lub innego portu, lecz z konieczności podróżowania do Ajaccio ze względu na brak usług w Propriano. Wbrew temu, co twierdzi przedsiębiorstwo Corsica Ferries (motyw 424), okoliczności tej nie można zatem uznać za istotną dla oceny substytucyjności obu portów.

(797) Wreszcie, w odniesieniu do faktu, że same władze francuskie uznały substytucyjność portów w Propriano i Ajaccio w przypadku transportu pasażerskiego w 2018 r. w ramach opinii biegłego zleconej przez sąd krajowy (motyw 425), należy stwierdzić, że okoliczność ta jest pozbawiona znaczenia w zakresie, w jakim dotyczy środków innych niż środki zbadane w niniejszej sprawie. Należy przypomnieć, że opinia dotyczyła substytucyjności portów w Propriano i Ajaccio w odniesieniu do usługi dodatkowej wprowadzonej w ramach zamówienia publicznego na usługi na lata 2007–2013 w okresie letnim, której finansowanie stanowiło pomoc państwa niezgodną z rynkiem wewnętrznym (motyw 67).

(798) W związku z tym argumenty przedsiębiorstwa Corsica Ferries, zgodnie z którymi opinia ta dotyczyła (i) obsługi połączeń morskich z Korsyką i zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych podobnych do określonych w zamówieniach publicznych na usługi oraz (ii) niedawnego okresu, w którym nie nastąpiły istotne zmiany na rynku połączeń morskich (motyw 426), są błędne. Zamówienia publiczne na usługi nie zapewniają dodatkowych usług, takich jak usługi przewidziane w zamówieniu publicznym na usługi na lata 2007–2013.

([258]) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries utrzymuje ponadto, że Grosseto-Prugna, położone w połowie drogi między Ajaccio a Propriano, znajduje się w odległości 40 minut od Ajaccio i 45 minut od Propriano. Całkowity czas podróży szacuje się zatem na 85 minut, tj. 1 godz. 25 minut.

([259]) Na przykład przy założeniu, że dwie infrastruktury są oddalone od siebie o blisko 400 km, użytkownicy zlokalizowani w połowie drogi między tymi dwiema infrastrukturami (tj. 200 km od obu z nich) mogliby uznać je za substytucyjne, przy założeniu, że wszystkie inne warunki pozostają niezmienione. Nie oznacza to jednak, że te dwie infrastruktury są z tego tylko powodu substytucyjne.

([260]) Motyw 301 decyzji o wszczęciu postępowania.

(799) Ponadto pismo przedstawione przez przedsiębiorstwo Corsica Ferries w załączniku 8 do jego uwag nie zawiera żadnych dowodów faktycznych ani prawnych co do powodów, które skłoniły eksperta prawnego do stwierdzenia substytucyjności portów w Ajaccio i Propriano, w związku z czym Komisja nie jest w stanie uwzględnić tych dowodów w swojej analizie. Pismo odnosi się jedynie do faktu, że strony „uzgodniły" istnienie takiej substytucyjności. Władze francuskie kwestionują jednak substytucyjność portów w Ajaccio i Propriano w niniejszej sprawie (pkt 4.1.3) oraz przedstawiły szereg obiektywnych dowodów na poparcie swojego stanowiska, w przedmiocie których Komisja jest zobowiązana zająć stanowisko na podstawie art. 108 ust. 3 TFUE. Żaden z dowodów przedstawionych przez przedsiębiorstwo Corsica Ferries w jego uwagach nie pozwala wykazać, że przedstawione przez Francję informacje dotyczące braku substytucyjności portów w Ajaccio i Propriano są oczywiście błędne.

e) Wnioski w sprawie popytu jakościowego ze strony pasażerów

(800) Podsumowując, z całości powyższych rozważań wynika, że władze francuskie wykorzystały stosowne instrumenty w celu określenia popytu jakościowego ze strony pasażerów między Marsylią a Propriano zgodnie z pkt 14 zasad ramowych UOIG.

(801) Instrumenty te umożliwiły uwypuklenie potrzeb użytkowników w zakresie usług transportu morskiego, chociaż władze francuskie popełniły błąd w ocenie, dokonując rozróżnienia między pasażerami będącymi rezydentami a pasażerami niebędącymi rezydentami Korsyki, ponieważ popyt ze strony tych dwóch kategorii wydaje się zasadniczo jednolity. Błąd ten nie ma jednak wpływu na analizę zapotrzebowania na usługę publiczną przeprowadzoną przez władze francuskie w odniesieniu do trasy Marsylia–Propriano.

(802) Ponadto, chociaż władze francuskie prawidłowo ustaliły geograficzną substytucyjność portów w Marsylii i Tulonie z punktu widzenia użytkowników, nie przeprowadziły dokładnej analizy substytucyjności portów w Marsylii i Nicei. Taki błąd nie może jednak wpłynąć na analizę istnienia zapotrzebowania na usługę publiczną między Marsylią a Propriano.

(803) Wreszcie dowody przedstawione przez władze francuskie są wystarczająco wiarygodne, aby wykluczyć ewentualny oczywisty błąd w ocenie dotyczący braku substytucyjności między portem w Propriano a pozostałymi portami na Korsyce.

7.3.2.1.1.1.2. Popyt ilościowy

(804) Aby określić ilościowo popyt ze strony pasażerów na każdej z tras morskich między Marsylią a Korsyką, w tym na trasie Marsylia–Propriano, Komisja zauważa, że władze francuskie opracowały prognozy na lata 2023–2030, przyjmując za punkt odniesienia dane za 2019 r.; na lata 2020 i 2021 miała wpływ pandemia COVID-19 (motyw 150) ([261]). Innymi słowy, władze francuskie wybrały ostatni rok, w którym normalnie funkcjonował rynek morskiego transportu pasażerskiego w kontekście obsługi połączeń morskich. Według Komisji wybór ten nie jest dotknięty oczywistym błędem w ocenie.

(805) Ponadto w celu oszacowania przyszłego popytu w analizowanym okresie władze francuskie zastosowały średnią roczną stopę wzrostu pochodzącą ze źródeł urzędowych, a mianowicie średnią roczną stopę wzrostu opublikowaną przez Ministerstwo Transformacji Ekologicznej w odniesieniu do popytu na transport do 2030 r., obliczony na podstawie danych dostępnych w 2021 r. (motyw 150). Komisja zauważa, że tę średnią roczną stopę wzrostu obliczono między innymi w celu udostępnienia władzom lokalnym prognoz dotyczących transportu w odniesieniu do projektów związanych z transportem, jak ma to miejsce w niniejszej sprawie. Władze francuskie mogły zatem wykorzystać tę średnią roczną stopę wzrostu, nie popełniając oczywistego błędu w ocenie, tym bardziej że stopa ta została skorygowana w celu uwzględnienia specyficznej sytuacji Korsyki, którą to sytuację uwzględniono w badaniach Ministerstwa Transformacji Ekologicznej.

(806) Zainteresowane strony nie przedstawiły żadnych uwag dotyczących tej kwestii.

([261]) Komisja zauważa również, że dane za 2022 r. nie były jeszcze dostępne, gdy władze francuskie przeprowadzały analizy zapotrzebowania na usługę publiczną.

(807) W rezultacie Francja nie popełniła oczywistego błędu w ocenie, analizując popyt ilościowy na transport pasażerski między Marsylią a Propriano.

7.3.2.1.1.2. Istnienie niedoskonałości rynku

7.3.2.1.1.2.1. Określenie podaży rynkowej w przypadku braku zamówienia publicznego na usługi

1) W sprawie stosownych instrumentów wykorzystywanych przez Francję w celu określenia podaży rynkowej

(808) Komisja zauważa, że władze francuskie rozpoczęły konsultacje z operatorami, wzywając wszystkich zainteresowanych operatorów morskich do wyrażenia opinii na temat usług, które oferowaliby w przypadku braku zamówienia publicznego na usługi między Korsyką a Francją kontynentalną. Konsultacje z operatorami trwały pięć tygodni i były dostępne na stronie internetowej CdC dla wszystkich podmiotów, które chciały wziąć udział w konsultacjach (motyw 97).

(809) Konsultacje z operatorami obejmowały kwestionariusz dotyczący charakterystyki usług komercyjnych, które operatorzy proponowaliby wdrożyć. Do kwestionariusza dołączono szereg dokumentów informujących operatorów o (i) głównych cechach charakterystycznych połączeń morskich z Korsyką, (ii) działaniach podjętych przez władze francuskie w celu ustalenia istnienia zapotrzebowania na usługę publiczną, (iii) poszczególnych kategoriach użytkowników wstępnie określonych przez Francję oraz (iv) krótkiej prezentacji wyników konsultacji z użytkownikami (motyw 98). Wszystkie przedstawione informacje umożliwiły zatem operatorom zrozumienie kontekstu, w jakim przeprowadzano z nimi konsultacje.

(810) W kwestionariuszu przekazanym operatorom zwrócono się do nich w szczególności o opis cech charakterystycznych usług komercyjnych, które realizowali (motywy 163–165), aby umożliwić władzom francuskim zrozumienie: liczby obsługiwanych tras; ich częstotliwości; zdolności przewozowej i cech charakterystycznych używanych statków; czasów wypłynięcia i przypłynięcia; usług oferowanych na pokładzie statku; okresów roku, w których usługa byłaby świadczona; czy usługi obejmowałyby przerwy w podróży itp. Komisja zauważa, że pytania te odzwierciedlały pytania zadane w kontekście konsultacji z użytkownikami (rozkłady rejsów, częstotliwość, statki z kabinami i zdolność przewozowa statków, okresy roku, porty wyjścia/przybycia itp.).

(811) Władze francuskie były zatem w stanie porównać podaż oferowaną przez operatorów z charakterystyką popytu ze strony użytkowników w celu ustalenia istnienia zapotrzebowania na usługę publiczną. Nieprawdziwe jest zatem stwierdzenie przedsiębiorstwa Corsica Ferries (motyw 461), że kwestionariusz ogranicza się do wezwania operatorów do opisania usług, które mieliby świadczyć w celu zaspokojenia potrzeb w zakresie ciągłości terytorialnej. Wręcz przeciwnie, kwestionariusz wnioskował w skrócie o pełny opis podaży rynkowej, zarówno istniejącej, jak i potencjalnej, którą operatorzy mogliby wdrożyć w przypadku braku zamówienia publicznego na usługi. Komisja zauważa ponadto, że przedsiębiorstwo Corsica Ferries w swojej odpowiedzi na konsultacje z operatorami skarżyło się na szczegółowy charakter pytań (motyw 169).

(812) Z powyższego jasno wynika również, że przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie ma podstaw, aby twierdzić, że władze francuskie nie opracowały przejrzystego i obiektywnego scenariusza alternatywnego (zob. motyw 459).

(813) Ponadto Komisja zauważa, że władze francuskie przeprowadziły również konsultacje z portami, które umożliwiły zebranie istotnych informacji na temat przepustowości i usług oferowanych przez porty przedsiębiorstwom żeglugowym (motyw 752).

(814) W związku z tym władze francuskie przeprowadziły stosowne konsultacje publiczne w celu uwzględnienia interesów usługodawców, zgodnie z pkt 14 zasad ramowych UOIG.

2) W sprawie wniosków Francji dotyczących określenia podaży rynkowej

(815) Komisja zauważa, że w ramach konsultacji z użytkownikami odpowiedzi udzieliło trzech operatorów (motyw 166). Przedsiębiorstwa Corsica Linea i La Méridionale oświadczyły, że w przypadku braku zamówienia publicznego na usługi nie będą świadczyć żadnych usług komercyjnych (motyw 167). Przedsiębiorstwo Corsica Ferries przedstawiło władzom francuskim ofertę komercyjną, jaką złożyłoby w przypadku braku zamówienia publicznego na usługi (motywy 170–173).

(816) W swoich uwagach przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa zasadniczo, że oświadczenia przedsiębiorstw Corsica Linea i La Méridionale nie były wiarygodne i że w związku z tym władze francuskie powinny były dokonać bardziej szczegółowej analizy tych oświadczeń (motywy 464 i 465).

(817) Na wstępie Komisja zauważa, że zgodnie z pkt 14 zasad ramowych UOIG i art. 4 rozporządzenia w sprawie kabotażu, zgodnie z ich wykładnią dokonaną w orzecznictwie (wyrok SNCM II), państwa członkowskie dysponują szerokim zakresem uznania w zakresie wyboru stosownych instrumentów w celu analizy ewentualnej niedoskonałości rynku. Mogą one w tym względzie zorganizować konsultacje publiczne (motyw 737) w celu zebrania opinii operatorów na temat zdolności rynku do zaspokojenia popytu zidentyfikowanego przez organy publiczne. Kwestii tej nie podważa żadna z zainteresowanych stron.

(818) Komisja zauważa, że w niniejszej sprawie władze francuskie zorganizowały konsultacje publiczne z operatorami, których treść umożliwiła im zebranie dokładnych i kompletnych informacji na temat podaży rynkowej, która byłaby oferowana w kontekście obsługi połączeń morskich z Korsyką w ramach systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z 2019 r., w przypadku braku zamówienia publicznego na usługi (pkt 3.4.2.2.1).

(819) W przypadku gdy państwo członkowskie organizuje pełne i precyzyjne konsultacje publiczne, do operatorów należy wybór, czy w nich uczestniczą, a jeśli zdecydują się na udział, muszą to uczynić w oparciu o zasadę dobrej wiary. Są oni zatem zobowiązani do przekazania państwu członkowskiemu prawidłowych i kompletnych informacji, aby umożliwić mu jak najpełniejszą analizę podaży rynkowej, która zostałaby wdrożona w przypadku braku zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych.

(820) W niniejszej sprawie, w odniesieniu do *istniejącej podaży rynkowej* oferowanej przez przedsiębiorstwa Corsica Linea i La Méridionale, Komisja zauważa, na podstawie informacji dostarczonych przez władze francuskie i zainteresowane strony, że w dniu udzielenia zamówień publicznych na usługi (20 grudnia 2022 r.) ani przedsiębiorstwo Corsica Linea, ani La Méridionale nie świadczyły usług komercyjnych poza zamówieniami publicznymi na usługi na jednej lub kilku trasach między Korsyką a Francją kontynentalną. Przedsiębiorstwa te świadczyły usługi komercyjnego międzynarodowego transportu morskiego wyłącznie między Francją a Afryką Północną. Przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie przedstawiło w swoich uwagach żadnych przeciwstawnych dowodów. Dostarcza jedynie informacji na temat usług faktycznie oferowanych zarówno przez przedsiębiorstwo Corsica Linea, jak i La Méridionale w latach 2023 i 2024, tj. po dacie udzielenia zamówień publicznych na usługi (motyw 465). W związku z tym władze francuskie nie mogły oprzeć się na analizie istniejącej podaży prywatnej oferowanej przez przedsiębiorstwa Corsica Linea lub La Méridionale.

(821) W odniesieniu do *potencjalnej podaży*, jaką mogłyby zaoferować przedsiębiorstwa La Méridionale i Corsica Linea, z pierwszego badania przeprowadzonego przez BRG przedstawionego przez przedsiębiorstwo Corsica Ferries wynika, że przedsiębiorstwo Corsica Linea przedłożyło OTC w czerwcu 2022 r. plan dotyczący transportu, informujący o zamiarze rozpoczęcia realizacji w trakcie 2023 r. 19 rejsów w obie strony między Marsylią a Propriano, 5 rejsów w obie strony między Marsylią a Ajaccio oraz 10 rejsów w obie strony między Marsylią a L'Île-Rousse. Oczywiste jest jednak, że (i) plan dotyczący transportu nie odnosił się do przedsiębiorstwa La Méridionale; (ii) został przedłożony ponad trzy miesiące po konsultacjach z operatorami i scharakteryzowaniu zapotrzebowania na usługę publiczną przez Francję, podczas gdy postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na usługi wszczęto już w dniu 6 maja 2022 r.; (iii) dotyczył operacji zaplanowanych wyłącznie na 2023 r., podczas gdy celem konsultacji z operatorami była analiza podaży rynkowej na lata 2023–2028. Biorąc pod uwagę te ograniczenia, sama ta okoliczność nie wystarcza, aby wykazać, że oświadczenia przedsiębiorstwa Corsica Linea nie były wiarygodne. W każdym razie przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie wykazało, w jaki sposób plan dotyczący transportu, który ponadto odnosi się do niewielkiej liczby jednorazowych rejsów w obie strony, mógłby wpłynąć na analizę niedoskonałości rynku przeprowadzoną przez władze francuskie.

(822) Ponadto nie można zarzucać władzom francuskim, że nie przeprowadziły dogłębnej analizy odpowiedzi otrzymanych w ramach konsultacji z operatorami, jeżeli w tamtym czasie nie dysponowały dowodami na to, że omawiane oświadczenia były oczywiście błędne. Odniesienie przedsiębiorstwa Corsica Ferries do pkt 369 opinii organu ochrony konkurencji (motyw 464) nie ma znaczenia w tym względzie, ponieważ nie przedstawia ona żadnego dowodu w tym względzie. Po pierwsze, opinia dotyczyła charakterystyki zapotrzebowania na usługę publiczną przeprowadzonej w ramach zamówień publicznych na usługi na lata 2019–2020, a nie przedmiotowych środków. Po drugie, w opinii zaproponowano zastosowanie metodyki alternatywnej wobec konsultacji publicznych. Jak jednak wskazano w motywie 814 w niniejszej sprawie, konsultacje z operatorami były stosownym instrumentem do analizy niedoskonałości rynku, przy czym władze francuskie nie były zobowiązane, zgodnie z zasadami ramowymi UOIG, do wykorzystania w tym celu jakichkolwiek innych instrumentów.

(823) Ponadto sam fakt, że przedsiębiorstwa Corsica Linea i La Méridionale udzieliły identycznych odpowiedzi na konsultacje z operatorami, nie dowodzi istnienia konfliktu interesów, który ich dotyczy, ani koordynacji między nimi. Podobnie sam fakt, że przedsiębiorstwa Corsica Linea i La Méridionale są ustępującymi koncesjonariuszami, nie może sam w sobie podważać wiarygodności odpowiedzi udzielonych przez tych operatorów w trakcie konsultacji z operatorami, a nawet uniemożliwiać im udziału w tych konsultacjach (motyw 466). W tym względzie, w odniesieniu do twierdzenia, zgodnie z którym skład udziałowców przedsiębiorstwa Corsica Linea uniemożliwiał mu udział w konsultacjach ze względu na konflikt interesów (motywy 462 i 463), Komisja zauważa, że w uwagach przedsiębiorstwa Corsica Ferries nie ma żadnych dowodów na to, że udziałowcy przedsiębiorstwa Corsica Linea byli „głównymi klientami usług morskiego transportu towarowego na Korsykę". Komisja zauważa ponadto, że art. 14 dyrektywy 2006/123/WE nie zakazuje konkurentom udziału w konsultacjach publicznych, jak miało to miejsce w niniejszej sprawie. W każdym razie przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie wykazuje, w jaki sposób zakaz udziału przedsiębiorstwa Corsica Linea w konsultacjach z operatorami umożliwiłby władzom francuskim wyciągnięcie odmiennego wniosku w przedmiocie badania niedoskonałości rynku.

(824) Wreszcie, wbrew twierdzeniom przedsiębiorstwa Corsica Ferries zawartym w motywie 467, przedsiębiorstwa Corsica Linea i La Méridionale nie ograniczyły się do sformułowania ogólnych i abstrakcyjnych oświadczeń, bez żadnego kontekstu lub konsultacji. Komisja zwraca uwagę, że w ramach konsultacji z operatorami zwrócono się do nich o przedstawienie szczegółowych informacji na temat ich oferty rynkowej w przypadku braku zamówienia publicznego na usługi. Ponieważ przedsiębiorstwa Corsica Linea i La Méridionale wskazały, że nie będą świadczyć żadnych usług komercyjnych, nie mogły podać szczegółowych informacji na temat usług, które oferowałyby w przypadku braku zamówień publicznych na usługi.

(825) Z powyższego wynika, że władze francuskie nie popełniły oczywistego błędu w ocenie, określając podaż rynkową, która byłaby oferowana w przypadku morskiego transportu pasażerskiego w kontekście obsługi połączeń morskich z Korsyką w braku zamówień publicznych na usługi.

7.3.2.1.1.2.2. Analiza niedoskonałości rynku

(826) Komisja zauważa, że władze francuskie stwierdziły całkowitą niedoskonałość rynku między portem w Propriano a portami w Marsylii i Tulonie (dwa te porty są substytucyjne), ponieważ przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie oferowałoby żadnych usług komercyjnych między Marsylią/Tulonem a Propriano (motywy 169 i 174).

(827) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie kwestionuje w swoich uwagach interpretacji przez władze francuskie jego oferty komercyjnej. Uważa jedynie, że porty w Ajaccio i Propriano są substytucyjne, w związku z czym usługi, które przedsiębiorstwo to oferowałoby między portem w Ajaccio a kontynentem, wystarczyłyby na pokrycie popytu do/z Propriano. Komisja odrzuca jednak ten argument z przyczyn określonych w motywach 783–799.

(828) Wynika z tego, że władze francuskie nie popełniły oczywistego błędu w ocenie, stwierdzając istnienie niedoskonałości rynku między portem w Propriano a portem w Marsylii.

7.3.2.1.1.3. Wniosek dotyczący istnienia zapotrzebowania na morski transport pasażerski między Marsylią a Propriano

(829) Z całości powyższych rozważań wynika, że władze francuskie nie popełniły oczywistego błędu w ocenie, stwierdzając istnienie zapotrzebowania na usługę publiczną między Propriano a Marsylią, ponieważ popytu na transport ustalonego i określonego ilościowo przez władze francuskie nie mogła zaspokoić zidentyfikowana podaż rynkowa.

7.3.2.1.2. Zapotrzebowanie na transport morski pasażerów medycznych

(830) W niniejszej podsekcji Komisja zbada, czy zapotrzebowanie na transport morski pasażerów medycznych na każdej z tras między portami na Korsyce a portem w Marsylii odpowiada (i) popytowi ze strony tych użytkowników, należycie wykazanemu przez władze francuskie, (ii) który nie mógłby zostać zaspokojony przez podaż rynkową w braku zamówienia publicznego na usługi udzielonego w tym celu przez władze francuskie.

7.3.2.1.2.1. Istnienie popytu ze strony użytkowników

7.3.2.1.2.1.1. Popyt jakościowy

1) W sprawie stosownych instrumentów wykorzystywanych do ustalenia popytu jakościowego

(831) Komisja zauważa, że władze francuskie starały się określić popyt ze strony pasażerów medycznych za pomocą kilku środków.

(832) Przede wszystkim władze francuskie zorganizowały szereg konsultacji publicznych w celu zebrania informacji na temat popytu ze strony tych pasażerów.

(833) W ramach wstępnych konsultacji, konsultacji z użytkownikami (motyw 93), zaproszono wszystkich pasażerów medycznych do udzielenia odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu dotyczące korzystania z usług transportu morskiego w kontekście połączeń z Korsyką. Kwestionariusz miał takie same cechy jak kwestionariusz wysłany do wszystkich pasażerów (motywy 744–746), a także zawierał bardziej szczegółowe pytania dotyczące potrzeb i preferencji pasażerów medycznych (motyw 108). W rezultacie konsultacje z użytkownikami umożliwiły należyte uwzględnienie interesów pasażerów medycznych, a Komisja odsyła w tym względzie do swojej analizy przedstawionej w motywach 746–751. Konsultacje okazały się jednak nieskuteczne, ponieważ władze francuskie otrzymały niewielką liczbę odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu (motyw 111).

(834) W ramach drugich konsultacji, konsultacji z portami, zwrócono się również do podmiotów zarządzających portami o przedstawienie uwag dotyczących obsługi połączeń morskich w celu przekazania władzom francuskim w szczególności informacji o poziomie konkurencji w zakresie usług transportu morskiego w kontekście obsługi połączeń morskich i przepustowości tych portów (motywy 116–119 i 752).

(835) Wreszcie władze francuskie zleciły również niezależnemu konsultantowi gospodarczemu, firmie Gecodia, przeprowadzenie uzupełniającej analizy popytu ze strony użytkowników, równolegle z konsultacjami publicznymi i w celu ich uzupełnienia (motywy 90 i 754). Sprawozdanie firmy Gecodia zawiera wnioski na temat tego badania, a w szczególności na temat popytu ze strony pasażerów medycznych. Biorąc pod uwagę, że konsultacje z użytkownikami nie przyniosły żadnych rezultatów w odniesieniu do popytu ze strony pasażerów medycznych, władze francuskie oparły się wyłącznie na sprawozdaniu firmy Gecodia w celu scharakteryzowania popytu ze strony tych użytkowników. W sprawozdaniu firmy Gecodia oceniono popyt jakościowy (i ilościowy) na podstawie istotnych danych zebranych w szczególności od agencji zdrowia i zabezpieczenia społecznego.

(836) Elementy te świadczą o tym, że Francja oparła się na szeregu instrumentów, które Komisja uznaje za stosowne w rozumieniu pkt 14 zasad ramowych UOIG, aby uwzględnić interesy użytkowników przedmiotowych usług.

2) Wnioski Francji dotyczące popytu jakościowego

(837) Komisja zbada obecnie wnioski Francji dotyczące (i) braku substytucyjności transportu morskiego względem transportu lotniczego z punktu widzenia pasażerów medycznych; (ii) substytucyjności geograficznej portu w Marsylii z portami w Tulonie i Nicei; oraz (iii) substytucyjności geograficznej portów na Korsyce.

a) W sprawie braku substytucyjności transportu morskiego z transportem lotniczym

(838) Komisja zauważa, że władze francuskie uznały, iż popytu ze strony użytkowników na transport morski między kontynentem a Korsyką nie można zaspokoić na równoważnych warunkach za pomocą transportu lotniczego, niezależnie od danej trasy morskiej. Władze francuskie wykluczyły substytucyjność transportu lotniczego i morskiego na podstawie kilku czynników podsumowanych w motywach 127–131.

(839) Komisja podkreśla, że taka substytucyjność jest wykluczona w przypadku pasażerów medycznych podróżujących drogą morską, ponieważ rodzaj transportu jest narzucany przez lekarza receptą lekarską w zależności od stanu pacjenta i poziomu jego autonomii (motywy 141 i 142).

(840) Komisja uważa zatem, że analiza ta nie jest dotknięta oczywistym błędem w ocenie. Zainteresowane strony nie przedstawiły uwag dotyczących tej kwestii.

b) W sprawie braku geograficznej substytucyjności portów kontynentalnych

(841) Komisja zauważa przede wszystkim, że w odniesieniu do pasażerów medycznych zapotrzebowanie na transport morski dotyczy (i) pasażerów będących rezydentami Korsyki, (ii) którzy muszą udać się na kontynent w celu poddania się leczeniu, które nie jest dostępne na wyspie (motywy 143–144), (iii) transportem morskim zaordynowanym z medycznego punktu widzenia (motywy 141–142). Komisja zauważa zatem, że pasażerowie medyczni muszą pilnie udać się do Francji kontynentalnej w celu uzyskania odpowiedniej opieki.

(842) Komisja podnosi następnie, że aby uzyskać zwrot kosztów transportu, które mogą ponieść w związku z podróżą, pasażerowie medyczni muszą spełnić szereg warunków określonych przez CSS (motywy 137–139). W szczególności obowiązujący system prawny (art. R.310-10-5 CSS) stanowi, że zwrot kosztów transportu oblicza się na podstawie odległości między miejscem opieki nad pacjentem a najbliższą zaordynowaną placówką medyczną. Innymi słowy, pasażerowie medyczni muszą podróżować najkrótszą trasą między miejscem opieki na Korsyce a zaordynowaną placówką medyczną na kontynencie. Jak podkreślają władze francuskie, w tych okolicznościach uzasadnione jest uznanie, że pasażerowie medyczni są bardzo wrażliwi na odległości, jakie przebywają między tymi dwoma punktami, i że w związku z tym skłaniają się ku podróży drogą morską do portu kontynentalnego znajdującego się najbliżej placówki medycznej, do której muszą podróżować. W związku z tym wydaje się, że pasażerowie medyczni nie są skłonni do porównywania dostępnych przepraw z poszczególnymi portami kontynentalnymi, a zatem żaden z portów kontynentalnych nie wydaje się substytucyjny z punktu widzenia tych użytkowników.

(843) Wreszcie Komisja zauważa, że na podstawie danych uzyskanych od organów zabezpieczenia społecznego (CPAM) zdecydowana większość przypadków dotyczy transportu morskiego do Marsylii, gdzie znajduje się większość placówek medycznych zaordynowanych przez lekarzy dla pasażerów medycznych (motywy 147 i 148). Dane przekazane przez władze francuskie potwierdzają zatem, że popyt ze strony pasażerów medycznych koncentruje się na trasach do/z portu w Marsylii.

(844) Na podstawie tych czynników Komisja uważa, że władze francuskie nie popełniły oczywistego błędu w ocenie, uznając, że pasażerowie medyczni nie uważają portów kontynentalnych za substytucyjne, w tym Marsylii i Tulonu, ze względu na ich szczególne potrzeby.

(845) Uwagi przedstawione przez przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie mają wpływu na ten wniosek.

(846) Po pierwsze, przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że zapotrzebowanie na usługę publiczną wskazane przez władze francuskie nie ogranicza się wyłącznie do pasażerów medycznych, których koszty transportu kwalifikują się do zwrotu z zabezpieczenia społecznego, lecz obejmuje wszystkich pasażerów medycznych, w tym tych, których podróż nie kwalifikuje się do zwrotu kosztów z zabezpieczenia społecznego i którzy nie napotykają żadnych ograniczeń regulacyjnych w odniesieniu do podróży, jaką muszą odbyć (motywy 407–409). Przedsiębiorstwo Corsica Ferries wskazuje, że istnieje wiele przypadków, w których pasażerowie medyczni odbywają podróże medyczne, które nie kwalifikują się do zwrotu kosztów z zabezpieczenia społecznego.

(847) Komisja zauważa jednak, że przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie dokumentuje, nie określa ilościowo ani nawet nie precyzuje „licznych przypadków", w których odbywają się podróże medyczne niekwalifikujące się do zwrotu kosztów z zabezpieczenia społecznego. Nie wyjaśnia również, w jaki sposób władze francuskie mogłyby zidentyfikować podróże, które kwalifikują się lub nie kwalifikują się do objęcia zabezpieczeniem społecznym, w celu doprecyzowania popytu ze strony pasażerów medycznych. Takie stwierdzenie ma zatem charakter czysto spekulacyjny. W tych okolicznościach nie można zarzucać władzom francuskim, że popełniły oczywisty błąd w ocenie, zakładając, że pasażerowie medyczni odbywają podróże zgodnie z przepisami CSS regulującymi pokrycie kosztów transportu.

(848) Po drugie, nie przedstawiając żadnego dowodu, przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że art. R. 322-10-5 CSS, na który władze francuskie powołują się w celu wykluczenia wszelkiej substytucyjności geograficznej portów kontynentalnych z punktu widzenia użytkowników, nie ma zastosowania do regularnych przepraw morskich, w związku z czym pasażerowie medyczni nie są zobowiązani do udania się do najbliższej zaordynowanej placówki medycznej (motywy 410–416). Muszą po prostu wybrać najtańszą podróż, niezależnie od odległości. Mogą zatem udać się do portu w Marsylii albo w Tulonie.

(849) Art. R. 322-10-5 CSS stanowi, że „zwrot kosztów transportu, o których mowa w art. R. 322-10 ust. 1 [lit.] b)–f) oblicza się na podstawie odległości między miejscem opieki nad pacjentem a najbliższą zaordynowaną placówką medyczną". Jak wskazano w motywie 137, art. R. 322-10 ust. 1 lit. f) CSS stanowi, że „koszty transportu ubezpieczonego lub uprawnionego zobowiązanego do podróżowania są pokrywane [...] 1. w celu odbycia leczenia lub poddania się badaniom odpowiednim w jego stanie w następujących przypadkach: [...] d) transport do miejsca oddalonego o więcej niż 150 kilometrów na warunkach określonych w art. R. 322-10-4 i R. 322-10-5". Art. R. 322-10-1 CSS stanowi, co następuje: „transport objęty ubezpieczeniem zdrowotnym można wykonywać za pomocą następujących środków: 1) karetki pogotowia ratunkowego; 2) profesjonalnego transportu z miejscami siedzącymi, lekkiego pojazdu medycznego lub taksówki; 3) lądowego transportu publicznego, regularnego transportu lotniczego lub morskiego, indywidualnego rodzaju transportu".

(850) Z lektury tych artykułów wynika, że wbrew twierdzeniom przedsiębiorstwa Corsica Ferries pasażerowie medyczni podróżujący z Korsyki na kontynent (tj. do miejsca oddalonego o więcej niż 150 km) jednym ze środków transportu, o których mowa w art. R-322-10-1 CSS (w tym w ramach regularnych przewozów statkami), mogą otrzymać zwrot kosztów transportu tylko wtedy, gdy spełniają wymogi art. R-322-10-5 CSS (tj. na podstawie odległości między miejscem opieki nad pacjentem a najbliższą zaordynowaną placówką medyczną). Przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie może zatem skutecznie twierdzić, że art. R. 322-10-5 CSS nie ma zastosowania do regularnych przewozów statkami. Wynika z tego, że pasażerowie medyczni są co do zasady zobowiązani do udania się do najbliższej zaordynowanej placówki medycznej, w tym w przypadku regularnych przewozów statkami. W związku z tym władze francuskie nie popełniły oczywistego błędu w ocenie, uznając, że pasażerowie medyczni są bardzo wrażliwi na odległości i że podróżują do portów kontynentalnych położonych najbliżej ich miejsca docelowego.

(851) Okoliczność, że przedsiębiorstwo Corsica Ferries było jedynym przedsiębiorstwem przewożącym pasażerów w okresie ograniczeń w przemieszczaniu się związanych z COVID-19 (motyw 417), jest bez znaczenia. Jak przyznaje przedsiębiorstwo Corsica Ferries, był to wyjątkowy okres, w którym podróżować mogły wyłącznie osoby specjalnie do tego upoważnione zgodnie z prawem francuskim (pracownicy opiekuńczy, personel wojskowy, strażacy, technicy), co niekoniecznie obejmowało wszystkich pasażerów medycznych. Przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie wykazuje w tym względzie, że przewoziło pasażerów medycznych. W każdym razie należy stwierdzić, że z punktu widzenia użytkowników okoliczność ta nie charakteryzuje geograficznej substytucyjności portów kontynentalnych, ponieważ pasażerowie medyczni nie mogli wybrać kontynentalnego portu przybycia w braku połączenia z Marsylią. W konsekwencji nie można stwierdzić, że z punktu widzenia użytkowników porty w Tulonie i Marsylii muszą być substytucyjne, gdy użytkownikom nie zapewnia się żadnej usługi do portu w Marsylii i muszą oni dotrzeć do portu w Tulonie. Przeciwnie, biorąc pod uwagę, (i) że system zwrotu kosztów transportu wymaga od pasażerów medycznych podróży do najbliższego portu (Marsylia) oraz (ii) że znaczna większość zaordynowanych placówek leczniczych znajduje się w Marsylii, czego przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie kwestionuje, Francja nie popełniła oczywistego błędu w ocenie, uznając, że istnieje szczególny popyt na transport ze strony pasażerów do portu kontynentalnego położonego najbliżej zaordynowanej im placówki leczniczej.

(852) Po trzecie, przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że podróż przez Tulon do ośrodka opieki zdrowotnej znajdującego się w Marsylii nie stanowi ograniczenia dla pasażerów medycznych, ponieważ te dwa miasta są oddalone tylko o 45 minut jazdy samochodem (motyw 418). Komisja odsyła w tym względzie do motywu 850. W każdym razie przedsiębiorstwo Corsica Ferries niesłusznie wychodzi z założenia, że (i) wszyscy pasażerowie medyczni podróżują z pojazdem, podczas gdy niekoniecznie ma to miejsce, oraz (ii) mogą łatwo podróżować z portu w Tulonie do placówek leczniczych w Marsylii po 12-godzinnej podróży statkiem, bez uwzględnienia zdrowia i poziomu autonomii pacjenta, jak słusznie podkreślają władze francuskie (motyw 644). Założenia przedsiębiorstwa Corsica Ferries wydają się zatem spekulacyjne w przypadku pasażerów medycznych, których indywidualna sytuacja może być delikatna w zależności od ich zdrowia lub poziomu autonomii.

c) W sprawie braku geograficznej substytucyjności portów na Korsyce

(853) Komisja zauważa, że jeśli chodzi o dokonywany przez pasażerów wybór portu wyjścia/przybycia na Korsyce, władze francuskie nie przeprowadziły szczegółowej analizy substytucyjności geograficznej portów na Korsyce z punktu widzenia użytkowników.

(854) Na podstawie informacji przekazanych przez władze francuskie w toku formalnego postępowania wyjaśniającego i dostępnych im w momencie przyznania środków (pkt 4.1.3) Komisja zauważa jednak, że w niniejszej sprawie pominięcie to nie miało wpływu na badanie przez władze francuskie istnienia zapotrzebowania na usługę publiczną.

(855) Z powodów przedstawionych w motywach 783–790 Komisja uważa, że port w Propriano nie jest substytucyjny względem portów w Ajaccio i Porto-Vecchio.

(856) Komisja zauważa również, że odległości i czasy podróży są znacznie większe między pozostałymi portami na Korsyce (motywy 36–37), biorąc pod uwagę w szczególności cechy charakterystyczne określone w motywach 16–18. Dotyczy to dwóch portów w północnej części Korsyki (L'Île-Rousse i Bastia) oraz trzech portów w południowej części Korsyki (Porto-Vecchio, Propriano i Ajaccio), a także portów w Ajaccio i Porto-Vecchio. Odległości między tymi punktami znacznie przekraczają 100 km i jedną godzinę podróży, niezależnie od zastosowanego środka transportu. Jeżeli chodzi o odległość między Bastią a L'Île-Rousse, choć wynosi ona zaledwie 70 km, podróż trwa co najmniej półtorej godziny samochodem i 1 godz. 45 minut transportem publicznym. Komisja zwraca również uwagę na szczególnie wysoki poziom zagęszczenia ruchu w porcie w Bastii, na co wskazuje CCI Korsyki (motywy 39 i 125), co może również przyczynić się do braku substytucyjności między tymi dwoma portami.

(857) W związku z tym należy co do zasady wykluczyć wszelką substytucyjność między tymi portami. To wszystko ma tym większe znaczenie, jako że pasażerowie medyczni są szczególnie wrażliwi na przebyte odległości, nie tylko ze względu na system pokrywania kosztów transportu związanych z podróżami medycznymi, ale również ze względu na ich potencjalnie delikatny i wrażliwy stan związany ze stanem zdrowia lub poziomem autonomii, co może prowadzić do wyboru portów na Korsyce znajdujących się najbliżej domu w celu ograniczenia czasu podróży i kosztów.

(858) Takie względy nie wskazują na oczywisty błąd w ocenie. Ponadto zainteresowane strony nie przedstawiły żadnych uwag dotyczących tej kwestii.

(859) W konsekwencji władze francuskie nie popełniły oczywistego błędu w ocenie, uznając, że żaden z portów na Korsyce nie był substytucyjny z punktu widzenia pasażerów medycznych.

d) Wnioski dotyczące popytu jakościowego ze strony pasażerów medycznych

(860) Z całości dowodów przedstawionych przez władze francuskie wynika, że mogły one wykazać, nie popełniając oczywistego błędu w ocenie, popyt jakościowy ze strony pasażerów medycznych podróżujących drogą morską między portem w Marsylii a każdym z portów na Korsyce.

7.3.2.1.2.1.2. Popyt ilościowy ze strony pasażerów medycznych

(861) Władze francuskie oszacowały popyt ilościowy zarówno na podstawie danych historycznych, jak i prognozowanych na lata 2023–2030.

(862) Aby określić ilościowo historyczny popyt ze strony pasażerów medycznych, władze francuskie podjęły trzy kroki.

(863) Po pierwsze, odtworzyły całkowitą roczną liczbę pacjentów mieszkających na Korsyce, którzy w latach 2016–2019 udali się na kontynent, aby otrzymać leczenie niedostępne na Korsyce. Wobec braku bezpośrednich danych na temat tych przepływów w sprawozdaniu firmy Gecodia dokonano przybliżonej rekonstrukcji na podstawie danych publicznych dostarczonych przez rządowe służby zdrowia (motyw 154). Komisja zauważa w tym względzie, że rekonstrukcja ta opierała się na konkretnych danych oraz że władze francuskie przyjęły ostrożne i rozsądne założenia.

(864) Średni roczny popyt obejmuje również osoby towarzyszące pasażerom medycznym. Komisja zauważa, że szacunki te są zgodne z danymi zgromadzonymi przez władze francuskie od organów zabezpieczenia społecznego (motyw 155). Przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie może zatem twierdzić, że oszacowanie liczby osób towarzyszących dokonane przez władze francuskie nie opiera się na obiektywnych danych (motyw 429). Ponadto założenie Francji, zgodnie z którym osobom w wieku poniżej 19 lat i powyżej 75 lat systematycznie towarzyszy inna osoba, nie jest w sposób oczywisty sprzeczne z ustawowym systemem pokrywania kosztów transportu osób towarzyszących, wbrew twierdzeniom przedsiębiorstwa Corsica Ferries (motyw 430) ([262]).

([262]) Jak stanowi art. R.322-10-7 CSS przytoczony przez przedsiębiorstwo Corsica Ferries „koszty transportu publicznego poniesione przez osobę towarzyszącą ubezpieczonemu lub uprawnionemu pokrywa się wówczas, gdy stan tych osób wymaga pomocy osoby trzeciej lub gdy są one w wieku poniżej 16 lat". W tych okolicznościach nie jest oczywiście błędne uznanie, że osobom w wieku powyżej 75 lat lub poniżej 19 lat systematycznie towarzyszy inna osoba, ponieważ te dwie grupy wiekowe ze szczególnym prawdopodobieństwem otrzymują pomoc osoby trzeciej podczas podróży.

(865) Po drugie, władze francuskie starały się oszacować liczbę pasażerów medycznych, którzy podróżowali statkiem na kontynent. W tym celu oparły się na dwóch podejściach. Pierwszym podejściem było empiryczne ustalenie liczby pasażerów medycznych korzystających z transportu morskiego w oparciu o 15 237 wniosków o uprzednią zgodę na podróże medyczne złożonych w organach zabezpieczenia społecznego przez pasażerów medycznych w latach 2020–2021. Z tych 15 237 wniosków 4 % dotyczyło transportu morskiego (motyw 157). Drugie podejście polegało na odjęciu od całkowitej szacunkowej liczby pasażerów medycznych między Korsyką a Francją kontynentalną (65 000) pasażerów, którzy podróżowali samolotem (i względem których CPAM posiadał dane), w celu uzyskania liczby pasażerów medycznych podróżujących statkiem. Metoda ta oszacowała liczbę pasażerów medycznych, którzy podróżowali statkiem, na 30 % (motyw 158). Władze francuskie ostatecznie postanowiły pogodzić te dwa podejścia, uznając, że 10 % szacowanej liczby pasażerów medycznych (65 000) podróżowało statkiem (motyw 159).

(866) Wbrew temu, co twierdzi przedsiębiorstwo Corsica Ferries (motyw 431), ostateczne szacunki władz francuskich nie są dotknięte oczywistym błędem w ocenie. Szacunki opierają się faktycznie na dwóch podejściach, z których każde jest istotne i oparte na konkretnych oraz wiarygodnych danych. Znaczna różnica w szacowanej liczbie pasażerów medycznych oznaczała, że władze francuskie mogły racjonalnie przyjąć ostrożne i konserwatywne podejście, ustalając ostateczną szacunkową liczbę pasażerów medycznych, którzy podróżowali statkiem, na poziomie 10 % całkowitej liczby pasażerów medycznych oszacowanej rocznie, tj. na poziomie znacznie niższym od średnich wartości procentowych ustalonych przy użyciu tych dwóch metod (średnia z 30 % i 4 % wynosi 17 %). Przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie wyjaśnia w żadnym momencie w swoich uwagach, dlaczego drugie podejście władz francuskich (skutkujące szacunkami na poziomie 30 %) było nieprawidłowe lub niewłaściwe. Argumentując, że władze francuskie powinny były zastosować szacunek w wysokości 4 % zgodnie z pierwszym podejściem, przedsiębiorstwo Corsica Ferries pomija drugie podejście władz francuskich, które jest równie rozsądne jak pierwsze, i błędnie interpretuje metodykę zastosowaną przez władze francuskie.

(867) Wreszcie władze francuskie przydzieliły popyt według portów na Korsyce na podstawie terytorialnego podziału działalności MCO, który stanowił jedyne dane publiczne dostępne władzom francuskim w celu oszacowania miejsca wypłynięcia pasażerów medycznych (zob. motyw 160). Komisja zauważa ponadto, że dane te odzwierciedlają historyczny rozkład pasażerów między poszczególnymi portami na Korsyce (Tabela 11). Władze francuskie przydzieliły również popyt według portów kontynentalnych na podstawie danych zebranych od CPAM, które dostarczyły bardziej szczegółowych danych w podziale na departamenty (Delta Rodanu, Var, Alpy Nadmorskie), a zatem na porty kontynentalne. Szacunki te są rozsądne i nie są obarczone oczywistym błędem w ocenie.

(868) Jeżeli chodzi o przyszły popyt, władze francuskie uznały, że w latach 2023–2030 popyt pozostanie stabilny w porównaniu z 2019 r. Ocena ta, która uwzględnia zarówno starzenie się ludności Korsyki (a tym samym wzrost liczby podróży medycznych), jak i rozwój opieki zdrowotnej dostępnej na Korsyce (a tym samym zmniejszenie liczby podróży medycznych), nie jest obarczona oczywistym błędem w ocenie, ponieważ neutralizuje te dwa sprzeczne ze sobą założenia. Zainteresowane strony nie przedstawiły żadnych uwag dotyczących tej kwestii.

(869) Na podstawie powyższego Komisja uważa, że władze francuskie określiły ilościowo popyt ze strony pasażerów medycznych, nie popełniając przy tym oczywistego błędu w ocenie.

7.3.2.1.2.2. Istnienie niedoskonałości rynku

7.3.2.1.2.2.1. Określenie podaży rynkowej w przypadku braku zamówienia publicznego na usługi

(870) Komisja odsyła w tym względzie do argumentów przedstawionych w motywach 815–825, które są również istotne dla określenia dostępnej podaży rynkowej w odniesieniu do popytu ze strony pasażerów medycznych.

7.3.2.1.2.2.2. Analiza niedoskonałości rynku

(871) Komisja zauważa przede wszystkim, że władze francuskie stwierdziły całkowitą niedoskonałość rynku między portem w Propriano a portem w Marsylii, ponieważ przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie oferowałoby żadnych usług komercyjnych między Marsylią a Propriano.

(872) Komisja zauważa również, że władze francuskie uznały usługę zaproponowaną przez przedsiębiorstwo Corsica Ferries między Marsylią a pozostałymi czterema portami na Korsyce za sporadyczną, ponieważ przedsiębiorstwo Corsica Ferries oferowałoby tylko trzy rejsy w obie strony miesięcznie z/do L'Île-Rousse i Porto-Vecchio (w przeciwieństwie do trzech wymaganych cotygodniowych rejsów w obie strony) oraz dwa rejsy w obie strony tygodniowo do/z Ajaccio i Bastii, podczas gdy do zaspokojenia popytu ze strony użytkowników wymaga się co najmniej pięciu rejsów w obie strony tygodniowo.

(873) Komisja zauważa, że władze francuskie nie popełniły oczywistego błędu w swojej analizie niedoskonałości rynku, ponieważ ustalono, że podaż rynkowa była niewystarczająca do zaspokojenia całego popytu ze strony pasażerów medycznych między portem w Marsylii a każdym z portów na Korsyce.

7.3.2.1.2.3. Wniosek dotyczący istnienia zapotrzebowania na usługę publiczną w zakresie transportu pasażerów medycznych między Marsylią a każdym z portów na Korsyce

(874) Z całości powyższych rozważań wynika, że Francja prawidłowo stwierdziła istnienie zapotrzebowania na usługę publiczną między Marsylią a każdym z portów na Korsyce, ponieważ popytu na transport ustalonego i określonego ilościowo przez Francję nie można było zaspokoić w ramach zidentyfikowanej podaży rynkowej.

7.3.2.1.3. Zapotrzebowanie na transport morski ładunków holowanych i nieholowanych

(875) W niniejszej podsekcji Komisja zbada, czy zapotrzebowanie na transport morski ładunków holowanych i nieholowanych między portem w Marsylii a każdym z portów na Korsyce odpowiada (i) popytowi ze strony tych użytkowników, należycie wykazanemu przez Francję, (ii) który nie mógłby zostać zaspokojony przez podaż prywatną w braku zamówienia publicznego na usługi udzielonego w tym celu przez Francję.

7.3.2.1.3.1. Istnienie popytu ze strony użytkowników

7.3.2.1.3.1.1. Popyt jakościowy

1) W sprawie stosownych środków wykorzystywanych do ustalenia popytu jakościowego ze strony użytkowników

(876) Komisja zauważa, że władze francuskie starały się określić popyt ze strony użytkowników transportu ładunków holowanych i nieholowanych na kilka sposobów.

(877) Po pierwsze władze francuskie zorganizowały szereg konsultacji publicznych w celu zebrania informacji na temat popytu ze strony tych użytkowników.

(878) W ramach wstępnych konsultacji, konsultacji z użytkownikami (motyw 93), zaproszono wszystkich użytkowników transportu towarowego do udzielenia odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu dotyczącym korzystania z usług transportu morskiego między Francją kontynentalną a Korsyką. Jeżeli chodzi o ogólną charakterystykę tych konsultacji, Komisja odsyła do swojej analizy przedstawionej w motywie 744.

(879) Kwestionariusz skierowany do użytkowników transportu towarowego zawierał około 20 pytań mających na celu ocenę zadowolenia i potrzeb tych użytkowników w związku z połączeniami między Korsyką a kontynentem w odniesieniu do każdej trasy morskiej między portem w Marsylii a portami na Korsyce. Ze szczegółowości pytań przedstawionych w pkt 3.4.3.1.1.1.1 wynika, że umożliwiły one władzom francuskim zebranie informacji na temat profilu użytkowników oraz ich nawyków i preferencji związanych z podróżą w odniesieniu do czasów wypłynięcia i przypłynięcia, potrzeb w zakresie podróży, trudności napotkanych ze względu na brak dostępnej przestrzeni w portach lub na statkach, częstotliwości obsługi połączeń morskich i pobieranych taryf (motyw 185). Ponadto kwestionariusz zawierał szereg pytań dotyczących substytucyjności portów kontynentalnych (motyw 186).

(880) Z tych samych powodów co przedstawione w motywie 746 Komisja uważa, że kwestionariusz był wystarczająco otwarty, aby umożliwić wyrażenie różnych opinii. Proponowane odpowiedzi są jasne, prawdopodobne i zróżnicowane. Uwagi przedsiębiorstwa Corsica Ferries w tej kwestii (motyw 401) są zatem bezzasadne. Podobnie uwagi dotyczące stronniczości metodyki mającej wpływ na konsultacje z użytkownikami nie są przekonujące z powodów wyjaśnionych w motywach 747–749.

(881) Komisja zauważa jednak, że pomimo odpowiednich konsultacji zorganizowanych przez władze francuskie tylko pięciu przewoźników udzieliło odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, co czyni go niezdatnym do wykorzystania (motyw 188).

(882) Władze francuskie skonsultowały się zatem bezpośrednio (telefonicznie) z próbą około 20 operatorów, których łączny udział w rynku przepływu towarów między Korsyką a Francją kontynentalną był w dużej mierze reprezentatywny (motyw 189). W ramach tych konsultacji władze francuskie zapytały użytkowników o korzystanie z usług transportu morskiego na wszystkich trasach wychodzących z portów w Marsylii, Tulonie i Nicei, a nie tylko z Marsylii, jak pierwotnie planowano w ramach konsultacji z użytkownikami (motyw 189). Dzięki tym bezpośrednim konsultacjom władze francuskie mogły zaradzić brakowi odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu przedłożonych podczas konsultacji z użytkownikami.

(883) Wbrew twierdzeniom przedsiębiorstwa Corsica Ferries (motyw 402) nie ma powodu, by krytykować metodykę zastosowaną przez władze francuskie z powodu braku przejrzystości w odniesieniu do zadanych pytań i tożsamości operatorów, z którymi przeprowadzono wywiady. Po pierwsze, nie wykazano rzekomego braku przejrzystości, ponieważ kwestionariusz przekazany telefonicznie był taki sam jak kwestionariusz w ramach konsultacji z użytkownikami, który był podany do wiadomości publicznej i dostępny dla wszystkich. Przedsiębiorstwo Corsica Ferries mogło zatem znać treść pytań. Po drugie, jeśli chodzi o tożsamość operatorów, z którymi przeprowadzono wywiady, należy stwierdzić, że informacje te nie wydają się istotne, ponieważ operatorzy, z którymi przeprowadzono wywiady, reprezentują znaczną część przepływu towarów między Korsyką a kontynentem. Okoliczność, której nie udowodniono, że niektórzy operatorzy mogli być udziałowcami wykonawcy, nie wystarcza w każdym razie do wykluczenia tych operatorów z konsultacji publicznych, ponieważ pozostają oni użytkownikami usług morskiego transportu towarowego w taki sam sposób jak wszyscy inni użytkownicy, a zatem mają swobodę wyrażania swoich potrzeb i preferencji w ramach konsultacji publicznych.

(884) W ramach drugich konsultacji, konsultacji z portami, zwrócono się również do podmiotów zarządzających portami o przedstawienie uwag dotyczących obsługi połączeń morskich w celu przekazania władzom francuskim w szczególności informacji o poziomie konkurencji w zakresie usług transportu morskiego w kontekście obsługi połączeń morskich i przepustowości tych portów, z pytaniami dotyczącymi transportu ładunków holowanych i nieholowanych (motywy 192–195). Jeżeli chodzi o charakterystykę tych konsultacji, Komisja odsyła do swojej analizy przedstawionej w motywie 752.

(885) Wynika z tego, że władze francuskie przeprowadziły konsultacje publiczne umożliwiające uwzględnienie interesów użytkowników zgodnie z pkt 14 zasad ramowych UOIG.

(886) Władze francuskie zleciły również niezależnemu konsultantowi gospodarczemu, firmie Gecodia, przeprowadzenie uzupełniającej analizy popytu ze strony użytkowników, równolegle z konsultacjami publicznymi i w celu ich uzupełnienia (motyw 90). Komisja uważa, że takie badanie jest stosownym instrumentem ustalania popytu ze strony użytkowników z powodów przedstawionych w motywie 754.

(887) Elementy te świadczą o tym, że Francja oparła się na szeregu instrumentów, które Komisja uznaje za stosowne w rozumieniu pkt 14 zasad ramowych UOIG, aby uwzględnić interesy użytkowników przedmiotowych usług.

2) Wnioski Francji dotyczące popytu jakościowego ze strony użytkowników

(888) Komisja zbada wnioski Francji dotyczące (i) rozróżnienia między ładunkami holowanymi i nieholowanymi, (ii) geograficznej substytucyjności portu w Marsylii z portami w Tulonie i Nicei dla użytkowników transportu ładunków nieholowanych oraz (iii) dla użytkowników transportu ładunków holowanych oraz (iv) geograficznej substytucyjności portów na Korsyce dla użytkowników transportu ładunków holowanych i nieholowanych.

a) W sprawie rozróżnienia między ładunkami holowanymi i nieholowanymi

(889) Komisja zauważa, że władze francuskie dokonują rozróżnienia między ładunkami holowanymi i nieholowanymi głównie ze względu na ograniczenia związane z obsługą i logistyką ładunków nieholowanych, które wymagają szczególnego wyposażenia portowego i określonego łańcucha logistycznego, w przeciwieństwie do ładunków holowanych (motywy 205–207). Powyższe rozważania są rozsądne, a zatem nie są oczywiście błędne. Pokazują one również, że popyt na transport ładunków holowanych łączy się z popytem na transport kierowców towarzyszących samochodom ciężarowym jako pasażerów na pokładzie statku.

(890) Komisja zauważa również, że rozróżnienie to uzgodniły wszystkie podmioty zarządzające portami (motyw 197).

(891) Komisja zauważa jednak, że przedsiębiorstwo Corsica Ferries zakwestionowało to rozróżnienie w swojej odpowiedzi na konsultacje z operatorami, uznając je za sztuczne (motyw 236). Przedsiębiorstwo Corsica Ferries uznało w szczególności, że rozróżnienie to nie zależy od podaży oferowanej przez przedsiębiorstwa, lecz od wielkości, organizacji i wyborów właściwych dla każdego przewoźnika. Należy jednak stwierdzić, że władze francuskie wykazały istnienie takiego rozróżnienia właśnie na podstawie informacji dostarczonych przez przedsiębiorstwo Corsica Ferries (motyw 889).

(892) W związku z tym władze francuskie mogły dokonać takiego rozróżnienia, nie popełniając oczywistego błędu w ocenie.

(893) W swoich uwagach (motywy 393 i 447–450) przedsiębiorstwo Corsica Ferries wskazuje, że należy wprowadzić inne rozróżnienie, między transportem towarzyszącym i nietowarzyszącym ładunków holowanych. Brak takiego rozróżnienia w sposób nieodwracalny utrudnia oszacowanie liczby kierowców podróżujących w ramach połączeń morskich z Korsyką. Na poparcie swoich twierdzeń przedsiębiorstwo Corsica Ferries powołuje się na pierwsze badanie przeprowadzone przez BRG.

(894) Komisja zauważa jednak, że w pierwszym badaniu przeprowadzonym przez BRG nie przedstawiono żadnych konkretnych danych na temat istnienia takiego rozróżnienia. W szczególności nie wskazano w żadnym momencie metodyki, którą powinny stosować władze francuskie w celu rozróżnienia między transportem towarzyszącym i nietowarzyszącym ładunków holowanych. W pierwszym badaniu przeprowadzonym przez BRG nie przedstawiono również żadnych danych liczbowych dotyczących szacowanej wielkości transportu towarzyszącego i nietowarzyszącego ładunków holowanych. Wreszcie w pierwszym badaniu przeprowadzonym przez BRG nie odniesiono się do żadnego innego badania lub dochodzenia, w którym stwierdzono istnienie takiego rozróżnienia. Na przykład z opinii organu ochrony konkurencji wynika, że dokonuje się jedynie rozróżnienia między ładunkami holowanymi i nieholowanymi ([263]).

(895) Wobec braku konkretnych dowodów wnioski z pierwszego badania przeprowadzonego przez BRG nie mogą zatem charakteryzować oczywistego błędu w ocenie popełnionego przez władze francuskie. Komisja uważa ponadto, że przedsiębiorstwo Corsica Ferries miało możliwość przedstawienia konkretnych dowodów zarówno podczas konsultacji z użytkownikami (za pomocą uwag w formie tekstu dowolnego), jak i konsultacji z operatorami, w celu wyjaśnienia władzom francuskim tego potencjalnego rozróżnienia między transportem towarzyszącym i nietowarzyszącym ładunków holowanych, czego jednak nie uczyniło (motyw 236).

b) W sprawie substytucyjności geograficznej portów kontynentalnych w odniesieniu do transportu morskiego ładunków nieholowanych

(896) W odniesieniu do ładunków nieholowanych władze francuskie ustaliły istnienie wyłącznego popytu w porcie w Marsylii.

(897) Komisja zauważa, że wniosek ten opiera się w szczególności na czterech elementach: (i) tylko port w Marsylii dysponuje wystarczającym wyposażeniem i obszarami obsługi na potrzeby ładunków nieholowanych, biorąc pod uwagę, że jedyna alternatywa – Tulon-Brégaillon – posiada zbyt ograniczoną infrastrukturę, aby obsługiwać całość lub nawet nieznaczną część tego ruchu; (ii) konsultacje z użytkownikami wyraźnie wskazują na brak substytucyjności między portem w Marsylii a pozostałymi portami kontynentalnymi; (iii) podmioty zarządzające portami na kontynencie uważają, że port w Marsylii jest jedynym portem zdolnym do obsługi tego ruchu na dużą skalę; (iv) oraz przeniesienie przepływu ładunków nieholowanych z portu w Marsylii do pozostałych portów kontynentalnych spowodowałoby znaczne dodatkowe koszty i ograniczenia logistyczne wpływające na przepływ ładunków nieholowanych (motywy 210–214).

(898) Komisja uważa, że wszystkie te rozważania wskazują na brak geograficznej substytucyjności portu w Marsylii oraz portów w Tulonie i Nicei w odniesieniu do transportu morskiego ładunków nieholowanych.

([263]) Opinia organu ochrony konkurencji, o której mowa w motywie 20, pkt 295.

(899) Z informacji przekazanych przez podmioty zarządzające portami wynika, że port w Marsylii dysponuje bardzo dużą przepustowością na potrzeby transportu do każdego portu na Korsyce (motyw 199). Z drugiej strony, chociaż terminal Tulon-Brégaillon może również obsługiwać taki ruch, należy stwierdzić, że jego przepustowość jest bardziej ograniczona, ponieważ posiada tylko jedno miejsce postoju. Komisja zwraca również uwagę na oświadczenia podmiotu zarządzającego portem w Tulonie, zgodnie z którymi obszar ciążenia tego portu rozciąga się jedynie na bardzo bezpośredni obszar przyległy do portu (motyw 198). Konsultacje z użytkownikami wskazują również na całkowity brak substytucyjności portów w Marsylii i Tulonie (motyw 190). Wreszcie Komisja zwraca uwagę na szczególną organizację łańcucha logistycznego dla ładunków nieholowanych, która obejmuje przewoźników odbywających regularne rejsy w obie strony między portem a swoimi bazami logistycznymi – z których większość znajduje się na północ i na zachód od Marsylii – w ciągu tego samego dnia (motyw 206). Przejście do Tulonu niewątpliwie pociągnęłoby za sobą znaczne dodatkowe koszty dla przewoźników, które z dużym prawdopodobieństwem zostałyby przeniesione na konsumentów końcowych na Korsyce. Taka sytuacja pogłębiłaby trudności gospodarcze, jakie napotykają już podmioty gospodarcze i konsumenci na Korsyce w wyniku jej wyspiarskiego charakteru (motywy 20–23).

(900) Komisja zauważa, że kwestii tej nie omawia żadna z zainteresowanych stron.

(901) Komisja stwierdza zatem, że władze francuskie nie popełniły oczywistego błędu w ocenie, stwierdzając istnienie wyłącznego popytu na transport morski ładunków nieholowanych między każdym z portów na Korsyce a portem w Marsylii.

c) W sprawie substytucyjności geograficznej portów kontynentalnych w odniesieniu do transportu morskiego ładunków holowanych

(902) W odniesieniu do ładunków holowanych władze francuskie ustaliły istnienie częściowej substytucyjności między portami w Tulonie i Marsylii. Uważają one, że niektórzy użytkownicy transportu ładunków holowanych nie widzą żadnej alternatywy dla portu w Marsylii. Władze francuskie uzasadniają ten wniosek na podstawie następujących elementów.

(903) *Po pierwsze*, konsultacje z portami ujawniły istnienie ograniczeń przepustowości w portach w Tulonie i Nicei (motyw 217). Komisja zauważa w tym względzie, że chociaż trzy porty kontynentalne mogą obsługiwać ładunki holowane, podmioty zarządzające portami w Tulonie i Nicei wyraziły zastrzeżenia co do ich przepustowości (motyw 199). CCI Var wskazuje zatem, że Port de Commerce w Tulonie jest jedynym terminalem w porcie w Tulonie zdolnym do obsługi ładunków holowanych ([264]) oraz że terminal ten charakteryzuje się już znacznym poziomem zagęszczenia ruchu (średnio blisko 80 %) przez cały rok (w związku z lokalną polityką publiczną), a w szczególności latem (ruch ograniczony do około 10 przyczep dziennie). Port w Nicei ze swojej strony stwierdza, że chociaż może bez ograniczeń obsługiwać przepływ ładunków holowanych, to jego głównym priorytetem pozostaje przepływ pasażerów.

(904) Z powyższego wynika, że uwagi przedsiębiorstwa Corsica Ferries dotyczące braku zagęszczenia ruchu w porcie w Tulonie (motyw 437) są bezzasadne w świetle oświadczeń CCI Var przekazanych władzom francuskim w trakcie konsultacji z portami. Nie można zarzucać władzom francuskim, że oparły się na tych informacjach w celu przeanalizowania stopnia substytucyjności portów w Tulonie i Marsylii, zwłaszcza gdy informacje dostarczone przez CCI Var były jasne i jednoznaczne.

(905) W świetle tych okoliczności fakt, że w 2014 r. port w Tulonie mógł obsługiwać ponad dwa razy więcej ładunków holowanych niż obecnie, nie miał znaczenia w niniejszej sprawie. Podobnie okoliczność, że przedsiębiorstwo Corsica Ferries potwierdziło te informacje z CCI Var, jest również pozbawiona znaczenia, ponieważ nie świadczy o tym, że władze francuskie błędnie zinterpretowały odpowiedzi udzielone przez CCI Var w trakcie konsultacji z portami.

(906) *Po drugie*, władze francuskie oparły się na wynikach konsultacji z użytkownikami w celu wyjaśnienia istnienia częściowej substytucyjności (motyw 218). Wyniki te pokazują zatem, że respondenci w dużej mierze wykluczają wszelkie porównania portów w Marsylii i Tulonie lub Nicei (motywy 190 i 191).

([264]) Terminale w Brégaillon nie przyjmują pasażerów, a terminal Seyne-sur-Mer jest zarezerwowany dla statków wycieczkowych.

(907) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries kwestionuje jednak wiarygodność odpowiedzi otrzymanych w trakcie konsultacji telefonicznych z użytkownikami transportu towarowego, ponieważ respondenci, z którymi przeprowadzono wywiady, byli udziałowcami przedsiębiorstwa Corsica Linea i w związku z tym znajdowali się w sytuacji konfliktu interesów w odniesieniu do konsultacji z użytkownikami (motyw 441). Dodaje również, że przedstawione odpowiedzi były ogólnymi i niepopartymi dowodami twierdzeniami próby respondentów o niepewnej reprezentatywności (motyw 440).

(908) Komisja zauważa przede wszystkim, że użytkownicy, z którymi przeprowadzono wywiady, odpowiedzieli na zadane im pytania w ramach konsultacji z użytkownikami. Przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie kwestionuje znaczenia pytań zadanych w ramach konsultacji z użytkownikami ([265]). Nie można zatem uznać, jak twierdzi przedsiębiorstwo Corsica Ferries, że respondenci przekazali „ogólne i niepoparte dowodami twierdzenia". Ponadto próby użytkowników, z którymi przeprowadzono wywiady, nie można było uznać za niereprezentatywną ze względu na wielkość przewozów towarowych, którą reprezentują (motyw 189).

(909) Ponadto zdaniem Komisji okoliczność, że użytkownik morskiego transportu towarowego jest udziałowcem przedsiębiorstwa Corsica Linea, nie może sama w sobie wykluczyć tego użytkownika z konsultacji publicznych mających na celu określenie potrzeb i preferencji użytkowników danej usługi transportowej. Wszyscy użytkownicy danej usługi mogą wziąć udział w takich konsultacjach publicznych. W przedmiotowej sprawie Komisja zauważa, na podstawie informacji dostarczonych przez Francję, że podczas gdy niektórzy użytkownicy byli udziałowcami przedsiębiorstwa Corsica Linea ([266]), inni nie byli takimi udziałowcami ([267]).

(910) Ponadto Komisja zauważa, że użytkownicy, z którymi przeprowadzono wywiady, oprócz tego, że byli głównymi przewoźnikami pod względem wielkości przewozów towarowych, korzystali ze wszystkich tras między Korsyką a Francją kontynentalną, w tym z tras między Tulonem/Niceą a portami na Korsyce, na których przedsiębiorstwo Corsica Linea nie prowadzi działalności. Ponadto konsultacje publiczne nie dotyczyły korzystania z usług transportu towarowego świadczonych wyłącznie przez przedsiębiorstwo Corsica Linea, lecz usług świadczonych przez wszystkich operatorów morskich działających między Korsyką a Francją kontynentalną. Komisja zauważa w tym względzie, że potrzeby użytkowników niekoniecznie są związane z interesami operatorów morskich: na przykład większość użytkowników objętych badaniem chciała wprowadzenia usługi transportu ładunków tocznych, która lepiej odpowiadałaby ich szczególnym potrzebom, mimo że żaden z trzech przewoźników działających między Korsyką a Francją kontynentalną nie planował takiej usługi (motyw 191). Komisja zauważa, że w każdym razie konsultacje z użytkownikami stanowią jedną z przesłanek, jaką władze francuskie wykorzystały do uzasadnienia częściowej substytucyjności portów w Tulonie i Marsylii w odniesieniu do morskiego transportu towarowego.

(911) *Po trzecie*, władze francuskie podkreślają, że przeniesienie transportu ładunków holowanych z portu w Marsylii do pozostałych portów kontynentalnych wiązałoby się ze znacznymi dodatkowymi kosztami dla użytkowników transportu ładunków holowanych, których bazy logistyczne znajdują się głównie na zachód od Marsylii i w korytarzu Rodanu (motyw 219).

(912) Komisja zauważa w tym względzie, że władze francuskie przedstawiły szereg dowodów na to, że bazy logistyczne znajdują się głównie na zachód od Marsylii i w korytarzu Rodanu (motyw 213), dla którego port w Marsylii jest co do zasady łatwiej dostępny niż pozostałe porty kontynentalne. Potwierdzają to również analizy, jakie przedstawiają przedsiębiorstwa Corsica Linea (motyw 544) i La Méridionale (motywy 593–595), oraz skarga przedsiębiorstwa Corsica Ferries (motyw 433). Wynika z tego, że wniosek przedsiębiorstwa Corsica Ferries, zgodnie z którym władze francuskie nigdy nie dostarczyły żadnych dowodów na poparcie swojego twierdzenia (motyw 442), jest bezzasadny.

(913) Komisja zauważa również, że władze francuskie przedstawiły konkretne dowody dotyczące szacowanych dodatkowych kosztów, które zostałyby poniesione w związku z istotnym przejściem przewoźników z portu w Marsylii do portu w Tulonie. Tę wartość liczbową ustalono w szczególności na podstawie danych opublikowanych przez krajową komisję drogową. Zainteresowane strony przedstawiły również podobne dane, z których wszystkie wykazały istnienie takich dodatkowych kosztów, chociaż szacunki wahają się między 5 % całkowitych kosztów produkcji według przedsiębiorstwa Corsica Ferries (motyw 443) a 11 % według przedsiębiorstwa Corsica Linea (motyw 544). Przedsiębiorstwo La Méridionale uważa, że przejście do portu w Tulonie nie miałoby sensu gospodarczego dla zdecydowanej większości przewoźników zlokalizowanych bliżej Marsylii niż Tulonu, co potwierdzałoby również dodatkowe koszty drogowe (motywy 595 i 596).

([265]) Krytyka ze strony przedsiębiorstwa Corsica Ferries odnosi się do braku kwestionariuszy dotyczących tras z Tulonu i Nicei.
([266]) […].
([267]) Na przykład […].

(914) Chociaż przedsiębiorstwo Corsica Ferries dostrzega istnienie dodatkowych kosztów drogowych, utrzymuje, że te dodatkowe koszty są rekompensowane niższą taryfą morską stosowaną przez przedsiębiorstwo Corsica Ferries w porcie w Tulonie w porównaniu z taryfą stosowaną przez jego konkurentów w porcie w Marsylii (motyw 443).

(915) Komisja zauważa, że w drugim badaniu przeprowadzonym przez BRG wykorzystano średnią taryfę za ładunek odnotowaną w Tulonie w 2023 r. (32,40 EUR za m.b.) oraz przyjęto taryfę za ładunek w wysokości 42,50 EUR za m.b. w Marsylii, co stanowi maksymalną taryfę, którą można pobierać w ramach systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z 2019 r. (motyw 62). Taka analiza wydaje się jednak błędna z kilku powodów. Po pierwsze, badanie opiera się na danych z 2023 r., czyli po udzieleniu zamówień publicznych na usługi. Po drugie, badanie opiera się na słabych parametrach: porównuje z jednej strony taryfę rynkową faktycznie stosowaną przez przedsiębiorstwo Corsica Ferries w porcie w Tulonie, a z drugiej strony maksymalną taryfę regulacyjną mającą zastosowanie w porcie w Marsylii w ramach systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z 2019 r. Aby jednak porównanie było istotne, w przypadku obu portów analiza musiałaby opierać się na maksymalnych taryfach morskich mających zastosowanie w ramach systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z 2019 r., biorąc pod uwagę, że operatorzy morscy mogliby osiągnąć ten pułap w hipotetycznym scenariuszu, w którym nie istniałyby zamówienie publiczne na usługi. Wreszcie, jak zauważają władze francuskie (motyw 650), taryfa morska stosowana w drugim badaniu przeprowadzonym przez BRG dla Tulonu nie obejmuje podatków i kosztów obsługi oraz nie jest taryfą faktycznie płaconą przez użytkowników.

(916) Na podstawie danych dostarczonych przez Francję i wszystkie zainteresowane strony Komisja stwierdza zatem, że przejście do portu w Tulonie użytkowników transportu ładunków holowanych, których bazy logistyczne znajdują się głównie w pobliżu portu w Marsylii lub korytarza Rodanu, skutkowałoby dodatkowymi kosztami drogowymi dla tych użytkowników. Nie wykazano, że te dodatkowe koszty można było wyraźnie zrekompensować niższą taryfą morską w Tulonie. Władze francuskie mogły zatem stwierdzić, że czynnik ten może ograniczyć stopień substytucyjności portów w Marsylii i Tulonie.

(917) Komisja zauważa również, że z odpowiedzi portów w Tulonie i Nicei wynika, iż ich obszar ciążenia jest ograniczony do lokalnego obszaru przyległego do portu, podczas gdy port w Marsylii posiada krajową bazę klientów, co jest zgodne z wnioskami władz francuskich (motywy 197, 198, 219). Przedsiębiorstwo La Méridionale dostarcza dodatkowych informacji w tym zakresie (motyw 593), które są zgodne z wnioskami władz francuskich. Uwagi przedsiębiorstwa Corsica Ferries w tym względzie (motyw 442) należy zatem odrzucić.

(918) Ponadto Komisja zauważa w tej kwestii, że w interesie konsumentów końcowych na Korsyce (sklepy, osoby fizyczne, przedsiębiorstwa itp.), którzy są zależni od usług transportu towarowego (transport towarów dla przedsiębiorstw itp.) i czerpią z nich korzyści, leży ograniczenie kosztów wynikających z wyspiarskiego charakteru, co wyraźnie podkreślono w poszczególnych badaniach i statystykach dotyczących kosztów utrzymania na Korsyce (motywy 20–23). Należy również zauważyć, że Korsyka przywozi o wiele więcej towarów niż wywozi, co świadczy o jej zależności od kontynentu (motyw 19). W rezultacie wzrost cen towarów przywożonych na Korsykę może jeszcze bardziej wpłynąć na gospodarkę wyspy i jej mieszkańców. Istnienie dodatkowych kosztów drogowych mogłoby zatem w jeszcze większym stopniu wpływać na cenę towarów dla konsumentów końcowych na Korsyce.

(919) *Wreszcie* władze francuskie uznały, że przypadki utrzymujących się wstrząsów cenowych mających wpływ na port w Marsylii nie doprowadziły do istotnego przeniesienia ruchu z portu w Marsylii do portów w Tulonie i Nicei (motyw 220). Kwestia ta charakteryzuje brak substytucyjności między tymi dwoma portami i nie kwestionują jej zainteresowane strony.

(920) Z całości powyższych rozważań wynika zatem, że władze francuskie nie popełniły oczywistego błędu, uznając, że porty w Tulonie i Marsylii są częściowo substytucyjne z punktu widzenia użytkowników i że w związku z tym istnieje szczególny popyt ze strony użytkowników transportu ładunków holowanych w porcie w Marsylii.

(921) Uwagi przedsiębiorstwa Corsica Ferries zawarte w motywach 433 i 434 nie mają wpływu na ten wniosek. Przedsiębiorstwo Corsica Ferries w żadnym momencie nie wykazuje, w jaki sposób sytuacja kierowcy ładunku holowanego jest identyczna z sytuacją pasażera podróżującego z samochodem. Ponadto okoliczność, że przedsiębiorstwo Corsica Ferries przewozi taką samą liczbę kierowców z portu w Marsylii jak z portu w Tulonie, nie podważa częściowej substytucyjności uznanej przez Francję między tymi dwoma portami w odniesieniu do transportu ładunków holowanych. Francja nie kwestionuje tego, że porty w Tulonie i Marsylii obsługują po połowie przepływu ładunków holowanych na Korsykę: twierdzi jedynie, że użytkownicy transportu ładunków holowanych preferują porty znajdujące się najbliżej ich baz logistycznych i że w związku z tym niektórzy użytkownicy, których bazy logistyczne znajdują się w pobliżu portu w Marsylii, nie rozważają żadnej alternatywy dla tego portu.

d) W sprawie substytucyjności geograficznej portów na Korsyce w odniesieniu do transportu morskiego ładunków holowanych i nieholowanych

(922) Komisja zauważa, że jeśli chodzi o dokonywany przez użytkowników transportu ładunków holowanych i nieholowanych wybór portu wyjścia/przybycia na Korsyce, władze francuskie nie przeprowadziły szczegółowej analizy substytucyjności geograficznej portów na Korsyce z punktu widzenia użytkowników.

(923) Na podstawie informacji przekazanych przez władze francuskie w toku formalnego postępowania wyjaśniającego i dostępnych im w momencie przyznania środków Komisja zauważa jednak, że w niniejszej sprawie pominięcie to nie miało wpływu na badanie przez władze francuskie istnienia zapotrzebowania na usługę publiczną.

(924) *Po pierwsze*, Komisja zwraca uwagę na odległości i czasy podróży między każdym z portów na Korsyce, które zasadniczo wykluczają wszelką substytucyjność geograficzną. Odsyła w tym względzie do motywów 36, 774, 785 i 856.

(925) *Po drugie*, Komisja zwraca również uwagę na wysoki poziom zagęszczenia ruchu w portach na Korsyce łącznie, zgłoszony przez CCI Korsyki (motyw 201). CCI Korsyki zwraca w szczególności uwagę na sytuację w portach w Bastii, Ajaccio i Porto-Vecchio, gdzie przepustowość osiąga punkt nasycenia lub występuje poważne zagęszczenie ruchu. Niedogodności te zwiększają ilość towarów pozostawianych na nabrzeżu, wpływają na warunki ruchu pojazdów ciężarowych i powodują opóźnienia w dostawach ze szkodą dla użytkowników usług morskiego transportu towarowego (motyw 208). Francja może zatem skutecznie twierdzić, że czynniki te mogą ograniczać przenoszenie ruchu do jednego lub innego portu, w szczególności do portów w Bastii, Ajaccio i Porto-Vecchio, oraz że z punktu widzenia zarówno użytkowników usługi, jak i organów publicznych konieczne jest rozłożenie morskiego przepływu towarów między poszczególne porty na Korsyce.

(926) *Po trzecie*, Komisja zauważa, że duże odległości, warunki ruchu drogowego i cechy infrastruktury drogowej na Korsyce (motywy 16–19) oznaczają również dodatkowe koszty drogowe dla użytkowników morskiego transportu towarowego, co z kolei może zwiększyć koszty przywozu, jakie ponoszą osoby fizyczne i podmioty zawodowe na Korsyce. Komisja zauważa również, że w interesie użytkowników i mieszkańców wyspy leży ograniczenie ruchu pojazdów ciężarowych na Korsyce, w szczególności ze względu na wysokie ryzyko wypadków i koszty wynikające z wyspiarskiego charakteru.

(927) Z tych wszystkich powodów Komisja uważa, że nie było oczywiście błędne uznanie, że porty na Korsyce nie były wzajemnie substytucyjne z punktu widzenia użytkowników morskiego transportu towarowego. Kwestii tej nie podważa żadna z zainteresowanych stron.

7.3.2.1.3.1.2. Popyt ilościowy

(928) *Po pierwsze*, jeśli chodzi o ilościowe określenie częściowej substytucyjności portów w Tulonie i Marsylii w odniesieniu do transportu ładunków holowanych, Komisja podkreśla, że w swojej decyzji o wszczęciu postępowania wyraziła wątpliwości co do źródeł wykorzystanych przez władze francuskie przy ocenie, że użytkownicy, których wielkość przewozów odpowiadała 80 % historycznego popytu na transport ładunków holowanych między portem w Marsylii a portami na Korsyce, nie postrzegali portu w Tulonie jako substytucyjnego z portem w Marsylii. Komisja wezwała Francję i zainteresowane strony do przedstawienia uwag w tej kwestii.

(929) W swoich uwagach władze francuskie przedstawiły trzy analizy mające na celu potwierdzenie ich wstępnych szacunków dotyczących poziomu substytucyjności portów w Marsylii i Tulonie z punktu widzenia popytu (motywy 337–346). Wszystkie zainteresowane strony, które przedstawiły uwagi, również odpowiedziały na tę kwestię (motywy 444, 445, 543, 591–596):

— pierwsza analiza, którą przeprowadziły władze francuskie, opierała się na danych dotyczących lokalizacji siedziby, magazynów i baz logistycznych przewoźników. Zdaniem Francji bezpośrednia bliskość portu w Marsylii uzasadnia preferowanie portu w Marsylii przez przewoźników. 80 % całkowitego przepływu ładunków holowanych między Marsylią a Korsyką w latach 2018–2021 pochodziło od przewoźników zlokalizowanych w pobliżu Marsylii. Zdaniem Francji oznacza to, że substytucyjność między tymi dwoma portami jest ograniczona i wynosi około 20 %,

— druga analiza polegała na określeniu lokalizacji baz logistycznych dużej liczby klientów przedsiębiorstw Corsica Linea i La Méridionale. Z analizy tej wynika, że 83 % wielkości ładunków holowanych transportowanych przez przedsiębiorstwo Corsica Linea i 88 % wielkości ładunków holowanych transportowanych przez przedsiębiorstwo La Méridionale można powiązać z bazą logistyczną położoną w pobliżu portu w Marsylii. Analiza ta potwierdza zatem wyniki pierwszej analizy,

— w trzeciej analizie przedstawiono szczegółowe dane dotyczące dużej liczby przewoźników, którzy w przeszłości korzystali z tych dwóch portów do transportu ładunków holowanych drogą morską, wskazując w odniesieniu do każdego przewoźnika odległość między bazą logistyczną a portami w Marsylii i Tulonie oraz udział ładunków holowanych (w m.b.), które transportowano przez Marsylię lub Tulon w latach 2017–2019 i 2021.

(930) Komisja zauważa, że pierwsze dwie analizy koncentrują się wyłącznie na historycznym przepływie ładunków holowanych między Marsylią a Korsyką. Analizują jedynie pochodzenie ładunków holowanych w porcie w Marsylii, ale nie potwierdzają wniosku, że przewoźnik, którego baza znajduje się najbliżej portu w Marsylii, korzystałby wyłącznie z portu w Marsylii, a nie z portu w Tulonie. Zakładają one, że przewoźnicy muszą korzystać z portu w Marsylii, jeżeli ich siedziba główna, magazyny lub bazy logistyczne znajdują się w pobliżu Marsylii, bez zbadania faktycznego wykorzystania portów, podczas gdy jest to właśnie założenie, które władze francuskie są zobowiązane udowodnić. W związku z tym Komisja uważa, że te dwie analizy nie wykazują rzekomego stopnia „braku substytucyjności" na poziomie 80 % między Marsylią a Tulonem w odniesieniu do ładunków holowanych.

(931) Z drugiej strony można wziąć pod uwagę trzecią analizę, która pokazuje rzeczywiste wykorzystanie dwóch portów przez przewoźników. Komisja uważa również, że dane przedstawione w tej analizie są wystarczająco reprezentatywne, ponieważ obejmują około 65 % wielkości ładunków holowanych między Korsyką a portami w Marsylii i Tulonie w latach 2017–2019 i 2021 (motyw 341).

(932) Na podstawie tej analizy Komisja zauważa, że większość przewoźników faktycznie korzysta wyłącznie z portu znajdującego się najbliżej ich bazy logistycznej, jak wskazano w motywie 344. W szczególności analiza ta pokazuje, że około 79 % historycznego przepływu ładunków holowanych (w m.b.) pochodzącego z bazy logistycznej w pobliżu Marsylii odbywało się wyłącznie przez port w Marsylii lub odbywałoby się w przypadku braku ograniczeń przepustowości. W związku z tym Komisja uważa, że założenie przyjęte przez władze francuskie w celu oceny popytu na przepływ ładunków holowanych, a mianowicie, że 80 % historycznego popytu jest specyficzne dla Marsylii i nie uwzględnia Tulonu jako portu substytucyjnego, nie wydaje się oczywiście błędne.

(933) Należy zatem odrzucić twierdzenie przedsiębiorstwa Corsica Ferries (motyw 444), zgodnie z którym stosowany przez władze francuskie wskaźnik substytucyjności dla ładunków holowanych nie opiera się na żadnych obiektywnych i możliwych do zweryfikowania danych. W każdym wypadku twierdzenie to nie jest poparte żadną odpowiednią analizą ilościową. Ponadto ani Komisja, ani władze francuskie nie są związane wcześniejszymi wnioskami CdC dotyczącymi substytucyjności tych portów w odniesieniu do przepływu ładunków holowanych, jak sugeruje przedsiębiorstwo Corsica Ferries (motyw 445), jeżeli władze francuskie mogą wykazać na podstawie obiektywnych i możliwych do zweryfikowania danych, że założenia leżące u podstaw oceny zamówień publicznych na usługi są uzasadnione, co ma miejsce w niniejszej sprawie.

(934) *Po drugie*, jeśli chodzi o ocenę popytu na transport ładunków holowanych i nieholowanych, Komisja zauważa przede wszystkim, że wykorzystanie danych historycznych jako podstawy do oszacowania oczekiwanego popytu na morski transport towarowy między Marsylią a Korsyką jest właściwym podejściem (motywy 223 i 228). Władze francuskie oparły się zatem na danych historycznych obejmujących okres 10 lat (2010–2019) w celu oszacowania przyszłych tendencji w zakresie popytu do 2030 r.

(935) Parametry, jakie wybrały władze francuskie, nie są zatem obarczone oczywistym błędem w ocenie.

(936) *Po trzecie*, jeśli chodzi o ocenę popytu ze strony kierowców związanego z przepływem ładunków holowanych, Komisja zauważa, że Francja uznała popyt ze strony kierowców za proporcjonalny do wielkości transportowanych ładunków holowanych. Francja obliczyła przyszły popyt w latach 2023–2030 na podstawie współczynnika kierowcy/m.b. transportowanych w latach 2018–2021 (motyw 230).

(937) Wbrew twierdzeniom przedsiębiorstwa Corsica Ferries (motywy 446–454) takie podejście, oparte na konkretnych, historycznych i obiektywnych danych, nie jest obarczone oczywistym błędem w ocenie.

(938) Po pierwsze, z powodów przedstawionych w motywach 894 i 895 władze francuskie nie były zobowiązane do rozróżniania między transportem towarzyszącym i nietowarzyszącym ładunków holowanych.

(939) Po drugie, władze francuskie nie wykorzystały oczekiwanego w 2030 r. współczynnika kierowcy/transportowanych m.b. do oszacowania popytu w latach 2023–2030, lecz oparły się na średnim historycznym współczynniku kierowcy/średnich m.b. obliczonym w latach 2018–2021 oraz na przyszłym popycie na transport ładunków holowanych, aby ocenić liczbę kierowców każdego roku w latach 2023–2030.

(940) Po trzecie, władze francuskie nie zastosowały błędnego współczynnika, lecz jedynie współczynnik zaokrąglony do dwóch miejsc po przecinku, podczas gdy przedsiębiorstwo Corsica Ferries przyjęło ten współczynnik do trzech miejsc po przecinku. Nie można jednak zarzucać Francji, że popełniła oczywisty błąd w ocenie tylko dlatego, że zaokrągliła ten współczynnik. W każdym wypadku wynikające z tego przeszacowanie popytu (11 % na trasie Marsylia–Ajaccio i 7 % na trasie Marsylia–Bastia) nie jest charakterystyczne dla oczywistego błędu w ocenie.

(941) Wreszcie należy przypomnieć, że stopa wzrostu wynosząca 2,3 %, jaką zastosowały władze francuskie do oszacowania popytu na przepływ ładunków holowanych począwszy od 2019 r. i w latach 2023–2030, wynika ze średniej zmiany stopy wzrostu ruchu towarowego w latach 2010–2019 na wszystkich pięciu trasach między Marsylią a portami na Korsyce. Chociaż władze francuskie mogły obliczyć stopę wzrostu historycznego ruchu właściwego dla każdej trasy, należy zauważyć, że możliwość ta była tylko jedną z metodyk. Przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie wyjaśnia, dlaczego metodyka zastosowana przez władze francuskie nie była w oczywisty sposób stosowna do obliczenia przyszłego popytu na każdej z tras morskich. Nie wyjaśnia również, w jaki sposób alternatywna metodyka mogłaby doprowadzić do innego rezultatu.

(942) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie może twierdzić, że stopa wzrostu wynosząca 2,3 % nie opiera się na najnowszych obiektywnych danych, ani skutecznie dowodzić, że dane historyczne z lat 2018–2023 wskazują, wręcz przeciwnie, na spadek ruchu. Po pierwsze, ta stopa 2,3 % wynika ze średniego rocznego wzrostu przepływu towarów w latach 2010–2019, tj. przed pandemią COVID-19 (2020–2021) i rosyjską wojną napastniczą przeciwko Ukrainie (2022 r.). Dane wykorzystane przez władze francuskie odnoszą się zatem do ostatniego okresu, w którym normalnie funkcjonował rynek transportu morskiego między Korsyką a kontynentem. Ponadto argument ten jest sprzeczny z inną uwagą przedsiębiorstwa Corsica Ferries, zgodnie z którą władze francuskie powinny były przeanalizować dane dotyczące przepływu towarów z 2014 r., zanim przedsiębiorstwo Corsica Linea weszło na rynek (motyw 394). Jest on również sprzeczny z własnymi odpowiedziami przedstawionymi w trakcie konsultacji z operatorami, z których wynika, że przedsiębiorstwo Corsica Ferries przygotowywało się do zaoferowania w latach 2023–2030 znacznie większej zdolności przewozowej niż w latach 2016–2019, a także wyższej niż całkowity popyt na transport towarowy odnotowany w 2019 r., co wskazuje, że przedsiębiorstwo Corsica Ferries prognozuje wzrost ruchu w nadchodzących latach ([268]).

([268]) Jak wskazano w tabeli 3, przepływ towarów między Korsyką a kontynentem wyniósł 2,2 mln m.b. Jak wskazano w tabeli 20, przedsiębiorstwo Corsica Ferries zamierzało wprowadzić na rynek zdolność przewozową wynoszącą prawie 3,3 mln m.b. w latach 2023–2030 (przy braku środków), potwierdzając tym samym, że przedsiębiorstwo wydawało się przewidywać wzrost ruchu.

7.3.2.1.3.2. Istnienie niedoskonałości rynku

7.3.2.1.3.2.1. Określenie podaży rynkowej w przypadku braku zamówienia publicznego na usługi

(943) Komisja odsyła w tym względzie do argumentów przedstawionych w motywach 815–825, które są również istotne dla określenia dostępnej podaży rynkowej w odniesieniu do popytu ze strony użytkowników transportu ładunków holowanych i nieholowanych.

7.3.2.1.3.2.2. Analiza niedoskonałości rynku

(944) Komisja zauważa przede wszystkim, że władze francuskie stwierdziły całkowitą niedoskonałość rynku między portem w Propriano a portem w Marsylii, ponieważ przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie oferowałoby żadnych usług komercyjnych na tej trasie.

(945) Komisja zauważa również, że władze francuskie uznały usługę zaproponowaną przez przedsiębiorstwo Corsica Ferries między Marsylią a pozostałymi czterema portami na Korsyce za sporadyczną, ponieważ przedsiębiorstwo Corsica Ferries oferowałoby tylko trzy rejsy w obie strony miesięcznie z/do L'Île-Rousse i Porto-Vecchio (w przeciwieństwie do trzech wymaganych cotygodniowych rejsów w obie strony) oraz dwa rejsy w obie strony tygodniowo do/z Ajaccio i Bastii, podczas gdy do zaspokojenia popytu ze strony użytkowników wymaga się co najmniej pięciu rejsów w obie strony tygodniowo.

(946) Komisja zauważa, że władze francuskie nie popełniły oczywistego błędu w swojej analizie niedoskonałości rynku, ponieważ ustalono, że podaż rynkowa była niewystarczająca do zaspokojenia całego popytu ze strony użytkowników transportu ładunków holowanych i nieholowanych między portem w Marsylii a każdym z portów na Korsyce.

7.3.2.1.3.3. Wniosek dotyczący istnienia zapotrzebowania na usługę publiczną w zakresie transportu ładunków holowanych i ładunków nieholowanych między Marsylią a każdym z portów na Korsyce

(947) Z całości powyższych rozważań wynika, że Francja prawidłowo stwierdziła istnienie zapotrzebowania na usługę publiczną w zakresie transportu ładunków holowanych i ładunków nieholowanych między Marsylią a każdym z portów na Korsyce, ponieważ popytu na transport ustalonego i określonego ilościowo przez Francję nie można było zaspokoić w ramach zidentyfikowanej podaży rynkowej.

7.3.2.2. Proporcjonalność interwencji rządowej

(948) Ponieważ władze francuskie uzasadniły, nie popełniając oczywistego błędu w ocenie, konieczność interwencji rządowej ze względu na istnienie wielu rzeczywistych potrzeb w zakresie usług publicznego transportu morskiego między Korsyką a Francją kontynentalną, należy obecnie zbadać, czy interwencja ta jest proporcjonalna w świetle podstawowych swobód dla prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego.

7.3.2.2.1. Proporcjonalność instrumentu prawnego interwencji

(949) Komisja zauważa, że według władz francuskich nie istniał żaden inny instrument prawny poza zamówieniem publicznym na usługi, który gwarantowałby usługę mogącą zaspokoić określone przez władze francuskie zapotrzebowanie na usługę publiczną (motywy 249–253). W szczególności władze francuskie twierdzą, że niedoskonałość rynku została już scharakteryzowana w ramach systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z 2019 r. i że taki system okazałby się niewystarczający do zaspokojenia zapotrzebowania na usługę publiczną. Twierdzą one również, że zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, które można nałożyć, są ograniczone w ramach systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z 2019 r., w szczególności w odniesieniu do czasów wypłynięcia i przypłynięcia, które są jednak cechami charakterystycznymi popytu ze strony pasażerów (motyw 112) i użytkowników transportu towarowego (motywy 190 i 191).

(950) Komisja uważa, że takie względy nie stanowią oczywistego błędu w ocenie. Jak słusznie podkreślają władze francuskie, w odniesieniu do usług transportu morskiego między Korsyką a kontynentem obowiązuje już system zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych: celem konsultacji z operatorami było ponadto określenie podaży, którą rynek byłby gotowy zaoferować w ramach systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z 2019 r. Podaż ta okazała się jednak niewystarczająca, co oznacza, że konieczne jest ustanowienie dodatkowego systemu gwarantującego świadczenie usług wystarczających do zaspokojenia zapotrzebowania na usługę publiczną ([269]).

(951) W związku z tym władze francuskie nie miały innego wyboru, jak tylko wzmocnić system zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z 2019 r., przewidując codzienne przeprawy morskie między Marsylią a portami w Ajaccio i Bastii oraz cotygodniowe przeprawy do portów w L'Île-Rousse i Porto-Vecchio, a także obowiązkowe cotygodniowe połączenie z Propriano. Jednakże ustanowienie bardziej rygorystycznych warunków w ramach systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z 2019 r., mimo że władze francuskie stwierdziły już w tym kontekście niedoskonałość rynku, jeszcze bardziej utrudniłoby operatorom korzystanie ze swobody świadczenia usług transportu morskiego między Korsyką a kontynentem, ponieważ każdy operator pragnący świadczyć usługi między portami w Marsylii a portami na Korsyce musiałby spełnić zaostrzone wymogi systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z 2019 r., aby obsługiwać takie połączenia. Komisja zauważa, że w tych okolicznościach korzystanie z zamówienia publicznego na usługi udzielonego w drodze postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w mniejszym stopniu ogranicza swobodę świadczenia usług, ponieważ może zmniejszyć ograniczenia nałożone na operatorów w ramach systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z 2019 r. i umożliwić konkurencję na rynku.

(952) Ponadto Komisja zauważa, że w ramach systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z 2019 r. nie było również możliwe zapewnienie rekompensaty, ponieważ taka rekompensata nie mogłaby ograniczać się wyłącznie do tras między Marsylią a Korsyką, lecz musiałaby zostać rozszerzona na wszystkie trasy między kontynentem a Korsyką w celu zapewnienia niedyskryminacyjnego charakteru systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z 2019 r. ([270]) Jednakże, jak podkreślają władze francuskie (motyw 252), taka opcja nie tylko wiązałaby się ze znacznym obciążeniem finansowym dla budżetu organów publicznych, podczas gdy budżet państw członkowskich nie jest nieograniczony, ale również nie gwarantowałaby rzeczywistego świadczenia usług niezbędnych do zaspokojenia stwierdzonego zapotrzebowania na usługę publiczną ([271]). System zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych nakłada obowiązki na operatorów, którzy decydują się na świadczenie usług, ale nie nakłada obowiązku świadczenia samych usług.

(953) Ponadto należy również zauważyć, że rozporządzenie w sprawie kabotażu nie zezwala na ustanowienie przez system zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych obowiązków w zakresie czasów wypłynięcia i przypłynięcia ([272]), podczas gdy taki wymóg wynika ze stwierdzonego popytu jakościowego.

(954) Wynika z tego, że władze francuskie mogły zatem skorzystać z zamówienia publicznego na usługi w celu zaspokojenia poszczególnych stwierdzonych potrzeb w zakresie usług publicznych. Zainteresowane strony nie przedstawiają uwag dotyczących tej kwestii.

7.3.2.2.2. Proporcjonalność zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych ustanowionych w celu zaspokojenia zapotrzebowania na usługę publiczną

(955) Ponieważ organy publiczne mogłyby korzystać z zamówień publicznych na usługi, obecnie konieczne jest rozważenie proporcjonalności zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych określonych w zamówieniach publicznych na usługi w celu zaspokojenia zapotrzebowania na usługę publiczną określonego przez Francję.

(956) *Po pierwsze*, Komisja zauważa, że władze francuskie uznały za konieczne udzielenie zamówienia publicznego na usługi w zakresie transportu morskiego pasażerów medycznych, ładunków holowanych i towarzyszących im kierowców (w przypadku użytkowników, którzy nie rozważają żadnej alternatywy dla portu w Marsylii), a także transportu ładunków nieholowanych między portem w Marsylii a każdym z portów na Korsyce. Ponadto w odniesieniu do połączenia Marsylia–Propriano Francja uważa, że zamówienie publiczne na usługi musi obejmować również morski transport pasażerski (motyw 255).

([269]) Zob. w tym zakresie wyrok z dnia 20 lutego 2001 r., Analir, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, pkt 66.
([270]) Tamże, pkt 38.
([271]) Tamże, pkt 65.
([272]) Zob. pkt 5.3.1 komunikatu wyjaśniającego dotyczącego rozporządzenia w sprawie kabotażu.

(957) Komisja zauważa w tym względzie, że obowiązki te wynikają ściśle z niedoskonałości rynku stwierdzonej przez władze francuskie (pkt 3.4.3.2.2 i 3.4.2.2.2). Cel zamówień publicznych na usługi jest zatem ograniczony jedynie do stwierdzonego zapotrzebowania na usługę publiczną. Zainteresowane strony nie przedstawiły uwag dotyczących tej kwestii.

(958) *Po drugie*, władze francuskie określiły jako zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych czasy przypłynięcia i wypłynięcia, których należy przestrzegać na każdej trasie objętej zamówieniami publicznymi na usługi. Obowiązki te wynikają również z popytu stwierdzonego przez władze francuskie zarówno w odniesieniu do transportu pasażerów (którzy wolą przeprawy nocne), jak i transportu towarowego (który wymaga wcześniejszych dostaw na Korsykę i wystarczająco długich przerw w podróży w ciągu dnia, aby umożliwić rotację ciągników siodłowych między portem a bazami logistycznymi/punktami dostawy). W związku z tym obowiązki dotyczące czasów wypłynięcia i przypłynięcia nie wydają się nieproporcjonalne. Zainteresowane strony nie przedstawiły uwag dotyczących tej kwestii.

(959) *Po trzecie*, Komisja zauważa, że władze francuskie określiły szereg zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych w odniesieniu do częstotliwości, które należy zapewnić w ramach zamówień publicznych na usługi (motywy 257–261).

(960) Przede wszystkim Komisja zauważa, że władze francuskie narzuciły minimalne roczne częstotliwości, których należy przestrzegać. Częstotliwości te mają na celu zapewnienie regularnych i wystarczających połączeń z Korsyką z/do portu w Marsylii przez cały rok. Koncesjonariusze są zatem zobowiązani do obsługi 365 rejsów w obie strony rocznie na trasach Marsylia–Ajaccio i Marsylia–Bastia oraz 156 rejsów w obie strony na trzech pozostałych trasach.

(961) Komisja zauważa, że częstotliwości te odpowiadają stwierdzonemu zapotrzebowaniu na usługę publiczną. Z konsultacji z użytkownikami wynika, że pasażerowie i użytkownicy transportu towarowego byli zadowoleni z częstotliwości obowiązujących w ramach zamówień publicznych na usługi na lata 2021–2022, które były identyczne z częstotliwościami ustalonymi przez władze francuskie w zamówieniach publicznych na usługi na lata 2023–2030 (motyw 69). Komisja podkreśla również zasadniczo, że wyspiarski charakter Korsyki wymaga regularnych częstotliwości połączeń z Francją kontynentalną, w szczególności w przypadku pasażerów medycznych, którzy mogą potrzebować takich usług w każdej chwili w zależności od ich stanu zdrowia. Dotyczy to również przepływu towarów (ładunków holowanych i nieholowanych), ponieważ podmioty zawodowe i osoby fizyczne na Korsyce wymagają częstych dostaw ze względu na ograniczoną pojemność magazynów na wyspie (motyw 22). Wyniki konsultacji z użytkownikami są zatem zgodne ze społeczno-gospodarczymi cechami Korsyki.

(962) Ponadto Komisja zauważa, że częstotliwości są wyższe w portach w Ajaccio i Bastii, które są najważniejszymi portami na Korsyce pod względem przepływu pasażerów i towarów (pkt 2.3.1 i 2.3.2), a także są dwoma miastami o największych obszarach miejskich na Korsyce, podczas gdy częstotliwości są bardziej ograniczone w przypadku pozostałych trzech portów, które generują mniejszy ruch.

(963) Obowiązek wykonania pewnej liczby rocznych rejsów w obie strony dzieli się na dwa zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych: zapewnienie minimalnej liczby stałych rejsów w obie strony tygodniowo oraz zapewnienie elastycznych (podlegających zmianie terminu) rejsów w obie strony oprócz stałych cotygodniowych rejsów w obie strony, ale w granicach określonej rocznie liczby rejsów w obie strony. Komisja rozumie, że rejsy w obie strony podlegające zmianie terminu, o których decyduje OTC, są elastycznym narzędziem dostosowania podaży do popytu. Na przykład jeżeli OTC stwierdzi, że oczekiwany popyt na rejs w obie strony w danym dniu jest bardzo niski, może podjąć decyzję o przesunięciu go na bardziej intensywny dzień, pod warunkiem że przewoźnik przestrzega tygodniowych częstotliwości wymaganych w zamówieniach publicznych na usługi. Komisja podkreśla w tym względzie, że techniczny komitet monitorujący dla zamówień publicznych na usługi (motyw 290), któremu przewodniczy OTC, spotyka się co tydzień w celu zbadania między innymi popytu na ruch.

(964) Zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych związane z minimalnymi częstotliwościami, których należy przestrzegać, mają zatem podwójny cel: zapewnienie regularności usług transportowych (poprzez zapewnienie minimalnej częstotliwości rejsów tygodniowo w ramach każdego zamówienia publicznego na usługi) oraz optymalizację obsługi połączeń morskich z Korsyką (poprzez rejsy w obie strony podlegające zmianie terminu).

(965) Komisja zauważa, że minimalne tygodniowe częstotliwości, których należy przestrzegać, odpowiadają popytowi ze strony użytkowników (motywy 112, 190 i 191). Francja nałożyła zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych obejmujące codzienne rejsy w obie strony w sezonie na trasach Marsylia–Ajaccio i Marsylia–Bastia (prawie codziennie poza sezonem) oraz trzy rejsy w obie strony tygodniowo na pozostałych trzech trasach. Częstotliwości te są zatem dostosowywane w zależności od pory roku (w sezonie lub poza sezonem) i danej trasy (Ajaccio i Bastia o dużych częstotliwościach, podczas gdy pozostałe trzy porty na Korsyce charakteryzują się mniejszymi częstotliwościami).

(966) Z wszystkich tych elementów wynika zatem, że władze francuskie nie popełniły oczywistego błędu w ocenie przy ustalaniu minimalnych częstotliwości wymaganych w ramach każdego zamówienia publicznego na usługi. Zainteresowane strony nie przedstawiły uwag dotyczących tej kwestii.

(967) Ponadto Komisja zauważa, że zamówienia publiczne na usługi na trasach Marsylia–Ajaccio, Marsylia–Bastia i Marsylia–L'Île-Rousse przewidują dodatkowe rejsy w obie strony, oprócz rocznej liczby rejsów w obie strony, której należy przestrzegać. Celem tych rejsów w obie strony jest sprostanie wyjątkowym wartościom szczytowym popytu w ciągu roku i w miarę możliwości zapobieganie pozostawianiu statków przy nabrzeżu. Komisja zauważa, że te dodatkowe rejsy w obie strony, które dotyczą wyłącznie transportu towarowego, zaspokajają popyt ze strony użytkowników transportu towarowego, którzy skarżą się w szczególności na brak miejsca do załadunku towarów na pokłady statków w porcie w Marsylii (motywy 190 i 191), co potwierdzają historyczne dane o ruchu. Komisja zauważa również, że podmioty zarządzające portami na Korsyce zgłosiły rosnący problem pozostawiania przyczep na nabrzeżu w portach na Korsyce i wezwały organy publiczne do zapewnienia dodatkowych rejsów w obie strony w celu rozłożenia ruchu (motyw 201). Komisja zauważa ponadto, że liczba dodatkowych rejsów w obie strony rocznie jest stosunkowo ograniczona oraz że rejsy te są opcjonalne i uruchamiane według wyłącznego uznania OTC, z zastrzeżeniem spełnienia wcześniej określonych warunków (motyw 287), i zweryfikowane przez techniczny komitet monitorujący dla zamówień publicznych na usługi (motyw 290). Te dodatkowe rejsy w obie strony planuje się na trzech wyżej wymienionych trasach, ponieważ najprawdopodobniej będą one doświadczać takiego szczytowego natężenia ruchu.

(968) W odniesieniu do tych czynników Komisja jest zdania, że wprowadzenie dodatkowych rejsów w obie strony, planowanych i regulowanych na warunkach określonych wcześniej w ramach zamówień publicznych na usługi na trasach Marsylia–Ajaccio, Marsylia–Bastia i Marsylia–L'Île-Rousse, zaspokaja popyt ze strony użytkowników i dostawców usług transportu morskiego. Wynika z tego, że Francja nie popełniła oczywistego błędu w ocenie, ustanawiając takie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych.

(969) Uwagi przedsiębiorstwa Corsica Ferries w tej kwestii nie mają wpływu na ten wniosek. W rzeczywistości, wbrew jego twierdzeniom (motyw 470), rozporządzenie w sprawie kabotażu nie zakazuje Francji wprowadzania podlegających zmianie terminu i dodatkowych rejsów w obie strony na warunkach określonych w zamówieniach publicznych na usługi. Po pierwsze, rejsy w obie strony podlegające zmianie terminu stanowią część obowiązków dotyczących rocznych częstotliwości nakładanych na operatorów faktycznie wynikających z popytu ze strony użytkowników, którego nie zaspokaja podaż rynkowa. Podobnie dodatkowe rejsy w obie strony zaspokajają popyt ze strony użytkowników i dostawców usług oraz są wdrażane w odpowiedzi na należycie odnotowane wyjątkowe szczytowe natężenie ruchu. Ponadto podlegające zmianie terminu i dodatkowe rejsy w obie strony wprowadza się z zastrzeżeniem wcześniej określonych warunków. Takie rejsy w obie strony uruchamia się w szczególności w przypadku wyjątkowego zapotrzebowania na usługę publiczną (dodatkowe rejsy w obie strony) lub niewystarczającego zapotrzebowania na usługę publiczną (rejsy w obie strony podlegające zmianie terminu). Postrzega się je zatem jako narzędzie dostosowywania się do zmieniającego się zapotrzebowania na usługę publiczną w trakcie realizacji zamówień publicznych na usługi, które obowiązują osiem lat. W związku z tym nie można powiedzieć, że te rejsy w obie strony są realizowane „bez określonych warunków lub uzasadnienia". Ponadto fakt, że zamówienia publiczne na usługi nie określają dni, w których należy realizować podlegające zmianie terminu i dodatkowe rejsy w obie strony, jest bez znaczenia, ponieważ te rejsy w obie strony są z definicji elastyczne i uruchamiane w zależności od stwierdzonego zapotrzebowania na usługę publiczną.

(970) Ponadto bez znaczenia jest również argument przedsiębiorstwa Corsica Ferries, zgodnie z którym te rejsy w obie strony wydają się zbędne, ponieważ wymagane minimalne tygodniowe częstotliwości są już wystarczające do zaspokojenia zapotrzebowania na usługę publiczną (motyw 471). W rzeczywistości taki argument wyraźnie pomija popyt ze strony użytkowników, historyczne dane o ruchu i cel tych rejsów w obie strony. Podobnie nie można zgodzić się z argumentem, zgodnie z którym koncesjonariusze planują już z wyprzedzeniem podlegające zmianie terminu i dodatkowe rejsy w obie strony. Po pierwsze, rejsy w obie strony podlegające zmianie terminu to z definicji rejsy w obie strony planowane z wyprzedzeniem przez koncesjonariusza (który jest zobowiązany do przestrzegania rocznej liczby rejsów w obie strony wymaganej w ramach zamówień publicznych na usługi), ale które OTC może przesunąć zgodnie z potrzebą optymalizacji ruchu. Po drugie, jak wynika z uwag Francji oraz przedsiębiorstw Corsica Linea i La Méridionale, dodatkowe rejsy w obie strony były planowane orientacyjnie przez koncesjonariuszy, przy czym OTC pozostawała w każdym wypadku organem wyłącznie właściwym do decydowania o ich realizacji.

(971) Wreszcie uwagi przedsiębiorstwa Corsica Ferries dotyczące niewywiązywania się przez koncesjonariuszy ze zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych przewidzianych przez Francję (motyw 472) nie mogą podważyć proporcjonalnego charakteru tych zobowiązań w odniesieniu do stwierdzonego zapotrzebowania na usługę publiczną.

(972) Z powyższego wynika, że władze francuskie nie popełniły oczywistego błędu w ocenie przy określaniu obowiązków dotyczących rocznych i tygodniowych częstotliwości, a także dodatkowych i podlegających zmianie terminu rejsów w obie strony.

(973) *Wreszcie* Komisja zauważa, że władze francuskie uznały za konieczne i proporcjonalne do zapotrzebowania na usługę publiczną określenie obowiązków w zakresie minimalnej zdolności przewozowej statków przeznaczonych do prowadzenia operacji w ramach zamówień publicznych na usługi (motywy 262–263). Obowiązki te dotyczą zarówno transportu towarowego, jak i pasażerskiego.

(974) W odniesieniu do transportu towarowego władze francuskie określiły w każdym z zamówień publicznych na usługi minimalną zdolność przewozową, którą obliczały na podstawie średniej liczby m.b. oczekiwanej w lipcu 2030 r. Liczba ta odpowiada miesiącowi o największym przewidywanym przepływie towarów w trakcie realizacji zamówień publicznych na usługi (motyw 266). W tym względzie należy przypomnieć, że – jak wskazano w motywie 331 – Komisja wyraziła w decyzji o wszczęciu postępowania wątpliwości co do proporcjonalności tej minimalnej zdolności przewozowej towarów w stosunku do stwierdzonego zapotrzebowania na usługę publiczną.

(975) Wątpliwości te podziela przedsiębiorstwo Corsica Ferries. W swoich uwagach stwierdza, że minimalne zdolności przewozowe towarów należało obliczyć na podstawie średniego popytu oszacowanego na lata 2023–2030 w celu zaspokojenia stwierdzonego zapotrzebowania na usługę publiczną (motyw 469), a nie popytu oczekiwanego na lipiec 2030 r. ([273]) Francja, podobnie jak przedsiębiorstwa Corsica Linea i La Méridionale, uważa jednak takie wątpliwości za nieuzasadnione (pkt 5.2.1.2 i 5.3.1.1.3.1, motywy 347–357, 546–547 i 606–611).

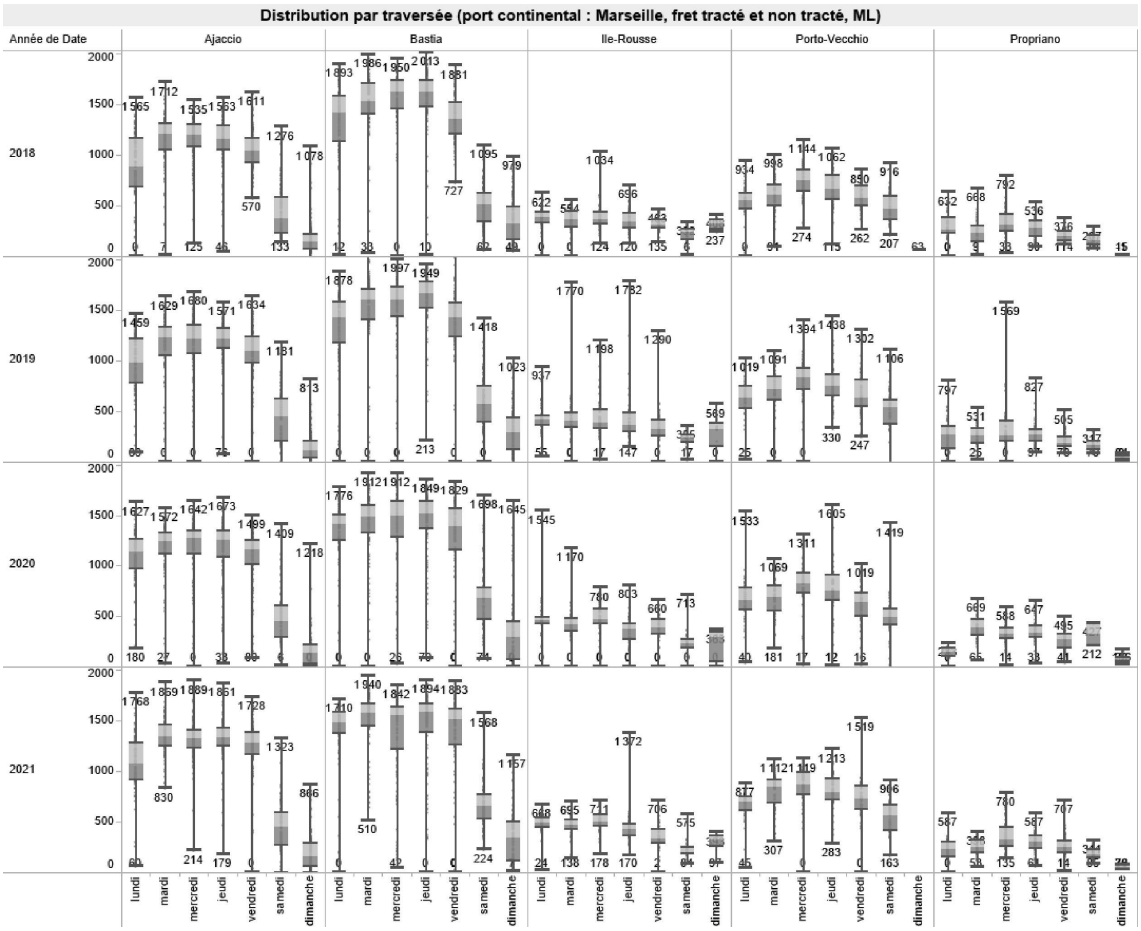
(976) Komisja zauważa przede wszystkim, że z danych dostarczonych przez władze francuskie wynika, iż popyt na przepływ towarów na przeprawę różni się znacznie w zależności od miesiąca i dnia tygodnia na wszystkich trasach między Marsylią a Korsyką (Ryc. 3 i Ryc. 4). Na przykład na trasie Marsylia–Ajaccio w danym miesiącu popyt na ruch w przeliczeniu na przeprawę może wahać się od 20 m.b. do 1 680 m.b. (dane z marca 2019 r.). Podobnie w danym tygodniu popyt na ruch w przeliczeniu na przeprawę może wahać się od 0 m.b. do 1 680 m.b. (dane dotyczące śród w 2019 r.) ([274]).

([273]) Podsumowując, średni popyt na przeprawę, przewidywany na lata 2023–2030, oblicza się jako roczne zapotrzebowanie na usługę publiczną (Tabela 21) podzielone przez rejsy w obie strony rocznie przewidziane w zamówieniach publicznych na usługi (Tabela 23).

([274]) Jak wyjaśniły władze francuskie, ta różnica w popycie na przepływ towarów odzwierciedla faktyczny popyt ze strony przewoźników, co oznacza, że transport morski odbywa się zazwyczaj w dniu, o który wnioskują przewoźnicy, przy czym operatorzy statków morskich mają niewielkie możliwości zmiany daty świadczenia usługi transportowej żądanej przez użytkowników. Jeśli chodzi o transport towarowy, znaczna część towarów przeznaczonych na Korsykę stanowi dostawy do supermarketów na Korsyce, w szczególności świeżych produktów. Towary te są łatwo psujące się i dlatego należy je dostarczać w określonym czasie. Rezerwacje miejsca na pokładzie dokonywane są zatem z bardzo krótkim wyprzedzeniem, najczęściej w dniu wypłynięcia, a najwcześniej z kilkudniowym wyprzedzeniem. W przypadku niektórych towarów (niepsujące się materiały, pozagabarytowe maszyny przemysłowe, przeprowadzki) rezerwacje mogą być dokonywane z ponadtygodniowym wyprzedzeniem, ale według władz francuskich taka sytuacja jest znacznie rzadsza.

Ryc. 3

Przepływ nieholowanych i holowanych na trasach Korsyka–Marsylia. Rozkład ruchu według dnia tygodnia (m.b.)



Źródło: Uwagi władz francuskich przekazane w dniu 27 lipca 2023 r.

Legenda:

— *Distribution par traversée (port continental: Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* – rozkład według przeprawy (port kontynentalny: Marsylia, ładunek holowany i nieholowany, m.b.)

— *Année de Date* – rok odniesienia

— *Lundi* – poniedziałek

— *Mardi* – wtorek

— *Mercredi* – środa

— *Jeudi* – czwartek

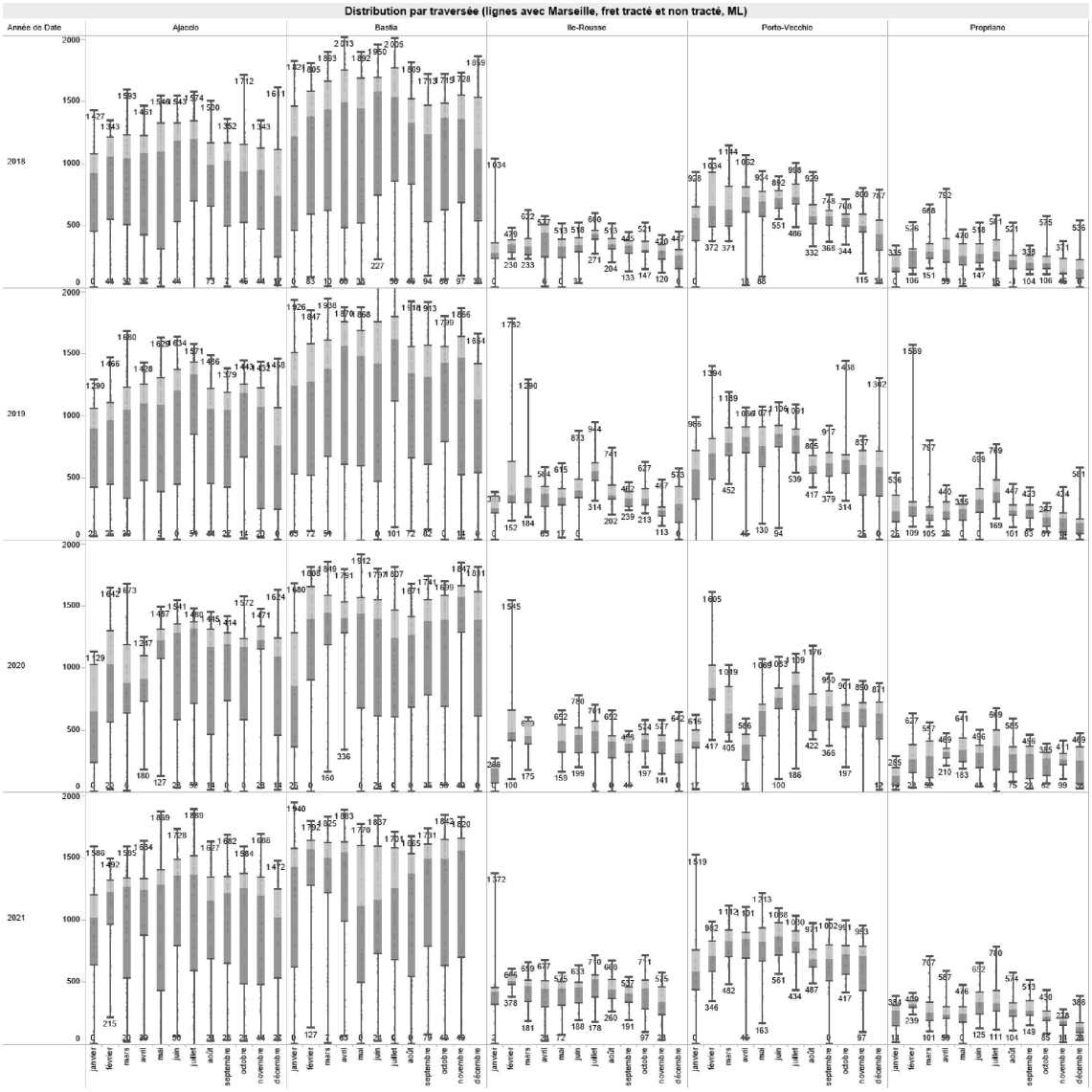
— *Vendredi* – piątek

— *Samedi* – sobota

— *Dimanche* – niedziela

Ryc. 4

Przepływ ładunków nieholowanych i holowanych (połączenie dwóch segmentów, w tym udział substytucyjny) na trasach Korsyka–Marsylia. Rozkład ruchu według miesiąca (m.b.)



Źródło: Uwagi władz francuskich przekazane w dniu 27 lipca 2023 r.

Legenda:

— *Distribution par traversée (lignes avec Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* – rozkład według przeprawy (trasy z Marsylią, ładunki holowane i nieholowane, m.b.)

— *Année de Date* – rok odniesienia

— *Janvier* – styczeń

— *Février* – luty

— *Mars* – marzec

— *Avril* – kwiecień

— *Mai* – maj

— *Juin* – czerwiec

— *Juillet* – lipiec

— *Août* – sierpień

— *Septembre* – wrzesień

— *Octobre* – październik

— *Novembre* – listopad

— *Décembre* – grudzień

(977) W świetle tego szerokiego rozproszenia popytu na przepływ towarów władze francuskie uważają, że minimalna zdolność przewozowa towarów przewidziana w zamówieniach publicznych na usługi nie jest nieproporcjonalna. W szczególności, jak wskazano w tabeli 31, gdyby minimalną zdolność przewozową towarów na przeprawę obliczono na podstawie średniego popytu na przeprawę, wynikającego z danych historycznych, zgodnie z sugestią przedsiębiorstwa Corsica Ferries, szacowany popyt na przepływ towarów nie zostałby zaspokojony w przypadku znacznej liczby przepraw (w tym rejsów w obie strony podlegających zmianie terminu). Zgodnie z danymi, jakie przekazały władze francuskie, nadmierny popyt w stosunku do minimalnej oczekiwanej zdolności przewozowej miałby wpływ na jedną na dwie przeprawy na trasach między Marsylią a Ajaccio, Bastią i Porto-Vecchio, w którym to przypadku popyt przekraczałby minimalną zdolność przewozową (jedną na cztery przeprawy na trasach Marsylia–Propriano i Marsylia–L'Île-Rousse), co stanowi znaczną wartość.

(978) Komisja zauważa również, że taka metodyka oznaczałaby, że znaczna część zapotrzebowania na usługę publiczną stwierdzonego w odniesieniu do przewozów towarowych nie mogłaby zostać zaspokojona. Z danych dostarczonych przez władze francuskie wynika, że prawdopodobnie nie można byłoby zaspokoić między 17 % a 25 % rocznego zapotrzebowania na transport towarowy. Doprowadziłoby to do zaostrzenia ograniczeń zdolności przewozowej zaobserwowanych już na trasach między Marsylią a portami na Korsyce, na co wskazują użytkownicy i usługodawcy (motyw 350).

(979) Ponadto należy zauważyć, że minimalna zdolność przewozowa określona w zamówieniach publicznych na usługi nie wystarcza nawet do pokrycia, w każdych okolicznościach, przewidywanego przez władze francuskie popytu na transport towarowy. W szczególności na trasach Marsylia–Ajaccio i Marsylia–Bastia władze francuskie uznały, że na podstawie historycznych danych o ruchu (2019 r.) istnieje prawdopodobieństwo, że popyt może przekroczyć minimalną zdolność przewozową towarów określoną w zamówieniach publicznych na usługi w odniesieniu do szeregu przepraw. Ryzyko to jest również jednym z czynników uzasadniających konieczność zapewnienia dodatkowych rejsów w obie strony w ramach zamówień publicznych na usługi.

(980) Wreszcie, ogólnie rzecz biorąc, Komisja zauważa, że państwo członkowskie ma prawo zapewnić, aby zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych były określane w taki sposób, aby usługa publiczna mogła zaspokoić prognozowany popyt, nawet każdego dnia, jak słusznie podkreśla przedsiębiorstwo La Méridionale (motyw 609). Art. 14 TFUE stanowi, że Unia Europejska i państwa członkowskie zapewniają, aby UOIG funkcjonowały na podstawie zasad i na warunkach, które pozwolą im wypełniać ich zadania. Rozwiązanie zaproponowane przez przedsiębiorstwo Corsica Ferries wiązałoby się jednak ze znacznym ryzykiem, że UOIG nałożone w ramach zamówień publicznych na usługi nie będą mogły wypełniać swoich zadań w odniesieniu do stwierdzonego zapotrzebowania na usługę publiczną. Komisja odsyła również do odpowiedniej uwagi przedsiębiorstwa La Méridionale dotyczącej ewentualnych ograniczeń operacyjnych dla operatorów, które państwa członkowskie muszą uwzględnić przy określaniu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych (motyw 609).

(981) Z tych powodów Komisja zauważa, że obowiązki w zakresie minimalnej zdolności przewozowej towarów przewidziane w zamówieniach publicznych na usługi nie są w sposób oczywisty nieproporcjonalne do stwierdzonego zapotrzebowania na usługę publiczną.

(982) Wbrew twierdzeniom przedsiębiorstwa Corsica Ferries (motyw 475) nie było właściwe uwzględnienie dodatkowych rejsów w obie strony przy obliczaniu minimalnej zdolności przewozowej towarów na przeprawę. Celem zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych związanych z minimalną zdolnością przewozową towarów jest faktycznie zapewnienie wystarczających usług transportowych pod względem zdolności przewozowej w ramach rocznych częstotliwości wymaganych w zamówieniach publicznych na usługi (tj. ruch podstawowy) oraz w kontekście oczekiwanego popytu, z wyłączeniem wyjątkowych wartości szczytowych popytu. Jedynym celem dodatkowych rejsów w obie strony, które są opcjonalne i w związku z tym mogą nigdy nie być realizowane, jest sprostanie wyjątkowym wartościom szczytowym popytu. Te dodatkowe rejsy w obie strony są zatem uruchamiane jedynie w wyjątkowych okolicznościach i w ramach dobrze zdefiniowanego procesu, który wymaga uprzedniego ustalenia dodatkowego zapotrzebowania. W związku z tym władze francuskie były uprawnione do określenia minimalnej zdolności przewozowej towarów w celu zapewnienia, aby operator był w stanie zaspokoić podstawowe potrzeby transportowe, bez uszczerbku dla elastycznego narzędzia w postaci dodatkowych rejsów w obie strony, które umożliwiało im reagowanie na nieprzewidziane wartości szczytowe w drodze wyjątku.

(983) W odniesieniu do transportu pasażerskiego władze francuskie ustaliły minimalną zdolność przewozową w zamówieniach publicznych na usługi dla każdej z kategorii pasażerów uznanej za wymagającą publicznej usługi transportu morskiego (rezydentów i nierezydentów na trasie Marsylia–Propriano, pasażerów medycznych i kierowców ładunków holowanych na wszystkich trasach).

(984) Po pierwsze, jeżeli chodzi o minimalną zdolność przewozową dla pasażerów będących i niebędących rezydentami na przeprawę zawartą w zamówieniu publicznym na usługi w odniesieniu do trasy Marsylia–Propriano, Komisja zauważa, że zdolność tę obliczono na podstawie całkowitego popytu ze strony pasażerów oczekiwanego w 2030 r. (najwyższy popyt w trakcie wdrażania zamówień publicznych na usługi), który jest nieco wyższy niż w 2019 r. (+1 %). Ustalenie to nie jest dotknięte oczywistym błędem w ocenie.

(985) Ponadto, jeżeli chodzi o minimalną zdolność przewozową pasażerów medycznych na przeprawę, władze francuskie uznały, że popyt ze strony pasażerów medycznych będzie stały w latach 2023–2030 na podstawie szacowanego poziomu ruchu w 2019 r. (motyw 161). Ustalenie to nie jest obarczone oczywistym błędem w ocenie w zakresie, w jakim obowiązki w zakresie zdolności przewozowej ustala się w sposób ciągły, co odpowiada zachowawczym szacunkom dotyczącym tendencji w ruchu.

(986) Wreszcie, jeśli chodzi o minimalną zdolność przewozową kierowców na przeprawę, warto przypomnieć, że władze francuskie uznały, iż w odniesieniu do każdej trasy morskiej współczynnik kierowców do m.b. ładunków holowanych odpowiadał średniej wartości odnotowanej w latach 2018–2021 (motyw 230). W związku z tym spodziewany popyt ze strony kierowców w 2030 r. jest bezpośrednio związany z szacunkową wielkością ładunków holowanych w 2030 r.

(987) Komisja uważa, że historyczny współczynnik kierowców do m.b. ładunków holowanych jest właściwym podejściem do szacowania liczby kierowców związanej z publiczną usługą transportu towarowego. Ponieważ Komisja uważa, że minimalna zdolność przewozowa towarów przewidziana w zamówieniach publicznych na usługi nie jest nieproporcjonalna do stwierdzonego zapotrzebowania na usługę publiczną (motyw 981), ten sam argument musi mieć zastosowanie do zdolności przewozowej związanej z liczbą kierowców.

(988) Należy odrzucić uwagi przedsiębiorstwa Corsica Ferries dotyczące nieproporcjonalnego zobowiązania koncesjonariuszy do systematycznego przyjmowania ponad 12 pasażerów na przeprawę, co wyklucza korzystanie ze statków typu ro-ro (motywy 476–479). Jak wskazano w motywach 829, 874 i 947, Komisja uważa, że władze francuskie nie popełniły oczywistego błędu w charakterystyce istnienia zapotrzebowania na usługę publiczną w odniesieniu do transportu pasażerskiego. Ponadto, jak określono w motywach 984–986, Komisja uważa, że zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych związane z minimalną zdolnością przewozową pasażerów są proporcjonalne do zapotrzebowania na usługę publiczną, jakie należy zaspokoić. W związku z tym minimalnej zdolności przewozowej nie ustalono w odniesieniu do rodzaju statku, który ma być wykorzystywany, lecz jedynie w zależności od zapotrzebowania na usługę publiczną, jakie należy zaspokoić. Ponadto zamówienia publiczne na usługi nie zawierają żadnych wymogów co do rodzaju statków, które należy wykorzystywać. Należy na przykład zauważyć, że zamówienia publiczne na usługi na trasach L'Île-Rousse i Porto-Vecchio nie wymagają nawet minimalnej zdolności przewozowej pasażerów przekraczającej 12 pasażerów. W tych okolicznościach nie można zatem twierdzić, że zamówienia publiczne na usługi narzucają nieproporcjonalne wykorzystanie statków ro-pax, a nie statków typu ro-ro.

7.3.2.2.3. Wniosek dotyczący proporcjonalności interwencji rządowej i zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych określonych w zamówieniach publicznych na usługi

(989) Z całości powyższych rozważań wynika, że korzystanie z zamówień publicznych na usługi, a także zawarte w nich zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych nie są w sposób oczywisty nieproporcjonalne do zapotrzebowania na usługę publiczną, a zatem stanowią podejście najmniej ograniczające swobody podstawowe dla prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego.

7.3.3. *Istnienie aktu powierzenia określającego zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych oraz metody obliczania rekompensaty*

(990) Zgodnie z pkt 15 i 16 zasad ramowych UOIG odpowiedzialność za wykonywanie UOIG musi być powierzona odnośnemu przedsiębiorstwu lub przedsiębiorstwom na mocy jednego lub większej liczby aktów, których formę mogą określić poszczególne państwa członkowskie. Akt lub akty muszą określać w szczególności:

— treść i czas trwania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych,

— przedsiębiorstwo i w stosownych przypadkach odnośne terytorium,

— charakter wszelkich praw wyłącznych lub specjalnych przyznanych przedsiębiorstwu przez organ powierzający świadczenie usługi,

— opis mechanizmu rekompensaty oraz parametrów służących do obliczania, monitorowania i przeglądu kwot rekompensaty, oraz

— ustalenia dotyczące unikania i odzyskiwania nadwyżek rekompensat.

(991) W niniejszej sprawie Komisja zauważa, że:

— treść zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych określono w art. 17, 18 i 23 umów o zamówienie publiczne na usługi oraz w załączniku 1 do tych umów. Czas ich trwania wynoszący 8 lat określono w art. 3 umów o zamówienie publiczne na usługi,

— przedsiębiorstwo wyznaczone na koncesjonariusza wymieniono na stronie 2 umów o zamówienie publiczne na usługi, gdzie wymieniono je jako umawiającą się stronę. Zakres geograficzny zamówień publicznych na usługi określono w art. 1,

— zamówienia publiczne na usługi nie przewidują żadnych praw specjalnych ani wyłącznych,

— opis mechanizmu rekompensaty oraz parametry służące do obliczania, monitorowania i przeglądu rekompensaty określono w art. 30–39 umów o zamówienie publiczne na usługi i w załączniku 9 do tych umów,

— procedury odzyskiwania nadmiernej rekompensaty oraz sposoby unikania takiej nadmiernej rekompensaty określono w art. 40 umów o zamówienie publiczne na usługi.

(992) Komisja jest zatem zdania, że zamówienia publiczne na usługi są zgodne z pkt 15–16 zasad ramowych UOIG. Zainteresowane strony nie przedstawiły uwag dotyczących tej kwestii.

7.3.4. *Czas trwania okresu powierzenia*

(993) Zgodnie z pkt 17 zasad ramowych UOIG czas trwania okresu powierzenia powinien być uzasadniony obiektywnymi kryteriami, np. potrzebą zamortyzowania niepodlegających przekazaniu środków trwałych. Zasadniczo okres powierzenia UOIG nie powinien przekraczać okresu koniecznego do amortyzacji najbardziej istotnych aktywów niezbędnych do oferowania danej UOIG.

(994) Komisja zauważa przede wszystkim, że zgodnie z komunikatem wyjaśniającym dotyczącym rozporządzenia w sprawie kabotażu w rozporządzeniu nie określono maksymalnego okresu obowiązywania zamówień publicznych na usługi. W komunikacie stwierdzono, że zamówienia na usługi publiczne o okresie obowiązywania wynoszącym ponad pięć lat (w przypadku gdy zamówienie jest koncesją w rozumieniu dyrektywy w sprawie koncesji) lub sześć lat może spełniać wymóg proporcjonalności, pod warunkiem że (i) zamówienia te są uzasadnione obiektywnymi kryteriami, takimi jak potrzeba odzyskania nakładów inwestycyjnych poniesionych w związku z świadczeniem usługi kabotażu morskiego w normalnych warunkach eksploatacji (np. inwestycji w statki i infrastrukturę), oraz (ii) nie prowadzą do zamknięcia dostępu do rynku ([275]).

([275]) Komisja przypomina, że zgodnie z komunikatem w sprawie wytycznych Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego w dziedzinie kabotażu morskiego okres obowiązywania zamówień publicznych na usługi powinien być ograniczony do rozsądnego i niezbyt długiego okresu, zwykle do sześciu lat (komunikat Komisji C(2004) 43 – Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego (Dz.U. C 13 z 17.1.2004, s. 3), pkt 9). Niemniej jednak komunikat wyjaśniający, który dotyczy stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim, stanowi, że: „[z] doświadczenia Komisji od 2003 r. wynika jednak, że w niektórych przypadkach sześcioletni okres zniechęca armatorów do składania ofert, ponieważ uważają ten okres za zbyt krótki do odzyskania nakładów inwestycyjnych poniesionych w związku z wykonywaniem usługi. Podobnie organy publiczne również twierdzą, że zamówienia o krótkim okresie obowiązywania mogą zniechęcać armatorów do dokonywania poważniejszych inwestycji, a tym samym utrudniać innowacje i możliwą poprawę jakości usługi. [...] Z tego powodu Komisja uważa, że zamówienia na usługi publiczne o okresie obowiązywania wynoszącym ponad pięć lat (w przypadku gdy zamówienie jest koncesją w rozumieniu dyrektywy w sprawie koncesji) lub sześć lat może spełniać wymóg proporcjonalności, pod warunkiem że 1) zamówienia te są uzasadnione obiektywnymi kryteriami, takimi jak potrzeba odzyskania nakładów inwestycyjnych poniesionych w związku z świadczeniem usługi kabotażu morskiego w normalnych warunkach eksploatacji (np. inwestycji w statki i infrastrukturę), oraz 2) nie prowadzą do zamknięcia dostępu do rynku. Bez uszczerbku dla indywidualnej analizy poszczególnych przypadków, zgodnie z doświadczeniem Komisji i informacjami przekazanym przez organy publiczne, zamówienia o maksymalnym okresie obowiązywania wynoszącym 12 lat mogą być uzasadnione w celu umożliwienia amortyzacji znacznej części średniego kosztu nowego promu, a jednocześnie pozwalać na prawidłowe funkcjonowanie rynku”.

(995) Ponadto art. 18 ust. 2 dyrektywy w sprawie udzielania koncesji stanowi, że „inwestycje uwzględnione do celów wyliczeń [okresu obowiązywania koncesji] obejmują zarówno inwestycje początkowe, jak i inwestycje poczynione w okresie obowiązywania koncesji".

(996) Okres obowiązywania wynoszący siedem lat (i jeden rok opcjonalny) jest uzasadniony przez władze francuskie celem, jakim jest umożliwienie koncesjonariuszom odzyskania kosztów zakupu lub leasingu statków oraz kosztów dostosowania ich do obowiązujących przepisów, w szczególności w odniesieniu do bezpieczeństwa i transformacji ekologicznej. Okres ten jest niezbędny do stymulowania inwestycji koncesjonariuszy w okresie obowiązywania koncesji.

(997) Chociaż Komisja zauważa, że zamówienia publiczne na usługi nie wymagają bezpośrednio żadnych inwestycji, zwraca jednak uwagę, że koncesjonariusze muszą być w stanie mobilizować statki (zakupione lub czarterowane), co stanowi znaczne obciążenie kapitałowe. Komisja odnotowuje również znaczne inwestycje zgodne z najnowszymi normami środowiskowymi wdrożonymi dyrektywą (UE) 2023/959 ([276]) i rozporządzeniem (UE) 2023/1805 ([277]). Jak wskazano w motywie 571, przedsiębiorstwo Corsica Linea szacuje koszt dostosowania swoich statków do norm środowiskowych na 12 mln EUR.

(998) Jeżeli chodzi o brak zamknięcia dostępu do rynku, Komisja zauważa, że CdC postanowił zastosować otwarte postępowanie o udzielenie zamówienia oraz zamówienia publiczne na usługi dla poszczególnych tras. Zamiast udzielić jednego zamówienia na siedem lat (i jeden rok opcjonalny), CdC postanowił udzielić pięciu odrębnych zamówień na ten sam okres obowiązywania na podobne usługi, co wspiera różnorodność podmiotów mogących oferować usługi transportu morskiego między Francją kontynentalną a Korsyką. Ponadto celem tego okresu obowiązywania było uatrakcyjnienie oferty dla potencjalnych kandydatów, a tym samym pobudzenie konkurencji. W przypadku braku takiego okresu obowiązywania Komisja stwierdza, że potencjalnym kandydatom trudno byłoby prowadzić działalność gospodarczą, która umożliwiłaby im odzyskanie niezbędnych inwestycji. Komisja zauważa również, że skarżący nadal świadczy usługi transportu morskiego na Korsykę z Nicei i Tulonu. Ponadto Komisja zauważa, że w ramach innych zamówień publicznych na obsługę połączeń morskich w Europie obowiązują okresy dłuższe niż sześć lat (np. sześć plus cztery lata w Chorwacji ([278]) i 12 lat we Włoszech ([279])). Na podstawie tych informacji Komisja uważa, że w omawianym przypadku okres obowiązywania zamówień prawdopodobnie nie spowoduje zamknięcia dostępu do rynku.

(999) W związku z powyższym Komisja uważa, że siedmioletni okres obowiązywania zamówień publicznych na usługi, z możliwością przedłużenia o jeden rok, spełnia wymogi proporcjonalności, w szczególności w świetle inwestycji wymaganych w ramach zamówień publicznych na usługi oraz biorąc pod uwagę, że taki okres obowiązywania prawdopodobnie nie zamknąłby dostępu do rynku.

7.3.5. *Zgodność z dyrektywą 2006/111/WE*

(1000) Zgodnie z pkt 18 zasad ramowych UOIG pomoc zostanie uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 106 ust. 2 TFUE, jedynie jeśli przedsiębiorstwo przestrzega, w stosownych przypadkach, przepisów dyrektywy Komisji 2006/111/WE („**dyrektywa w sprawie przejrzystości**") ([280]). Pomoc niezgodna z tą dyrektywą jest uznawana za wywierającą wpływ na rozwój wymiany handlowej w stopniu sprzecznym z interesem Unii w rozumieniu art. 106 ust. 2 TFUE.

(1001) Zgodnie z art. 2 lit. d) dyrektywy w sprawie przejrzystości przedsiębiorstwo zobowiązane do prowadzenia oddzielnych ksiąg oznacza między innymi każde przedsiębiorstwo, któremu powierzone zostało świadczenie UOIG zgodnie z art. 106 ust. 2 TFUE oraz otrzymuje rekompensatę za świadczenie usług publicznych w odniesieniu do takiej usługi, a które prowadzi także inną działalność.

([276]) Dyrektywa (UE) 2023/959, tamże.
([277]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805, tamże.
([278]) Decyzja Komisji z dnia 12 lipca 2018 r. w sprawach SA.48119 (2017/N) i SA.49523 (2017/N) – Chorwacja – UOIG – regularny morski transport przybrzeżny na trasach promowych nr 431, 432, 632 i 635, C(2018) 4375 final (Dz.U. C 339 z 21.9.2018, s. 1).
([279]) Decyzja z dnia (UE) 2022/448.
([280]) Dyrektywa Komisji 2006/111/WE z dnia 16 listopada 2006 r. w sprawie przejrzystości stosunków finansowych między państwami członkowskimi a przedsiębiorstwami publicznymi, a także w sprawie przejrzystości finansowej wewnątrz określonych przedsiębiorstw (Dz.U. L 318 z 17.11.2006, s. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

(1002) Komisja zauważa w niniejszej sprawie, że przedsiębiorstwa Corsica Linea i La Méridionale należy uznać za przedsiębiorstwa zobowiązane do prowadzenia oddzielnych ksiąg w rozumieniu dyrektywy w sprawie przejrzystości.

(1003) Przepisy dyrektywy w sprawie przejrzystości mające zastosowanie do przedsiębiorstw zobowiązanych do prowadzenia oddzielnych ksiąg są następujące.

(1004) Zgodnie z art. 1 ust. 2 dyrektywy w sprawie przejrzystości państwa członkowskie zapewniają właściwe odzwierciedlenie w oddzielnych księgach struktury finansowej i organizacyjnej każdego przedsiębiorstwa zobowiązanego do prowadzenia takich oddzielnych ksiąg, tak aby wyraźnie wskazane były następujące elementy:

— dochody i koszty związane z różnymi rodzajami działalności,

— szczegółowe wyjaśnienie metody przypisywania i rozliczania dochodów i kosztów związanych z różnymi rodzajami działalności.

(1005) Ponadto zgodnie z art. 4 ust. 1 dyrektywy w sprawie przejrzystości „[...] państwa członkowskie przyjmą niezbędne środki w celu zagwarantowania, że w każdym z przedsiębiorstw zobowiązanych do prowadzenia oddzielnych ksiąg:

— wewnętrzne księgi odpowiadające poszczególnym rodzajom działalności są prowadzone oddzielnie,

— wszystkie dochody i koszty są prawidłowo przypisywane lub rozliczane na podstawie konsekwentnie stosowanych i mających obiektywne uzasadnienie zasad rachunkowości kosztowej,

— zasady rachunkowości kosztowej, według których prowadzone są oddzielne konta, są jasno określone".

(1006) W niniejszej sprawie Komisja zauważa, że z art. 30 umów o zamówienie publiczne na usługi wynika, iż wewnętrzne księgi wykonawców dotyczące UOIG i działalności niezwiązanej z UOIG są odrębne oraz że księgi te wykazują dochody i koszty związane z tymi różnymi rodzajami działalności (motyw 293).

(1007) Ponadto, jak zostanie to opisane w pkt 7.3.8, Komisja zauważa na tym etapie, że władze francuskie prawidłowo przypisały i przydzielały koszty i dochody związane ze świadczeniem UOIG i działalnością komercyjną na podstawie jasno określonych, konsekwentnie stosowanych i obiektywnie uzasadnionych zasad rachunkowości kosztowej. Szczegółowe informacje na temat metod przypisywania lub przydzielania kosztów i dochodów do różnych rodzajów działalności zawierają również zamówienia publiczne na usługi.

(1008) Zamówienia publiczne na usługi są zatem zgodne z dyrektywą w sprawie przejrzystości. Zainteresowane strony nie przedstawiły uwag dotyczących tej kwestii.

7.3.6. *Zgodność z unijnymi przepisami w dziedzinie zamówień publicznych*

(1009) Zgodnie z pkt 19 zasad ramowych UOIG pomoc zostanie uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 106 ust. 2 TFUE, jedynie jeśli właściwy organ przy powierzaniu świadczenia usługi odnośnemu przedsiębiorstwu przestrzegał lub zobowiązał się przestrzegać odpowiednich unijnych przepisów w dziedzinie zamówień publicznych. Dotyczy to wymogów przejrzystości, równego traktowania i niedyskryminacji, wynikających bezpośrednio z Traktatu oraz – w stosownych przypadkach – z prawa wtórnego Unii. Pomoc niezgodna z tymi przepisami i wymogami jest uznawana za wywierającą wpływ na rozwój wymiany handlowej w stopniu sprzecznym z interesem Unii w rozumieniu art. 106 ust. 2 TFUE.

(1010) Wymóg ten powtórzono w komunikacie wyjaśniającym dotyczącym rozporządzenia w sprawie kabotażu ([281]). Ponadto komunikat nakłada również warunki wyboru procedury udzielania zamówień ([282]). Stwierdza się w nim, że rozpoczęcie procedury otwartej jest z zasady najprostszym sposobem zapewnienia niedyskryminacji. Postępowanie o udzielenie zamówienia obejmujące negocjacje z potencjalnymi oferentami może być zgodne z zasadą niedyskryminacji, o ile negocjacje pomiędzy organem rozstrzygającym a przedsiębiorstwami, które złożyły oferty w przetargu, będą bezstronne, sprawiedliwe i przejrzyste. Jak stwierdzono w komunikacie wyjaśniającym dotyczącym rozporządzenia w sprawie kabotażu, Komisja uważa, że bezpośrednie udzielenie zamówienia nie jest zgodne z zasadami niedyskryminacji i przejrzystości zapisanymi w art. 4 rozporządzenia w sprawie kabotażu. Podobnie każde postępowanie o udzielenie zamówienia, które zostało zaplanowane w taki sposób, aby w nieuzasadniony sposób ograniczyć liczbę potencjalnych oferentów, nie jest zgodne z zasadami niedyskryminacji i przejrzystości.

(1011) W komunikacie wyjaśniającym dotyczącym rozporządzenia w sprawie kabotażu wskazano również, że aby zapewnić zgodność ze wspomnianymi zasadami, okres pomiędzy rozpoczęciem postępowania o udzielenie zamówienia a datą rozpoczęcia świadczenia usługi transportowej powinien mieć odpowiednią i uzasadnioną długość. Zbyt krótkie okresy, które w niewystarczającym stopniu odzwierciedlają potrzeby udzielenia zamówienia na usługę kabotażu (np. w odniesieniu do rozmiarów rynku, wymogów dotyczących jakości lub częstotliwości), mogą faworyzować zasiedziałego armatora, naruszając w ten sposób zasadę równego traktowania.

(1012) Komisja zbadała zatem, czy właściwy organ, powierzając świadczenie usług zainteresowanym przedsiębiorstwom, przestrzegał unijnych przepisów dotyczących zamówień publicznych, w tym przypadku dyrektywy w sprawie koncesji.

(1013) W swojej skardze przedsiębiorstwo Corsica Ferries zarzuca dwa naruszenia dyrektywy w sprawie koncesji. W odniesieniu do pierwszego naruszenia przedsiębiorstwo Corsica Ferries twierdzi, że napotkało przeszkody uniemożliwiające złożenie wniosku, w szczególności bardzo krótkie terminy w ramach postępowania (motyw 522) ([283]). Ponadto twierdzi, że władze francuskie w sposób nieuzasadniony zmieniły minimalne cechy charakterystyczne postępowania o udzielenie zamówienia w celu wyboru ofert niezgodnych z wymogami technicznymi załącznika 1 do umów o zamówienie publiczne na usługi, w szczególności w odniesieniu do podlegających zmianie terminu i dodatkowych rejsów w obie strony.

(1014) W odniesieniu do drugiego naruszenia (motyw 523) przedsiębiorstwo Corsica Ferries podnosi, że okres obowiązywania umów zamówień publicznych na usługi nie był uzasadniony w świetle braku inwestycji wymaganych od koncesjonariuszy. Komisja odsyła w tym względzie do pkt 7.3.4 decyzji.

7.3.6.1. Czas trwania postępowania o udzielenie zamówienia

(1015) W niniejszej sekcji Komisja zbada, czy czas trwania postępowania o udzielenie zamówienia jest zgodny z dyrektywą w sprawie koncesji pod dwoma względami: (i) okresu między rozpoczęciem postępowania (6 maja 2022 r.) a faktycznym rozpoczęciem realizacji zamówienia publicznego na usługi (1 stycznia 2023 r.) oraz (ii) okresu między udzieleniem zamówień publicznych na usługi (21 grudnia 2022 r.) a ich wejściem w życie (1 stycznia 2023 r.).

(1016) Dyrektywa w sprawie koncesji przewiduje ([284]) minimalny termin składania wniosków i ofert wynoszący 30 dni, począwszy od daty publikacji ogłoszenia o koncesji. W niniejszej sprawie dotrzymano tego minimalnego terminu (termin składania wniosków upływał w dniu 25 lipca 2022 r.).

([281]) Pkt 5.4.1.

([282]) Pkt 5.4.2.

([283]) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries podnosi również, że wymóg mobilizacji statków ro-pax stanowił barierę wejścia (motyw 517). Komisja zauważa jednak, że przedsiębiorstwa obsługujące połączenia z Korsyką w latach 2015–2022, w tym przedsiębiorstwo Corsica Ferries, posiadają statki o wielkości zgodnej z przepisami określonymi w obecnych zamówieniach publicznych na usługi. Ponadto Komisja uważa, że warunki dotyczące zdolności przewozowej wymagane w zamówieniach publicznych na usługi są uzasadnione zapotrzebowaniem na usługę publiczną, jak wspomniano w pkt 7.3.2.1.1.3, 7.3.2.1.2.3 i 7.3.2.1.3.3. W związku z tym warunki te nie mogły stanowić bariery wejścia.

([284]) Dyrektywa w sprawie koncesji, art. 39.

(1017) Dyrektywa w sprawie koncesji nie przewiduje jednak żadnego minimalnego ani maksymalnego okresu między udzieleniem koncesji a jej wejściem w życie. Należy zatem ocenić, czy terminy przewidziane w danym postępowaniu mogły naruszać zasady przejrzystości, równego traktowania i niedyskryminacji.

(1018) Komisja przeanalizuje poniżej twierdzenia przedsiębiorstwa Corsica Ferries, zgodnie z którymi terminy narzucone w ramach postępowania stanowią przeszkodę dla nowych podmiotów, w świetle istniejącego orzecznictwa ([285]) i praktyk w sektorze morskim.

(1019) Komisja zauważa, że zamówienia publiczne na usługi na lata 2021–2022 wygasły w dniu 31 grudnia 2022 r. Wejście w życie nowych zamówień publicznych na usługi w dniu 1 stycznia 2023 r. ogłoszono w styczniu 2022 r. w ramach konsultacji z operatorami przeprowadzonych przez CdC, w których uczestniczyło przedsiębiorstwo Corsica Ferries. Ogłoszenie o zamówieniu zostało opublikowane przez OTC w dniu 6 maja 2022 r., tj. osiem miesięcy przed rozpoczęciem realizacji zamówień publicznych na usługi na lata 2023–2030.

(1020) Komisja zauważa również, że po opublikowaniu ogłoszenia o zamówieniu w dniu 6 maja 2022 r. żaden z potencjalnych kandydatów nie zwrócił się o zmianę harmonogramu, mimo że był on znany od początku postępowania (zob. motyw 374).

(1021) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że harmonogram ten stanowił przeszkodę uniemożliwiającą mu złożenie wniosku. W szczególności wskazuje, że w sektorze transportu morskiego rezerwacje są otwierane z co najmniej sześciomiesięcznym wyprzedzeniem, co uniemożliwia nowym usługodawcom mobilizację statków o minimalnej zdolności przewozowej w zakresie transportu pasażerów i kabin w terminach określonych w postępowaniu. W związku z tym, aby móc dokonać przesunięcia swojej floty przydzielonej na połączenia Tulon–Korsyka, Nicea–Korsyka i Włochy–Korsyka na trasy Marsylia–Korsyka, musiałoby zamknąć rezerwację na tych trasach z co najmniej sześciomiesięcznym wyprzedzeniem.

(1022) Komisja przyjmuje do wiadomości uwagi przedsiębiorstw La Méridionale i Corsica Linea, z których wynika, że na otwarcie rezerwacji wystarczy znacznie krótszy termin niż wskazany przez przedsiębiorstwo Corsica Ferries. Beneficjenci zamówień publicznych na usługi wyjaśniają, że w przypadku transportu towarowego, który jest głównym celem zamówień publicznych na usługi, zdecydowanej większości rezerwacji dokonuje się z kilkudniowym wyprzedzeniem lub tego samego dnia w przypadku regularnych klientów. W odniesieniu do transportu pasażerskiego zamówienia publiczne na usługi zaczęły obowiązywać poza sezonem przy mniejszym natężeniu ruchu. Przedsiębiorstwo La Méridionale twierdzi na przykład, że w dniu 21 grudnia 2022 r. otworzyło rezerwacje dla części 1 i 3 (Ajaccio i Porto-Vecchio), co nie uniemożliwiło mu rozpoczęcia normalnej działalności.

(1023) Komisja zauważa, że tymczasowy harmonogram postępowania ogłosiła OTC w uchwale Zgromadzenia Korsyki nr 22/050 z dnia 28 kwietnia 2022 r. Zgodnie z tym harmonogramem termin składania wniosków upływał w dniu 25 lipca 2022 r., negocjacje zaplanowano na sierpień 2022 r., a udzielenie zamówień publicznych na usługi oraz wybór zwycięskich kandydatów i ich powiadomienie zaplanowano na październik 2022 r.

(1024) W świetle tego harmonogramu szacowany czas między udzieleniem zamówień publicznych na usługi a ich wejściem w życie (1 stycznia 2023 r.) wynosił nieco ponad dwa miesiące, tj. okres ponad dwukrotnie dłuższy niż przewidziany w orzecznictwie w sprawie SNCM II (zob. motyw 372).

(1025) Komisja zauważa również, że 25 lipca 2022 r., czyli w dniu otrzymania wniosków, OTC i CdC stwierdziły, że tylko przedsiębiorstwa Corsica Linea i La Méridionale, we własnym imieniu albo jako konsorcjum, złożyły wnioski, zauważając, że wniosku nie złożył żaden nowy podmiot. W rezultacie na dzień 25 lipca 2022 r. OTC i CdC były w stanie uznać, że opóźnienie pierwotnego harmonogramu i skrócenie okresu między udzieleniem zamówień publicznych na usługi a ich wejściem w życie nie miało żadnego efektu zamknięcia względem potencjalnych nowych podmiotów.

(1026) Biorąc pod uwagę powyższe, w szczególności harmonogram postępowania o udzielenie zamówienia, brak wniosku o zmianę harmonogramu oraz praktykę rezerwacji w sektorze transportu morskiego, Komisja uważa, że każdy kandydat dysponował rozsądnym czasem na (i) przygotowanie wniosku i oferty oraz (ii) rozmieszczenie swojej floty na trasach, względem których składał ofertę.

([285]) Wyrok z dnia 1 marca 2017 r., SNCM II, tamże.

7.3.6.2. W sprawie wymogów minimalnych oraz podlegających zmianie terminu i dodatkowych rejsów w obie strony

(1027) W niniejszej sekcji Komisja zbada zgodność postępowania o udzielenie zamówienia z dyrektywą w sprawie koncesji w odniesieniu do (i) zakresu wymogów minimalnych, (ii) zgodności zamówień publicznych na usługi z wymogami minimalnymi oraz (iii) zgodności z zasadami równego traktowania i niedyskryminacji w odniesieniu do podlegających zmianie terminu i dodatkowych rejsów w obie strony.

7.3.6.2.1. Zakres wymogów minimalnych

(1028) Jeśli chodzi o wymogi minimalne, art. 37 dyrektywy w sprawie koncesji stanowi, że zwycięska oferta musi spełniać wymogi minimalne określone przez instytucję zamawiającą oraz że wymogi te nie mogą być zmieniane w trakcie negocjacji. Art. 2 ust. 4 regulaminu przetargowego (motyw 270) przewiduje następujące „minimalne cechy charakterystyczne":

— „maksymalne taryfy mające zastosowanie do rezydentów Korsyki i transportu towarów,

— zdolność przewozowa statków,

— rozkłady rejsów i częstotliwości usług,

— okres obowiązywania umowy, [oraz]

— maksymalna kwota rekompensaty finansowej wypłacanej przez OTC".

(1029) Załącznik 1 (załącznik techniczny dotyczący usług, motyw 285) do regulaminu przetargowego wskazuje, że cechy charakterystyczne obsługi połączeń morskich stanowią „minimalne zdolności".

(1030) W swoich uwagach dotyczących decyzji o wszczęciu postępowania Francja wyjaśniła, że wymogi minimalne określono w art. 2 ust. 4 regulaminu przetargowego (motyw 379) oraz że w załączniku 1 opisano jedynie wymogi minimalne dotyczące (i) zdolności przewozowej statków oraz (ii) rozkładów rejsów i częstotliwości usług (motyw 380).

(1031) Komisja zauważa, że art. 2 ust. 4 regulaminu przetargowego stanowi wykaz, w którym minimalne cechy charakterystyczne są jedynie wymienione bez dalszych szczegółów dotyczących ich odpowiednich definicji lub wartości minimalnych. Aby zrozumieć dokładny zakres minimalnych cech charakterystycznych, należy zapoznać się z innymi dokumentami zawartymi w dokumentacji przetargowej (zob. motyw 379).

(1032) Minimalne cechy charakterystyczne dotyczące (i) zdolności przewozowej statków oraz (ii) rozkładów rejsów i częstotliwości usług są wyszczególnione w załączniku 1 („załącznik techniczny dotyczący usług"), w którym określono (i) minimalną zdolność przewozową pasażerów i towarów oraz (ii) minimalne częstotliwości i przedziały czasowe. Zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries wszystkie elementy wymienione w załączniku 1 stanowią minimalne cechy charakterystyczne, w szczególności biorąc pod uwagę wyrok Rady Stanu z dnia 24 czerwca 2019 r. ([286]) W tym względzie, nawet jeśli do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej należy dokonanie wykładni prawa Unii, należy zauważyć, że w wyroku tym utrzymano w mocy postanowienie sądu administracyjnego w Bastii z dnia 19 marca 2019 r. ([287]), w którym jak się wydaje stwierdzono, w kontekście postępowania o udzielenia zamówienia publicznego na usługi w zakresie transportu morskiego pasażerów i towarów między Korsyką a kontynentem na lata 2019–2020, że jedynie wymogi techniczne określone w załączniku dotyczące minimalnych cech charakterystycznych zamówienia wymienione w odpowiednim artykule regulaminu przetargowego również należy uznać za minimalne cechy charakterystyczne.

(1033) Zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries oferty nie spełniały określonych w załączniku 1 wymogów minimalnych w rozumieniu dyrektywy w sprawie koncesji w odniesieniu do podlegających zmianie terminu i dodatkowych rejsów w obie strony.

([286]) Rada Stanu, 24 czerwca 2019 r., La Méridionale, nr 429407, pkt 3.
([287]) Sąd administracyjny w Bastii, 19 marca 2019 r., La Méridionale, nr 1900289, pkt 12.

(1034) Rejsów w obie strony podlegających zmianie terminu nie wymieniono jednak w art. 2 ust. 4 regulaminu przetargowego ani w załączniku 1. W związku z tym nie można uznać, że stanowią one część wymogów minimalnych w rozumieniu dyrektywy w sprawie koncesji. Jeżeli chodzi o dodatkowe rejsy w obie strony, załącznik 1 odnosi się jedynie do maksymalnej liczby, którą instytucja zamawiająca może wdrożyć ze względu na zapotrzebowanie na usługę publiczną na niektórych trasach. Załącznik 1 nie dotyczy jednak innych cech charakterystycznych dodatkowych rejsów w obie strony, takich jak ustalanie ich dat. ([288])

(1035) W związku z powyższym Komisja uważa, że podlegające zmianie terminu i dodatkowe rejsy w obie strony nie wchodziły w zakres wymogów minimalnych w rozumieniu dyrektywy w sprawie koncesji.

7.3.6.2.2. Zgodność zamówień publicznych na usługi z wymogami minimalnymi

(1036) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries twierdzi również, że władze francuskie zmieniły minimalne cechy charakterystyczne.

(1037) Jeżeli chodzi o rzekomą zmianę minimalnych cech charakterystycznych w trakcie negocjacji, władze francuskie twierdzą, że nie wprowadzono do nich żadnych zmian. Po sprawdzeniu podpisanych zamówień publicznych na usługi Komisja stwierdza, że minimalne cechy charakterystyczne są identyczne z określonymi w art. 2 ust. 4 regulaminu przetargowego i w dokumentacji przetargowej.

(1038) Jeżeli chodzi o zgodność zwycięskich ofert z wymogami minimalnymi, Komisja, po weryfikacji ([289]), stwierdza, że są one zgodne z cechami charakterystycznymi określonymi w art. 2 ust. 4 regulaminu przetargowego i w dokumentacji przetargowej.

(1039) Ponadto wszystkie zwycięskie oferty były zgodne z wymogami technicznymi określonymi w załączniku 1. Tylko jeden statek przedsiębiorstwa Corsica Linea, Paglia Orba, posiadał jedną kabinę dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się zamiast dwóch, jak przewidziano w załączniku 1. Niemniej jednak, nawet przy założeniu, że wymóg techniczny dotyczący liczby kabin dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się stanowi wymóg minimalny na mocy dyrektywy w sprawie koncesji, statek ten był statkiem pomocniczym przeznaczonym do wykorzystania jako zastępczy dla głównego statku (motyw 384). Ponadto kandydat zobowiązał się do zastąpienia tego statku jednym z siedmiu statków potencjalnie przydzielonych do usługi, jeżeli wymagane byłyby dwie kabiny dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Warto pamiętać, że art. 20 umów o zamówienie publiczne na usługi zezwala na zastępowanie statków w trakcie trwania zamówienia. Jednocześnie przedsiębiorstwo Corsica Linea zobowiązało się do przeprowadzenia prac umożliwiających wyposażenie statku w drugą kabinę dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Prace te zakończono, a Paglia Orba posiada obecnie dwie kabiny dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

7.3.6.2.3. Przestrzeganie zasad równego traktowania i niedyskryminacji w odniesieniu do podlegających zmianie terminu i dodatkowych rejsów w obie strony

(1040) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries twierdzi, że spełnienie wymogów określonych w załączniku 1 w odniesieniu do podlegających zmianie terminu i dodatkowych rejsów w obie strony było problematyczne z ekonomicznego punktu widzenia. Zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries wymagałoby mobilizacji statku przeznaczonego wyłącznie do tych rejsów w obie strony, ponieważ rejsy te musiały odbywać się w dowolnym momencie, z zachowaniem co najmniej tygodniowego okresu powiadomienia.

(1041) Komisja zauważa, że umowy o zamówienie publiczne na usługi i załączniki 1 do nich przewidują trzy kategorie rejsów w obie strony: „podstawowe", „podlegające zmianie terminu" i „dodatkowe" rejsy w obie strony.

(1042) Rejsy w obie strony podlegające zmianie terminu są regulowane art. 17 umów o zamówienie publiczne na usługi, który stanowi: „[w] celu optymalizacji organizacji ruchu władze regionalne mogą zmienić termin rejsu w obie strony zgodnie z całkowitą liczbą rejsów w obie strony rocznie określoną w załączniku 1 do umowy. Zmiana rozkładu rejsów odbędzie się w ramach komitetu technicznego, o którym mowa w art. 10 ust. 2 niniejszej umowy".

(1043) Komisja zauważa, że rejsy w obie strony podlegające zmianie terminu nie są dodatkowymi rejsami w obie strony dodawanymi do całkowitej liczby rejsów w obie strony rocznie, lecz stanowią część tej łącznej liczby.

([288]) Jak wspomniano w motywie 1055, fakt, że koncesjonariusze proponują daty takich rejsów w obie strony, nie ma wpływu na wybór rzeczywistych dat ostatecznie pozostawiony instytucji zamawiającej.

([289]) Oficjalna wersja załącznika 1 dla części 4, którą władze francuskie przesłały Komisji, nie zawierała dwóch stron. Komisja była jednak w stanie uzyskać i potwierdzić brakujące informacje w innych dokumentach przetargowych (załączniki 2 i 3).

(1044) Dodatkowe rejsy w obie strony zdefiniowano w art. 18 umów o zamówienie publiczne na usługi, który stanowi: „[z]e względu na konieczność świadczenia usługi publicznej instytucja zamawiająca może być zobowiązana do zwrócenia się do wykonawcy o doraźne wykonanie dodatkowych rejsów w obie strony w ramach limitu określonego w załączniku 1 (dodatkowe rejsy w obie strony) [...]".

(1045) Komisja zauważa, że dodatkowe rejsy w obie strony zaplanowano tylko dla trzech części (10 rejsów w obie strony w przypadku części 1, 30 rejsów w obie strony w przypadku części 2 i 10 rejsów w obie strony w przypadku części 5).

(1046) Władze francuskie stwierdzają, że ani z dokumentacji przetargowej, ani z odpowiedzi udzielonych przez instytucję zamawiającą na pytania kandydatów w toku postępowania o udzielenie zamówienia nie wynika, że kandydaci byli zobowiązani do mobilizacji dodatkowych statków na potrzeby podlegających zmianie terminu i dodatkowych rejsów w obie strony. Ponadto władze francuskie podkreślają, że zgodnie z art. 17 i 18 umów o zamówienie publiczne na usługi wykonanie podlegających zmianie terminu i dodatkowych rejsów w obie strony wymaga spotkania komitetu technicznego przewidzianego w art. 10 ust. 2 umów o zamówienie publiczne na usługi. Komitet techniczny zezwala koncesjonariuszowi, którego dotyczy wykonanie tych rejsów w obie strony, na zgłaszanie trudności, które mogłyby wyniknąć z ich wykonania.

(1047) Komisja zauważa, że wykonanie dodatkowych rejsów w obie strony nie było niczym nowym, ponieważ poprzednie zamówienia publiczne na usługi (zamówienia publiczne na usługi na lata 2021–2022), względem których przedsiębiorstwo Corsica Ferries złożyło ofertę, przewidywały również dodatkowe rejsy w obie strony w takiej samej liczbie w odniesieniu do trzech części zamówienia. Ponadto podmioty gospodarcze zainteresowane złożeniem wniosku miały możliwość zapoznania się z informacjami dotyczącymi okresów wysokiego popytu, które mogą wymagać dodatkowych rejsów w obie strony.

(1048) Komisja odnotowuje również postanowienie sądu administracyjnego w Bastii z dnia 20 lipca 2022 r. (motyw 274), w którym sąd ten orzekł w odniesieniu do dodatkowych rejsów w obie strony, że: „[...] w tych okolicznościach i biorąc pod uwagę, że informacje dotyczące okresów wysokiego popytu na transport morski, które mogą uzasadniać wniosek o dodatkowe rejsy w obie strony, są znane podmiotom gospodarczym i że przedsiębiorstwo SAS Corsica Ferries ma swobodę zapoznania się z danymi udostępnionymi publicznie, w szczególności przez regionalne obserwatorium transportu Korsyki, jak również wskazano w art. 4 ust. 1 regulaminu przetargowego, z dochodzenia nie wynika, że informacje zawarte w dokumentacji przetargowej dotyczące podlegających zmianie terminu i dodatkowych rejsów w obie strony są niewystarczające, aby umożliwić kandydatom ocenę zakresu obowiązków wykonawców i złożenie oferty. Jest zatem mało prawdopodobne, aby zarzucane naruszenie przepisów dotyczących jawności i przetargów konkurencyjnych przyniosło szkodę skarżącemu przedsiębiorstwu. Z powyższego wynika, że podniesiony zarzut jest bezskuteczny" ([290]).

(1049) Komisja zauważa, że odpowiedzi na pytania potencjalnych kandydatów dotyczące rejsów w obie strony nie zawierały dalszych szczegółów na temat niektórych aspektów dokumentacji przetargowej, ale zasadniczo odsyłały kandydatów do dokumentów przetargowych, które uznano za wystarczająco jasne ([291]). Wszyscy kandydaci mieli jednak dostęp do tych samych informacji za pośrednictwem sekcji pytań i odpowiedzi, zgodnie z zasadami przejrzystości, niedyskryminacji i równego traktowania.

(1050) Komisja uważa, że dokumentacja przetargowa w żaden sposób nie wskazywała na konieczność utrzymania określonej floty na potrzeby dodatkowych lub podlegających zmianie terminu rejsów w obie strony. Potwierdzają to poprzednie zamówienia publiczne na usługi i złożone oferty. Ponadto nie było to wykonalne z praktycznego i ekonomicznego punktu widzenia, ponieważ rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych nie pokrywa kosztów unieruchomienia statków, które przez większość czasu pozostałyby nieaktywne ([292]).

(1051) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że regulamin przetargowy był wystarczająco jasny w tej kwestii, aby umożliwić kandydatom złożenie oferty.

(1052) Komisja zauważa ponadto, że podlegające zmianie terminu i dodatkowe rejsy w obie strony przewidziano jako instrumenty umożliwiające dostosowanie usługi publicznej do rzeczywistego popytu lub warunków pogodowych w przypadku długoterminowych zamówień publicznych na usługi w ramach mechanizmu podobnego do klauzuli dotyczącej opcji, o której mowa w art. 43 ust. 1 lit. a) dyrektywy w sprawie koncesji.

([290]) Postanowienie sądu administracyjnego w Bastii z dnia 20 lipca 2022 r., motyw 12.

([291]) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries uważa, że OTC wskazała w swoich odpowiedziach, że załącznik 1 stanowi wymóg minimalny (motyw 529). OTC odnosiła się jednak jedynie do dokumentacji przetargowej.

([292]) Jeśli konieczne byłyby określone floty na potrzeby podlegających zmianie terminu i dodatkowych rejsów w obie strony, spowodowałoby to dodatkowe koszty dla tych flot, które nie odpowiadają maksymalnej rekompensacie kosztów związanych ze zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznych.

(1053) Komisja zauważa, że dokumenty konsultacyjne nie uniemożliwiały kandydatom składania wniosków oraz że wybrane oferty były zgodne z przepisami regulaminu przetargowego i projektu umowy dotyczącymi podlegających zmianie terminu i dodatkowych rejsów w obie strony.

(1054) Okoliczność, że przedsiębiorstwo Corsica Linea i konsorcjum Corsica Linea – La Méridionale zaproponowały daty dodatkowych rejsów w obie strony, opierając się na swoim doświadczeniu w zakresie zapotrzebowania na transport towarowy i potrzebach przedstawionych przez OTC w dokumentacji przetargowej, nie oznacza, że rejsy w obie strony musiałyby odbywać się w tych terminach, co wykluczałoby możliwość wnioskowania przez OTC o rejsy w obie strony w innych terminach. Terminy tych dodatkowych rejsów w obie strony nadal ustala komitet techniczny, zgodnie z art. 10 ust. 2 umowy, i są przekazywane koncesjonariuszowi z tygodniowym wyprzedzeniem.

(1055) Program zaproponowany przez koncesjonariusza nie jest zatem w żaden sposób wiążący dla instytucji zamawiającej, która decyduje o dacie rejsu w obie strony w zależności od potrzeb. Ustalenie to znajduje potwierdzenie w przykładzie dodatkowych rejsów w obie strony faktycznie wykonanych w 2023 r. w ramach części 1, jedynej części, w odniesieniu do której odbyły się dodatkowe rejsy w obie strony (motyw 389). Spośród 30 proponowanych dodatkowych rejsów w obie strony odbyło się 28. Spośród nich trzy dodatkowe rejsy w obie strony wykonano w dniach nieprzewidzianych we wstępnym programie. Ponadto OTC nie uruchomiła dodatkowych rejsów w obie strony w pięciu ze „wstępnych" dat. Ponadto Komisja zauważa, że w 2023 r. OTC nie uruchomiła żadnych rejsów w obie strony podlegających zmianie terminu.

(1056) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że zwycięskie oferty są zgodne z regulaminem przetargowym i projektem umowy o zamówienie publiczne na usługi w odniesieniu do podlegających zmianie terminu i dodatkowych rejsów w obie strony oraz że nie faworyzowano harmonogramu rejsów w obie strony zaproponowanego przez przedsiębiorstwo Corsica Linea i konsorcjum Corsica Linea – La Méridionale.

7.3.6.3. Wniosek

(1057) Na podstawie tych informacji Komisja nie może stwierdzić, że przedsiębiorstwo Corsica Ferries doświadczyło jakichkolwiek barier wejścia, które uniemożliwiły mu składanie ofert i powodowały dyskryminacyjne traktowanie.

7.3.7. *Brak dyskryminacji w odniesieniu do metody obliczania rekompensaty*

(1058) Zgodnie z pkt 20 zasad ramowych UOIG, w przypadku gdy organ powierza wykonywanie takiej samej UOIG kilku przedsiębiorstwom, rekompensatę należy obliczać przy użyciu tej samej metody w stosunku do każdego przedsiębiorstwa.

(1059) Ponieważ świadczenie usługi publicznej na każdej z tras jest przypisane jednemu przedsiębiorstwu lub grupie przedsiębiorstw (tj. Corsica Linea, La Méridionale lub konsorcjum Corsica Linea – La Méridionale, zob. Tabela 13), Komisja uważa, że w tym przypadku nie może dochodzić do dyskryminacji w rozumieniu pkt 20 zasad ramowych UOIG. W każdym wypadku Komisja zauważa, że rekompensatę obliczono zgodnie z takimi samymi zasadami dla każdego zamówienia publicznego na usługi (pkt 3.7.2).

(1060) Ponadto komunikat wyjaśniający dotyczący rozporządzenia w sprawie kabotażu zawiera również przepisy szczegółowe dotyczące stosowania zasady niedyskryminacji w kabotażu morskim. Stanowi on, że państwa członkowskie nie mogą ustanowić obowiązków, które są dostosowane do możliwości danego przedsiębiorstwa żeglugi i które uniemożliwiałyby innym armatorom unijnym wejście na rynek, ani stosować obowiązków mających taki skutek ([293]). Komunikat zwraca w szczególności uwagę na dwa rodzaje klauzul umownych dotyczących warunków przejęcia statków od poprzednich podmiotów świadczących usługi publiczne ([294]) oraz warunków dotyczących załogi ([295]).

(1061) W niniejszej sprawie zamówienia publiczne na usługi nie nakładają żadnych obowiązków specjalnie przeznaczonych dla danego przedsiębiorstwa żeglugowego, a w szczególności nie nakładają obowiązków związanych z przejęciem statków ustępującego operatora lub z załogą.

([293]) Pkt 5.3.2.
([294]) Pkt 5.3.2.1.
([295]) Pkt 5.3.2.2.

(1062) Zainteresowane strony nie przedstawiły uwag dotyczących tej kwestii.

(1063) Zamówienia publiczne na usługi są zatem zgodne z pkt 20 zasad ramowych UOIG i art. 4 ust. 1 rozporządzenia w sprawie kabotażu.

7.3.8. *Kwota rekompensaty*

(1064) Zgodnie z pkt 21 zasad ramowych UOIG kwota rekompensaty nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów netto wywiązywania się ze zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych wraz z rozsądnym zyskiem.

(1065) Pkt 22 stanowi, że kwotę rekompensaty można ustalić na podstawie oczekiwanych kosztów i przychodów, na podstawie rzeczywiście poniesionych kosztów i przychodów lub na podstawie kombinacji obu powyższych metod, w zależności od tego, jakie bodźce motywacyjne w zakresie wydajności dane państwo członkowskie chce zapewnić od samego początku, zgodnie z pkt 40 i 41.

(1066) W pkt 23 określono, że jeśli rekompensata jest oparta w całości lub w części na oczekiwanych kosztach i przychodach, muszą one być określone w akcie powierzenia. Mają one obowiązek opierać się na realistycznych i możliwych do zaobserwowania parametrach dotyczących otoczenia gospodarczego, w którym dostarczana jest odnośna UOIG. Mają one w stosownych przypadkach obowiązek opierać się na wiedzy fachowej sektorowych organów regulacyjnych lub innych podmiotów niezależnych od przedsiębiorstwa. Państwa członkowskie mają obowiązek wskazać źródła, na których oparte są te oczekiwania. Prognoza kosztów musi odzwierciedlać oczekiwania dotyczące wzrostu wydajności osiąganej przez usługodawcę oferującego daną UOIG w okresie powierzenia.

(1067) Jak stwierdzono w art. 30 umów o zamówienie publiczne na usługi (motyw 293), maksymalna rekompensata finansowa wypłacana przez OTC koncesjonariuszowi za zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów netto świadczenia UOIG, przy uwzględnieniu rozsądnego zysku.

(1068) W niniejszej sprawie kwotę rekompensaty z tytułu UOIG oblicza się *ex ante*, stosując metodę podziału kosztów, jak wskazano we wstępnym rachunku tworzenia dochodów koncesjonariusza dla każdej części (załącznik 9), który stanowi integralną część zamówień publicznych na usługi. Kwoty rekompensaty określonej w załączniku 9 nie można zwiększać *ex post*, ale podlega bodźcom motywacyjnym w zakresie wydajności (motywy 301 i 302) oraz kontroli *ex post* (motyw 319), która przewiduje mechanizm odzyskiwania należności w przypadku nadmiernej rekompensaty.

(1069) W kontekście udzielania zamówień publicznych na usługi władze francuskie sprawdziły, czy oferty finansowe, które złożyły przedsiębiorstwa Corsica Linea i La Méridionale, opierały się na obiektywnych i wiarygodnych założeniach oraz były zgodne ze zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznych, w tym z minimalnymi zdolnościami przewozowymi w zakresie transportu towarowego i pasażerskiego oraz z obowiązkami dotyczącymi taryf za transport towarowy i pasażerski.

(1070) W związku z tym Komisja uważa, że zachowano zgodność z pkt 21–23 zasad ramowych UOIG.

7.3.8.1. Koszt netto niezbędny do wywiązywania się ze zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych

(1071) Zgodnie z pkt 24 zasad ramowych UOIG stanowi, że koszt netto niezbędny lub oczekiwany jako niezbędny do wywiązywania się ze zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych należy obliczać z zastosowaniem metody nieponiesionych kosztów netto, gdy jest to wymagane przepisami unijnymi lub krajowymi oraz w miarę możliwości w innych przypadkach.

(1072) Chociaż Komisja uznaje metodę nieponiesionych kosztów netto za najdokładniejszą metodę ustalania kosztów wywiązywania się ze zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, zgodnie z pkt 27 zasad ramowych UOIG, mogą występować przypadki, kiedy zastosowanie tej metody nie jest wykonalne lub stosowne. W takich należycie uzasadnionych przypadkach Komisja może zaakceptować alternatywne metody obliczania kosztu netto wywiązywania się ze zobowiązań z tytułu usług publicznych, takie jak metoda oparta na podziale kosztów.

(1073) W niniejszej sprawie władze francuskie zastosowały metodę podziału kosztów (zob. motywy 307–309), która zdaniem przedsiębiorstwa Corsica Ferries nie jest uzasadniona (motywy 493–498).

(1074) *Po pierwsze*, warto pamiętać, że zgodnie z zasadami ramowymi UOIG obie metody (tj. metoda nieponiesionych kosztów netto i metoda podziału kosztów), jeżeli są prawidłowo stosowane, są ważnymi metodami obliczania odpowiedniej kwoty rekompensaty. Obie metody opierają się na założeniach dotyczących dodatkowych lub bezpośrednich przychodów i kosztów związanych ze świadczeniem UOIG i w związku z tym podlegają porównywalnym ograniczeniom metodycznym, wbrew twierdzeniom przedsiębiorstwa Corsica Ferries.

(1075) *Po drugie*, metoda nieponiesionych kosztów netto oznacza ustalenie kosztów i przychodów przedsiębiorstwa w hipotetycznym scenariuszu bez świadczenia UOIG. Działalność przedsiębiorstw Corsica Linea i La Méridionale na trasach między Korsyką a kontynentem zależy jednak od istnienia UOIG. W kontekście konsultacji z operatorami przedsiębiorstwa Corsica Linea i La Méridionale stwierdziły, że w przypadku braku zamówienia publicznego na usługi nie będą oferować żadnych usług komercyjnych między Korsyką a Francją kontynentalną (motyw 234). Wbrew temu, co twierdzi przedsiębiorstwo Corsica Ferries, Komisja uważa, na podstawie informacji przedstawionych w motywach 817–825 i 870, że władze francuskie nie popełniły oczywistego błędu, biorąc pod uwagę oświadczenia przedsiębiorstw Corsica Linea i La Méridionale złożone w trakcie konsultacji z operatorami. W związku z tym nie można było zastosować żadnego odpowiedniego hipotetycznego scenariusza, w którym operatorzy prowadziliby działalność na trasach między Korsyką a kontynentem na zasadach komercyjnych bez świadczenia UOIG, co oznacza, że nie można było zastosować metody nieponiesionych kosztów netto.

(1076) W konsekwencji argumenty, jakie podniosło przedsiębiorstwo Corsica Ferries (motywy 493–498), należy oddalić.

(1077) W odniesieniu do metody podziału kosztów, zgodnie z pkt 28 i 29 zasad ramowych UOIG, metoda ta obejmuje obliczenie kosztu netto niezbędnego do wywiązania się ze zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych jako różnicy między kosztami a przychodami dla wyznaczonego dostawcy wywiązującego się ze zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, wymienionymi i oszacowanymi w akcie powierzenia. Koszty, które należy uwzględnić, obejmują całość kosztów niezbędnych w celu wykonywania UOIG.

(1078) W pkt 31 zasad ramowych UOIG stwierdzono, że jeśli przedsiębiorstwo, któremu powierzono UOIG, prowadzi również działalność wykraczającą poza zakres UOIG, uwzględniane koszty mogą obejmować wszystkie koszty bezpośrednie niezbędne do wywiązywania się ze zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych oraz stosowny wkład na pokrycie części kosztów pośrednich wspólnych dla UOIG i dla pozostałej działalności. Koszty związane z wszelką działalnością wykraczającą poza zakres UOIG muszą obejmować wszystkie koszty bezpośrednie oraz stosowny wkład na pokrycie kosztów wspólnych. Przy określaniu stosownego wkładu na pokrycie kosztów wspólnych za punkt odniesienia można przyjąć ceny rynkowe za korzystanie z zasobów, o ile takie informacje są dostępne. W przypadku braku informacji o takich cenach rynkowych stosowny wkład na pokrycie kosztów wspólnych można określić poprzez odniesienie do poziomu rozsądnego zysku ([296]), jakiego można się spodziewać od przedsiębiorstwa z działalności wykraczającej poza zakres UOIG, lub też innymi metodami, gdy okażą się bardziej odpowiednie.

(1079) W niniejszej sprawie podmioty świadczące usługi publiczne prowadzą również działalność komercyjną. W związku z tym, zgodnie z pkt 31 zasad ramowych UOIG, należy sprawdzić, czy przy obliczaniu kwoty rekompensaty uwzględniono wszystkie koszty bezpośrednie związane z UOIG, jak również odpowiedni wkład na pokrycie pośrednich kosztów wspólnych.

(1080) Ponadto należy przypomnieć, że w wyroku w sprawie BUPA Trybunał stwierdził, odnosząc się do koniecznego i proporcjonalnego charakteru rekompensaty, że „biorąc pod uwagę uprawnienia dyskrecjonalne, jakimi dysponuje państwo członkowskie w dziedzinie definiowania zadania świadczenia UOIG i warunków jego wdrażania, w tym także w zakresie oceny dodatkowych kosztów poniesionych przy jego realizacji, uzależnionej od złożonych kwestii gospodarczych, zakres kontroli, jaką Komisja jest uprawniona przeprowadzić, jest z tego względu ograniczony do tego, czy nie popełniono oczywistego błędu" oraz że „[...] w odniesieniu w szczególności do kontroli proporcjonalnego charakteru [...] rekompensaty za wykonanie zadania świadczenia UOIG, [...] kontrola ta ogranicza się do weryfikacji kwestii, czy przewidziana rekompensata jest konieczna, aby dane zadanie świadczenia UOIG mogło zostać wykonane na akceptowalnych z gospodarczego punktu widzenia warunkach [...] lub, przeciwnie, czy dany środek jest w oczywisty sposób nieodpowiedni w stosunku do zamierzonego celu [...]". ([297])

([296]) Rozsądny zysk będzie szacowany z wyprzedzeniem (*ex ante*, na podstawie spodziewanych, a nie osiągniętych zysków), aby nie eliminować bodźców motywujących przedsiębiorstwo do poprawy wydajności przy prowadzeniu działalności wykraczającej poza zakres UOIG.

([297]) Wyrok z dnia 12 lutego 2008 r., BUPA, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, pkt 220 i 222.

(1081) Jak wskazano w motywie 308, koszty bezpośrednie działalności związanej z transportem pasażerskim i towarowym przypisuje się do UOIG na podstawie liczby pasażerów lub wielkości ładunku (w m.b.), które koncesjonariusze są zobowiązani zagwarantować w ramach obowiązków dotyczących zdolności przewozowej przewidzianych w zamówieniach publicznych na usługi, podczas gdy koszty wspólne, które stanowią większość kosztów operacyjnych koncesjonariuszy, przypisuje się do UOIG proporcjonalnie do zdolności przewozowej (wyrażonej w m^3 objętości) zarezerwowanej dla statku na działalność związaną z UOIG. Podejście to powoduje, że około [60–75] % całkowitych kosztów przypisuje się do UOIG na wszystkich trasach (zob. Tabela 30), z wyjątkiem usługi publicznej między Marsylią a Propriano, gdzie 100 % całkowitych kosztów przypisuje się do UOIG.

(1082) Jeżeli chodzi o podział kosztów na trasie między Marsylią a Propriano, pełne przypisanie kosztów do UOIG jest uzasadnione, ponieważ całą usługę świadczoną przez przedsiębiorstwo Corsica Linea uznaje się za UOIG. Wynika to z faktu, że na tej trasie stwierdzono całkowitą niedoskonałość rynku (motywy 170 i 239).

(1083) W przypadku pozostałych tras, w odniesieniu do kosztów bezpośrednio związanych z usługami pasażerskimi i towarowymi, które dotyczą jedynie kilku pozycji kosztów (obejmujących około [10–25] % całkowitych kosztów na trasę), podmioty świadczące usługi publiczne przypisały do UOIG około [0–20] % kosztów bezpośrednich związanych z transportem pasażerskim i [80–100] % kosztów bezpośrednich transportu towarowego. Komisja zweryfikowała, że te szczególne klucze rozliczeniowe były uzasadnione ze względu na obowiązki świadczenia UOIG, obliczając stosunek między, z jednej strony, liczbą pasażerów i wielkością towarów (w m.b.) związaną z UOIG, jak określono w zamówieniach publicznych na usługi, a, z drugiej strony, całkowitą liczbą pasażerów i wielkością towarów (w m.b.) określoną we wstępnym rachunku tworzenia dochodów koncesjonariuszy Corsica Linea i La Méridionale dla każdej części zamówienia (załącznik 9). Komisja zauważa, że stosunek ten odpowiada szczególnym kluczom rozliczeniowym stosowanym do kosztów bezpośrednich, i w związku z tym stwierdza, że klucze te są uzasadnione.

(1084) Jeżeli chodzi o koszty wspólne, które stanowią większość kosztów (około [70–90] % całkowitych kosztów na trasę), podmioty świadczące usługi publiczne przypisały około [60–75] % tych kosztów do UOIG. Aby sprawdzić, czy ten klucz rozliczeniowy jest uzasadniony, Komisja wzięła pod uwagę następujące elementy.

(1085) *Po pierwsze*, Komisja zauważa, że zobowiązania w ramach zamówień publicznych na usługi dotyczą głównie transportu towarowego. Na podstawie informacji dostarczonych przez władze francuskie w toku formalnego postępowania wyjaśniającego, które wykazują zdolność przewozową statków wykorzystywanych (w m^3) na trasach objętych zamówieniami publicznymi na usługi, w podziale na zdolność przewozową towarów i pasażerów, Komisja zauważa, że zdolność przewozowa statków wykorzystywanych przez przedsiębiorstwa Corsica Linea i La Méridionale wyrażona jako odsetek całkowitej zdolności przewozowej statków (w m^3) wynosi średnio 73 %.

(1086) Biorąc pod uwagę, że przepływ towarów nie przebiega w sposób regularny, jak opisano w motywie 976, Komisja uznaje za uzasadnione przypisanie wspólnych kosztów statku zgodnie ze zdolnością przewozową statku pod względem towarów zarezerwowaną przez operatora na potrzeby świadczenia usługi publicznej, aby móc zaspokoić popyt w każdym momencie, w tym w okresach największego natężenia ruchu, gdy zdolność przewozowa statków pod względem towarów jest zasadniczo prawie w pełni wykorzystywana ([298]). Z tych powodów uzasadnione jest zastosowanie wspólnego klucza rozliczeniowego wynoszącego około [60–75] % na wszystkich trasach (biorąc pod uwagę fakt, że zapewnienie kilku miejsc pasażerom medycznym, którzy stanowią mniejszość pasażerów transportu morskiego, jest pomijalne, a w każdym razie zwiększyłoby udział kosztów wspólnych, które można by przypisać do UOIG).

(1087) Ponadto Komisja zauważa, że klucze rozliczeniowe będą podlegać kontrolom *ex post*, które uwzględnią faktyczne wykorzystanie statków do świadczenia UOIG i usług komercyjnych (motyw 314). Oznacza to, że jeżeli liczba transportowanych pasażerów komercyjnych lub towarów komercyjnych jest wyższa niż oczekiwana wielkość wskazana we wstępnych rachunkach tworzenia dochodów (załącznik 9), klucze rozliczeniowe, a tym samym kwota pomocy, zostaną skorygowane (podczas gdy kwoty pomocy nie można zwiększyć *ex post* (motyw 314)).

([298]) Komisja zauważa, że w przypadku wysokiego popytu statki wykorzystywane przez przedsiębiorstwa Corsica Linea i La Méridionale na trasach między Marsylią a Ajaccio, Bastią, L'Île-Rousse i Porto-Vecchio powinny być prawie w pełni wykorzystane (około 90 % zdolności przewozowej statku pod względem towarów byłoby wykorzystywane w okresach szczytowych).

(1088) *Po drugie*, Komisja sprawdziła, czy podział kosztów wspólnych można również uznać za odpowiedni w odniesieniu do poziomu rozsądnego zysku, który przedsiębiorstwo musiałoby osiągnąć z tytułu działalności wykraczającej poza zakres UOIG, tj. działalności komercyjnej. Na podstawie wstępnych rachunków tworzenia dochodów dla każdej części zamówienia (załącznik 9) Komisja uważa, że oczekiwany zysk z usług komercyjnych nie przekracza rozsądnego zysku. W szczególności oczekiwany poziom zysku z usług komercyjnych (mierzony jako marża operacyjna) jest stosunkowo ograniczony (średnio [...] %) i nie przekracza rynkowego poziomu odniesienia wynoszącego 7,8 %, który władze francuskie ustaliły na podstawie niezależnego badania analizującego rentowność próby porównywalnych przedsiębiorstw żeglugowych (motyw 311).

(1089) W związku z powyższym Komisja uważa, że zasady ustanowione przez władze francuskie w celu wdrożenia metody podziału kosztów są ważne i zgodne z pkt 28–31 zasad ramowych UOIG. Zasady te umożliwiają przypisanie do UOIG wszystkich kosztów bezpośrednich niezbędnych do wywiązania się ze zobowiązań z tytułu świadczenia usługi publicznej, jak również odpowiedniego wkładu na pokrycie pośrednich kosztów wspólnych. Ponadto Komisja uważa, że władze francuskie przedstawiły wystarczające dowody, aby wykazać, że poszczególne klucze rozliczeniowe nie są w sposób oczywisty błędne, biorąc pod uwagę, że ich zastosowanie skutkuje częścią kosztów przypisaną do UOIG, która jest uzasadniona i odzwierciedla odpowiedni wkład na pokrycie pośrednich kosztów wspólnych UOIG.

(1090) Podsumowując, Komisja uważa, że władze francuskie prawidłowo wdrożyły metodę podziału kosztów i że należy odrzucić twierdzenia przedsiębiorstwa Corsica Ferries (motywy 484–491), zgodnie z którymi klucze rozliczeniowe nie są obiektywne i przypisują do UOIG nieproporcjonalną część kosztów.

7.3.8.2. Przychody

(1091) Zgodnie z pkt 32 zasad ramowych UOIG uwzględniane przychody muszą obejmować co najmniej wszystkie przychody osiągane z danej UOIG, wymienione w akcie powierzenia, a także nadmierne zyski wygenerowane z praw specjalnych lub wyłącznych, nawet jeśli są one powiązane z innymi rodzajami działalności, o których mowa w pkt 45 zasad ramowych.

(1092) Zgodnie z pkt 32 zasad ramowych UOIG zamówienia publiczne na usługi wymagają, aby przychody bezpośrednio związane ze świadczeniem UOIG były uwzględniane przy obliczaniu kwoty rekompensaty (motyw 293). Przychody te określono w załączniku 9 do umów o zamówienie publiczne na usługi (zawierającym wstępne rachunki tworzenia dochodów koncesjonariusza) i oblicza się je na podstawie zobowiązań związanych z transportem towarowym i pasażerskim zawartych w zamówieniach publicznych na usługi, obowiązujących taryf oraz liczby rejsów w obie strony wymaganych w zamówieniach publicznych na usługi.

(1093) Wbrew twierdzeniom przedsiębiorstwa Corsica Ferries (motywy 499–502) usługa publiczna nie przyznaje koncesjonariuszowi praw wyłącznych, w związku z czym przy obliczaniu rekompensaty nie należy uwzględniać zysków związanych z usługami komercyjnymi, jak przewidziano w pkt 45 zasad ramowych UOIG. Jak wskazano w motywach 728–988, Komisja uważa, że istnieje faktyczna UOIG w zakresie morskiego transportu pasażerskiego i towarowego między Marsylią a Francją, zgodnie z ustaleniami władz francuskich. Ponadto zamówienia publiczne na usługi nie zakazują innym operatorom oferowania usług komercyjnych między Marsylią a Korsyką w ramach jednostronnego systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych. Zamówienia publiczne na usługi nie przyznają zatem koncesjonariuszom wyłączności ani praw specjalnych.

(1094) Wreszcie wydaje się, że przedsiębiorstwo Corsica Ferries błędnie interpretuje stanowisko Komisji w kwestii tego, czy zamówienia publiczne na usługi przyznają wyłączność podmiotom świadczącym usługi publiczne (motyw 501). Okoliczność, że francuska rada ds. konkurencji i organ ochrony konkurencji były w stanie uznać w przeszłości, że wykonawcy w ramach wcześniejszych zamówień publicznych na usługi korzystali *de facto* z wyłączności rynkowej, w żaden sposób nie świadczy o tym, że zamówienia publiczne na usługi przyznają prawa specjalne lub wyłączne wykonawcom tych zamówień. Ponadto w swojej decyzji dotyczącej pomocy państwa przyznanej w ramach zamówień publicznych na usługi na lata 2007–2013 Komisja nie uznała, że zamówienia publiczne na usługi przyznały swoim wykonawcom prawa specjalne lub wyłączne ([299]), wbrew temu, co wydaje się sugerować przedsiębiorstwo Corsica Ferries.

([299]) Decyzja 2013/435/UE.

(1095) W każdym razie pkt 45 zasad ramowych UOIG stanowi jedynie, że w przypadku przyznania prawa wyłącznego podmiotowi świadczącemu usługi publiczne należy uwzględnić nadmierne zyski wygenerowane z praw specjalnych lub wyłącznych, nawet jeśli są one powiązane z innymi rodzajami działalności. Jak jednak wspomniano w motywie 1088, oczekiwane zyski z usług komercyjnych nie przekraczają rozsądnego zysku.

(1096) Wreszcie, jak wynika z art. 32 umów o zamówienie publiczne na usługi (motyw 296), podmioty świadczące usługi publiczne nie mogą swobodnie rozporządzać zyskami wygenerowanymi z działalności niebędącej UOIG. Są one zobowiązane do reinwestowania zysków generowanych przez tę działalność w celu osiągnięcia celów w zakresie poprawy jakości środowiskowej UOIG. Niewykorzystane nadwyżki mają zostać w całości zwrócone instytucji zamawiającej po wygaśnięciu umowy. W związku z tym nawet przy założeniu, że zamówienia publiczne na usługi przyznają koncesjonariuszom prawo wyłączne (czego nie czynią) i nawet jeśli to prawo wyłączne przyniosło nadmierne zyski (co nie ma miejsca w tym przypadku), podejście władz francuskich jest zgodne z pkt 46 zasad ramowych UOIG, który wymaga, aby zyski z działalności komercyjnej przeznaczano w całości lub w części na finansowanie UOIG. Gwarantują to obowiązki określone w art. 32 umów o zamówienie publiczne na usługi.

7.3.8.3. Rozsądny zysk

(1097) Przepisy dotyczące rozsądnego zysku określono w pkt 33–38 zasad ramowych UOIG.

(1098) W pkt 33 zdefiniowano rozsądny zysk jako stopę zwrotu z kapitału, której zażądałoby typowe przedsiębiorstwo rozważające, czy podjąć się wykonywania danej usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym w całym okresie powierzenia, przy uwzględnieniu poziomu ryzyka. Poziom ryzyka zależy od odnośnego sektora, rodzaju usługi i charakterystyki mechanizmu rekompensaty. Pkt 34 stanowi jednak, że w uzasadnionych przypadkach, aby ustalić, jaki powinien być rozsądny zysk, można zastosować inne wskaźniki poziomu zysku niż wskaźnik zwrotu z kapitału, takie jak: średnia stopa zwrotu z kapitału własnego w okresie powierzenia, stopa zwrotu z zaangażowanego kapitału, stopa zwrotu z aktywów lub stopa zwrotu ze sprzedaży.

(1099) Pkt 35 zasad ramowych stanowi, że niezależnie od wybranego wskaźnika, państwo członkowskie ma obowiązek dostarczyć Komisji dowody potwierdzające, że prognozowany zysk nie przekracza zysku, którego zażądałoby typowe przedsiębiorstwo rozważające, czy podjąć się wykonywania danej usługi, na przykład poprzez odniesienie do zysków osiąganych w przypadku podobnych rodzajów zamówień przyznanych w warunkach konkurencyjnych.

(1100) Jak wspomniano w motywie 310, art. 39 umów o zamówienie publiczne na usługi stanowi, że rozsądny zysk odpowiada stosunkowi bieżącego wyniku finansowego przed opodatkowaniem i odsetkami do obrotu z UOIG, w tym rekompensaty, jak przedstawiono w załączniku 9 (marża operacyjna). W przypadku każdej trasy rozsądny zysk nie może przekraczać 2,13 % w całym okresie obowiązywania umowy.

(1101) Ten maksymalny zysk wynika z ofert finansowych zaproponowanych przez wykonawców zamówienia publicznego na usługi (załącznik 9) i został porównany przez władze francuskie ze średnią marżą operacyjną innych przedsiębiorstw żeglugowych w Europie (motyw 311). Postanowienia umowne dotyczące rozsądnego zysku stanowią również, że maksymalna stopa zysku nie może być w żadnym wypadku korygowana w górę, z wyjątkiem przypadków zakłóceń rynku i z zastrzeżeniem przeprowadzenia dodatkowego niezależnego badania uzasadniającego zmianę tej stopy.

(1102) Komisja zauważa przede wszystkim, że wskaźnik marży operacyjnej zamiast stopy zwrotu z kapitału jest racjonalnym i należycie uzasadnionym wskaźnikiem służącym do oszacowania poziomu zysku w niniejszej sprawie.

(1103) Władze francuskie wyjaśniły, że w niniejszej sprawie nie jest możliwe obliczenie stopy zwrotu z kapitału, którą zdefiniowano w zasadach ramowych UOIG jako wewnętrzną stopę zwrotu osiąganą przez przedsiębiorstwo z zainwestowanego kapitału w całym okresie realizacji projektu, w przypadku przedsiębiorstw żeglugowych, które wynajmują lub czarterują statki, ponieważ nie dochodzi do inwestycji początkowej w konkretne usługi w ramach zamówień publicznych na usługi. Komisja zauważa ponadto, że dane księgowe (np. marża operacyjna) wykorzystano również we wcześniejszych decyzjach dotyczących UOIG do oszacowania poziomu rozsądnego zysku ([300]).

(1104) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries kwestionuje obliczenie rozsądnego zysku na podstawie bieżących dochodów przed opodatkowaniem (lub marży operacyjnej), ponieważ jego zdaniem dane dotyczące kosztów UOIG nie są łatwe do zaobserwowania w rachunku zysków i strat beneficjentów, lecz wymagają budzącego wątpliwości przypisania poszczególnych pozycji kosztów do UOIG i działalności niezwiązanej z UOIG (motyw 504). Komisja zauważa jednak, że podmioty świadczące UOIG są zobowiązane do przedstawienia szczegółowego zestawienia szacowanych i rzeczywistych kosztów w załączniku 9. Ponadto Komisja uważa, że zasady podziału kosztów i szczegółowe klucze rozliczeniowe zawarte w załączniku 9 w celu uzyskania szacunkowych kosztów związanych z UOIG są uzasadnione i rozsądne, jak wyjaśniono w motywach 1079–1089.

(1105) Ponadto, jak wskazano w decyzji o wszczęciu postępowania, zastosowanie badania porównawczego w celu oszacowania poziomu rozsądnego zysku jest właściwą metodą ([301]). Komisja zauważa również, że przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie zakwestionowało istotności wyników tego badania rynku w swoich uwagach.

(1106) Biorąc pod uwagę, że zamówienia publiczne na usługi przewidują maksymalny zysk w wysokości 2,13 %, tj. poziom znacznie niższy niż oszacowano w badaniu porównawczym zleconym przez władze francuskie, oraz że tej kwoty zysku zasadniczo nie można zwiększyć *ex post*, Komisja uważa, że zysk ustalony w zamówieniach publicznych na usługi nie przekracza rozsądnego poziomu, w związku z czym zamówienia publiczne na usługi są zgodne z pkt 33–38 zasad ramowych UOIG.

7.3.8.4. Bodźce motywacyjne w zakresie wydajności

(1107) Zgodnie z pkt 39 zasad ramowych UOIG przy opracowywaniu metody obliczania rekompensaty państwa członkowskie muszą wprowadzić bodźce motywujące do wydajnego świadczenia wysokiej jakości UOIG, o ile nie są w stanie należycie uzasadnić, że nie jest to wykonalne lub stosowne.

(1108) W pkt 40 i 41 pozostawiono państwom członkowskim pewien zakres uznania co do formy, jaką mogą przyjąć takie bodźce. W pkt 42 i 43 przewidziano jednak, że wszelkie tego rodzaju mechanizmy stwarzające bodźce do

PART xmlns:xsi="http://www.w3.org/2001/XMLSchema-instance" xmlns:MathML="http://www.w3.org/1998/Math/MathML" ID="20251128-026~PL" xsi:noNamespaceSchemaLocation="formex-06.02.3-20250123.dtd">

([300]) Zob. na przykład decyzję Komisji 2012/321/UE z dnia 25 stycznia 2012 r. w sprawie środka pomocy SA.14588 (C 20/09) udzielonego przez Belgię na rzecz De Post-La Poste (obecnie bpost) (Dz.U. L 170 z 29.6.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/321/oj); decyzja z dnia 1 sierpnia 2014 r. w sprawie SA.35608 – Hellenic Post – Rekompensata z tytułu finansowania powszechnych usług pocztowych (Dz.U. C 348 z 3.10.2014, s. 48); oraz decyzja z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie SA.41702 – Irlandia – System wyrównywania ryzyka (Dz.U. C 104 z 18.3.2016, s. 2).

([301]) Metodę tę zastosowano w decyzji Komisji (UE) 2022/348 z dnia 17 czerwca 2021 r. w sprawie środków SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) wdrożonych przez Włochy i region Toskanii na rzecz przedsiębiorstwa Toremar i jego nabywcy, przedsiębiorstwa Moby (Dz.U. L 64 z 2.3.2022, s. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/348/oj).

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z przywołanymi artykułami ([1])no go

i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

1.1. Etap przedzgłoszeniowy

(1) Pismem z dnia 17 stycznia 2022 r. władze francuskie poinformowały Komisję, że Korsykańska Rada ds. Transportu („**OTC**") podjęła kroki w celu ustalenia, czy istnieje zapotrzebowanie na usługę publiczną w zakresie połączeń morskich między Korsyką a Francją kontynentalną. W dniu 19 stycznia 2022 r. Komisja wszczęła procedurę przedzgłoszeniową, zarejestrowaną pod numerem SA.101557. Pismami z dnia 19, 25 i 27 stycznia 2022 r. władze francuskie przekazały Komisji swoje wstępne uwagi.

(2) Pismami i wiadomościami elektronicznymi z dnia 4 i 15 lutego oraz 22 marca 2022 r. Komisja zwróciła się do władz francuskich o dodatkowe informacje. Władze francuskie przekazały swoje odpowiedzi w dniach 15 lutego oraz 7 i 31 marca 2022 r.

(3) Pismami z dnia 15 marca, 8 kwietnia, 19 i 20 maja 2022 r. władze francuskie poinformowały Komisję o swoich planach udzielenia pięciu zamówień publicznych na usługi na okres ośmiu lat (2023–2030) w odniesieniu do morskiego transportu towarowego i pasażerskiego między portem w Marsylii a każdym z pięciu portów – w Ajaccio, Bastii, Porto-Vecchio, Propriano i L'Île-Rousse („**zamówienia publiczne na usługi**" lub „**środki**").

(4) Pismami i wiadomościami elektronicznymi z dnia 20 kwietnia, 30 maja, 12 lipca, 11 sierpnia, 3, 18, 21, 23 i 30 listopada oraz 1 i 2 grudnia 2022 r. Komisja zwróciła się do władz francuskich o dodatkowe informacje. Władze udzieliły odpowiedzi w pismach i wiadomościach elektronicznych z dnia 7 i 22 czerwca, 22 i 27 lipca, 10, 13 i 14 października, 8, 10, 11, 17, 22, 24, 25 i 30 listopada oraz 1 i 2 grudnia 2022 r.

(5) Na etapie przedzgłoszeniowym Komisja i władze francuskie odbyły spotkania w dniach 1, 17 i 22 lutego, 18 marca, 5 kwietnia, 28 czerwca, 11 lipca oraz 15, 21 i 30 listopada 2022 r. W ramach przygotowań do tych spotkań lub w ich następstwie władze francuskie przekazały dodatkowe informacje w dniach 21 lutego, 22 marca i 12 lipca 2022 r.

(6) Jednocześnie Komisja otrzymała ogólne informacje od osoby trzeciej w dniach 14 kwietnia, 17, 21, 22 i 30 czerwca, 25 lipca, 2 i 30 września, 5 i 26 października oraz 2 grudnia 2022 r., a także 30 i 31 stycznia 2023 r.

1.2. Zgłoszenie środków przez władze francuskie i skarga przedsiębiorstwa Corsica Ferries

(7) W dniu 27 grudnia 2022 r. władze francuskie zgłosiły Komisji zamówienia publiczne na usługi drogą elektroniczną. Ponieważ zgłoszenie to było niekompletne, w dniu 16 lutego 2023 r. Komisja zwróciła się do władz francuskich o dodatkowe informacje. Władze francuskie uzupełniły swoje zgłoszenie wiadomościami elektronicznymi z dnia 5 kwietnia i 2 maja 2023 r.

(8) W dniu 23 marca 2023 r. przedsiębiorstwo Corsica Ferries przekazało Komisji formalną skargę, kwestionując legalność i zgodność środków, w szczególności w odniesieniu do przepisów w sprawie pomocy państwa.

(9) W dniach 11 kwietnia i 5 czerwca 2023 r. Komisja przekazała skargę władzom francuskim i zwróciła się o dodatkowe informacje. Władze francuskie przedstawiły swoje uwagi na temat skargi oraz dodatkowe informacje w dniach 28 czerwca, 28 lipca i 27 października 2023 r.

(10) Przedsiębiorstwo Corsica Ferries przekazało również dodatkowe informacje na temat swojej skargi w wiadomościach elektronicznych z dnia 13 października i 20 grudnia 2023 r. Komisja przekazała te dodatkowe informacje władzom francuskim w dniu 21 grudnia 2023 r., a władze francuskie odpowiedziały na nie wiadomością elektroniczną z dnia 6 lutego 2024 r.

1.3. Wszczęcie przez Komisję formalnego postępowania wyjaśniającego w sprawie środków

(11) Pismem z dnia 23 lutego 2024 r. Komisja powiadomiła władze francuskie o podjęciu decyzji w sprawie wszczęcia postępowania zgodnie z art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („**TFUE**”) dotyczącego zamówień publicznych na usługi („**decyzja o wszczęciu postępowania**”).

(12) Decyzja o wszczęciu postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ([2])no go

. Komisja zaprosiła władze francuskie i zainteresowane strony do zgłaszania uwag na temat zamówień publicznych na usługi.

(13) Dnia 27 marca 2024 r. Komisja otrzymała uwagi od władz francuskich. Po otrzymaniu tych uwag Komisja skierowała do władz francuskich wezwania do udzielenia informacji w dniach 23 kwietnia, 13 i 30 maja, 14 i 21 czerwca oraz 2 i 9 lipca 2024 r., a władze francuskie odpowiedziały na nie odpowiednio w dniach 23 i 31 maja, 13 czerwca oraz 9, 11, 12 i 17 lipca 2024 r.

(14) Komisja otrzymała uwagi od kilku zainteresowanych stron, a mianowicie od przedsiębiorstw Corsica Ferries (22 kwietnia 2024 r.), Corsica Linea (29 kwietnia 2024 r.), La Méridionale (29 kwietnia 2024 r.) i grupy Stef

(29 kwietnia 2024 r.) ([3])no go

.

(15) Komisja przekazała Francji uwagi przedsiębiorstw Corsica Ferries (w dniu 23 kwietnia 2024 r.) oraz Corsica Linea, La Méridionale i grupy Stef (w dniu 30 kwietnia 2024 r.), aby umożliwić ustosunkowanie się do tych uwag. Francja odpowiedziała na uwagi przedsiębiorstwa Corsica Ferries w dniach 25 czerwca i 11 lipca 2024 r. Nie zechciała odpowiedzieć na uwagi pozostałych zainteresowanych stron.

2. OBSŁUGA POŁĄCZEŃ MORSKICH MIĘDZY KORSYKĄ A FRANCJĄ KONTYNENTALNĄ

2.1. Charakterystyka społeczno-gospodarcza Korsyki

(16) Korsyka jest francuską wyspą znajdującą się na Morzu Śródziemnym. Charakteryzuje się występowaniem terenów górzystych, obszarów chronionych i wyjątkowo rozległych obszarów wiejskich ([4])no go

. Wyspa liczy prawie 350 000 mieszkańców, z czego około 53 % mieszka na obszarach miejskich, a 47 % na obszarach wiejskich ([5])no go

. Te wymagające uwarunkowania geograficzne sprawiają, że Korsyka jest jednym z najsłabiej zaludnionych regionów we Francji, o gęstości zaludnienia wynoszącej 39 mieszkańców na km². Jest to wartość znacznie niższa

od średniej dla Francji wynoszącej 105 mieszkańców na km² ([6])no go

.

(17) Niska gęstość zaludnienia sprawia, że odległości między miejscami zamieszkania a miejscami pracy lub wypoczynku są znaczne. Ludność na Korsyce odbywa więcej podróży w porównaniu ze średnią krajową i są one

([302]) Oszacowanie popytu na transport towarowy opiera się na danych historycznych (motyw 224), z których wynika, że transport ładunków holowanych stanowił jedynie około 20 % całkowitego transportu towarowego między Marsylią a Korsyką w latach 2016–2020 (motyw 54). Biorąc pod uwagę, że 20 % popytu na transport ładunków holowanych uznaje się za substytucyjne między Marsylią a Tulonem, ogólnie rzecz biorąc, jedynie 4 % całkowitego popytu na transport towarowy uznaje się za substytucyjne między Marsylią a Tulonem.

dłuższe niż średnia krajowa ([7])no go

. Ponadto według INSEE ([8])no go

topografia i wiejski charakter gmin oraz niedobór usług transportu publicznego oznaczają, że do codziennych przejazdów wykorzystuje się więcej samochodów osobowych (86 % w porównaniu z 72 % we Francji

([303]) Wyniki konsultacji publicznych można znaleźć pod następującym adresem: 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 (dostęp w dniu 18 października 2024 r.), a pozostałe kwestie pod następującym adresem: https://www.isula.corsica/assemblea/docs/rapports/2022E6370-.pdf (dostęp w dniu 18 października 2024 r.).

metropolitalnej) (9)no go

.